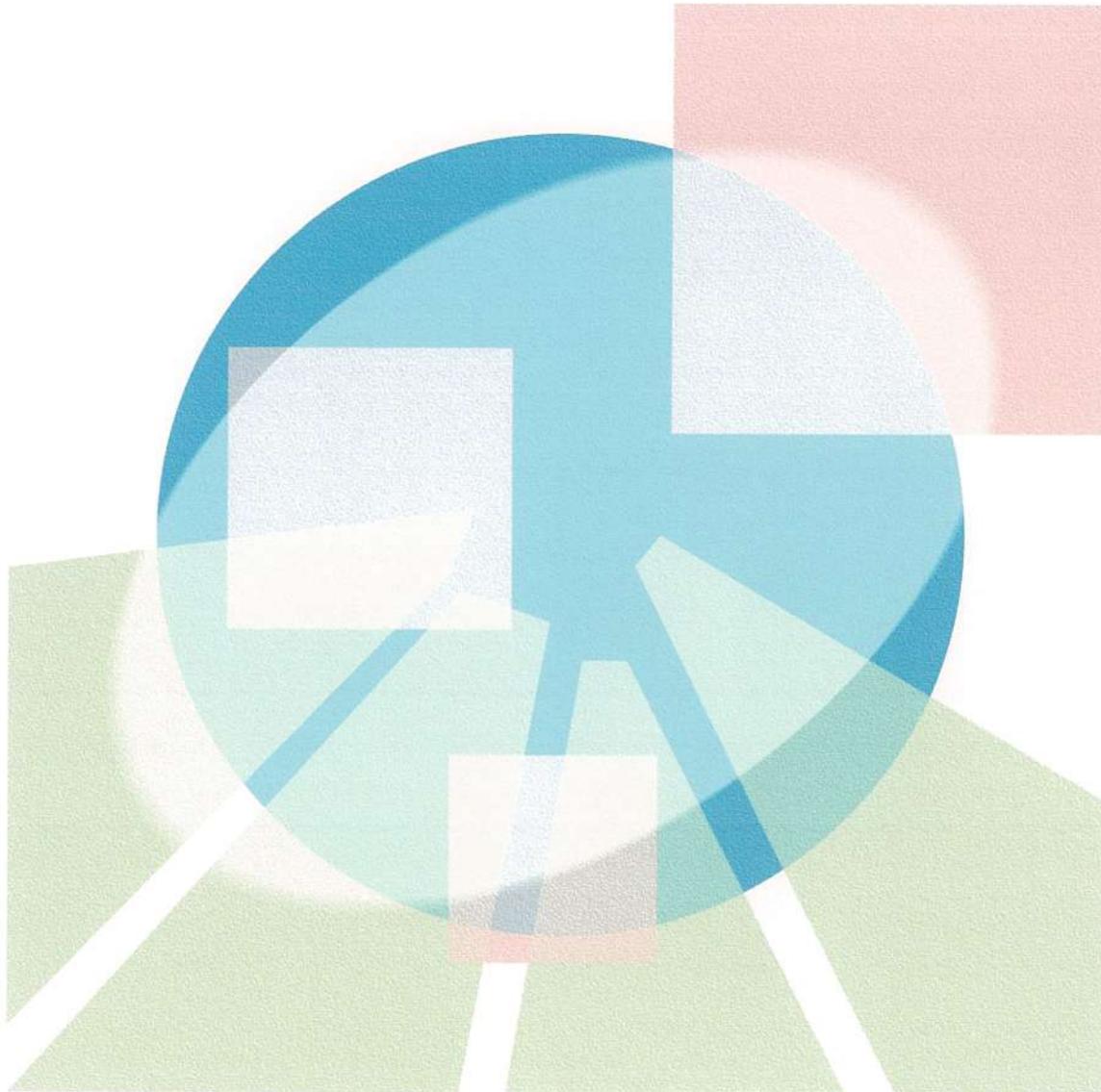


Urban·Advance アーバン・アドバンス

[特集] グローバル化と都市の未来展望 | No.35 2005.1 |



Urban Advance

[2004・年間テーマ] 都市の未来展望

The Prospects of Urban Future

● 経済のグローバル化とまちづくり

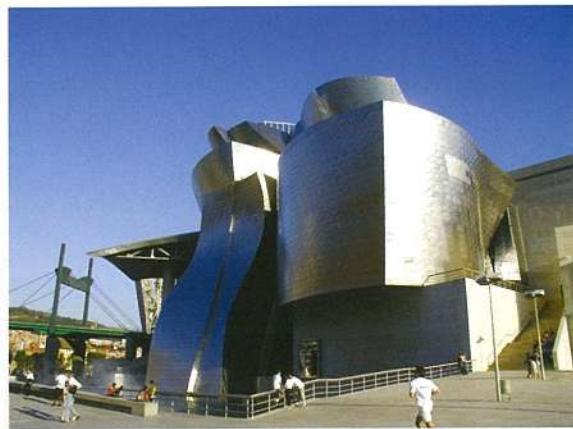


〈シドニー港オペラハウス(オーストラリア)〉



〈東京ディズニーリゾート〉

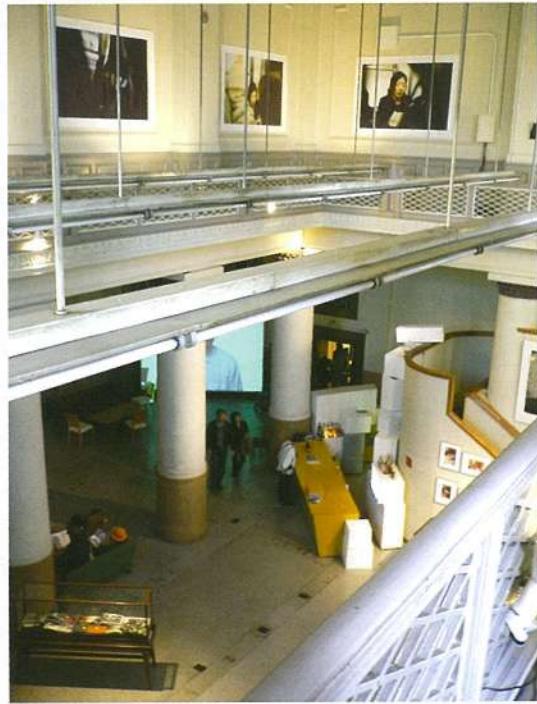
● 創造都市の世紀へ



〈グッゲンハイム・ミュージアム・ビルバオ(スペイン)〉



〈リュー・ユニーク(フランス)〉



〈Bank ART 1929(横浜市)〉

アーバン・アドバンス

特集 ● グローバル化と都市の未来展望
Globalization and the Prospects of Urban Future

特 集 グローバル化と都市の未来展望

卷 頭	中部国際空港の開港と名古屋圏の未来 The Opening of Centrair Airport and the Future of Nagoya Municipal Area	奥野 信宏 Okuno Nobuhiro 中京大学教授	5
	経済のグローバル化とまちづくり Globalization of the Economy and Town Planning	藪内 繁己 Yabuchi Shigemi 名古屋市立大学大学院教授	10
	創造都市の世紀へ The Age of the Creative Cities	佐々木 雅幸 Sasaki Masayuki 大阪市立大学大学院教授	16
	イタリア都市から学ぶわが国の未来の都市像 The future city in a memory of citizen-learning from Italian experience	宗田 好史 Muneta Yoshifumi 京都府立大学助教授	27
	グローバル化時代のサイン計画論考 A Study on Public Sign Systems for a Tourist Information	赤瀬 達三 Akase Tatsuzo 株式会社駆デザイン総合計画研究所 代表取締役	33
	21世紀における観光集客都市 Visitor's Cities in the Twenty-first Century	石森 秀三 Ishimori Syuzo 国立民族学博物館・文化資源研究センター長	39
海外便り	タイにおける土地区画整理事業 Situation of Land Readjustment in Thailand	シラパン・ナンドカジ Thirapan Nandhakij タイ王国内務省 公共事業・都市計画局 土地区画整理部次長	46
名古屋からの発信	スーパー中枢港湾 名古屋港 Super Core Port Port of Nagoya	長尾 登起夫 Nagao Tokio 名古屋港管理組合企画調整室企画担当課長	56
平成15年度 自主研究成果	大規模商業施設立地と生活環境のあり方に 関する研究	松山 明 Matsuyama Akira 財名古屋都市センター調査課 研究主査	58
	名古屋市における水環境・水循環の再生手 法に関する研究	松葉 秀樹 Matsuba Hideki 財名古屋都市センター調査課 研究主査	66

はじめに

多くの人々が集まり、住み、学び、働き、憩う 一人々が生活を営む舞台であり、社会・経済の発展を支える装置 一 都市。

明るい未来に向けて人々が互いに協力しあい、果敢に知恵を集結し新しい技術を発展活用させながら、幸せな都市生活を実現したいものです。

近年、世界規模での情報・文化・人的交流が活発になりグローバル化が進む中で、国際競争、都市間競争に対する取り組みとともに、環境問題をはじめとする地球規模での課題解決に向けた視点が、21世紀の都市づくりにおいて、ますます重要になってきています。

2005年、名古屋圏においては、中部国際空港「セントレア」の開港、日本国際博覧会「愛・地球博」の開催といったビッグプロジェクトが集中していますが、今後ますますグローバル化が進展する中で、名古屋圏をはじめ各都市の個性がさらに大きな意味を持つようになると思われます。

今回の『アーバン・アドバンス』第35号では、グローバル化の視点から都市の未来像や、今後のまちづくりの方向性について探っていきます。

特 集

グローバル化と都市の未来展望

中部国際空港の開港と名古屋圏の未来

中京大学教授 奥野 信宏

はじめに

最近、名古屋圏の強さが話題を集めているが、産業活動だけではなく、3世代同居の生活スタイルや若年世代のファッショニまで話題になっているようだ。しかし、名古屋圏に住んでいる者にとっては、何か特別なことをしているような感覚はないのではなかろうか。

確かに過去半世紀の展開を見ると、地域の産業構造は時代とともに極めて柔軟に変化してきた。それとともに産業を主導する地区も、1950年代の毛織物を主体とした岐阜・一宮地区から、60年代の鉄鋼・造船・石油化学等の伊勢湾岸地区、更に70年代の自動車・工作機械等の内陸部へと変化しながら発展し、絶えずわが国の産業展開をリードしてきた。この間、ものづくりにとっては厳しい逆風であった70年代はじめの固定為替相場の切り上げや変動相場制への移行、80年代半ばからの急激な円高、2度の石油ショック、そして中国をはじめとする東アジアや東南アジアの追い上げ等々、次々と襲う困難を克服し、地域全体として空洞化の危機を乗り切ってきた。

そういう意味では確かに強いのだが、しかし、これは日本の産業の発展過程そのものであり、日本の縮図ではあっても名古屋圏特有の強さではない。街づくりにしても、産業の強化策にしても、あるいはインフラ整備にしても、日本の各地域が関心を持って取り組んでいることを、同じように苦労しながら進めてきている。

これまで名古屋圏では、東京のマスコミに注目されようとされまいと頗るせず、名古屋流に普通にしてきたというのが地域の実感だろう。しかし、名古屋圏で整備が進められつつある多様なハード・ソフトの都市基盤は地域だけのものではない。名古屋圏は、それらを活用し少子高齢社会におけるわが国の暮らしと産業をリードしていくなければならない立場に置かれている。セントレアを生かした地域づくりは、その鍵を握っている。

街の魅力の4つの視点

これから日本を引っ張るうえで重要なのは都市だろう。しかしあが国の都市は魅力に欠けるという批判がよく聞かれる。

日本の大都市圏の魅力について象徴的だったのは、大阪市が2008年のオリンピックに立候補して敗れたときである。当時のIOCの評価では、大阪市の都市基盤の貧困が指摘されていた。確かに、東アジア・東南アジア諸国の中核的都市での地下鉄、空港、港湾、高速道路網などの都市基盤をみると、日本の経済援助もあるのだ



奥野 信宏

おくの のぶひろ

中京大学教授、経済学博士、公共経済学専攻。名古屋大学教授、同経済学部長、同副総長を経て、2004年4月から現職。国土交通省国土審議会特別委員、地方交通審議会会長等を兼務。主要著書「公共経済学」(岩波書店)他。

ろうが、ハードの施設だけでなく、使い勝手の良さや利用コストのソフト面でも日本を凌ぐようなものが出てきている。

一方、日本の大都市の都市基盤については、例えば都市圏高速道路をみると、環状道路は欧米に比べ遅れをとっているし、都市内高速道路については、慢性的な渋滞に見舞われている路線も少なくない。大都市の公共交通についてみても、中心部の地下鉄やバス等の路線網は整備されているものの、地下鉄相互や地下鉄と民鉄との乗り換えの不便さ、高床式のバスでの高齢者の乗り降りの不自由さなど、使い勝手が良いとは決して言えない。

地方都市については、周知のように中心市街地の空洞化が問題になっている。(財)中部開発センターの調査によると、特に中部圏については、人口が集積していく中で購買力が高いこと、都市近郊に大規模商業用地としてのまとまった土地を見つけやすいうこと、車の利用が便利であること等々の理由により、その恐れが強いという結果が得られている。住民自身は、郊外のショッピングセンター等で消費生活を享受していくその点ではよいのだが、伝統的な街は破壊されるがままになっている。昼間からシャッターが閉まつたままの街に、内外各地から人が集まり、そこで新たな付加価値の高い活動が展開されることは思えない。

少子高齢化が進展するなかで、名古屋圏の産業が国際競争力を更に強化するためには、世界から優秀な人材が集まり、ビジネスや研究活動の中核性が發揮できるよう地域の都市環境を整備し、魅力をつけることが何よりも大切である。これまで産業のある所に人が集まってきた。しかし、起業・創業で、すでにその兆候が現れているように、これからは魅力ある街に人が集まり、そこから産業が生まれるという側面が重要になってくる。どこの地域でも同じことだが、天然資源に乏しいわが国では、「わが地域に来

れば頭脳がある。」と主張できるようになることが目標だろう。名古屋圏でも同様であり、将来の名古屋圏にとって、内外の人々にとって魅力のある街をつくることの重要性は、いくら強調しても、しすぎることはない。街の魅力を高めることは、大都市、地方中核都市を問わず等しく課題である。

街づくりについては、私は4つの事項に問題を分けて整理している。一つは美しい街、二つ目はビジネスに活用される機能的な街、3つ目は高齢者が住みよい街、そして4つ目は国際的に活用される街である。名古屋市は名古屋圏の中心都市として、いずれの点についてもこれから解決しなければならない課題を抱えている。例えば、国際的に活用される街ということについては、中部国際空港の開港に伴い、トヨタ自動車の海外・国内営業部門等の中核部の名古屋駅地区への集中と、それに伴う関連企業の中核機能の集積、グレーター・ナゴヤ・イニシアティブ(GNI)のブランドでの官民をあげた海外企業の誘致等々の動きがあり、名古屋圏への企業の中核機能の集積が期待されている。これらの企業の国際的な活動を支える基盤が、名古屋市の都市機能として求められるが、しかしながら、海外ビジネスマンや研究者の子弟のための学校、病院など、彼らの生活を支える基盤は極めて貧困である。これは名古屋圏が特に貧困だというわけではなく、東京を例外としてわが国の都市に共通する課題である。また、企業の国際活動を支援する弁護士、会計士、通訳・翻訳等々の機能やメッセ機能も貧困であり、それらのハードとソフトの整備も、これから課題である。

歴史・文化と街づくり

名古屋圏は、それぞれが個性をもった独立した都市群から成り立っており、名古屋市といえども、この都市群の一つの都市のような感があ

る。しかし近年、この構造に変動が見られる。名古屋のベッドタウンとしての性格を強めている周辺都市がある他方で、西三河地域の都市は、産業立地を背景に経済力を強め、独自の街づくりを行っている。各都市はそれぞれの歴史と文化を生かした街づくりをどう進めるかが課題になっているし、名古屋市には、周辺都市群の様々な機能を受け止める中心都市としての支援機能の整備が求められる。

少し前のことだが、「名古屋圏には、自動車産業があってよかったです。」と言われたことがある。バブルの崩壊にもかかわらず、名古屋圏の経済がわが国で例外的に元気だった背景には、トヨタ自動車や自動車関連産業の好調がある。それは確かだが、産業の歴史をさかのぼってみると、からくり人形に代表される江戸期の完成度の高い木工産業と、それに繋がる戦前の機械・航空機産業等の系譜があり、それが、現在の自動車産業だけでなく、航空・宇宙、化学、工作機械、セラミック、製鋼、電子関連部品等々、ものづくりの多様な分野にわたる厚い集積に繋がっている。したがって、現在の産業集積は、名古屋圏の歴史と文化に根ざしたものであり、偶然の所産ではない。しかし、今の名古屋圏ではそのことが忘れられているように思う。

ものづくりは単なる製造業と異なり、高い付加価値が求められる。これまで名古屋圏の企業は、世界の半歩先、一步先を行き、競争力を高めて世界有数の産業集積地に発展してきた。これからも研究開発や产学連携、企業の立地環境の整備等の諸施策は大事である。しかし、それらはいずれ追いつかれるし、追いつかれるスピードはどんどん速くなっている。高度に情報化された付加価値の高い製造業を「ものづくり」と呼ぶならば、それは、他に追いつかれない、容易に真似のできないものを体現していくなければならない。こうしたものを地域に求めるとすると、それは名古屋圏の歴史や文化だろう。そ

れらを大事にするという意識は、名古屋圏では特に弱かったのではないか。フランスやイタリアのファッションやデザインは、年月をかけて地域が築き上げた文化だろう。今後ものづくりで世界をリードするためには、名古屋圏の歴史や文化に根付いた地域づくりを進め、地域ブランドを確立して世界から人材を引きつける必要がある。産業が拠って立つ地域をつくることが、地域のブランド力を高め、根無し草の製造業を、付加価値の高いものづくりに変えると考える。国際競争が厳しくなり地域のブランド力が求められている今こそ、地域の歴史・文化に根付いた街づくりの持つ重みを思い起こしてみる必要がある。

ここ数年、観光が新たな産業として注目されている。観光は、それ自身これからの人々のライフスタイルを支える重要な要素であり、また、同時に魅力ある街づくりを行うためにも大切である。名古屋圏では、セントレアの開港と愛・地球博の開催等があって、観光が地域に対して持つ意味についての認識は、次第に高まりつつあるようだ。しかしながら、名古屋圏に限ったことではないが、わが国で観光の重要性が唱えられるようになったのは、ほんの数年前のことである。取り組みが始まってからまだ日が浅く、これから展開については、予断を許さないものがある。名古屋市は、1989年に世界デザイン博覧会を開催した。これは、街の美しさが大事だという認識を市民に植え付けるのに貢献したが、街を磨くのに観光は重要な手段である。観光振興を含め、セントレアと国際博覧会は、それらの過去の努力を開花させ、将来の基盤を作る絶好の機会である。

セントレアの機能の強化

現在、国土交通省の国土審議会で、次期国土計画づくりが始まろうとしている。そこでの主

重要なテーマの一つは、東アジアとの連携の強化である。これは、「日本の各地から東アジア諸国へ出向き、仕事をして日帰りすることが可能となる。」ということを成果指標とし、国際空港とアクセスを整備しようというものである。東アジアとの連携強化は、国土計画の国際戦略の中心であるが、言うまでもなくセントレアは、そのなかでも枢要な役割を担うことになる。

セントレアは、国内・海外の新路線の開設など、これから発展を続けていくだろうが、セントレアを取り巻く状況と課題について整理しておくと、第1は、道路アクセスの改善である。セントレアへの道路アクセスは、知多半島道路に知多半島横断道路が接続する形で整備された。しかし、この道路については、特に名古屋の南部において、日常的に渋滞が発生する恐れがある。また、海水浴や潮干狩りのシーズンに入ると、慢性的な渋滞に見舞われる恐れもある。そのバイパスとして、知多半島の西側沿いに名古屋市内から南方向に延びる西知多道路の活用が予定されている。しかし、これを高規格道路として整備するまでには、まだ時間を要する。そのため、当面の措置として名古屋市内と空港間の道路の渋滞情報が利用者に早い段階で伝わるよう、情報の伝達方法を工夫する必要がある。

第2に、中部国際空港の貨物空港としての機能強化である。セントレアは24時間空港であり、立地の利便さからも、貨物空港として機能し、わが国の経済に貢献することが期待されている。深夜に発着する航空便のトラック輸送については、渋滞に巻き込まれることはないだろうが、深夜便以外のトラック輸送については、空港と名古屋市南部間で渋滞に巻き込まれる問題が残っている。航空便および国内配送にはスピードが求められるが、空港と高速道路を結ぶ道路が絶えず渋滞のリスクにさらされることは、空港の競争力に影響する。名古屋圏の高速道路計画として、中部経済連合会が提唱した

「大8の字構想」がある。これは、東海環状自動車道を8の字の上の円に対応する環状道路とし、伊勢湾と三河湾を囲む高速道路を下の円にする構想で、両者は名古屋港で接する。8の字の下の円の南端が、渥美半島と三重県の鳥羽を結ぶ伊勢湾口道路である。昨年、中部運輸局に設置された懇談会で提案されたことであるが、この下の円の真ん中に南北方向に向かって、知多半島から渥美半島を結ぶ物流ルートが開拓されると、東京方面に向けての貨物は渥美半島に渡り、豊橋近辺で東名に接続する新ルートが開拓されて、名古屋市南部地域の渋滞を避けることが可能になりうる。知多半島から渥美半島に渡るのにフェリーにするか、橋にするかなど検討課題は多く、まだアイデアの段階であるが、スーパー中枢港湾としての整備が進められる名古屋港の物流ルートと併せて、今後の議論が期待される。

第3に、空港を活用した地域整備である。もう10年以上も前のことになるが、(財)中部空港調査会で、新空港について議論を重ねていたとき、「新空港というのは、滑走路や飛行場をつくるのではない。地域をつくるのだ。」という理念のもとに、政府6省庁が共同して、地域への影響・効果について様々な側面から検討がなされた。しかしながら、空港会社が発足し工事が始まるとなれば、そのことはいつしか話題に上らなくなってしまった。空港の効果として、名古屋駅地区や金山地区、半田地区など、いくつかの地点では整備が進んでいて、街に様々な変化が現れている。しかしながら、それらは点としての効果に止まっており、例えば知多半島全域にわたる面的な効果などについては、議論も行われなくなっている。セントレアが順調に動き出すと、次に課題になるのはこれらの問題だろう。

第4に、滑走路の増設である。セントレアは24時間空港であるが、現在の滑走路が事故等で使えなくなったときの安全の観点や、滑走路

の定期的な整備のためにも、2本目の滑走路は必要である。これまでには、新空港を予定通りに開港させ、運用を軌道に乗せることが第一であり、(財)中部空港調査会で内々の議論は行われていたものの、滑走路の増設を言い出せる雰囲気ではなかった。その必要性を地域が認め、政府を納得させる構想を練るには時間が必要である。そろそろ議論を始めても良い時期にきていくと思う。

経済のグローバル化とまちづくり

名古屋市立大学大学院経済学研究科教授 藪内 繁己

1. はじめに

私たちの身の回りのすべての分野で、世界的な統合が進んでいる。このことは、グローバル化とも呼ばれ、私たちの生活に大きな影響を及ぼすようになってきている。そこで、本稿ではグローバル化の経済的な側面に注目し、このことが都市経済ないしまちづくりにどのような影響を及ぼすのかについて考えてみよう。経済的な側面については、戦後1948年に成立したGATTと1995年以降それを受け継いだWTOの効果により、また最近のFTA（自由貿易協定）締結の増加により、国際間の貿易や投資に対するさまざまな障害が少なくなり、グローバル化が進展してきている。

経済のグローバル化というとき、さまざまなもののが国境を超えた移動が盛んになることにより、世界経済がより一層統合されていく現象と捉えることができる。ここでいうところの、さまざまなものとは、財やサービス（経済学では、たとえば自動車のような形のあるものを財、そうではないもの、たとえば運輸通信のような形のないものをサービスとして区別する）、また資本・労働・土地といった資源（ないし生産要素）、あるいは情報といったものがあげられる。そこで以下では、これらのものの国際的な移動が活発になることにより、まちづくりにどのような影響を及ぼすかについて検討してみよう。

2. 財・サービスの国際移動とまちづくり

財やサービスの国際移動とはつまり貿易のことであるが、従来は財の貿易が主流であったが、近年サービスの貿易が急速に増加してきている。運輸通信あるいは金融といったものがその代表的なものであるが、身近なところでは、海外旅行者の増加もそのひとつである。いずれにせよ、その背景には、比較優位とそれに基づく分業により、各国がもっている貴重な資源が最大限効率的に利用されるという経済原則がある。つまり、各國はすべてのものを作るのはなく、比較的効率的に（つまり、安く）生産できるもの（比較優位財と呼ぶ）に専門化し、他の国で比較的安く生産されたものと交換することにより、双方ともに利益を得るということである。このことは、それぞれの国で比較優位にある財やサービスの生産は拡大し、そうではないものの生産は縮小するということを意味する。たとえば、日本でいえば、自動車や高度な情報機器の生産は拡大し、繊維や農産品の生産は縮小することになる。



薮内 繁己

やぶうち しげみ

1981年神戸商科大学大学院博士課程修了（経済学博士）。

愛知大学経済学部教授を経て、現在、名古屋市立大学大学院・経済学研究科教授、経済学研究科長。専門は、国際経済学、理論経済学。

(1) 財の国際移動

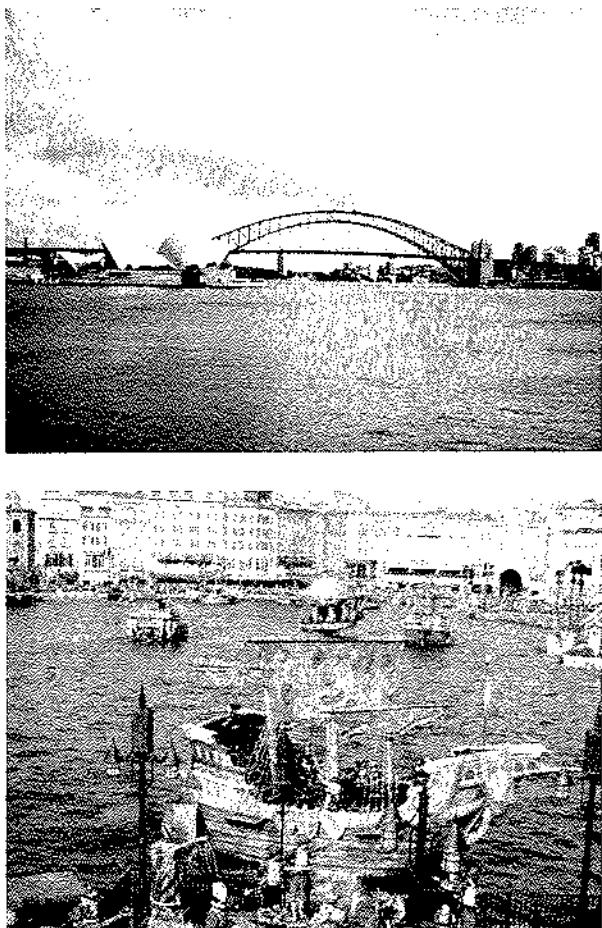
まず、自動車やパソコンといった財の国際移動とまちづくりについて考えてみよう。生産物ないし財のこのような国際分業と貿易の結果、一方ではある地域への産業とその関連部門の集積が起こり、また一方では逆に産業の衰退が起こることになる。このことについて、産業と地理的な都市ないし地域が一体化している場合もあり、またひとつの地域の中で両方が発生するという場合もある。一致している場合は、たとえば富山市の四方テクニカルパークや四日市市のハイテク工業団地に見られるような産業の集積が発生する一方で、一部の素材型産業や繊維産業に見られるようないわゆる企業城下町の衰退が見られる。また、ひとつの地域の中で両方が発生する場合、都市の中に一部分工場や倉庫（の跡地）が残るといったことになる。商店街の活性化ということがまちづくりのひとつの大きな課題となっているが、このことも上述の過程と密接な関係がある。ひとつの典型的な例として、国際分業の結果として競争力を失った産業の工場跡地に大型のショッピングセンターが開店し、そのことが従来の商店街の不振につながっていることが少なくない。このようなケースでは、大型店舗の立地、大型店舗と既存の商店街とのすみわけ、周囲の環境に対する配慮などがまちづくりを考える場合の重要な要素となる。

国際的分業の進展による都市への産業の集積と分散は、直接投資に代表される資源の国際的な移動や、交通機関や通信手段の発達にともない、一層複雑なものとなってきている。たとえば、中間財の生産をコストの低い途上国で行い、完成品を自国内で生産するという場合、垂直的な統合による集積は必ずしも生じないことになる。また、海外に進出しそこで普及品を生産し、国内では高付加価値製品を生産する場合は、いわゆる水平的な集積が生じないことにな

る。このように、最終財のみならず、さまざまなものについてのグローバル化が進展した結果として生じる産業の集積と分散には、さまざまなタイプが存在することになる。また、ニューヨークや東京といった大都市には、国境を越えて広がった産業集積間分業ないしフラグメンテーションと呼ばれる個々の生産単位を統括する本部としての機能が求められることになる可能性がある。

(2) サービスの国際移動

サービスの貿易に関しては、運輸通信と旅行がまちづくりと深くかかわると思われる。まず運輸通信については、(海)港や空港の機能と役割が重要となる。このような施設を拡充整備してゆく必要があるが、どこにどのような施設を作るか。また、周辺の産業や住民との関係をどのように調和するか、景観との関係でどのような施設をデザインするかといった問題が発生する。さらに、サービス貿易の重要な部分を占める海外旅行は、直接間接にまちづくりに関係する。観光資源は、天賦のもの（たとえば、ナイアガラの滝や極地のオーロラ）と人為的なもの（たとえば、シドニーのオペラハウスやディズニーランド）がある。財の貿易に関連する空港や港は、このような観光資源としての役割を通じて、まちづくりと密接に関係する。日本は、言葉や物語の問題などもあって、必ずしも観光業に比較優位を持っていない。また、港に関しても商業的な観点が優先・強調され、観光資源として十分に整備されてきたとはいえない。諸外国においては、観光資源としての古い街並み（旧市街）と商業施設としてのダウンタウン（新市街）の効果的な立地や、港湾施設の商業と観光両機能の見事な融合がしばしば見受けられる。ひとつの成功例として、3大美港の一つといわれるシドニー港があげられる（確定したものではないが、この他に候補としてリオデジャネイ



口、サンフランシスコ、ナポリ、香港があり、その中の3つということであるが、シドニーはその筆頭とされている)。自然の景観もさることながら、ハーバーブリッジとオペラハウス、さらにウォーターフロントの建物の配置など、観光都市としてのまちづくりを十分に意識し計画されたものといえる。

日本についていえば、温泉や神社仏閣のような伝統的な観光資源に加え、東京ディズニー・リゾート（東京ディズニーランドと東京ディズニーシーを含む複合テーマパーク）のような新しい観光施設が生まれてきている。東京ディズニー・リゾートの場合、その観光資源としての重要性から、舞浜地区を中心とする浦安市のまちづくりの核となり、大きな影響を与えている。

また、もの（づくり）との関連で、地元の産業遺産を新しい観光資源として活用しようとする試みも始まっている。たとえば、名古屋市周辺や北九州市などで試みられている「産業観光」がその一例としてあげられる。これらは、いずれも日本の産業の歴史や将来性をアピールするとともに、街並みとの調和に配慮し、観光を意識した新しいまちづくりの方向性を示しているといってよい。

3. 資源の国際移動とまちづくり

生産要素、とりわけ資本と労働が活発に国際間を移動することも経済のグローバル化の大きな特徴といえる。また、土地は直接には移動でないが、貿易とその利用により間接的にグローバル化が可能である。ここでは、それぞれのグローバル化がまちづくりにどのような影響を持つのか考えてみよう。

(1) 労働の国際移動

経済的な交流の活発化に伴い、労働者も国際的に移動するようになり、その程度は増加する傾向にある。経済学的には、すべての生産要素はより高い報酬を求めて、地域間あるいは産業間を移動しようとする。労働の場合、より高い賃金を求めて国内はもとより国境を越えて移動しようとするが、多くの国はさまざまな理由と方法によりその移動をコントロールしている。日本の場合も、日系人などの例外を除いて、外国人が入国し単純労働につくことを制限している。外国人労働者が流入することの経済効果は、さまざまであるがここでは立ち入らないことにする。

外国人労働者が流入することの社会的な影響については、労働者としての役割以外に、異文化の導入を通じて流入国の衣・食・住などの生活にさまざまな変化をもたらすことがあげられ

る。もちろんまちづくりにも影響し、その代表的な例は、各国の大都市に見られるチャイナタウンの形成である。現在、世界的な流れとしてFTA(自由貿易協定)の締結がさかんになりつつある。その内容として、財やサービスの移動の自由化はもとより、労働や資本の移動の自由化も盛り込まれることがある。EUでは、かなり自由な資源の移動が認められている。また、日本とフィリピンの間のFTAは、介護の分野での労働移動を含んだものとなっている。

このように、労働者の国際移動という意味でのグローバル化は、今後ますます進むことが予想され、都市における異文化の受け入れ態勢の整備という形でまちづくりに影響を及ぼすと考えられる。良い面としては、都市にエキゾチックでコスモポリタンな雰囲気を与え、また好ましくない面としては、排他的な飛び地を形成し、とくに不況時にスラム化する可能性などがある。多様な人種を抱えることを想定したまちづくりに対する基本的な指針を確立しておく必要があると思われる。

(2) 資本の国際移動

先に述べたように、資本は労働の場合よりも、より高い利潤を求め広範かつ大規模に移動する。その目的はさまざまであるが、(a) 石油や鉱物などの原料の安定的な確保を目指すもの、(b) 製品の市場の確保を目的とするもの、(c) 人件費などのコストの削減を図ろうとするもの、(d) 日米の貿易摩擦に見られるような外国との経済的な摩擦を避けようとするもの、(e) 金融業などにおいてとくに重要となる情報の迅速で正確な収集を目的とするものなどがある。その形態は、現地に子会社を設置するという方法が一般的である。

資本は、利潤に敏感に反応して移動することから、より効率的に運用できるところ、取引コストの低いところ、大きな市場を持つところなどに集中する傾向がある。したがって、ニューヨークやロンドン、あるいは最近では上海に大きな資本投資が集中し、都市がますます大規模化する傾向にあるといえる。上海の高層ビル群は、まさにSF的な都市の近未来像を示しているかのようである。

しかし、一方で、経済性にもとづく資本の移動つまり企業の海外進出の増加により、特定のあるいはかなり広範囲にわたる「産業の空洞化」が懸念されている。産業の空洞化とは、原料や市場の確保や人件費の削減のため、とくに製造業が海外に進出し国内に残らない現象のことという。今後、円高が一層進むなどの理由により輸出が困難になれば、この空洞化が急速に加速する可能性があり、その結果として都市とその周辺部も空洞化し、明確な計画がない場合には、場当たり的な土地利用により、モザイクのような都市となる危険がある。

(3) 土地の「国際移動」

土地は、建物や景観などとともに、それ自体は移動できない資源であることはいうまでもない。しかし、財やサービスの貿易を通じて、土地は間接的に移動しうるということは貿易理論では良く知られている。

いま、簡単な例を考えてみよう。2つの生産要素として資本と土地を利用して、日本と外国は自動車とコメを生産しているとしよう。日本は資本が相対的に豊富で、外国は土地が相対的に豊富であるとする。このとき、日本は相対的に豊富でしたがって安い資本を集約的に利用して生産する自動車の生産に比較優位を持ち(つまり、安く作ることができ)、逆に外国は土地を集約的に利用して生産するコメの生産に比較優位を持つ。このとき、日本が自動車を生産し、外国がコメを生産して交換すれば互いに貿易利益を得ることができる。

一方、この貿易により、日本では貿易以前に

は安かった資本の価格(利潤率)が上昇し、高かった土地の価格(地代)が下落することになる。また、外国では逆のことが生じる。その結果、資本と土地の価格が両国で均等化する傾向が見られる。このことは何を意味するかといえば、資本が利潤率の低い国から高い国に直接移動すれば、当然その利潤率は均等化するが、仮に移動しなくとも(実際、土地は移動できない)、財やサービスの貿易により移動した場合と同じ効果が生じるということである。つまり、財やサービスの貿易により、日本は間接的に土地を輸入し、資本を輸出していると見ることもできるのである。

このような形での土地のグローバル化が発生するが、貿易により間接的に外国の土地を利用することで、希少な日本の土地をより効率的に利用可能となるのである。今後、日本の景気と農業保護政策の動向にも依存するが、農地とりわけ都市周辺の田畠は、他の用途に転用されるかもしれない。効率性という観点からは、日本の得意な他の産業部門で利用されるであろう。また、生活の質の向上という観点から、いわゆるガーデンシティと呼ばれるニュージーランドのクライストチャーチのような、花と緑が豊富で公園や水辺などに配慮したまちづくりを目指すこともできる。いずれにせよ、その背景にはこのような形での間接的な土地の「国際移動」がある。

また、土地が生み出すサービスは、先に述べたさまざまな観光資源として、あるいはEUのように経済統合が進んだ地域では国境の意味が薄れ、隣接する国々の間での共同利用が行われるという形でグローバル化することになる。さらに、オリンピックや万博などの世界的なイベントが、関係する土地の利用をめぐってまちづくりに大きな影響を及ぼすことは良く知られている。その意味で、2005年の愛知万博は、さまざまな分野でのグローバル化がもたらす将来

の土地利用やまちづくりの新しいモデルを提案することになるかもしれない。

4. 情報の国際移動

かつては、「西欧の文物の流入」などと表現されるとき、文は文化や知識に相当し、物は本などの財に対応していた。このとき、文化や知識といった情報は書物などのものと一体であつて、輸入されることによりはじめて利用可能であった。したがって、文物の入手には時間もかかり、また費用もかかるものであった。しかし、周知のとおり、現在はまさにIT社会で、インターネットの普及により大量の情報が瞬時に低費用で手に入れることができるようになった。

経済と貿易についていえば、情報の電子化とグローバル化により取引費用が低下し、従来型の産業の集積が必ずしも必要でなくなり、世界全体での分業が進んでいる。たとえば、コンピュータ・ソフトの開発や映画(とりわけアニメーションなど)の製作は、工程が細分化されることにより世界中で分業のメリットを生かして進められている。製造業では、中間財や資本財の調達が、費用の最小化を図るために、世界中で最も安く生産できる場所で生産されるようになってきている。また、サービス業の分野でも、アウトソーシングの流れは、インターネットの普及により一層加速し、各種の事務処理やデータの管理などが、世界的な規模で行われるようになり、企業経営の効率化が図られるようになってきている。このことは、伝統的な川上から川下への一連の産業連関の流れの統合からくる、各種産業部門の都市への集積傾向を根本的に変えようとしている。

しかし、インターネットの普及は産業の歴史から見れば、まだ始まったばかりである。このことが、都市の開発やまちづくりにどのような影響を及ぼすかについてはまだ不確定な要素が

多いといえる。おりしも、2005年のヨーロッパ地域学会のテーマは「持続可能なネットワーク社会における土地利用と治水管理」で、この問題が世界的に非常に注目されている問題であることの表れであると思われる。学会の成果とともに、この問題の今後の展開が注目されているところである。

5. さいごに

この小論では、近年私たちの生活に大きな影響を及ぼすようになってきているグローバル化について、その経済的な側面に注目し、経済のグローバル化が都市経済ないまちづくりにどのような影響を及ぼすのかについて考えた。バブル崩壊後の景気の低迷が、都市の景観やまちづくりに大きな影響を及ぼしていることは、商店街の不振や中断された高速道路の建設などからも理解される。グローバル化が都市の未来像に及ぼす影響は非常に多面的なものであるが、その中で経済のグローバル化の影響はきわめて重要なものであるといえる。ここでは、その基本的な考え方と代表的な例の一端を紹介した。この問題について関心を持っていただき、さらに一層の理解を深めるための一助にしていただければ幸いである。

創造都市の世紀へ

大阪市立大学大学院教授 佐々木 雅幸

はじめに——
「世界都市」から「創造都市」へ

21世紀の地球社会は、「国民国家から都市へ」という社会の大きなパラダイム転換を迎え、「都市の世紀」が始まろうとしている。その際、ロンドンやパリなど、ニューヨークや東京と並んで「世界都市」と呼ばれる巨大都市のみが注目されるのではなく、人間的規模の都市でありながら独自の芸術文化を育て、革新的な経済基盤を持つ「創造都市」の動向に人々の関心が集まっている。特に、「市場原理主義的なグローバリゼーション」に対する反省の契機となった「9・11テロ事件」以降は、ニューヨーク型の「世界都市」に対する評価は厳しくなり、「多様性を認め合うグローバリゼーション」への移行の中でどの都市も、芸術文化の創造性を高めることで、市民の活力を引き出し、都市経済の再生を多様に競いあう方向に向かっているように思われる。

バブル経済崩壊後の長期の不況から脱出できないでいる日本においても、「創造都市」や「文化による都市再生」への関心が高まっている。金沢では2001年より経済界や市民が「金沢創造都市会議」を設立して、創造都市をめざした運動を開始し、横浜でも2004年1月に中田宏市長から“Creative City Yokohama” プランが提案されて芸術文化創造都市への取り組みが本格化されることになり、また、長期不況の中で沈滞する大阪では、大阪市立大学に世界

最初の大学院創造都市研究科が設立されるなど、都市再生に向けた政策立案と人材養成をめざして新たな動きが始まっている。こうした創造都市への動きの中で、内閣府も「日本21世紀ビジョン」の最終案において、2030年までにめざす日本社会の姿として、「文化創造国家、時間にゆとり、小さな官」の三本柱を提示するにいたっている。

(1) 欧州における「創造都市」をめざす新たな胎動

創造都市とは、「産業と文化の創造性に富み、『創造の場』において多様な市民活動が展開される都市」であるが、欧州の創造都市の典型としては拙著『創造都市への挑戦』(岩波書店)などで、すでにボローニャやバーミンガム、フライブルクの事例を紹介しているので、ここでは、そのほかの注目すべき事例を中心に紹介してみたい。

まず、はじめに南欧の創造都市として注目さ



佐々木 雅幸

ささき まさゆき

大阪市立大学大学院創造都市研究科長・教授。金沢大学教授、立命館大学教授、ボローニャ大学客員研究员などを歴任。国際的な創造都市論研究の第一線に立ち、同時に、その実践のための政策提案を続けている。京都大学大学院経済学研究科修了、博士（経済学）。主著に『創造都市の経済学』、『創造都市への挑戦』（日本都市学会賞受賞）などがある。

れるスペインのバルセロナを見てみよう。バルセロナは、スペインではマドリッドに次ぐ第二位の都市であり、ピカソやダリ、ミロなど、現代絵画の巨匠を生み出し、ガウディのサグラダ・ファミリア聖堂など、モデルニスモ(Modernismo)と呼ばれる一連の建築群が独特的の都市景観を形成し、現代芸術のエネルギーが充満している文化創造都市だと言える。

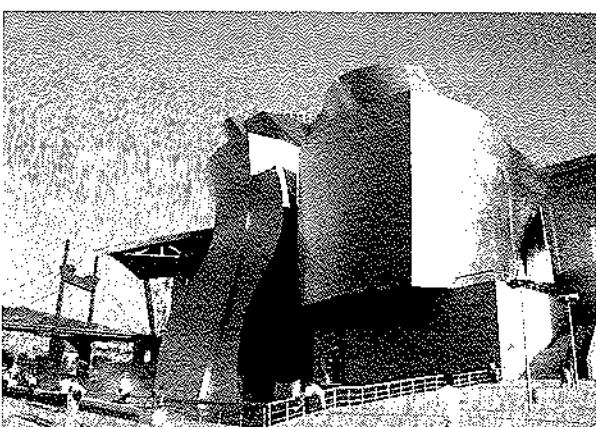
都市計画の分野でも、1992年のオリンピック開催後の財政逼迫から景気後退期に入ると、次は民間の出番ということで民間デベロッパーに開発をまかせるが、その際、市場の論理で自由に都市開発を進めるのではなくて、公的セクターと話し合いをしながら柔軟に意思決定していく方法を探り入れて成功した。たとえば、開発用地には多数の「公共空間」、公共の広場を作り、巧みに人々の集まる工夫が施され、音楽を鑑賞し、演劇を楽しみ、図書館もあるなど「創造的な公共空間」を作り出して、移民やホームレスなど、さまざまな人々との対話をした多文化共生の都市づくりが行われた。

そのバルセロナで、文化を核にした世界的なイベントUniversal Forum of Culture 2004が2004年に開催され、筆者も招待された。このフォーラムは5月から9月下旬まで141日間にわたり「20世紀型の万博はもう終わり。新しい21世紀型の万博をめざそう」という趣旨で開かれた、文化に特化した世界的イベントであった。その内容は芸術・人権・発展・ガバナンスなど、多様な分野における国際的な対話とアーツ・イベントを組み合わせたもので、筆者は8月下旬に行われた「文化権と人間発達」cultural rights and human developmentと題したシンポジウムで、「都市再生における文化の役割」をテーマに基調講演を行った。

今、なぜ、創造都市や文化による都市再生に大きな関心がもたれているかといえば、製造業を中心とした20世紀型経済から、知識情報経

済という21世紀型の経済社会への移行が明瞭になり、都市や地域の経済的エンジンが、大規模工場から創造性あふれる企業や個人にシフトしてきたからである。日本より一足早く製造業の衰退と空洞化に苦しんだ欧州において創造都市への取り組みが進んでいるのは、このような背景によるものである。

次に同じく、スペインのバスク州の中核都市・ビルバオを取り上げよう。写真は1997年にオープンした「グッゲンハイム・ミュージアム・ビルバオ」という美術館である。ニューヨーク・セントラルパーク横に本館を置くグッゲンハイム・ミュージアムは、大富豪ソロモン・グッゲンハイムによって1939年に設立され、カンディンスキイを代表とする抽象画など現代美術の殿堂として有名であるが、1990年代に入るや世界各地に展開をはじめ、ビルバオには衝撃的なデビューを飾った。都心を流れるネルビオ川沿いの荒廃した地域に、それ自体が現代芸術作品でもある巨大な光り輝く造形物が出現し、世界中の話題を集めた。アメリカ人建築家フランク・ゲーリーの設計によるこの建物の表面は、ロケットや航空機に使用する金属材料であるチタニウムがふんだんに使われ、造型的にも極めてユニークな美術館が完成したのである。



グッゲンハイム・ミュージアム・ビルバオ

ビルバオ市の公式報告書によると、このミュージアム建設の建設費用は約1億ドルであるが、このミュージアムは1997年から2002年までの5年間で515万人の入館者を迎えて、GDPでは6億5,530万ユーロ、直接雇用で4,100人、観光業などの間接的な雇用増加では40,000人で、税収で1億1,750万ユーロの経済効果が発生したと報じられ、しかも5年間で投じた資金はすべて回収しており、非常に成功した事例といえる。美術館が経済効果をもたらすということは、現代の成熟した経済の中では常識になっているが、とりわけビルバオの例は「芸術が衰退した都市を蘇らせる起爆剤になる」というヨーロッパにおけるモデルケースと評価されている。

すなわち、経済的背景として造船業など鉄鋼業を基幹産業とするビルバオは、1970年代以降長期の造船不況に直面し、失業者の増大に苦悩していたのである。1990年代初頭にビルバオのリーダーたちは、衰退地域の環境再生事業に取り組むことを決意し、かつて工場があつて周辺が荒廃し停滞している地域（ブラウンフィールドと呼ぶ）に美術館を建設することを選択した。「なぜ、現代アートが都市再生の起爆剤となるのか」、その理論的な仮説として次のような関係者の話が興味深い。

つまり、「20世紀は製造業を中心とした重工業の時代であったが、21世紀は知識経済（ナレッジ・エコノミー）の時代、すなわち知識と情報が経済の主役になると言われており、いかなる経済的エンジンが必要かといえば、大きな工場ではなく、クリエイティブな活動をする個人が経済発展にとって大事だということになる。それならばクリエイティブな人たちを集めようなどの地域の文化が発展のカギになる、地域の文化を創造的にするためにには最先端の現代アートの力を借りてはどうか」という論理に基づくのがビルバオの都市再生戦略である。英語で示すならば「Knowledge→ Culture→ Art」

という関係が前提で、政策的にはこの順序を逆転し、「Art→ Culture→ Knowledge」という具合に戦略が組まれたのである。

このように見ると、先に示した美術館自体の経済的効果も重要であるが、より重要なことは、造船業など重工業を中心とした衰退の著しい都市に対して現代芸術が新しい産業を生み出し、失業者たちに精神的な活力を与えるような取り組みの中心になるか否かが問題であろう。最悪の時点では20%ほどあった失業率が、8%程度にまで回復しており、この点でビルバオは、今のところ成功しているようだと評価されている。しかしながら、もちろん、どの都市もこのように立派な美術館をつくって世界的に有名になることができるわけではない。

フランスではナントという地方都市が注目される。このまちは「ナントの勅令」という1598年に起こった世界的な事件で有名であり、バチカンに対抗して教皇を立て、政教分離を宣言した歴史的に由緒あるまちであり、近代以降は製造業や造船業で発展したが、日本や韓国に追い上げられて衰退してしまったのである。そこで近年、ナント市も「文化による都市再生」の取り組みを進めている。注目されるのは、1989年に就任したジャン・マルク・エロー市長が、都市再生計画の中に文化政策を据えることにより、文化局長として招いた文化政策担当者ジャン・ルイ・ボナン氏の手腕である。ボナン氏は、フランスの前・文化大臣ジャック・ラングの右腕とも評価される大変魅力的な人物で、ラング大臣が進めた文化の地方化と民主化を、自治体レベルで推進した実力者でもある。彼はナント市の文化政策を、以下の3つの点で大きく変えたと言われている。

第1は市民の創造活動を文化政策の中心に据えたこと、第2は多数の市民が参加する有名なクラシック音楽のフェスティバルを成功させる

など、市民が芸術に学ぶ場を多様に作り出したこと、第3は市の予算の11%にあたる4,000万ユーロ（約55億円）を文化予算に確保して、それに投じていることである。以上は簡単なことのようだが、エロー市長の政治姿勢に力を得て、議会を説得して実現にこぎつけた手腕は大きなものがある。特に日本と比較すると、日本の場合、公務員は大学卒業後、新規採用されて以来40年近く同じ役所で働くわけであるが、ヨーロッパの場合、ボナン氏のようなポジションにある人物は、文化政策の専門家としての実績を評価されながら各地の都市を渡り歩くのが一般的である。

ここで、ボナン氏が実現したユニークな政策を1つ紹介しておこう。写真はビスケット工場の跡である。フランスではナントの工場でつくられた“LU”（リュー）という名前のビスケットが有名であるが、工場はすでに閉鎖されて、この建物が“Lieu Unique”（リュー・ユニーク）という名前の「芸術創造の場」に生まれ変わっている。フランス語でリューとは場所や環境を指し、ユニークとは世界にここしかないという意味であり、文字通り「世界にひとつだけの場所」という意味である。ビスケット工場の跡地がなぜ世界にひとつだけの場所という名前なのかといえば、この工場を市役所が借り受けてアートスペースに変えて、そのアートスペースの運営を市民のボランティアグループに任せているのである。立派な劇場というほどのスペースではないのだが、世界中のアーティストがここにやってきて、さまざまな演劇、ダンス、現代アートの催しを行い、日本からもク・ナウカなど前衛的な舞踊グループが参加している。その一角には本屋やレストラン・カフェがあり、深夜2時まで開いて、市民が日常的にアートに近づく場をふんだんに作り出している。ナントの場合は、ビルバオのような立派な芸術的な美術館をつくるのではなく、これまであった工



Lieu Unique リュー・ユニーク

場をアートスペースに変え、「世界にひとつしかないユニークな場所」として使うという点が印象的である。

事例の最後に、オランダのアムステルダムとロッテルダムを紹介しておこう。

アムステルダム市で注目される「創造の場」は、後述する国際シンポジウム「創造性と都市」の会場となった「西部都市ガス工場」である。この施設はそもそも、アムステルダム市が19世紀末に都市ガス工場として建設したものであり、13.5ヘクタールの敷地にガス会社の管理棟とガス製造工場、そしてガスを保存するガスタンクなど、後に文化財としての指定を受けた20の建物が配置されてきたが、都市ガスが徐々に天然ガスに転換されていくのに従い、石炭によるガス製造工場が閉鎖されて、1992年には西部公園地区評議会に管理が委譲されたものであった。都市ガス製造に使用された土壌は汚染されているために、土壌改善のための費用として当初は2億ギルダーの大金が必要との判断があり、大規模な修復と環境再生事業は見送られた。このため、最初は臨時の文化施設として小さなアートグループが使用しているのみであったが、次第に文化的な施設利用というコンセプト

が明瞭になり、これら100年以上の歴史を持つ近代産業遺産を「文化と企業活動が融合する公園」とする社会実験の「場」となった。

「西部都市ガス工場」跡地の利用に関しては、周辺の市民からも公園としての利用の希望が多く出され、それに基づいて、臨時のイベントビューローが設立されて、オペラからファッショントリニティ、映画撮影からパーティー、展示会、サーカスなどさまざまなジャンルのイベントが展開されて、文化公園としての利用可能性が確認されていった。

第1のバリアーであった2億ギルダーと見込まれた土壤復元費用は、後に住宅・計画・環境省の法律が変わったこともあり、500万ギルダーに減少することによって障害がなくなり、文化環境公園への再生事業が本格的に開始されることになった。

まず、国際デザインコンペが開催されて、アメリカ人の景観建築家であるキャサリン・グスタフソンの提案が採用されることになった。彼女のデザインは、「都市と自然の間の段階的移行」をコンセプトとするもので、アムステルダムの都心に近い公園の東側は歴史的な都市公園として残し、中央部の景観をスポーツや産業に利用し、西側を自然との調和を図るゾーンとし、中心軸がこれら全ての施設をつなぐ回廊となるというものであった。

2000年には、地区協議会は13の施設を不動産開発業者のMABに譲渡し、この会社が建築ビューローの監督の下で、建物を文化活動にふさわしいものにリノベートすることになり、公園と文化と企業活動の組み合わせを実現するためには、週7日完全稼動が求められることになった。こうして、都市ガス工場という近代産業遺産は市民参加と優れたリーダーシップにより、「環境と文化の創造の場」に転換することになったのである。

次に、2001年に「欧洲文化都市」の指定を受けたロッテルダム市において、「創造の場」となっているのはヴィッテ・デ・ヴィストラット地区で、中央駅から程近く、ボイマンス美術館のある美術館公園と海事博物館があるローヴェ港に隣接したエリアであり、これらをつなぐことによって都市の「文化軸」を形成している。

5年ほど前まで、この地区は麻薬と犯罪の街であり、衰退の一途をたどっていたが、地区を再生するための住民団体が組織されてから変化が始まった。早速、住民団体はこの地区のいくつかのギャラリーを運営していたロッテルダム芸術財団に協力を依頼して、「芸術街」に転換する計画を作成したのである。1980年代末にかけて新しい動きが始まったが、目に見える変化が起きたのは1990年であった。その年に設立された近隣開発会社がカタリストになって、多数のギャラリー、ヴィッテ・デ・ヴィストラット芸術センター、そして芸術愛好家を誘引するトレンドィーなバーやレストランを再活性化することに成功したのであった。

多数のフェスティバルやイベントが企画され、多様なショップやカフェ、レストラン、文化施設やギャラリーが、「創造クラスター」を形成するようになったのである。この「芸術街」の形成において特徴的なことは、公的部門においては文化事業局ではなく、経済開発局と都市開発・住宅局が中心となり、周辺住民とでつくる「ヴィッテ・デ・ヴィストラット相談グループ」を形成し推進してきたことである。

このようにして形成された創造クラスターを構成するのは、従業員10人以下のマイクロ企業であり、その特徴は互いの存在が立地において重要性を持ち、知識や情報の交流という「関係性」が重要な資産となっていることである。特に、この地区では文化の生産というよりは、文化の消費に基づく相互依存関係が独自の創造的雰囲気を作り出し、このことがさらに文化的

なマイクロ企業をひきつけるという累積的效果を生んでいる。こうして、ヴィッテ・デ・ヴィストラット地区は、ロッテルダムを代表する「創造の場」となった。

以上、欧州の都市の産業構造が劇的に変化し、失業者の増加などいろいろな問題を抱えて都市危機に陥っているときに、ある都市は巨額の資金をつぎ込んで立派な美術館をつくる、また別の都市は今ある工場の跡地をクリエイティブなスペースに変える、さらに別の都市は汚れた土地を環境再生しながらアートスペースをしている、そして、住民と芸術家が協力して治安の悪い通りを芸術街に転換するといった4つの事例を紹介したが、事例調査から明らかなことは、

第1に、グローバリゼーションがもたらす都市・地域の衰退や危機からの脱出策として取り組まれる「創造都市戦略」、すなわち、「文化と創造性による都市再生事業」は、近代産業遺産を新しい「文化と環境創造の場」とし、治安の悪い場所の盛り場を、アヴァンギャルドの芸術街として復活することにより、見事にその有効性を実証していることである。

第2に、その際、都市文化政策サイドはもとより、都市経済政策、都市開発政策、環境政策の分野との政策統合が重要な課題になっており、芸術文化のもつ創造性を個人のレベルから、組織のレベルにまで高めて、さらに「都市の創造性」を十全に發揮させるような展望を持った総合政策していく必要がある。

第3に、このような新しい「創造の場」や「創造クラスター」は、公共部門による取り組みのみでは実現しない。むしろ、民間の非営利団体や、住民参加型の環境団体などと芸術家のグループが、パートナーシップに基づき柔軟でオープンマインドな協力体制が機能したときに、成功するケースが多いということである。

次に、アムステルダムで開かれた国際会議の印象をまとめておこう。

(2) 国際シンポジウム「創造性と都市」

2003年9月25・26日の両日にわたって、先に紹介したアムステルダムの新しい創造空間である「西部都市ガス工場」で開かれた国際シンポジウム「創造性と都市」は、創造都市づくりの実践者とそれを理論的にリードする研究者の世界的な交流の「場」となり、同時に刺激的な討論の応酬される文字通りの「アリーナ（闘技場）」となった。

会議を通して、綺羅星のごとく輝く数多くの参加者の中でとりわけ印象深かったのは、第1日目のスーパー・スターであるチャールズ・ランドリー、2日目はリチャード・フロリダであった。ランドリーは*The Creative City『創造的都市』*(2000年)、フロリダは*The Rise of the Creative Class『創造階級の勃興』*(2002年)という、いずれも21世紀を代表する新しい都市論の話題書を携えての登場であり、会場は2人のパフォーマンスに釘付けになった。

ランドリーによる『創造都市——都市イノベーターのための道具箱』は、都市問題に対する創造的解決のための「創造的環境 creative milieu」をいかにして作り上げ、いかにそれを運営していくのか、そしてそのプロセスをいかにして持続的にしていくのか、実践的に「創造都市をつくるための道具箱」を提供するコンセプチュアルな「創造都市政策論」である。

イギリスを中心に活躍する彼の創造都市論の背景は、欧州において日本よりいち早く製造業が衰退した結果、青年層の失業者が増えて、従来の福祉国家システムが財政危機に直面したことが挙げられる。産業空洞化と財政破綻の中で、国家の財政的支援から自立して、どのように新しい都市の発展の方向を見いだすかという問題意識で、彼は政策提言を続けている。その際、芸術文化が持つ「創造的なパワー」を生かして

社会の潜在力を引き出そうとする都市の試みに注目しており、アメリカの都市学者ジェイン・ジェイコブズの影響を受けて、「創造性」を空想や想像よりも実践的で、知識（インテリジェンス）と革新（イノベーション）の中間にあるものとして、つまり、「芸術文化と産業経済をつなぐ媒介項」として、最重要に位置づけていることが特徴的である。

彼は都市プランナーとしての自らの経験から、「芸術文化の持つ創造性」に着目した理由として、第1に、脱工業化都市においてマルチメディアや映像・映画や音楽、劇場などの創造産業が製造業に代わって、ダイナミックな成長性や雇用面での効果を示す点を挙げ、第2に、芸術文化が都市住民に対して問題解決に向けた創造的アイデアを刺激するなど、多面的にインパクトを与えることを挙げて、「都市の創造性にとって大切なのは、経済、文化、組織、金融のあらゆる分野における創造的問題解決と、その連鎖反応が次々と起きて既存のシステムを変化させる流動性である」とも語っている。

さらに、第3に、文化遺産と文化的伝統が、人々に都市の歴史や記憶を呼び覚まし、グローバリゼーションの中にあっても都市のアイデンティティを確固たるものとし、未来への洞察力を高める素地を耕すとも言っている。創造とは単に新しい発明の連続であるのみならず、適切な「過去との対話」によって成し遂げられるのであり、「伝統と創造」は相互に影響し合うプロセスである。それゆえ、第4に、地球環境との調和をはかる「維持可能な都市」を創造するために、文化が果たす役割も期待されるのである。

具体的に講演の中で彼は、注目される創造都市としてボローニャ、ブリュッセルとともに、2000年に歐州文化都市に指定されたヘルシンキを取り上げた。「光」をテーマにヘルシンキに固有の自然環境や文化的伝統の上に立ち、新

しいメディア・アーティストが集まる「創造環境」としてのケーブル・ファクトリー（旧ノキアの工場）などのプロジェクトを進めるユニークな都市再生戦略である。彼は企画段階からコンサルタントとしてさまざまなアドバイスを贈ってきた。

さらに、「深い眠り」の中にあったオーストラリアのアデレードでは、長期にわたって州政府や都市自治体の政策顧問として携わる中で、組織の文化を創造的に転換することで創造都市への転換の弾みを作り出したという。

いずれにおいても、彼の長年の経験に裏打ちされた対話能力の高さが、創造都市への可能性を引き出し、いくつかの都市においては、創造的な変化が開始されるクリティカル・マス（臨界質量）を醸成させていることに感銘を受けた。

一方のフロリダは、現代経済の新しい担い手としての「創造階級」の登場と勃興に注目し、そのエースと仕事およびライフスタイル、そして彼らが選択するコミュニティの特徴を分析し、創造階級が好んで居住する都市や地域こそ、経済的パフォーマンスが優れていることを、わかりやすい具体的な指標によって示した。彼の研究の出発点もまた、地域経済の危機に視点が置かれている。すなわち、工場労働者の集まるピットバーグに生まれた彼は、相次いで大型の工場が撤退し、失業者が滞留していく深刻な状況を前にして、産業の立地行動を分析し、成長著しいハイテク産業は、創造的人材を求めて立地することを突き止め、地域再生の鍵は工場の誘致ではなく、いかにして創造的な人材をその地域が誘引できるかに懸かっている、と主張したのである。

そして、フロリダは政策的提言として、創造的コミュニティを実現するためには、「創造性の社会的構造」、とりわけ、社会的文化的地理的環境（milieu）こそが重要であり、近年、R・パットナムらが唱える社会関係資本（ソーシャ

ル・キャピタル)よりも、「創造資本」の重視の方が有効であると主張している。

彼が「創造階級」と呼ぶ社会集団には、ITやバイオなどの自然科学系のR&Dや、イノベーションに関わる職業のみならず、映像・音楽・舞台芸術・メディアアートなど芸術系の職業集団をも含めているところが新しい。フロリダによれば、これら2つの社会集団の集積を示す指標である「ハイテク指標」と「ゲイgay指標」には、地域的に相関がみられ、サンフランシスコやオースチンなど近年注目される成長地域は、いずれの指標も高くなっているという。

彼の「ゲイ指標」は、欧州に伝統的なハイカルチャーを指向するエリート層ではなく、オープンマインドでアヴァンギャルドなボヘミアンと呼ばれる社会集団の創造性を強く印象付けるシンボルになっており、オペラに対するミュージカル、クラシック音楽に対するジャズやロックなど、アメリカのカウンターカルチャーが持つ、欧州の既成社会に対する挑戦的態度が明瞭であり、それだけにインパクトの強いものであった。この2人のスーパー・スターを軸に、世界中の注目される都市や地域の創造的な再生事業が紹介され、2日間の国際会議は刺激的な議論を呼びおこした。

(3) 「日本の創造都市」をめざす金沢と横浜

日本においても、文化資源や近代産業遺産を活用して「創造の場」を創り出し、また、現代アートを核とした新しい創造産業の育成をめざしながら、都市や地域の再生を進める「創造都市戦略」が具体化されつつある。

金沢は、従来、北陸の小京都、あるいは日本海側の歴史的観光都市とよばれること多かつたが、近年はポローニヤと並ぶ「内発的創造都市」としての評価が高まっている。

内発的発展を経験した金沢の都市経済の特徴

は、巨大企業こそ無いが持続的に発展を遂げた中堅・中小企業が多数集積していることであり、これらには職人気質に富み、イノベーションを得意とし、独自技術を持ち“スキ間分野”でのトップシェア(ニッチトップ)を維持する企業が多く、相互に刺激し合いつつ発展を遂げる自律性の高い都市経済をもたらしている。

また、歴史的には消費財産業としての繊維工業と、それに生産財を供給する繊維機械工業とが、2つの移出工業として地域内で相互連関的に発展を遂げ、近年には工作機械や食品関連機械、出版・印刷工業、さらにはコンピュータ関連産業が展開しており、地方都市にしては多彩な産業連関構造を保持し、市民の「生活の質」を豊かに支える伝統産業や食品工業、アパレル産業等も発展をみている。

このような都市経済の内発的発展力が、外來型の大規模工業開発やコンビナート等の誘致を結果として抑制し、産業構造や都市構造の急激な転換を回避してきたため、江戸時代以来の獨特の伝統産業とともに伝統的な街並みや周辺の自然環境などを守り、アメニティが豊かに保存された都市美を誇っているのである。

つまり、内発的発展がもたらした独自の都市経済構造が、域内で様々な連関性を持った巡回生産によって付加価値を増大させ、地域内で産み出された所得の域外への「漏出」を防ぎ、そのことによって中堅企業の絶えざるイノベーションや文化的投資を可能にしたといえよう。

1980年代後半から急速に進行したグローバル化の中で、金沢の高度経済成長を担った繊維産業が衰退すると、金沢市は紡績工場跡と倉庫群を活用して1996年9月に「金沢市民芸術村」をオープンさせた。金沢市長は、昼間働く市民の深夜でも使える施設にしたいという声を聞き入れて、「1日24時間、1年365日」自由に使える施設とすることにし、4棟の倉庫はドラマ工房、ミュージック工房、エコライフ工房、ア

ート工房に姿を変え、練習のみではなく公演も可能な施設として修復された。運営面では、各工房に一般市民から選ばれた2人ずつ合計8人のディレクター達が、施設利用の活性化、独自事業の企画立案、そして利用者間の調整などを自主的に行い、全国的にも注目される市民参加型文化施設が誕生することになった。

ドラマ工房では、設立記念演劇祭で地元劇団など25団体が68公演を行い、5年後には劇団数は36まで増加し、脚本段階から俳優・制作に至るまで、市民が手作りの演劇の全国公演を展開するまでに盛り上がりを見せている。

アート工房では、地元の芸術家の作品展示や、休日には親子陶芸教室などに多数の市民が訪れ、ミュージック工房はロックバンドや学生の使用が多く、エコライフ工房はリサイクルフェアなどの催しなどで賑わい、5年間に合計100万人の市民が訪れ、芸術・文化・環境の催事を「生産と消費」の両面から楽しんだのである。ともすれば、伝統文化や伝統芸能に傾斜しがちな金沢の芸術文化に転機が訪れた。市民の能動的な参加によって、「近代産業遺産」が「文化創造の場」に転化しつつあり、新しい文化的インフラストラクチャが芸術の創造インフラストラクチャに転化しつつあると評価できよう。

一方で、2004年10月9日、県庁舎郊外への移転によって空洞化の恐れが現実のものとなつた金沢市の都心部に、突如丸い円盤のような「金沢21世紀美術館」が出現した。市民が「まるびい」と呼ぶこの美術館は、1980年以降のコンテンポラリー・アートを中心とした世界の芸術作品を収集・展示し、著名なアーティストを招いた公開製作などを通じて、地元の伝統工芸・伝統芸能と現代アートの融合をめざす目的で建設されたものである。「芸術は創造性あふれる将来の人材を養成する未来への投資である」との、蓑豊（みの・ゆたか）館長の考えにより始まった市内の小中学生を全員招待すると

いう「ミュージアム・クルーズ」事業の効果もあり、開館して5ヶ月で、市内人口を上回る50万人の入場者を数える盛況ぶりである。金沢市は、この美術館を核にした新たな産業創造の試みとして、ファッション産業やデジタルコンテンツ産業の創造支援を担うファッション産業創造機構を立ち上げて、現代アートから地域産業を創出する新しい事業をも開始している。

このように都市の文化資本の質を高めて、創造性あふれる人材を養成し集積させて、都市経済の発展をめざす方式を「文化的集積を生かした都市の文化的生産」と定義できる。金沢における「文化的生産」は、ある意味で江戸時代に始まった職人的生産の復活と再構築と言えるものであろう。職人的生産（クラフト・プロダクション）→フォーディズム（マス・プロダクション）→文化的生産（新しいクラフト・プロダクション）という歴史的展開の中に位置づけられると思われる。

以上のような金沢の創造都市戦略は、金沢経済同友会が市民に呼びかけて開始した金沢創造都市会議において討論され、練り上げられてきたものである。この会議は21世紀の都市のあり方をグローバルな視野から探求し、新しい都市政策の形成と、そのための実験の場を金沢が提供するという意気込みで、2001年から隔年開催で開始された斬新なスタイルの都市会議である。

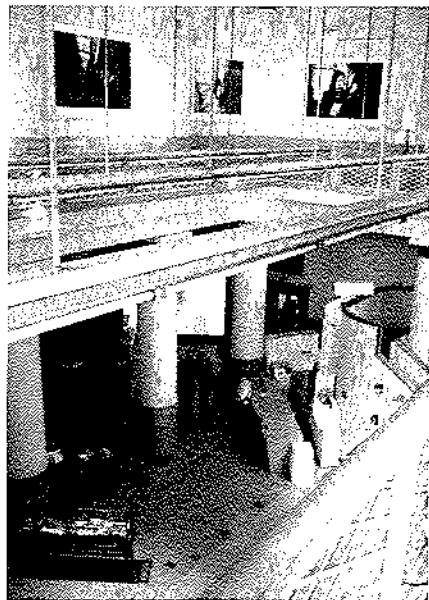
その第1回は「記憶に学ぶ」をテーマに都市としての金沢の歴史・伝統を振り返り、「都市の記憶と人間の創造力」について考察を行い、その際立った都市の個性を新世紀に引継ぎ、さらに洗練させる目的で「金沢学会」の設立が提唱された。2002年にはそれを受けた第1回金沢学会が開かれ、「美しい金沢」を理念とする都市再生プランが提案され、その社会実験を検証する場として、創造都市会議と交互に10年間継続することが確認されたものである。

古都のイメージが色濃く漂う金沢と対照的に、横浜は開港以来150年に満たない近代的大都市である。「みなとみらい・横浜」などバブル経済の頂点の時期に、大規模なウォーターフロント開発によって、重工業都市からの脱却を図ろうとした横浜市は、直後のバブル経済崩壊と、さらには最近の東京都心でのオフィスビル建設ラッシュで二重の打撃を置けて停滞してきたが、2004年1月、注目される都市再生ビジョンを打ち出した。

横浜市の文化芸術・観光振興による都心部活性化検討委員会による提言「文化芸術創造都市－クリエイティブシティ・ヨコハマの形成に向けて」がそれである。この中では、基本的方向として

1. アーティスト・クリエーターが住みたくなる創造環境の実現
 2. 創造的産業クラスターの形成による経済活性化
 3. 魅力ある地域資源の活用
 4. 市民が主導する文化芸術創造都市づくりの4点を挙げ、それぞれ2008年までの目標数値を以下のように示している。
1. アーティスト・クリエーターを3,071人から5,000人へ
 2. 創造的産業クラスターの従業者を16,281人から30,000人へ
 3. 文化・観光集客装置を85箇所から100箇所へ
 4. 文化鑑賞者を248万人から350万人へ

これを受けて、中田市長は同年4月、文化芸術都市創造事業本部を新設して、クリエイティブシティ・ヨコハマへの取り組みを全序的に開始させた。中でも注目すべきは、「クリエイティブコア創造界隈形成と映像文化都市への取り組み」であり、世界大恐慌の最中の1929年に建設され、文化財としての価値もある旧富士銀行と旧第一銀行、さらには臨海部の倉庫、空



Bank ART 1929

きオフィスを活用してこれらをアーティスト・クリエーターと市民の「創造の場に」変えようという企図で始まった実験事業のBank ART 1929（写真参照）である。コンペで選ばれた2つのNPOが2年間にわたって、現代アートを中心とする各種の展示、パフォーマンス、ワークショップ、シンポジウムなどイベントを開催するものである。東京都心とつなぐ、みなとみらい線の開通ともあいまって大きな話題を集めている。さらに、馬車道に立地する旧富士銀行には、東京藝術大学大学院映像文化研究科が誘致され、「映像文化都市」づくりへの弾みが付いてきた。

横浜のケースで筆者がもっとも注目するのは、芸術文化の創造性を都市再生に生かす目的で、従来は縦割りであった文化政策、産業政策、まちづくりにかかわる行政のセクションを、横断的に再編する新組織である文化芸術都市創造事業本部と創造都市推進課を新設して、これを中核的推進組織としていることであり、NPOなどの市民の政策過程への参画を大胆に提案してい

る点である。この構想が真に実現するならば、日本における創造都市をめざす試みの最先端に躍り出るであろう。当然旧来の縦割りの行政機構とのコンフリクトは避けられないが、個人の創造性を生かす、組織の創造性を作り出してこそ、都市は創造性を取り戻すのであるから、「行政組織の文化」を創造的に改革してこそ、横浜はクリエイティブシティに近づくのであろう。

興味深いのは金沢市では経済界と市民が主体になって「金沢創造都市会議」を開始して、行政はその提案を受ける形で着実に創造都市への歩みを始めているが、横浜の場合は、「みなとみらい21」という臨海都市開発が頓挫し、その失敗を批判する形で現在の市長が登場して、それを背景として戦略が出てきていることであり、創造都市への取り組み方も都市の歴史性によって多様性があるということであろう。

このような創造都市をめざす新しい運動として注目されるのは、現在開催中の「愛・地球博」に向けて取り組まれている Creative Japan というプロジェクトである。これは金沢市がリーダーとなって、横浜市、京都市、倉敷市、松江市、浜松市、桐生市、美濃市など全国15の創造都市がネットワークを組んで、生活文化の豊かさが生み出す創造活動の成果としての芸術やものづくりの技と知恵を世界に向けて発信しようとするものである。

こうした、創造都市のネットワークが広がってゆくとき、「新しい創造的な日本」Creative Japan の形が見えてくるに違いない。

おわりに――

「最強の名古屋」の次なる課題

中部新空港の開港と愛・地球博の開幕で沸き立つ名古屋を中心とする中部経済圏は、「日本最強の地域経済圏」とも評価されて、失業やホ

ームレス問題とは無縁であるかのような印象がある。だが、2つの大規模事業が終了する「宴の後」に来るものは何であろうか？

史上最高の利益を生む自動車産業が中国大陸への進出を加速させ、完成車の逆輸入が開始されると、自動車依存の強い「最強の名古屋」の地域経済は一気に弱体化する可能性すらあり、知識情報経済の時代における都市経済の多様な発展にとっては、むしろ「弱み」ともなってくる。地道にコツコツと努力してきた中小企業が蓄えた技や知恵を、創造性の高い産業へと発展させる支援システムが必要であるし、日系ブライダル人などの社会的排除を克服する多文化共生の新しい社会を展望した創造都市への戦略を、冷静に準備するときが迫っているようにも思われるるのである。

参考文献

- Landry, C., *The Creative City : A Toolkit for Urban Innovators*, London: Comedia, 2000
- 後藤和子監訳『創造的都市』日本評論社、2003年
- Florida R., *The Rise of the Creative Class*, 2002
- 佐々木雅幸、『創造都市への挑戦』岩波書店、2001年
- 佐々木雅幸、『創造都市の経済学』勁草書房、1997年

イタリア都市から学ぶわが国の未来の都市像

京都府立大学助教授 宗田 好史

イタリアにはどんな小さな街や村にも強烈な個性がある。しかし、グローバル化の視点から都市の未来像を探る時に、イタリア都市から学ぶというと怪訝な思いを持つ方々も多いと思う。それは裏返せば、日本人の我々は世界的に見ても異様なほどグローバル化を意識しており、それを都市の未来像にまで反映させようという、多くのイタリア人から見れば珍しい思考をしているということでもある。イタリア人にとってその都市の個性は歴史から来るものであり、同時にその悠久の歴史の一部を生きる現在の市民の生き方、価値観そのものであり、さらに未来の都市像はその延長上にあるその町固有のものである。地球的規模でどれほど活発な交流が進もうとも、時代の流行には染まらない不易の部分が人間の個性であり、そのような人々が暮らす都市の文化だと考えている。あまりにも違うこれら二つの国々の都市を見据えつつ、日本の都市の未来像を考えてみたい。

1. グローバル化時代に求められる都市の個性

グローバル化の見方は二つに分かれる。地球規模で進む情報と人の活発な交流を、世界の標準化ととらえる見方、もう一つはその流れを、それぞれに個性を磨く機会ととらえる見方である。前者が多い日本と後者が中心のイタリアでは、都市の未来への期待が大きく異なっているのは当然である。世界中の都市の中をみても、その個性という点ではイタリアの都市にかなう

ものはない。それは、都市が過去の遺産に個性があるというだけの理由ではない。現在のまちづくりに個性があり、現代の市民が描く未来像に突出したものがあるからである。

グローバル化を実感する事象の一つに国際観光の進展がある。わが国でも海外旅行の大衆化が起こってはや四半世紀、世界中の街を日本人観光客が訪れている。その中でもローマ、フィレンツェ、ヴェネツィアなどイタリアの街は根強い人気を誇り、日本国内でもたいへんなイタリア・ブームが続いている。東京汐留の再開発地区の一画にイタリア街が作られたほどである。

そのイタリアは、WTO2003年統計で世界観光市場の5.4%を占め、フランス(同10.7%)、スペイン(7.2%)、米国(6.4%)に次いで世界第4位の地位を占める観光国に過ぎない。この順位が若干意外に思えるのは、日本人の海外旅行の傾向と異なるからである。平成16年度版観光白書では、日本人の各国別訪問者数は、ハワイ、グアムを擁する米国や近隣の中国、韓国を別格として、遠方のヨーロッパ諸国では、第一位は



宗田 好史

むねた よしふみ

1956年浜松生。法政大学工学部建築学科卒業、同大学院を経てピサ大学・ローマ大学大学院で都市計画専攻、歴史都市再生政策の研究で工学博士（京都大学）。国連職員を経て1993年より現職。東京文化財研究所客員研究員、著書に、『南イタリアの集落』、『まちづくりの科学』、『にぎわいを呼ぶイタリアのまちづくり』、『都市に自然をとりもどす』など。

イタリア87万人、次はドイツ82万、フランス67万、さらにスイス、英国と続いて、スペインは第6位の36万人と、イタリアの半分にも満たない。

しかし、そのスペインではバルセロナを初め多くの個性的な都市が世界中の観光客を集めている。それでもなお、米国、ドイツ、英国に次いで、一人当たりの旅行支出額で世界4位の日本人は、特にイタリアを愛している。イタリアの都市には支出額の多い観光客を集めるだけの個性、飲食や買物を堪能させるだけの都市の文化があるからだろう。グローバル化した観光市場の中で都市の個性が有効な経済力となって発揮されている。

2. イタリアの都市が日本人を惹きつけるわけ

確かに日本人にはイタリアファンが多い。それも複数のタイプがある。まず「古典派」とでも呼ぶべき芸術好きで音楽派と美術系とがある。稀に文学・歴史系もいる。オペラ、ルネッサンス絵画、宗教美術が米国人や日本人だけでなく、世界中からファンを集めている。主なイタリアの都市には美術館とオペラ劇場がある。日本人の行動範囲は、まだローマやミラノ、フィレンツェ、ヴェネツィアに限られているが、その他無数の小都市にも優れた芸術作品があることはいうまでもない。EUの「文化首都」キャンペーンが始まった1980年代中頃から、街ごとに集客を競い合うように、数々の企画展、音楽祭が生まれている。戦略的な文化政策である。一部のエリートを満足させるためにオペラ劇場を建てる日本の都市にはない戦略である。

これと対称的な「ポピュラー派」と呼べる人々は買物好きなブランドマニアである。高じたマニアでなくとも、ほとんどの日本人がイタリアの町に期待するのが買物と飲食である。都

心には世界中から訪れる観光客を堪能させるショッピング街がある。これも1980年代に急速に整備されたものである。フィレンツェやミラノの零細な皮革・服飾メーカーが世界的ブランドとして成長した時期に、イタリアの各都市に本場らしく美しい店舗を歴史的建造物の中にオープンしてきた。街路のモール化、ライトアップなど都市整備事業が側面からこの商業展開を助け、有数の買物天国が形成されたのである。

ガストロノミー文化も特筆する必要がある。今日ではスローフード運動が知られているが、すでに80年代からフランスのヌーベル・クイジーヌの影響を受け、イタリア料理の新しい動きが展開し始めていた。土地ごとの素材を活かし、本場の味を求めつつも常に新しい提案を続ける食文化が地方の個性を磨いていた。各地方、都市ごとに名物料理が生まれていた。それは外国からの観光客が急増した70年代までは、どこにいってもスパゲッティとピッツアだけが目に付いた画一化時代の反動として、二極化する客層の上半分を積極的に取り込もうとした各都市の飲食店の努力の成果でもある。食物でも都市の個性は発揮できることを十分に説明している。

世界一といつていいほどに日本人は買物も食事も好きではあるが、日本の都市はこの面で個性を発揮しているとはいがたい。都市の文化や個性を、こんなことで発揮するのはけしからん、恥ずかしいとでも言わんばかりである。その結果、東京や横浜など一部の大都市を除けば、隣町にはないメガモールが自慢だという地方都市がせいぜいである。大都市でも街ではなく、大規模商業施設が集客を競っている。

さらに、イタリアではサッカーのセリアAも観光客を惹きつけている。都市の名のついたチームがそれぞれに日本人プレイヤーと契約し、日本人観光客を誘致するほどである。イタリア人自身が熱狂するサッカーのチームの個性も都市の個性の重要な一部である。

3. 都市の個性を發揮する市民、イタリア人

そして、日本人のイタリア好きの中で最近増えているのは、「ロマン派」とでも呼びたい人たちである。30歳代の女性に多い。少数だか中高年もいる。私費留学生の大半を占める大人たちである。学歴が高く仕事も十分こなしながら国内での日常に満足できない日本人たちが、例えば語学研修と称して貯金を叩き、半年一年の間イタリアの地方都市で暮らしている。人懐っこいイタリア人の中で、失った人間性を取り戻そうとする。19世紀に英國の文人が、ゲーテやヘッセなどのドイツの作家がフィレンツェで過ごしたように、ちょっと晩めの青春を求めるロマンティックな滞在型観光客である。

「ロマン派」の人たちは、音楽・美術・文学・建築等の定番のテーマを学ぶわけでも、ファッションや料理等の技術を磨く留学でもない。イタリア語を学びつつ、人と会話し、ロマンを味わう大人の暮らしを学ぶ日本人たちである。こんな外国人はイタリア人には珍しくもない。英國が、ドイツがそしてアメリカなど男女共同参画が達成された数々の先進国から次々と女性たちがイタリアに憧れて訪れてきた。ついに日本女性の順番が回ってきただけである。こうした自称留学生を暖かくもてなすのは、イタリア国民の義務と考える男たちは実に多い。

彼女たちの憧れはイタリア人そのものである。個性的なイタリア人が暮らすからイタリアの街には独特の個性と魅力がある。どの町でも「カンパネリズモ」（自分の街の教会の鐘の音が一番きれいだと固く信ずる気持ち）に染まった男たちが多い。彼らはイタリア人である以前に、その町の名をつけロマーノ、ミラネーゼ、ナポレターノ、フィオレンティーノと自称しつつ生まれた街のアイデンティティを誇り、それぞれの個性を主張しあっている。歴史文化だけではな

い、現代の町並みやファッショ、飲食など衣食住のスタイル、役所や企業の仕事振り、赤ん坊の表情や野の花にまでその街の個性を見出し、執拗に主張する。そこに暮らすことになった外国人まですっかり街の色に染めてしまう。自らのアイデンティティを主張する自由と同時に、多様な他者のアイデンティティを暖かくユーモラスに認めあう寛容さも持ちあわせている。

こんなイタリア人のことをこれまで世界の人々は、田舎者だと蔑視しつつカンパネリストと呼んでいた。英國や米国の人のように、あるいはちょっとお洒落にフランス人風に話し振舞うのが現代人であり、自分の街の小さな出来事よりもタイムやCNNからの話題を語るのが國際人であると思っていたのである。写真でしか見たことのないニューヨークやパリの店の形だけ真似た店を好み、田舎暮らしの衣食住に舶来品を取り入れることを進歩だと思っていた。その最新の流れがグローバル化で、グローバル化的時代には都市の個性が意味をもつという。長年真似ばかりして、街固有のものなど影もなくなって個性だという。

これはそこに住む市民の価値観の問題である。イタリア人はグローバル化に関係なく今も昔もカンパネリズモを止めないから個性的であり、その街にも個性あるものをあふれさせる。グローバル化を叫ぶ日本人は世界的標準を探しているに過ぎない。そもそも個性など必要とせず、世間並みに振舞いたいだけである。だから薄っぺらな装飾で国際的だと喜んでいた。

日本では明治維新以来急速な近代化を西欧化とし、東京を中心としつつ強引な画一化を進めてきた。その成果としてきわめて短期間に、近代国家として星をなし、戦後もさらなる工業化によって経済成長を遂げ、国民生活を飛躍的に改善した。しかし中央集権的な日本も明治期までは地方分権に似た幕藩体制であり、日本人と意識する以前に多様な個性を持った地方人がい

た。明治維新では藩ごとに異なる強烈な個性が激突し、その後長年にわたって薩閥、長閥などが残っていた。今でも沖縄や関西などには地域性が強く残っている。

そして、現在の日本に漂っている閉塞感は、明治以降追求した近現代的価値観の限界と無関係ではないことを感じる人が多く、全国各地で起こってきたまちづくりと呼ばれる地域色豊かな市民活動も、また地方制度改革の議論も、この大きなパラダイムを転換する動きと位置づけられよう。さらに日本人のイタリア好き、近年のイタリア・ブームもその隠れた動きの一つであるのかもしれない。明治維新以来、英・仏・独それぞれをまね、第二次世界大戦後は米国を真似てきた先人たちが達成した暮らしぶり、國のあり様には十分に満足しながらも、ヨーロッパの別の側面、特に南ヨーロッパの文化のあり方に興味を覚え、もう一つのモデルを現代の日本人は探しているのかもしれない。それは同時に、近代化以前の日本人本来の姿であるのかもしれない。イタリア・ブームの背景には、イタリアを通して日本人らしさを探しているのではないかという指摘もされている。

4. 個性ある日本の地域を発展させるために

第5次全国総合計画では「地域の個性ある発展」が目指され、その全総も廃止されようという今日、わが国では地域の個性を探す作業が始まっている。観光分野でも「ビジット・ジャパン・キャンペーン」が進むが、現代の日本には多様性とよべるもののが果たして残っているのだろうか。多様な価値観をもった人々を認め合い、また他者を魅了する地域性をもった国なのだろうか。またそれは、我々日本人自身が日本の多様な魅力を知らないからなのではないだろうか。地域の個性を支える、多様な人々の暮らし、

人生への理解が足りず、自らの暮らしを楽しむこともなく、魅力的な街を望むことすら忘れてきたのではないだろうか。「景観法」が施行され、都市景観整備を主張する人は全国に多いが、画一的でないその街や村の個性ある景観を語れる人は意外なほど少ないのでないだろうか。

2003年の国交省「美しい国づくり政策大綱」につづく、04年景観法は、これまでの社会資本や都市・農村の没個性的整備のあり方の反省に立ち、国土の美しさに価値を置いた点に画期性がある。しかし、景観法は従来一部の自治体が取り組んできた景観に関する条例に全国一律の体系を付与、自治体の権限を法的に強化したものでしかない。つまり、自治体独自の取組みがあつて初めて景観整備が進むものである。自然景観や歴史的景観への認識がもともと高い京都など古都自治体では従来の景観行政への蓄積があるが、都市景観を都市設計・デザイン問題としてのみ捕らえていた自治体、あるいは景観への取組みをほとんど持ち合わせていないほとんどの自治体では、景観法ですら全国一律の制度の導入に終わる恐れがある。これまで個性が都市に必要であると考えてこなかった自治体と市民にとって、自らが暮らす街に個性を見出すことは至難の業なのかもしれない。わが国の多くの自治体では、グローバル規模で進む情報と人の交流機会拡大は標準化でしかなく、都市が個性を磨く機会ととらえる見方は希薄である。

それでも日本の小さな町や村で、また大都市の小さな一角で個性を磨く努力は始まっている。1970年代に始まった町並み保存はもはや一部の住民運動ではなく、自治体の重要な行政課題になった。各地で町家や民家が見直され、懐かしい品々を飾る街角博物館が大流行、大資本のショッピングセンターが次々と開業する反面、寂れた小さな都心の商店街にユニークな人が集まり、個性的な店が開業している。現在の日本の都市には、東京や名古屋の大規模開発だけでは

なく小さいけれど多様な取組みが広がっている。

これら様々なまちづくり活動には、中心市街地の活性化とか、過疎地域の振興のためという自治体の都合では説明できない側面がある。活動の中心には必ずといっていいほど、魅力的なつまり強烈な個性をもった市民がいる。画一的ではない多様に異質な価値観をもつ人が認められ、その人が多くの仲間を魅きつけている。その人々はその地域を深く知ろうとし、また豊かに語る術を身に着けている。その人々の理解する地域像は活動とともに豊かに発展しつつ個性を深めていると思う。これらの活動を通じて、豊かではなくとも自らの暮らしを楽しみ、魅力的な街にしようという努力が始まっているのかもしれない。そして、彼らの目には、自ら暮らす街が世界で一番いとおしい場所に映っているのだろう。

5. 内なる個性を探す人々の まちづくり

日本の街と較べたら、確かにイタリアの街は美しいと思えるだろう。壮大な遺跡、教会、ゴシック、ルネッサンス、そしてバロックなど各時代の名建築の数々とあふれんばかりの美術品、そしていたる所で出会う歴史や音楽。ヨーロッパに憧れる人々にとっては感動することしきりである。しかし、この感動と自らのふるさとをいとおしむ心情とは価値観の位相が異なるのではないだろうか。先述のカンパネリズモとは、一方で普遍的価値を認めつつも自分自身と自らが帰属する家族や地域社会、その総体である街にも価値を見出すことであり、それがアイデンティティの確立である。同時によりよい暮らしに必要な知恵もあるだろう。これは、世界一美しい街を形だけ真似ても真似でしかないという虚しさを熟知した人々の常識である。だから街の本当の魅力はその外観にはない。その

魅力を知る人々の心の中にあるという単純な事実に行き当たる。街の魅力は景観ではなく、そこに暮らす人そのものにある。だから多くのイタリア好きの日本人がいうように、イタリアの街の魅力はイタリア人自身とその暮らしにある。「五千万人の名優たち」と呼ばれる個性的な国民が街中で演ずる生活のドラマが世界の人々を魅了し、町並みに現代の息吹を与えていている。この魅力を感じるために古典の知識と広範な教養はいらない。子供心に帰り、少しばかりの感受性を取り戻せば十分である。だからこそ、多くの日本人にイタリアの街は愛されている。

国際観光が飛躍的に拡大して半世紀、イタリアではどの街もついに博物館にはならなかつた。今も多様で魅力的なイタリア人が、その街独特のスタイルで元気に暮らしている。だから行ってみたい、自分も暮らしてみたい街がそこにある。人生の楽しみ方をともに考えようというイタリア人が多くの日本人を惹きつけているのである。これからは、私たちがイタリア人のように大人になる時代がくるのだろう。イタリアの魅力を深く感じる日本人だからこそ、必ずやその暮らし方、価値感を自身の内部から見出し、演じることができるし、またその動きが始まっている。これまでのように単なる真似ではない。自分自身しか知らない自分の街の魅力を語り始めることから日本の都市の未来を探る作業が始まっている。考えて見ればきわめて当然としか言いようがないことではあるが、個性ある地域とは外ではなく内にあることに気づき始めた人々が日本にも増えてきた。

この単純な事実に気付くまでにはイタリア人も長い年月を要している。ローマ帝国以来、あるいはカトリック世界の中心としてイタリアは世界の中心であったという建前とは裏腹に、近代国家統一に遅れた19世紀以降のイタリアはヨーロッパの貧しく遅れた後進国であり、つい最近まで移民を大量に送り出す国であった。国内

と同じ約5千万人が移民として海外で暮らしているがために、イタリア外務省が海外に置く文化会館の予算の半分以上は移民の子弟にイタリア語と文化を教えることに費やされている。世界各地から観光客が押し寄せる以前から、この海外在住のイタリア人たちが母国の、あるいはふるさとの街や村のアイデンティティを求めだした。貧しい人々が少しばかり豊かになって海外からふるさとを眺める。こんな人々のカンパネリズモは悲しいほどに深い。貧しくしか暮らせないふるさとから一歩も出られない人々には決して容易には感じられない郷土への愛着が個性を尊ぶまちづくりの発展を支えた側面を忘ることはできない。移民たちとその家族のふるさとへのこだわりがイタリアの街での様々な土地利用・建築規制の強化の背景にあるかもしれない。

日本でも、高度経済成長で農山漁村から都市に移り住んだ人々が、ディスカバージャパン・キャンペーンで歌われた小京都を旅するようになった1970年代に町並み保存が本格的に始まっている。人口の半数以上がマンションに住む時代になったからこそ、町家や民家が再生されるようになり、画一的な暮らし普及したから個性的な街を求めるようになったとも言えよう。グローバル化ゆえに強固なローカリズムが求められるのである。

京都では空前の町家ブームが起こっている。古社寺や高級料亭でなく、街角の小さな町家でおばんざいと呼ばれる商家の賄い料理を楽しむ人が増えた。隣の町家にはイタリアンやエスニック料理があり、窓を開けて祇園囃子に聞きほる。外国人観光客は、本願寺門前の小旅館や古刹塔中の僧房や、長屋の一画を好む。京都のグローバル化は、高級ホテルでなく、街中の小さな界隈にこそ見出される。これら京都観光の新しいスタイルは、欧米の街に遊び慣れた日本人の嗜好でもある。それに気付いた京都商工会議

所はフィレンツェの老舗と交流を始めた。

京都以外の日本の街でも同様の動きが広がっている。高層ビルの足元に、小さな町並みや掘割の眺めを守ろうという住民がいる。繁栄の裏側に見出された小さな街の個性を守ることから世界に発信するその街に暮らす人々の個性が輝き始めている。

20世紀の中頃に夢見た未来都市を待ち望む人はすでにいない。鉄腕アトムの背景に描かれた、高層ビルが林立し自動車が空を飛ぶ街を望む人はもういない。20世紀の未来都市への幻想から離れて、人々が本当に望む都市の未来像を語るようになったら、歴史への追憶の中に街の個性があり、その延長に未来像が見えることに気づき始めたのである。高層ビルではない、懐かしい町並みの中に未来像を見出した人々が増えている。

人はみな変わり行く、家族も変わらずにはいられないものである。その中で人々の心は移ろいゆくからこそ、変わることのない場所に記憶を込め、町並みを守ろうとする。イタリアを旅する中でこのようなイタリア人の経験を感じ取っている人が増えてきた。歴史的景観の保存にこそ、未来の都市像を求める人々が増えてきている。都市を人々の記憶の集積と捉えるイタリア流の考え方は、形を変えつつも日本に着実に広がってきている。21世紀初頭の先進国各地で広がる地域の個性探しは、こんな単純な考え方から始まっているのかもしれない。

しかし、現代の日本社会には、グローバル化に踊らされてなお一層の模倣に走る人々が残っている。自らの未来を、その内側ではなく外にしか眼を向けなかった長年の習慣から抜け出せない「20世紀おじさん」たちがまだ街を造っている。しかし、感受性豊かな若者や多くの女性たちは、すでに歴史の中から美しい街を探す作業を始めている。その意味で、日本の都市開発は大きな転換期にあると考えている。

グローバル化時代のサイン計画論考

株式会社黎デザイン総合計画研究所代表取締役 赤瀬 達三

はじめに

わが国を訪れる外国人旅行者を倍増させることを目標に、政府が「観光立国行動計画」を策定した。この計画に基づき、現在国土交通省を中心として、外国人にもわかりやすい、観光地における案内サイン整備の指針づくりや、道路や駅などでの情報提供のあり方の検討が進められている。

今日、特に道案内のためのサインシステムは、都市環境整備に不可欠なソフト・インフラとして位置づけられ、その適否によって、スムーズなモビリティの確保に重大な影響を与えることが共通認識になっている。

ここでは、グローバル化時代にふさわしい案内サイン計画の考え方の基準を探る目的で、交通施設や観光地の案内サインにおいて特に諸外国とのギャップが著しい、情報過多の傾向、過剰表現の傾向、多国語表示の流行の3つの問題点を取りあげて、その発生理由やそれを克服するための基本的な考え方を考察する。

1. 情報過多の傾向について

セントラルタワーズが開業したのち、JR名古屋駅中央コンコースのディレクションサイン（施設等の方向を「指示」するサイン）に、鉄道やバス、出口などの情報に加えて、JR系列の企業が経営するホテルやデパートなどの情報が追加表示された。このため、のりかえや街へ

の方向を辿る不慣れな来訪者は、以前より直観的な理解がしづらくなってしまった。

JR京都駅の中央コンコースのディレクションサインには、竣工当時から情報がびっしり書き込まれていて、ひと目見ただけでは、何が書かれているのかよくわからない。「新幹線」など肝心な情報さえ発見しづらいのに、よく見ると「ハートプラザ」とか「府国際センター」など、他都市から訪れた者には何を指すのかわからない情報が並列的に表示されている。

名古屋駅前の路上に設置されている付近案内マップには、さまざまな施設の名称が平面図を覆い隠すほど大量に書き込まれていて、土地勘のない人が目的施設を探し出すには、よほどの根気が必要である。また英語も表記されているが、英語を頼る人はおそらく地理的にも不案内だろうから、この図中の英語表記は、ほとんど活用されていないのではないか。

横浜市役所のある関内駅前に設置されている案内マップは、横浜駅周辺から関内駅周辺に及ぶ横浜都心のおよそ5kmの範囲を、縮尺約



赤瀬 達三

あかせ たつぞう

千葉大学工学部工業意匠学科卒業。1973年表記研究所設立。當初地下鉄のサインシステムを立案し30年間にわたりデザイン監修。ほかに交通施設や再開発地域のサイン計画多数。国土交通省の案内用図記号検討委員会、移動円滑化ガイドライン検討委員会、観光活性化標識ガイドライン検討会などの委員を歴任。

4300分の1の図に表している。観光地、集客施設、官公庁、宿泊施設など、これまた情報がびっしりと掲載されていて、目的地を探し出すのはとても大変である。また縮尺が小さすぎるため、移動経路もうまく迫れない。

これがわが国を代表する交通拠点におけるサイン表示の現状である。全国的にみると、類型的な事例は、数限りなくある。特にわが国で、なぜこのような情報過多表示が多く行われるのか。その根本的な理由のひとつとして、パブリックインフォメーションとは何かについて、わが国では、まだ一般によく理解されていないという現実を指摘できる。

パブリックとは公衆のことである。ある空間を共有する多様な人びとのことである。当然高齢者もいれば障害者もいる。通勤通学者もいれば、初めてその地を訪れた人もいる。日本人もいれば外国人もいる。団体旅行で来ている韓国人もいれば、遠く東欧や南米から出稼ぎに来ている孤独な人たちもいる。余裕のある人も、焦っている人もいる。周りの様子がよく見える人も、見えない人もいる。彼ら全部をひっくるめて、パブリックである。

パブリックインフォメーションとは、彼ら全ての公衆に資するために提供する情報のこと、あるいは情報を提供することである。交通拠点であれば誰もが移動しやすく、施設を利用しやすくなるように、また観光地であれば誰もがその魅力を感じられて、楽しむことができるよう、情報を提供するのが目的である。一部の人たちのみが対象ではない。

パブリックインフォメーションを計画するうえで重要なのは、“普遍性（universality）”というキーワードである。普遍性とは、誰にでも当てはまる可能性が高いという意味である。いま表示しようとする情報は、果たして誰でも必要と欲しているものかどうか、“普遍性”的

ノサシで選ばれた情報こそ、パブリック空間にふさわしい価値がある。

“普遍性”がわからないと、身内の理論に陥りがちになる。これを表示すれば関連会社の宣伝に役立つだろう、仲間の施設だけは表示してやらないと後がうるさい、あちらに気遣うならこちらもと、パブリック空間に世間的な情報が次々と増えていく。わが国のパブリック空間では、普遍的な情報と、そうでないものの区別ができるていないのである。

情報過多に陥るもうひとつの根本的な理由として、サインコミュニケーションに関わる基本的な手法とその限界を、サイン計画の発注者も計画設計する立場の者も、よく理解できていないという点を指摘できる。

まずディレクションサインは、移動しながらひと目で理解できてこそ効果を発揮する。そのためには表示内容を精選し、表示情報の量を制限して、遠くからでもひと目で見えるように、大きな文字で表示しなければならない。今日の多くの都市施設は、複合化が進んでとても複雑になってしまい、その結果、一望することはできないから、空間構造の骨格を示す役割は、ディレクションサインにこそ与えられている。与えたくなくとも、それ（情報）によらなければ、示しようがない状況に追い込まれている。従って、ディレクションサインに掲載する情報は、施設全体の基本的な構成を表す情報に限定しなければならないのである。これをよく理解していないと、営業上、管理上、世間付き合い上など、掲出者にとって都合のよい情報を、とめどもなく表示してしまうことになる。

また案内マップという路上で読み取る表現モードには、コミュニケーションを成立させるために必要不可欠な設計条件があって、それを踏まえなければ、当然情報は伝わらない。例えば地図では位置を同定する（どの建物が何という施設かをはっきりとポイントで示す）ことが作

図上の必要条件で、これを外すと地図にならない。また屋内と違って、視認条件が不安定でノイズも多いため、一定の大きさ以下の文字は急激に読みづらくなる。これを無視して情報を大量に詰め込んでしまうと、誰も見ないから、結局何の役にも立たない。さらに路上で方向とスケール感をつかみやすい地図の縮尺には限界があって、概要図ならともかく、経路案内用の地図が4300分の1などというのは論外である。経験的にいえば、1000分の1よりは大きく表示しないと、設置後、利用者からの批判にさらされることになる。

2. 過剰表現の傾向について

サイン関係情報誌の取材写真を見ると、丹波篠山の市役所前の郵便ポストは茅葺屋根・板張りの小屋に納められ、取り扱い郵便局の名称が高々と表示されている。

萩市の大野毛利家上屋敷跡に昨秋オープンした萩博物館の庭に設置された案内板は、武家屋敷の土塀を模して、白壁に瓦屋根を載せた造りになっている。

瀬戸市の市民公園入口には、「ようこそ瀬戸市へ」の歓迎標識塔があって、その塔上には愛知国体時のマスコット、シャチの聖火ランナーが乗っている。

広島市郊外の温井ダムの展望台には、そこに展望台があることが遠くからわかるように、カエルのマスコットの乗った展望台標識塔が高くそびえている。

これがわが国の観光地でよく見られるサイン表示の状況である。フォルムの表現において、やや過剰な造形が施されすぎてはいないか。ほかにも恣意的なイラストレーションなど、他都市からの訪問者には何のメッセージか見当もつかない表現も、全国的に散見される。

このような過剰表現が起きてしまう直接的な原因是、このサインをつくる関係者たちが、どうしてもこのサインの中に「その町らしさ」を表現しなければならないという、強迫観念を抱いているからである。観光地のサイン計画の場合、多くが“町おこし”や“村おこし”的標榜のもとに、発注に際して「その町らしい標識であること」の仕様条件が付けられている。苦慮した関係者たちは、結果として、彼らの間でその町特有と思われる、造形的な添え物を選択することになる。つまり先に例示した茅葺屋根や瓦屋根やシャチやカエルは、彼らなりの「その町らしさ」の表現の試みなのである。

「その町らしさ」の表現が、このように安直な添え物になってしまふ根本的な理由として、人間はもともと空間そのものから情報を読み取る能力を持っているということ、記号論的に言えば、あらゆる環境要素が情報源として人間に作用していて、普段から人は、環境の中でさまざまな意味情報やイメージ情報を受容しているということについて、わが国では、まだ一般によく理解されていないという現実がある。

環境要素とは、道や川や橋、山並み、建物、町並み、空、空を画す輪郭（スカイライン）、街路樹、花木、電柱、照明柱、電話ボックス、郵便ポスト、広告塔、広告幟など、一望して視野に入るひとくくりの空間にある、あらゆる空間構成要素の外形、素材、色彩などであり、さらにまた行き交う自動車や人びとのさまである。こうした環境を構成するあらゆる要素は、それぞれに情報を発信している。

空や花木から天候や季節や、その地の地理的な特徴がわかる。建物や町並みや店舗のありようなどから、その町の歴史や文化的な蓄積がわかる。路上の電線やごみの集め方から、その町に住む人びとの秩序感がわかる。行き交う自動車や人びとから、今の流行やその町の年齢構成がわかる。このように、環境要素は、その気に

なって見さえすれば、実にさまざまな情報を発信しているのである。

観光地にわざわざサインを見に行く人はいない。さまざまな環境要素から、あるいはそれらのトータルなありようから、その地のたたずまいや歴史、固有の文化、風俗、人情などに触れたくて、人は訪れるのである。サインひとりが「その町らしさ」を無理に背負う必要は、もともとないのである。

景観計画において重要なのは、“空間そのものの明瞭性（legibility）”というキーワードである。ある町を印象的に魅力あるものにしようと思うなら、その町のもつトータルなたたずまいを、できるだけダイレクトに、明瞭に見えるように示さなければならない。この概念を提示したケヴィン・リンチは、ヴェニスやマンハッタン、ボストンなどの例をあげ、「非常にイメージアブルな都市というものは、よく形づくられ、明瞭で、人目につくものである」と述べている（『都市のイメージ』邦訳1968）。

都市景観において、サインはあくまでも脇役である。サインの造形的な工夫を全面的に否定するものではないが、こうした情報媒介のための器物が、偏狭な解釈で、奇妙なアイデンティティを主張することは、できるだけ避けられなければならない。サインにおいて「その町らしさ」の表現を受け持っているところは、その情報内容の部分、コンテンツそのものであるはずである。

3. 多国語表示の流行について

独立行政法人国際観光振興機構（JNTO）の発表によれば、2003年の訪日外客数は約521万人で、国・地域別にみると、1位韓国146万人（28.0%）、2位台湾79万人（15.1%）、3位アメリカ66万人（12.6%）、4位中国45万人（8.6%）、5位香港26万人（5.0%）と、アジア

地域からの来訪者が圧倒的に多い。

観光客に絞ってみると、1988年以来15年間にわたり訪日台湾人旅行者が首位を占めていたが、韓国で大都会（東京）や大自然（北海道）などの人気が高まって、2003年に初めて訪日韓国人旅行者が台湾を抜いて首位になったという。

こうした背景もあって、わが国の交通施設や観光地のサインなどで、韓国語や中国語を日本語、英語に併記した多国語表示が急速に広まっている。

韓国の言語は、学問上は朝鮮語と呼ばれる。朝鮮語は朝鮮半島及び周辺の島々で話されてきた言語で、南北ともに同じ言語が用いられている。韓国内では、朝鮮語のことを韓国語と呼んでいる。ハングルというのは、朝鮮語で用いる子音字母14、母音字母10から成る表音文字の名称で、1446年に李朝の世宗が公布したといわれている。1字1音であることに注目すれば、日本語のカタカナやひらがなと類型的である。日本での仮名の使われ方と同じように、平明なハングルは歴史的には子供や女性によって使われることが多く、朝鮮半島でも公文書等には、長い間漢字が用いられてきた。

解放（1945）後、韓国政府は「国字（ハングル）専用」を國の方針とし、次第に漢字の使用を制限してきた。一時は漢字教育の廃止にまで至ったが、まもなく教育用基礎漢字の教育を復活している。近年では、例えば韓国を代表する企業のサムスングループが「グローバル世代のためのビジネス漢字」の教材を社員に配布したり、大学で漢字試験が行われるようになるなど、急速に経済発展する中国を視野に入れた漢字習得熱が広まっているという（2005年1月朝日新聞報道）。

13億人が住む広大な中国では、漢民族の言語である漢語が主要言語であるが、漢語には多くの方言がある。漢語人口の70%を占める北

方言（代表例は北京語）のほかに、吳方言（代表例は上海語）、粵方言（代表例は広東語）など、大別すると7つの系統があるといわれている。これらの間で使用する文字は漢字で共通だが、単語も音も、時として文法も異なり、相互の対話は外国人どうしのように不可能という。北京語と広東語の違いは、ドイツ語とイタリア語の違いよりも大きいとの説もある。

1956年以来、中華人民共和国政府が推し進めた政策によって、現在では、現代北京語を標準音とする全国共通語の教育が進み、これを用いれば、原則的には全国どこでも通用するようになった。これが一般にいう中国語で、国内では「普通話」と呼ぶ。

共通語の普及とともに、識字率向上のために漢字を簡単にする改革も進められた。筆画の多い、いわゆる繁体字の使用をできるだけ避けて、画数を減らして簡単にした「簡体字」（簡化字ともいう）の普及が図られた。

この結果、前出の新聞報道によれば、49年当時20%であった識字率が02年には93%になり、昨年発表された教育省などの全国調査（47万人対象）では、普通話を話せる人が53%、簡体字を使う人は95%にのぼり、繁体字を読めない人が41%いたという。

17世紀に清の版図に入った台湾には、福建省、広東省から移住してきた人びとの末裔が多く住み、福建南部の閩南方言（主に福建語）や、広東東部の客家方言（客家語）が定着した。この福建語や客家語を話す人びとが本省人で、そのうち多数派である福建人を台湾人、福建語を台湾語と呼ぶのが一般的である。

1949年の中華人民共和国の成立によって、蒋介石の国民党とともに台湾に移り住んできた人びとが外省人であるが、彼らが中華民国（1912建国）で制定した国語（当時の北京語で現代の大陸中国語の原型）を台湾に持ち込み、それを公式の言語とした（一般的にはこれも中

国語といい、台湾では国語と呼ばれるが、ここでは台湾中国語と仮称する）。

大陸中国語と台湾中国語の最も大きな違いは、台湾中国語では簡体字を使わないことである。この地では繁体字こそ正字との思いが強く、簡体字の教育は全く行われていないから、当然それは読めない。書体問題のほか慣用句や名詞、外来語、専門用語など、用語法においても大陸中国語との隔たりは広がっているという。

近年では、話し言葉として根強い台湾語の使用とともに、政治的な国共対立や台湾そのものを本土と考える意識の高まりなどがあって、鉄道駅の案内表示やTVのテロップ表示で、台湾中国語・台湾語・客家語・英語を併用する場合が多くなってきてているという。

（この項では、新井一二三『中国語はおもしろい』2004ほかを参照した）

このように見ると、一口に多国語表示といつても、簡単に判断することが難しい、複雑な問題が背後にあることがわかる。

まず韓国語表示であるが、ハングルは表音文字なので、日本語の固有名詞を韓国語訳しても、ローマ字つづりと同様に意味は伝わらない。韓国でも日本と同じように交通案内などでローマ字表示は普通に行われているから、ローマ字つづりに加えてハングルを表記することは、煩雑になるだけで、あまり意味を持たない。普通名詞に対する韓国語訳は、有効には違いないが、入口や出口など比較的簡単な普通名詞と、地名・駅名などの固有名詞からなる鉄道駅の案内表示について、財團法人運輸政策研究機構が外国人旅行者に対して行ったアンケートでは、韓国人たちから、むしろ「正確な英語の表示」と「案内用図記号の充実」を望む声が多かった（2003年2月実施、回答者数28名）。

中国語について、大陸中国語と台湾中国語では、文字も、表記の仕方も異なる。現代の観光

客では、その双方は互いに通じないと考えなければならない。現在、来訪者数の多さに応えて台湾中国語を表示する鉄道や地域が多いが、今後は急速に大陸からの旅行者が増えると予測される。今後、果たしてどちらを表示するのが適当なのだろうか。言語問題でも、双方の政府は対応を誤ると政治問題化しかねない難しい事情を抱えているから、わが国が安直に判断することは許されない。

韓国語表示と同様に中国語表示においても、固有名詞の対訳は難しい。日本語の漢字を簡体字または繁体字に置き換えるても、こんどは意味ばかりでなく音（読み）も伝わらない。日本で増えてきたカタカナ名称は、どのように訳すのが適切なのだろうか。先のアンケートで台湾からの旅行者は、言語表示よりも、自分たちの母国語で会話ができる案内人を求める意見が多かったという（回答者数19名）。

1節で述べた“普遍性”に照らして考えると、パブリックインフォメーションに用いる表示言語は、世界各地の国際空港が整備水準としているように、母国語と国際語と視覚言語、つまり日本語と英語、それに言語の壁を越えて理解し合えるピクトグラムの3種を基本とするのが適当であろう。鉄道やバス、タクシー、トイレなど理解度の高いピクトグラムに、文字表示をことさら加える必要はない。

また2節でも触れたように、入口や出口などの基本的な空間部位は、普通には空間そのものの造りからそれと理解できるのだから、このような部位に関する言語表示はできるだけ減らすべきである。

むしろほんとうに各々の母国語でないとわかりにくいのは、交通施設では訪問地特有の手続きやシステムのありようで、また観光地ではその歴史や、文化的な遺産が生まれてきた背景や特徴などである。これらの情報は、一般的には、空間上に掲示するサインより、パンフレットな

どハンディなディバイスのほうが効率よく伝達できる。

来訪者を各々の母国語で歓迎しようという配慮に異存はないが、やみくもに表示しても、彼らの利便性向上に役立つものでなければ、真のサービスにはならない。また一時のトレンドに安易に追随すると、思わぬ問題も発生しかねない。サービスのつもりの外国語表示が、母国語や国際語の視認性を妨げるとしたら、本末転倒である。一方、表示する限り、必要な視認性は確保しなければならない。

サインシステムにおける多国語表示は、パブリックインフォメーションの規範に従い、コミュニケーションの成立条件を逸脱しない手法を守って、行いたいものである。

21世紀における観光集客都市

国立民族学博物館・文化資源研究センター長 石森 秀三

1. 観光革命のインパクト

私は10年ほど前に「観光革命」という新しいコンセプトを提示し、観光をめぐる地球的規模での構造的变化を明らかにした。要約すると、第1次観光革命は1860年代にヨーロッパの富裕階級を中心にして生じ、第2次観光革命は1910年代に米国の中産階級を中心にして起り、第3次観光革命は1960年代に北の先進諸国を中心にして生じた、という構造的变化である¹⁾。

観光をめぐる構造的变化は半世紀ごとに生じるというグローバル・トレンドを考慮すると、第4次観光革命は2010年代後半にアジア諸国で生じる可能性が高いと予測できる。アジア諸国は金融不安や政治的混乱や地域紛争などの諸問題を抱えているが、その市場規模の大きさの故に、21世紀には確実に世界経済をリードすることが期待されている。2010年代に経済成長が実現されるならば、アジアにおいて観光革命が確実に生じることになる。まさに、観光ビックバン（大爆発）の発生である。

アジアの諸都市では、すでにシンガポールや香港の空港が国際ハブ空港として世界的に高い評価を受けているが、それらに加えてソウル、上海、クアラルンプールなどで新空港がオープンし、さらにバンコクなどでも巨大空港の建設が行なわれている。これらの新空港は、2010年頃のフル稼働時には4000m級滑走路を4～5本もつ巨大空港になるが、アジアで観光

ビッグバンが発生すると、大規模空港がフル稼働しても十分に対応できないことが予想される。そのため、欧州のエアバス社は総二階構造の超大型機を生みだそうとしている。

エアバス社は、今年1月に世界初の総二階建て超大型機「A380」を公開した。私はこの超大型機を「スーパーエアバス」と勝手に名づけているが、この機は最大で853席まで可能であり、すでにアジア諸国の航空会社を中心にして発注が相次いでいる。アジアにおける観光ビックバンは、日本人の常識を超える形で進展する可能性が大である。

20世紀における国際観光を主導してきたのは、まずははじめにヨーロッパの富裕階級、ついで米国の中産階級、さらに北の先進諸国であった。ところが、2010年代にアジアで観光ビッグバンが生じるならば、21世紀の国際観光はアジアの人々がリードすることになる。その特徴を一言で言い表すならば、「ウルトラ・マスツーリズム（超大衆観光）」ができる。大規模なオーダーで動き回るアジアの観光



石森 秀三

いしもり しゅうぞう

1968年甲南大学経済学部卒業。ニュージーランド・オークランド大学大学院留学後、京都大学人文科学研究所研究員などを経て、現職。総合研究大学院大学教授（併任）、放送大学客員教授。観光文明学、文化開発論専攻。観光立国懇談会委員（内閣府）、文化審議会専門委員（文化庁）などを歴任。主な編著書に、『観光の20世紀』ドメス出版など。

客の出現によって、世界はさまざまなインパクトを受けることになる。ウルトラ・マスツーリズムは日本の再活性化に貢献するが、その一方で観光公害を生じさせる可能性も高いので、諸都市は今から対策を考えておく必要がある。

2010年代のアジアで「観光ビッグバン」という大きな変化が予測されるが、ほぼ同時期に日本国内において「自由時間革命」が生じる可能性がある。近代日本は明治時代から、ひたすら「欧米に追い付き、追い越す」ことを目標にして、国も地域も企業も国民もすべてが経済中心主義で邁進してきた。しかし、日本経済の低成長化によって、もはや国民の勤勉が報われない時代が到来している。そのうえに、倒産やリストラによる失業の増加がより深刻化しており、すでに若者や女性やシルバー層を中心にして、日本人の人生観に大きな変化が生じつつある。

現在、日本のサラリーマンの有給休暇取得率は50%程度であるが、ドイツと同様の有給休暇完全取得制度が実施されるならば、より数多くの日本人が自由時間のなかで人生を楽しもうとするようになる。私は、そのような変化を「自由時間革命」と名づけており、2010年代後半に本格化すると予測している。そうなると、旅行を生きがいにして日本全国を旅して回る「旅好族」が数多く生まれることになる。

さらに、私は「21世紀は自律的観光の時代になる」と予測している。20世紀における日本の観光は多分にトラベル・エージェントや観光開発会社が牛耳ってきた。そういう意味で「20世紀は他律的観光の時代であった」ということができる。マスツーリズムでは、旅行会社によって予めパッケージ化された旅行商品が一般的に利用される。その場合には、観光者の個別的な希望や意向は基本的に無視されており、観光者は旅行会社によって予め設定された観光ルートや観光サービスを受け入れることが前提にされている。そういう意味で、マスツーリズ

ムは観光者にとって、まさに「他律的観光」を強いる構造を有している。

それに対して、近年、パッケージ化された旅行商品を利用せずに、観光者みずからがインターネットなどを活用して自分の意思で旅行ルートを設定し、観光を行うケースが増えている。そのような観光のあり方は、観光者みずからが自分の意思で旅行を可能ならしめているという意味で、「自律的観光」とみなすことができる。同様のことが、地域社会の側にも当てはまる。日本の各地の地域社会は今後、地域資源（自然資源、文化資源、人材資源）を見直し、自分たちの意思で自律的に観光振興を図ることが求められている²⁾。

21世紀を迎えた今日、従来の他律的観光の優位性に陰りが生じており、地域社会と観光者の両サイドから自律的観光に対する期待が高まりつつある。そういう意味で、21世紀は「自律的観光の時代」になる可能性が高いわけである。自律的観光は従来の他律的観光とは異なって、団体・名所見物・周遊型の観光よりも、個人・夫婦・家族・小グループの旅行を好み、名所見物よりも学びや芸術や癒しに力点を多く参加体験型観光を志向し、一ヵ所滞在を重視する動きを見せている。

このように、日本では今後、アジアにおける観光ビッグバンと日本における自由時間革命によって、観光のあり方が大きく変化する可能性が大である。

2. 観光立国の推進

観光が地球的規模で重要になるなかで、2003年1月に小泉純一郎内閣総理大臣の主宰で「観光立国懇談会」が発足した。この懇談会の目的は日本が観光立国を目指していくための基本的なあり方を検討することであった。日本の歴代首相は「観光」を重要な国家的課題とは

みなしてこなかったので、内閣総理大臣が率先して、観光立国政策の検討を行なうことは皆無であった。そういう意味で、小泉首相の主宰で「観光立国懇談会」が立ち上げられたのは画期的な出来事であったといえる。

東西冷戦の終結後、世界中にグローバリズムの大波が押し寄せている。グローバリズムの進展は、世界市場でモノ、カネ、技術、情報を自由に流通させるだけでなく、人々の地球的規模での旅行をより自由にしてきた。地球的規模での大交流時代の到来にもかかわらず、日本は世界に十分に開かれた国には成っていない。外国から日本に来る旅行者は限られており、日本は観光後進国の地位に甘んじている。また、外国人居住者数や留学生数も低い水準であり、外国からの投資も少ない。

20世紀には軍事力や生産力などのハード・パワーが他国に威力を与える源泉であったが、21世紀には知力や文化力や情報力などのソフト・パワーが他国に影響を与える源泉になる。大交流時代において、日本が観光立国を推進して、そのソフト・パワーの強化を図りつつ、文化交流に力を入れていくならば、世界のなかで独自のプレゼンスを示すことが可能になる。

20世紀後半に世界はめざましい経済発展を遂げたが、日本は現在、経済停滞に悩んでいる。日本の多くの人々は今日、経済上の量的拡大よりも、精神活動を含めて生活の質の充実を重視するようになっている。かつて仕事に生きがいを見いだしてきた日本人は、最近では自由時間の有効活用を重視し、自らの趣味や文化への関心、あるいは社会への貢献を大切にするようになっている。社会の成熟化に伴って、経済重視の時代から人間重視の時代へと移りつつあるといえる。観光立国は「量から質へ」という新しい成長パターンに応えるとともに、日本の文化的魅力の向上に人々の関心を高めるうえで、大きな役割を果たすものである。

日本に住むすべての人々が、自らの地域社会を愛し、誇りをもち、楽しく幸せに暮らしているならば、おのずとだれしもがその地を訪れるくなるものである。観光立国を契機にして、美しい日本の再生、都市の活性化、新しい地域文化の創造などをより積極的に推進することによって、「くらしといのちの輝き」を發揮することが可能になる。そういう意味で、観光立国的基本理念は「住んでよし、訪れてよしの国づくり」ということになる。

観光立国の意義は、政治、経済、生活、文化など、日本の魅力の総合的な発揮とかかわっているので、21世紀にふさわしい観光立国の実現のためには、国家デザインの再構築が不可欠である。21世紀において、日本が目指すべき社会は、ダイナミックな経済力をもち、自律性を高めた個人が、国籍を問わず人間性を尊重し合い、文化の革新力と多様性を充実させ、自然環境を大切にし、国際社会と密接に交流し合うものと集約できる。日本では今後、少子化と高齢化の進展が予測されており、交流人口の増加による地域活性化が必要になっているために、観光振興を基軸にした地域づくりが重要になる。

さらに、大交流時代の到来や文化交流の高まりに対応するためには、交響楽団、劇団、大学、博物館、美術館などの充実化が不可欠である。それによって、旅行者だけでなく、文化人、芸術家、研究者が日本に集う条件の整備を推進すべきである。異なる文化をもつ人々が交流を深めることによって、新しい文化が生みだされ、新しい産業が創出され、平和が維持される。「世界に開かれた国」として、だれでもが「訪れたい」「学びたい」「働きたい」、そして「住みたい」国になることが、21世紀の日本が追求すべき国家的価値である。

このように、政府による観光立国動きが活性化するなかで、日本の諸都市における観光集客のあり方が今問い合わせつつある。

3. 国土形成計画と 日本21世紀ビジョン

国土交通省は戦後の開発行政の指針となってきた全国総合開発計画を廃止する方針を固めている。1950年に制定された国土総合開発法にもとづいて、政府は長期の国土開発や社会资本の整備を推進し、「国土の均衡ある発展」や「地域間格差の是正」を促進させた。その一方で、1969年に策定された第2次全国総合開発計画（新全総）は、田中内閣による日本列島改造計画のレールを敷いて、高度経済成長の波に乗って大規模事業を推進し、「土建国家」という新しい国家デザインを定着させたが、破綻して批判を浴びた。1987年に策定された第4次全国総合開発計画（四全総）は、東京一極集中を背景にして、都市部における地価高騰を招き、バブル経済の引き金になって批判を浴びた。

今年春の国会で国土総合開発法の廃止が検討され、「国土形成計画」に関する新しい法案が決定される見通しである。政府は新法案の成立後に、新たな発想に立った国土づくりの計画を策定するとしている。今後は「全国計画」と「広域地方計画」の二本立てになり、5年ごとに計画策定が行なわれる予定である。また、今後の計画では、既存施設（社会资本）の有効活用が重視されるとともに、各地方が計画づくりに参加する仕組みが導入される。

新しい国土形成計画では、いくつかの主要課題の解決が重要になる。それらの主要課題は、東アジアやロシアを念頭においていた国土形成、人口減少・高齢化に対応した基盤整備、総合的な防災リスク管理、地域社会の活性化、市街地再生や都市整備、地球環境問題への対応、海洋立国などである。それらの諸課題を視野に入れて、旧来の「土建国家」ではない、新しい国家デザインのあり方が求められている。

一方、政府の経済財政諮問会議は2030年ま

での日本経済の将来像「日本21世紀ビジョン」の検討を行い、中長期的な政策運営の指針にする予定である。このビジョンでは、まずははじめに「文化創造国家」の実現が提唱されている。日本の文化創造力を高めて、世界の知的開発拠点や情報発信拠点になることによって、世界に貢献するとともに、世界の人々を引きつける国になり、日本で働く外国人を大幅に増やし、経済統合を中心にしてアジア共同体の形成に貢献するとされている。日本を訪れる外国人来訪者は現在、年に約6百万人であるが、2030年には4千万人に増えると予測されている。

ついで、健康で自立して生活できる年齢が現在の75歳から80歳に延び、人生の可処分時間は現在の21年弱から23年強に長期化することによって、働く・学ぶ・遊ぶの選択肢が広がり、いわゆる「時持ち」が増えて充実のくらしが実現されると予測されている。さらに、公共サービスの担い手が企業やNPOなどに広がり、官の役割が縮小することによって公的財政がスリム化され、次世代に財政負担を先送りしなくなるために「豊かな公・小さな官」が実現できると予測している。

いずれにしても、日本21世紀ビジョンでは文化創造国家の実現や自由時間の増加による暮らしの充実が重視されており、観光集客都市がさらに重要性を増すことが予測されている。

4. 文明の磁力

2010年代にアジアで観光ビッグバンが生じることは確実だが、その大きな観光客の塊が日本を訪れるとはかぎらない。むしろ、アジアの観光客はジャパン・パッキング（日本素通り）によって、欧米に行ってしまう確率が高い。観光ビッグバンに対応するためには、「文明の磁力(magnetism)」の強化が不可欠である。

ここで用いる「文明」という概念は、梅棹忠

夫氏（国立民族学博物館初代館長）が提唱している「文明システム」を意味している。人間は自然に働きかけて、さまざまな装置や制度を生みだしてきた。そのような有形無形の人工的な装置群と制度群を含む人間の生活システムを「文明」と定義づけるわけである。

システム論の視点で表現するならば、人間が居住する環境のなかで、人間－自然系としての「生態系」から発展した人間－装置・制度系が「文明系」なのである。この全体的な生活システムを構成する装置群・制度群が「文明」であり、それらが人間精神に投影され形成された価値体系が「文化」であるということができる。

日本は現在、観光立国を図っているが、訪日外国人旅行者数は6百万人程度であり、観光後進国の地位に甘んじている。では、なぜ日本の文明システムは、強い磁力を發揮できないのであろうか？。それには、さまざまな原因が考えられるが、明治時代以降における「文明資本」形成のあり方も原因の1つである。文明資本とは、文明システムを維持・発展させる諸要素のストックを意味している。文明資本は「装置系資本」と「制度系資本」に大別できる。前者は施設などの有形のストックであるのに対して、後者は無形のストックを意味している。

文明資本の形成は、民間投資によるものと公共投資によるものに分けられる。利潤追求を目的にした民間投資に委ねると、市場において収益性が確保できない基礎的・基盤的な文明資本については、資本形成の不足が生じたり、地域的に偏在が生じたりする。そのためには政府や地方自治体の公共投資による整備が必要になる。

明治政府は、富国強兵と殖産興業という国是のもとで、「欧米に追いつき、追い越せ」をスローガンにして、近代国家の形成に邁進した。治山治水をはじめ、鉄道、港湾、道路、鉱工業施設、通信施設などの基幹的な生産基盤の整備に重点をおいて、文明資本の形成を行った。公

共投資の活用によって、短期間のうちに文明資本の蓄積が可能になり、産業大国と軍事大国の実現に成功した。ところが、太平洋戦争の敗戦によって、近代日本が築き上げてきた文明資本が一挙に消尽された。敗戦後に戦災復興を目的にした公共投資による文明資本整備が推進されたが、産業基盤の整備が最優先され、経済大国の実現が図られた。

近代国家成立の揺籃期から戦後の復興期と高度経済成長期を経て、低成長期にいたるまで、文明資本整備は一貫して「経済効率性の重視」に終始しており、「経済優先の論理」にもとづいて展開してきた。その結果、日本の文明システムは、過剰な装置系資本整備の偏重による文明資本形成の不均衡を顕著に有している。

装置系資本整備は産業振興に貢献したが、世界の人々を日本に魅きつける力になっていないために、今後における国土形成計画の策定のさいに「文明の磁力」の強化を図る必要がある。

5. 文化創造都市の創造

20世紀を突き動かしてきた原動力は「工業力」と「軍事力」であったが、21世紀を突き動かす原動力になりうるのは、「情報力」であり、「文化力」であるといわれている。つまり、21世紀には、「情報力」と「文化力」に優れる文明システムが磁力を持ち得ることになる。

日本は明治時代以来、鉄道、道路、港湾、治山治水施設などの装置系資本の整備に力を入れてきた。装置系資本の整備は民間投資に委ねると国民生活に著しい不都合が生じやすいために、公共投資による整備が不可欠になる。装置系資本は国民生活や経済活動に必要不可欠な有形の資本とされ、「社会资本」とよばれてきた。

一方、制度系資本のうち、交響楽団、劇団、大学の研究室、博物館や美術館のコレクションや学芸員制度、病院の医局、図書館、アーティ

スト・イン・レジデンス制度、美術展、映画祭、芸術フェスティバル、博覧会、留学生制度、奨学金制度、研究助成制度などは、国民生活の質的向上に必要な文明資本である。これらの制度系資本もまた、市場において収益性を確保できない基礎的・基盤的な文明資本であるために、公共投資の対象とみなす必要がある。

ところが、これまでの公共投資は有形資本である社会資本に限定されており、制度系資本のような「無形の資本」は対象外にされてきた。

装置系資本である「社会資本」とは区別して、「無形の文明資本（制度系資本）」を「文化資本」と名づけることにしたい。社会資本が「生産活動や生活環境の基盤をなす社会的設備や施設」であるのと同様に、文化資本は「国民生活の質的向上に必要不可欠な諸制度」である。

たとえば、カンヌ国際映画祭、ベネチア・ビエンナーレ、バイロイト音楽祭、ザルツブルク音楽祭、アビニヨン演劇祭など、ヨーロッパの諸都市で開催される芸術関連のイベントは、新しい芸術をうみだす制度であるとともに、全世界から多数の人々を引き寄せる制度でもある。そういう意味で、まさに「文化資本」としての役割を果たしているわけだ。ヨーロッパでは1世紀以上前から、この種の「文化資本」の形成に力が入れられてきたが、日本ではようやく各地で本格的に着手され始めたところである。

2010年代後半のアジアにおける観光ビッグバンや日本における自由時間革命などを視野に入れて、日本が観光立国を本格化させることは妥当な国家デザインとみなせる。そのさいに、日本の諸都市が文化創造力を発揮できるように文化資本の充実を図るべきである。世界の諸都市は、すでに文化創造力を高めることによって市民と企業の活力を引きだし、都市経済の再生を多様に競いあう方向に向かって動いている。

日本でも、すでに金沢では2001年に経済界と市民が協働して「金沢創造都市会議」が立ち

上げられており、従来の開発型都市政策が郊外化と職住分離の推進によって都市居住を衰退させたことの批判にたって、都市の文化的集積の質を高めて創造力を発揮できる方策について検討を行っている。

横浜市の中田宏市長は2004年に「クリエイティブシティ・ヨコハマ」という都市再生構想を打ちだし、文化芸術創造都市の創造に着手している。この構想では、アーティスト・クリエーターが住みたくなる創造環境の実現、創造的産業クラスターの形成による経済活性化、魅力ある地域資源の活用、市民が主導する文化芸術創造都市づくりなどが打ち出されている。さらに「クリエイティブコア：創造界隈形成と映像文化都市への取り組み」という具体的構想では、古い銀行や臨海部の倉庫や空きオフィスを市民とアーティスト・クリエーターのための「創造の場」に変えるプロジェクトが盛り込まれており、すでに東京芸術大学大学院映像研究科の誘致に成功している。

日本の諸都市は文化創造都市としてのパワーアップを図るために、各種の文化資本の形成に本格的に取り組む必要がある。諸都市が観光集客都市として機能を果たすためには、回り道ではあっても文化資本の形成が不可欠になる。

6. 観光集客都市経営の転換

ニューヨークは、2001年9月11日の同時多発テロの発生以前には観光ブームで沸き返っていた。それはニューヨークの各種の文化資本（美術館、博物館、大学、劇団、交響楽団、芸術祭、映画祭、ファッションコレクションなど）が強力な磁力を発揮していたからであった。

それらの文化資本とともに、NY州とNY市は都市マーケティングのために巨額の公的資金と優秀な人材の投入を行なっていた。企業は自社商品の販売促進のためにマーケティングに力

を入れている。企業が商品マーケティングのために巨額の経費を投入するのと同様に、欧米の各都市はシティ・セールスや地域マーケティングのために巨額の公的資金と優秀な人材の投入を行っている。

NY州とNY市は、観光宣伝の経費として年間に約25億円もの巨額の公的資金を投入していた。また、NYコンベンション・ビジターズ・ビューローは、NYの新しいイメージ宣伝のために巨額のイベント予算を投入していた。さらに、NY旅行業協会は、年間に1,500人のツアーオペレーターと500人のジャーナリストをNYに一週間招待して、新しいNYの宣伝強化に努めていた。日本の諸都市が磁力を発揮するためには、各種の文化資本の形成に努めるとともに、欧米流の都市マーケティング手法の導入を図らねばならない。そのためには、優秀な人材と潤沢な資金が必要になる。

米国や欧洲やアジアでは諸都市のホテルに宿泊すると当然のことながら、「宿泊税」を取られる。それらの税収は観光振興や都市マーケティングのための特定財源になっており、いわば「都市利用税」という役割を果たしている。日本の諸都市も宿泊税などの特定財源の確保を図らないと、観光振興に全力を投人できない状況にある。

荒廃した森林の保全を目的とした森林環境税は、すでに高知県、岡山県、鳥取県、鹿児島県などで導入されており、2006年度には滋賀・兵庫・奈良の三県で導入される予定である。兵庫県では、法人は資本規模に応じて年に2千円から8万円、個人は年8百円が現行の県民税に上乗せして徴収され、税収予定額は約21億円になる。森林保全と同様に、たとえば京都や奈良などの古都保存も重要であり、来訪者に対してなんらかの形で「古都利用税」を徴収することも検討すべきである。今後は「観光の量」よりも「観光の質」へのこだわりが重要になるの

で、来訪者から税を徴収することによって、観光の量の制限を図り、観光の質の向上につなげる必要がある。

そのほか、民産官学の協働によって新しい都市観光を推進するために「観光コミッショナー」制度の導入、地域の歴史や芸術に造詣の深い市民を中心とした「観光キュレーター」制度の導入、「クルマ観光」を制限して「歩く観光」を促進するためのシステム開発など、より質の高い観光のあり方を創出する試みに着手しなければならない。

短期的な観光振興方策だけではなく、都市の磁力を強化するためには中長期的な都市政策が不可欠の重要性を担っている。横浜市は「クリエイティブシティ・ヨコハマ」構想を打ち出すとともに、従来の縦割りによる文化政策、産業政策、まちづくりにかかる行政組織を再編して「文化芸術都市創造事業本部」を新設している。また、金沢市は新産業創造の試みとして、ファッション産業やデジタルコンテンツ産業の支援を目的にした「ファッション産業創造機構」を立ち上げている。中長期的な視野の下で、文化創造都市の実現を図ることが観光集客の面で強力な磁力を発揮する時代がすでに到来しているといえる。

日本の諸都市は、磁力を発揮するために、文化資本の充実化を図り、創造都市としての機能を高めることが不可欠である。

- 1) 観光革命論の詳細については、石森秀三編著『観光の20世紀』(ドメス出版、1996年)、を参照。
- 2) 自律的観光については、石森秀三「内発的観光開発と自律的観光」石森秀三・西山徳明編『ヘリテージ・ツーリズムの総合的研究』(国立民族学博物館調査報告21号、2001年)、を参照。

タイにおける土地区画整理事業

タイ王国内務省 公共事業・都市計画局 土地区画整理事業部次長 シラパン・ナンダキジ

1. はじめに

タイ王国をはじめとするアジアのほとんどの国々では、諸事情や予算の問題から、公共による都市開発は、民間のニーズに応えたものとは言えませんでした。都市の基盤整備は民間の開発に対応できず、その結果、特にバブル経済の時期には、都市の乱開発を引き起きました。

良好な地域開発に向けた研究は、重要な課題になってきています。

タイ政府においても、公共と民間との協働を促進することによって、計画的な都市開発とともに環境保護を進めることの重要性について認めるようになりました。



2. タイの土地区画整理事業の背景

1988年、タイ王国政府の公共事業・都市計画局(DPT)は、日本政府より、国際協力事業団(国際協力機構JICA)を通して技術協力を受け、「都市計画策定のための応用技術」について研究することになりました。そして、その研究において、土地区画整理事業は、タイの都市計画を進める上で有効な開発手法であることが示されました。

1991年11月25日から27日、バンコクにおいて、DPTとJICAは、土地区画整理事業と都市開発をテーマとして、第6回国際セミナーを開催しました。

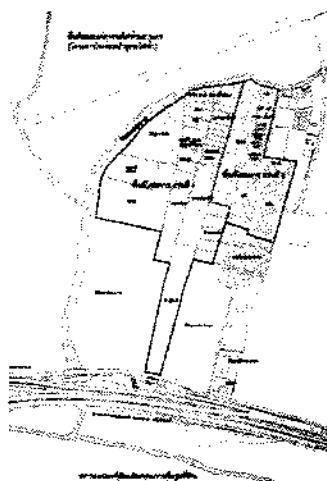
セミナーの参加者の大半は、土地区画整理事



シラパン・ナンダキジ

タイ王国内務省 公共事業・都市計画局 土地区画整理事業部次長。

財團法人名古屋都市センターでは、人材育成・交流事業の一環として、JICAを通じ諸外国の研修生を受け入れ、区画整理や都市開発に関する研修を行っています。その研修で平成15年度に来日されたシラパン氏に、タイの土地区画整理事業について、紹介していただきました。



業をタイに確立することに合意しました。

この年、DPTのパイロット事業として、バンコクのラマ9世通地区(画地204筆。36ヘクタール。土地所有者74人。)において、土地区画整理事業が始まられ、社会の関心が集まりました。

1992年3月3日、土地区画整理事業を始めたために、以下の項目について閣議決定されました。

- ・ 土地区画整理事業については、DPTの所管とする。
- ・ 内務省事務次官を委員長とする都市土地区画整理委員会を組織する。
- ・ 委員会には、都市の土地区画整理を展開していくために、体制、方策、事業計画、事業工程について案出する権限と責務を与えることとする。
- ・ 予算局は、事業実施のための1993年度予算計上と人事措置を行う。

1992年には、土地区画整理事業法案を作成するために小委員会が設置され、同年、バンコク首都圏庁(BMA)は土地区画整理事業に着手しました。

1993年、ラマ9世通地区的土地所有者は、土地区画整理組合を設立しました。

1995年9月25日に、内務省は審議のために内閣官房に法案を提出しました。

1996年、内閣官房の通達により内務省は、財務省、人事委員会事務局、予算局、都市計画局(当時の組織名)といった関連行政機関による会議を開催し、そこで、土地区画整理事業事務局の組織について検討しました。

1993年から1997年にかけて、ラマ9世通地区の土地区画整理組合とDPTは、最適な事業計画を策定するために25回の会議を開催してきました。

事業の第1段階の対象区域 約11.7haの地域には、21人の土地所有者がいますが、そのうち20人が会議に参加しました。

2000年には、タイ北部においてランパン市が、DPTと共に、土地区画整理パイロット事業を始め、2001年には、タイ南部においてヤラー市が、土地区画整理事業を始めました。

3. 土地区画整理事業

1992年3月3日、閣議決定により土地区画整理事業の実施については、DPTの所管となりました。

1993年、DPTとJICAは、都市開発のための土地区画整理について共同研究をしましたが、その中で、土地区画整理のための新法制定について提言されました。

DPTは内務省に土地区画整理事業法案を提出し



ました。

内務省は都市土地区画整理委員会を設置しました。

委員会は、都市土地区画整理法案を検討するため、小委員会を設立し、土地区画整理を進める体制づくりのための規定を作り、また、法案作成のために専門家に顧問を委託する指針についても定めました。

さらに、国民の意見を取り入れた都市土地区画整理法案について議論するために、研究集会が開催され、そこで出された提案を受け、委員会は法案を審議しました。

内務省は、内閣にその法案を提出し、法案は、国会に上程され、下院（衆議院）で審議されました。

2003年11月、下院は法案を通しましたが、上院（参議院）は法案を修正し2004年3月に再び下院に戻しました。

2004年5月の時点で、下院の大部分が上院と意見を異にしていましたが、その結果、両院の共同専門委員会が設置されて審議が続けられ、10月、法案は上下両院で可決されました。

土地区画整理法案の目的

- ・ 公共と民間(土地所有者)の利益のため。
- ・ 共同責任による換地と不動産所有権の公正な分配のため。
- ・ 適切な土地利用のため。

4. 主要機関の構成と事務

内務省が設置した中央土地区画整理委員会は、土地区画整理事業の目標と方策を定めます。

バンコク首都圏(BMA)知事を委員長とするバンコク土地区画整理委員会と地方自治体の知事を委員長とする地方土地区画整理委員会は、地方の土地区画整理事業の支援調整を行っています。

土地区画整理事務所は、事業の研究管理と、

事業の履行と業務配分を支援します。

土地区画整理諮問委員会は、確実な事業実施に向けた検討を行っています。

都市土地区画整理基金管理委員会は、内務省事務次官・関係省庁長官と内閣より選任された三人の専門家から構成されています。

事業施行者

土地所有者が設立した民間の法人 土地区画整理組合と、政府機関により、事業が実施されます。

土地区画整理基金

土地区画整理基金により土地区画整理事業への財政援助が行われ、土地区画整理基金管理委員会は、方針、手続き、資金配分条件や管理についての規定を作ります。

土地区画整理事業について規定する法がない状況下においては、都市地方計画局土地区画整理部は、事業実施のため、2つの方法をとりました。

ひとつはラマ9世通り地区や、ランパン、ヤラーで実施しているようなパイロット事業です。

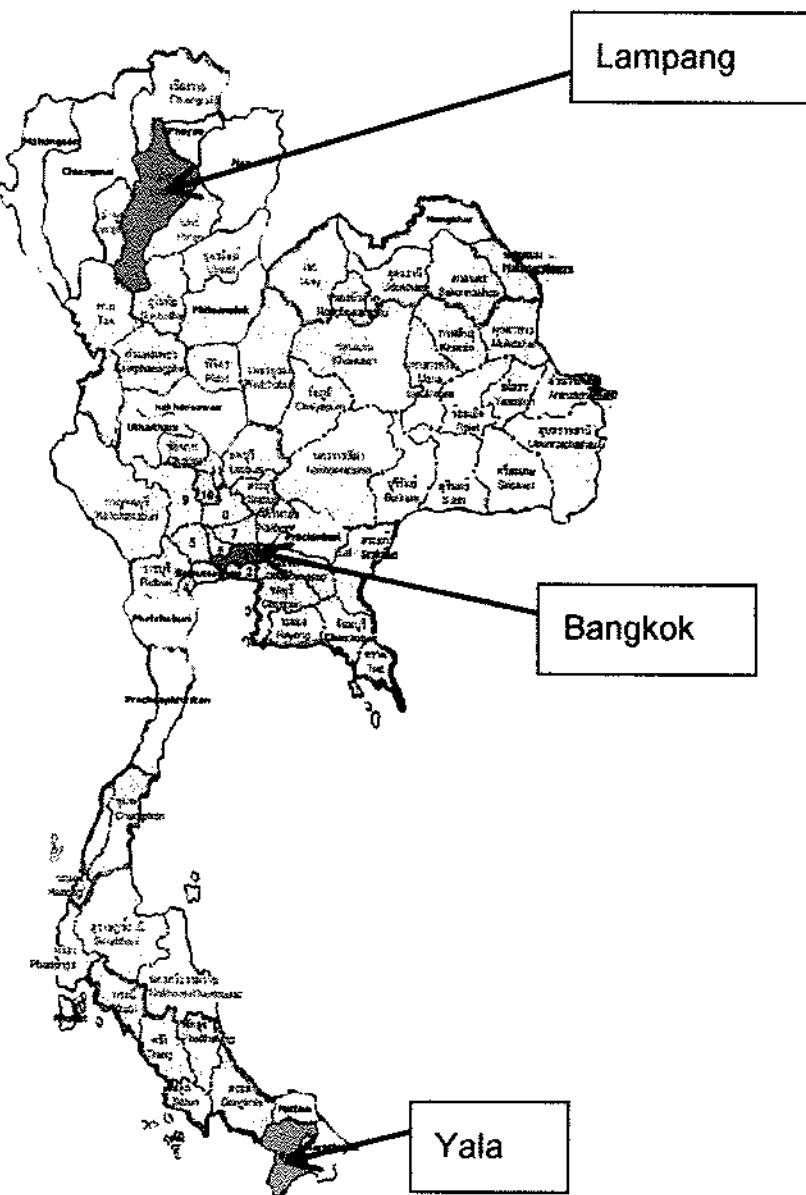
もうひとつは、土地区画整理法制定の推進です。

新しい法律の制定により、都市の基盤整備は、土地区画整理事業をとおして、低コストで実施できるようになります。公益事業・公共施設の効率的な整備によって、バンコク首都圏やタイの大都市において大きな問題となっている交通渋滞が緩和されるでしょう。

また、従来、建設事業が幹線道路沿線のみで行われてきたため非効率的な土地利用が続いてきましたが、計画的な都市開発によって効率的に土地を利用ができるようになります。それはまた、住宅不足を解消し、市民に健康的でよりよいライフスタイルを提供することにつながります。



5. 土地区画整理パイロット事業



ラマ9世通地区土地区画整理パイロット事業

1. 事業名 ラマ9世通地区土地区画整理事業

2. 位置 バンコク ホイクワン地区の北
ラマ9世通地区。

3. 事業施行者

事業区域の土地所有者によるラマ9世通地区
土地区画整理組合

4. 事業コンサルタント

DPTの土地区画整理事務所

5. 事業詳細

事業区域 約11.7ha

土地所有者 21人

画地 42筆

事業計画には、歩道付の2車線道路のほか、
電気、通信、上下水道、洪水防護や公園といった
公共施設整備のための土地利用計画が含まれ
ています。

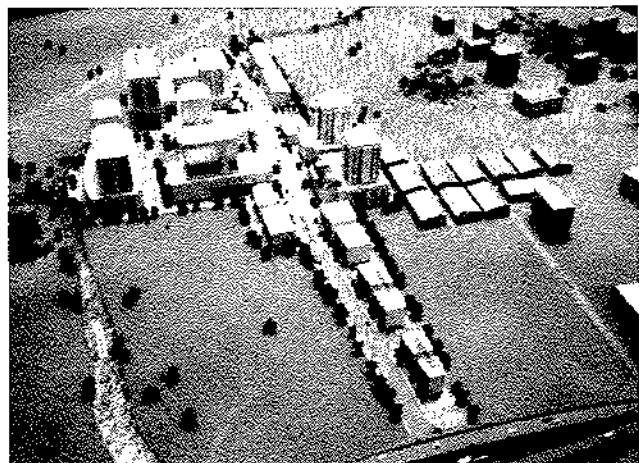
土地評価 平均 146,000,000バーツ/ha
(2002年現在)

減歩率 19%

公共減歩 17%

保留地減歩 2%

鳥瞰図（事業後）



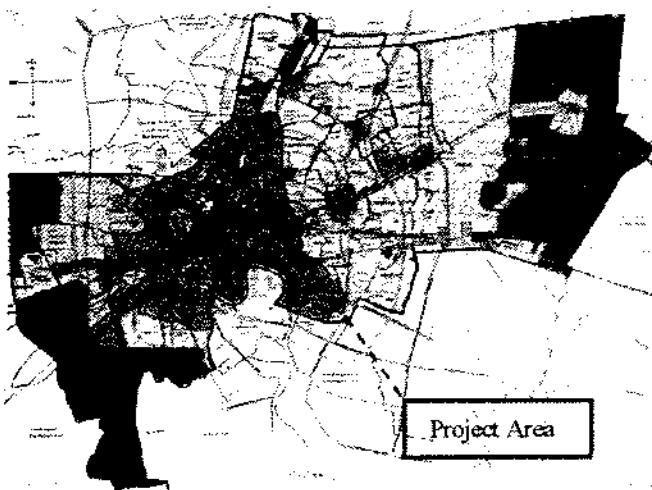
6. 事業費

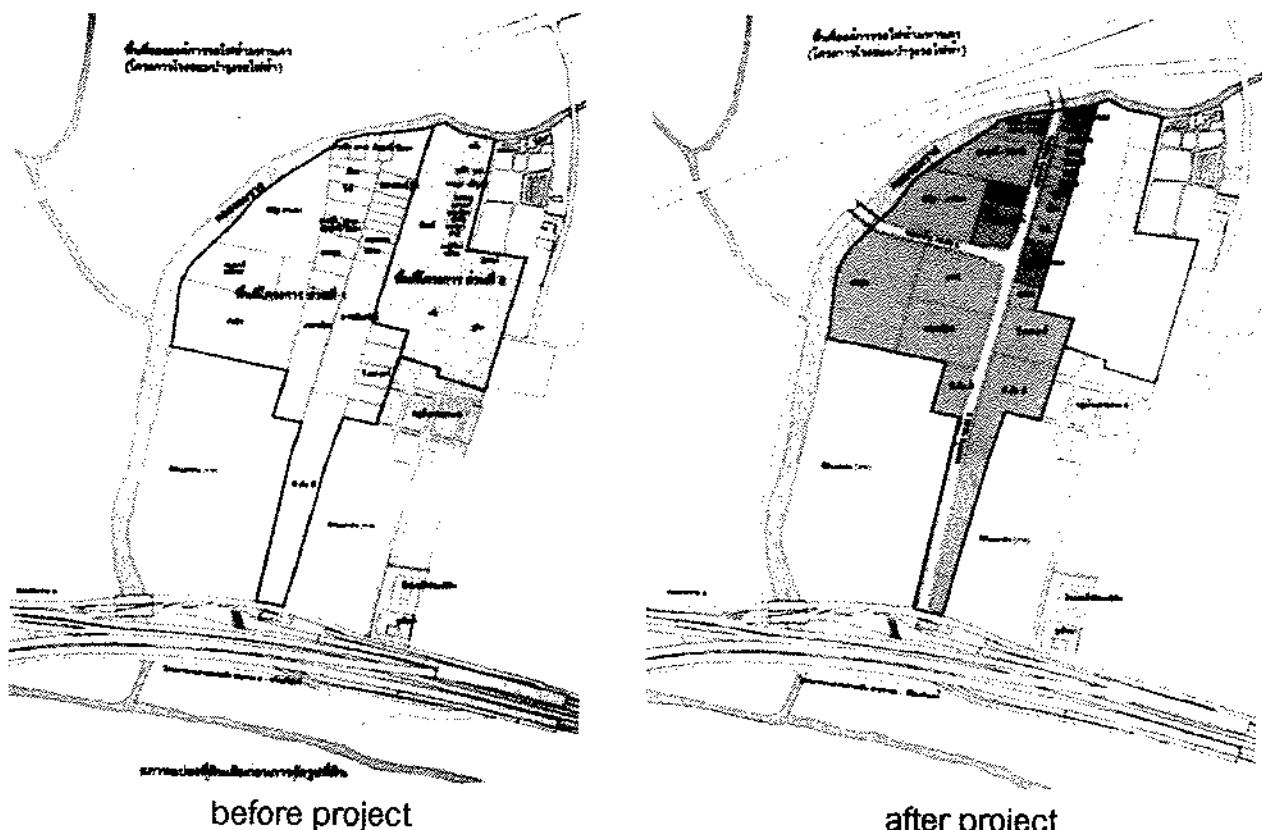
基盤整備 120,000,000バーツ

補償 13,200,000バーツ

その他 38,400,000バーツ

合計 171,600,000バーツ





ランパン土地区画整理パイロット事業

1. 事業名 ランパン土地区画整理パイロット
事業

2. 位置 タイ北部 ランパン市ムアン地区

3. 事業施行者

ランパン市

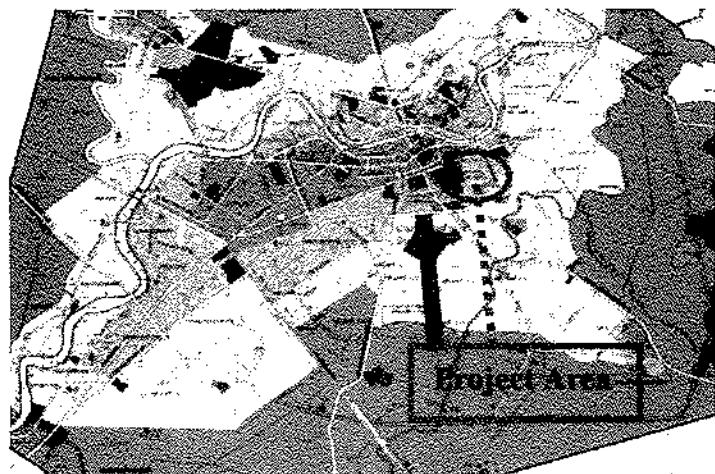
4. 事業コンサルタント
DPTの土地区画整理事務所

5. 事業詳細

事業区域 約12.8ha

土地所有者 25人

画地 38筆



土地評価 平均 82,000,000バーツ/ha
(2002年現在)

減歩率 30%

公共減歩 22%

保留地減歩 8%

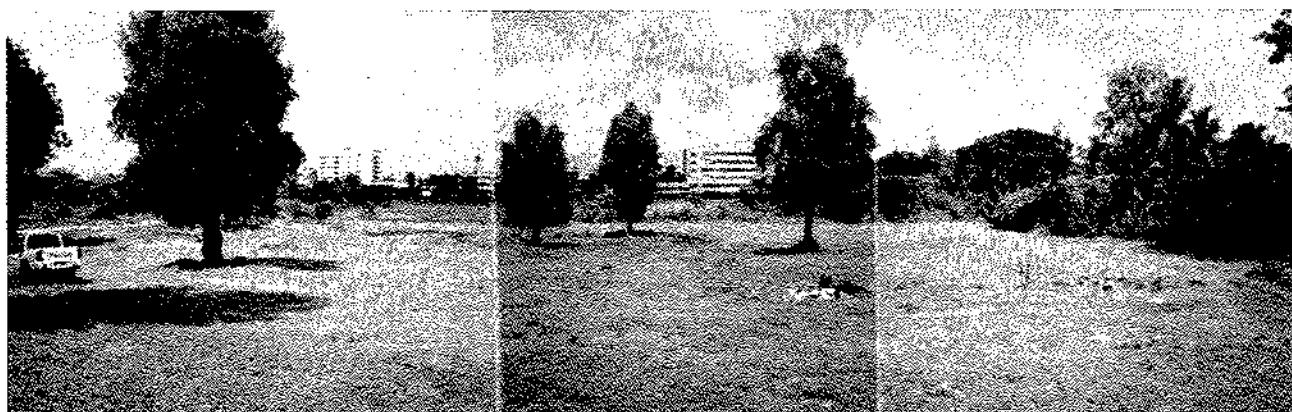
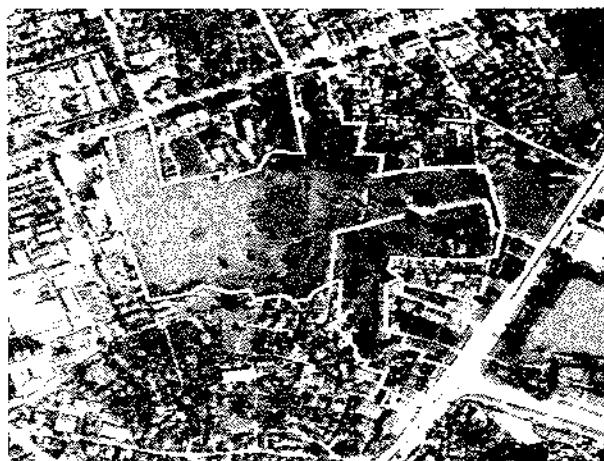
6. 事業費

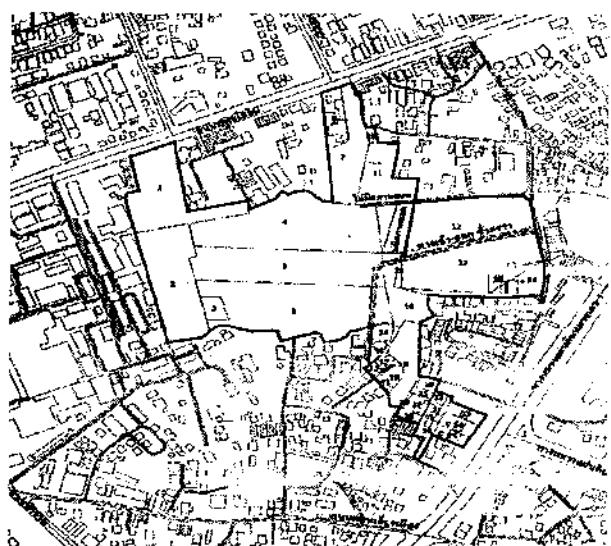
基盤整備 52,000,000バーツ

補償 20,480,000バーツ

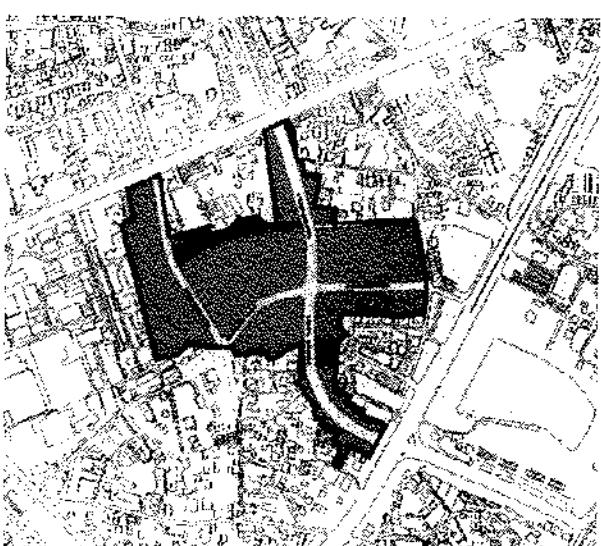
その他 42,400,000バーツ

合計 114,880,000バーツ



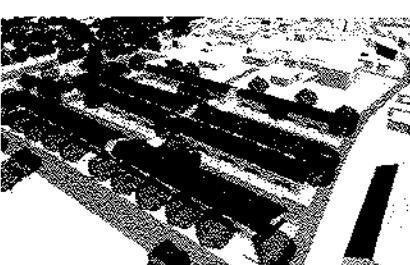
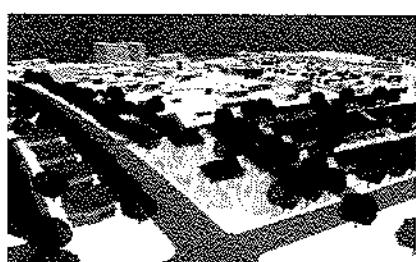


Before project



After project

鳥瞰図（事業後）

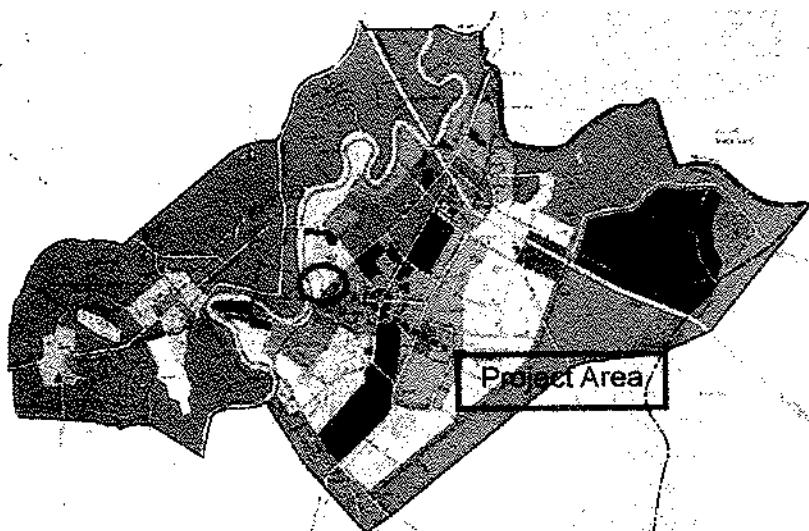


ヤラー土地区画整理パイロット事業

1. 事業名 ヤラー土地区画整理パイロット事業
2. 位置 タイ南部 ヤラー市ムアン地区
3. 事業施行者 ヤラー市
4. 事業コンサルタント DPTの土地区画整理事務所
5. 事業詳細
事業区域 約57ha
土地所有者 97人

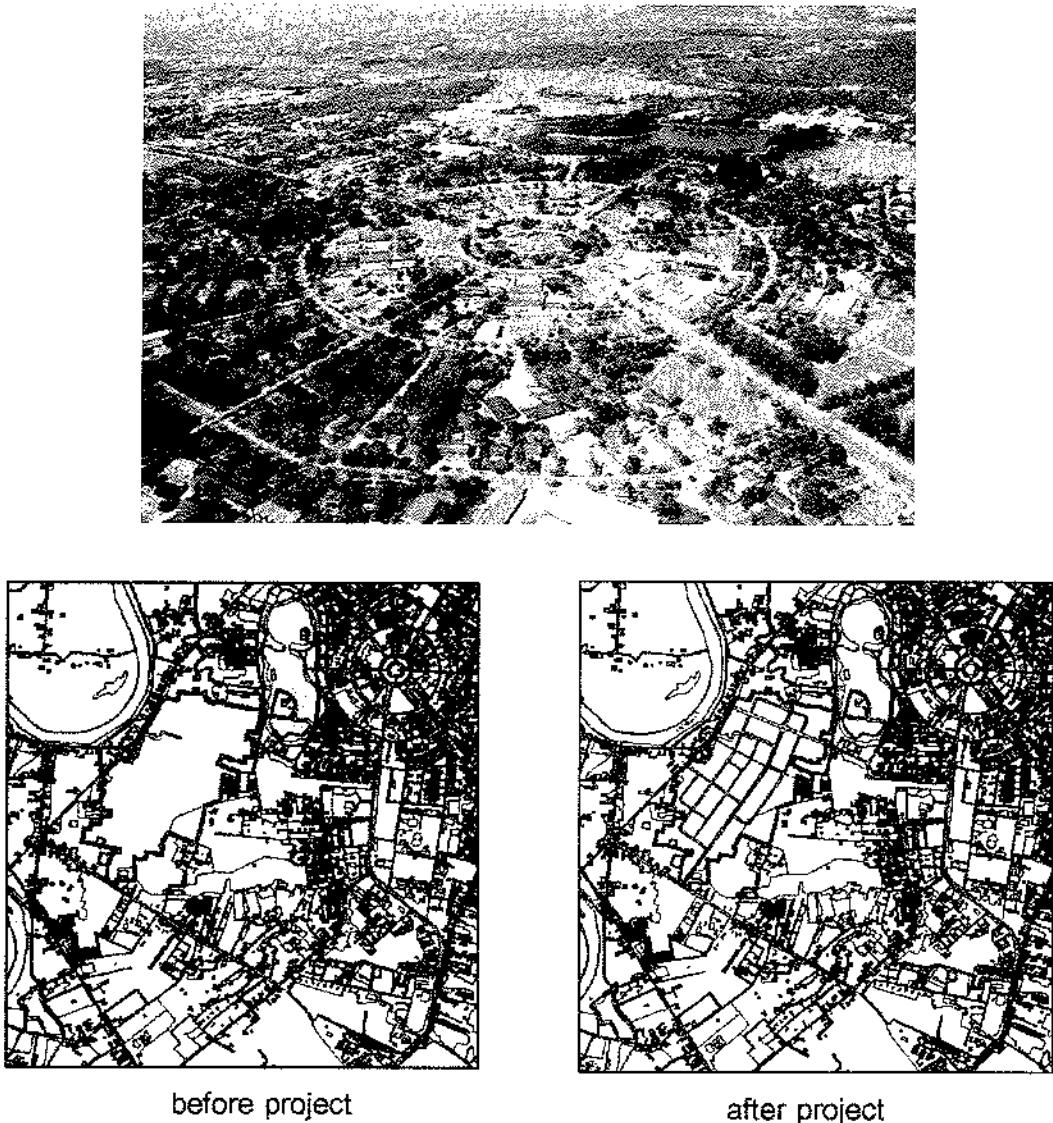
画地 248筆
土地評価 平均 5,400,000バーツ/ha
(2002年現在)

6. 減歩率 20%~30%
6. 事業費
基盤整備 120,000,000バーツ
埋立 35,120,000バーツ
その他 22,800,000バーツ
合計 17,792,000バーツ



現況





6. おわりに

タイにおいては、土地区画整理事業を実施するため、土地区画整理法とともに、その関連法規についても整備される必要があります。また、土地区画整理を効果的に機能させるために、都市計画と都市土地区画整理事業との関係について、もっと整理される必要があります。

現在進めているパイロット事業を完成させ、

国民が「これこそ、わが国の土地区画整理である」と自覚するようになったとき、タイの土地区画整理制度は完成したといえるでしょう。

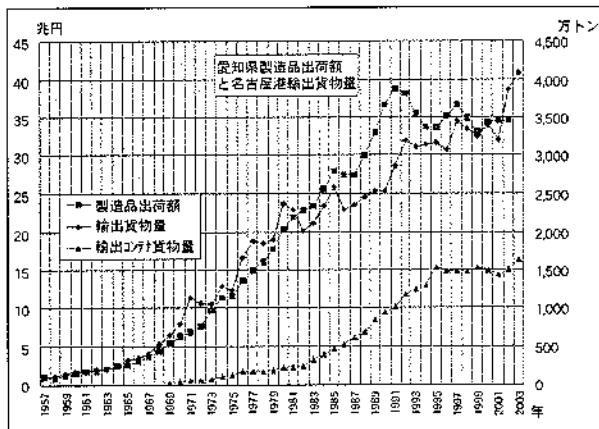
スーパー中枢港湾 名古屋港

名古屋港管理組合企画調整室企画担当課長 長尾 登起夫

■名古屋湾の現況

名古屋港は、ものづくり中部を物流で大きく貢献しています。

取扱貨物においては堅調な自動車輸出と中国からの日用品などの輸入に支えられ2004年の総取扱貨物量は1億8千万トンと連続3年全国第1位を維持しています。特にコンテナ取扱量は過去最大の230万TEU（コンテナの本数を20フィート・コンテナに換算した場合の単位。）であり約11%の増加となっており港勢は堅調に推移しています。



■ 港湾と国際状況

港湾を取り巻く環境は大きく変化してきています。

世界経済のグローバル化は進み生産拠点の海外移転や中国経済の急激な発展により特にアジ

ア諸港との競争が激しくなっており、アジアの主要港湾ではコンテナ貨物の取扱を増大させ規模の拡大とサービス水準の向上を図っています。わが国の港湾は相対的に地位が低下しています。

日本全体の取扱は上海の1,400万TEUとほぼ同じになっています。

また、基幹航路(北米、欧州)においては大型コンテナ船が投入されており日本が抜港されることが危惧され、貨物輸送にかかる無駄なコスト増加を生じることとなります。

■ スーパー中枢港湾

スーパー中枢港湾とは日本のコンテナ港湾を取巻く現況と課題に対応するため国際競争力を強化しアジア諸港を凌ぐ港湾を育成し、効率的な物流を構築するためのものであります。

これは、集中と選択により幾つかのコンテナ港湾を指定し港湾コスト3割削減、リードタイム1日化などを目標とし国際競争力を育成するものであります。

わが国においては京阪港及び阪神港は背後圏

長尾 登起夫

ながお ときお

昭和48年 名古屋港管理組合技術部計画
課配属
平成16年 企画調整室 企画担当課長

に大規模な市場を有する港湾として「マーケット型スーパー中枢港湾」とされ年間400万TEU程度（世界コンテナ港湾の上位10位相当）のコンテナの取扱を目的としており、伊勢湾港においては、わが国産業の集積地に直結する港湾として「チャレンジャー型スーパー中枢港湾」として位置付けられています。

名古屋港においては、こうした状況下において四日市港や中部国際空港と連携して中部地域の「ものづくり産業」の持続的な発展を物流面で支援していくことをねらいとしています。

具体的には、物流効率化のため次世代高規格コンテナターミナルの整備や名古屋港のコンテナターミナルの拠点化や既存のターミナルの高質化を図っていきます。またソフト面ではターミナルの24時間フルオープン化等によるリードタイム短縮を取り組んでいます。

一方、物流高度化のため総合保税地域の導入やロジスティクスセンターの誘致等も行っています。

■ 次世代高規格コンテナターミナル

名古屋港では現在コンテナターミナルが金城ふ頭、飛島、鍋田の3地域にあり取扱貨物、航路等により補完しあっていますが更なる効率化・集約化のため飛島地区と鍋田地区に集約と拠点化を図っていきます。鍋田地区ではアジア・中国貿易を中心とした物流拠点の形成を、飛島地区では基幹航路(欧州・北米)を中心とした物流拠点の形成を図っていきます。

とくに、飛島地区では次世代高規格コンテナターミナルとして超大型コンテナ船の入港に対応できるように水深16m、延長400m、奥行き500mの岸壁2バースと水深12m、延長250mの岸壁を港湾計画に位置付けて水深16m岸壁の第1バースを平成17年の供用予定で整備を進めています。

また、増え続けているコンテナ貨物に対応するため第2バースを着工し平成19年度完成予定としています。

■ 先進的なコンテナターミナルの形成

コスト・サービスの実現のためコンテナ物流の改革が求められています。

飛島ふ頭南側コンテナターミナルでは、ターミナルオペレーターとして物流系企業、邦船社、港運で構成される飛島コンテナ埠頭株式会社(TCB)が設立されています。

TCBでは次世代高規格コンテナターミナルのガントリークレーンや管理棟等を自ら整備することで民間のノウハウを發揮することとしています。また、自動化システムの導入も検討しており更なる効率的なターミナルの実現が期待されています。

■ さらなる港の発展に向けて

名古屋港は、中部国際空港や四日市港と連携し輸送モードの選択や一環輸送に対応できるよう港づくりを目指し、国際コンテナ港湾として「ものづくり中部」を物流で支援していきます。



名古屋都市センターの研究

〈平成15年度自主研究成果〉

大規模商業施設立地と 生活環境のあり方に関する研究

(財)名古屋都市センター調査課 研究主査 松山 明

1. 研究の背景と目的

地域の商業調整を目的とした大店法が廃止され、大型店が地域社会との調和を図っていくため生活環境への影響について適切な対応を行うことを目的とした大店立地法が2000年6月1日より施行された。大型店の立地に対する考え方方が大きく変化したわけであるが、名古屋市においては、近年既成市街地内の工場跡地等における超大型店の立地が増加しており、周辺地域における生活環境や既存商店業者に影響を及ぼしていることが予想される。さらに、土地利用の変化によって今後の名古屋市の産業政策や都市基盤整備のあり方にも影響を与えることが予想される。

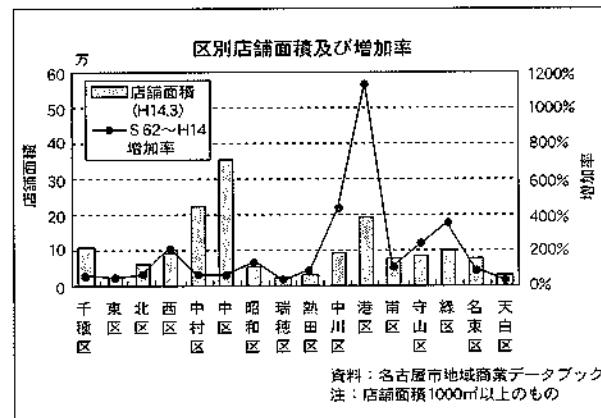
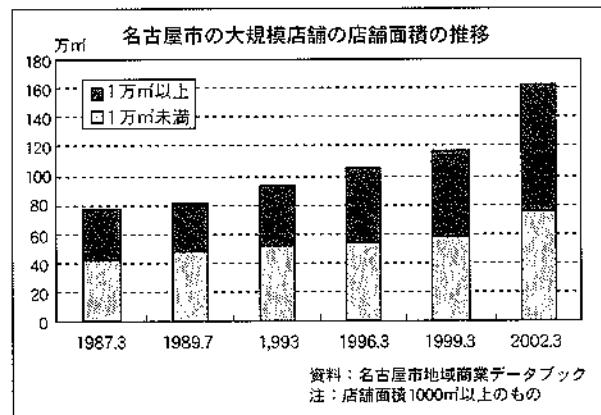
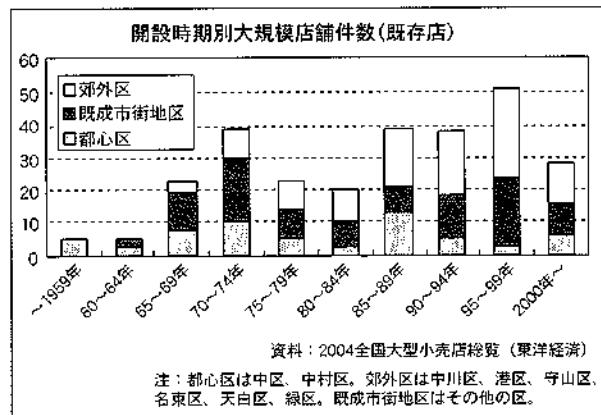
本研究では、名古屋市における近年の大規模商業施設の立地について、現況・課題を分析し、規制・誘導のあり方を提言することを目的とする。

2. 名古屋市における大規模商業施設立地の動向

設立地の動向

①市内の大規模商業施設は百貨店を中心部の栄地区に立地したのが始まりであり、1965年以降から徐々に増加し、その立地場所も都心部から郊外部へと拡がっている。

②大規模商業施設の店舗総床面積はここ15年間で77万m²から161万m²へと倍増している。特に、店舗面積が1万m²を超える超大型店が増加



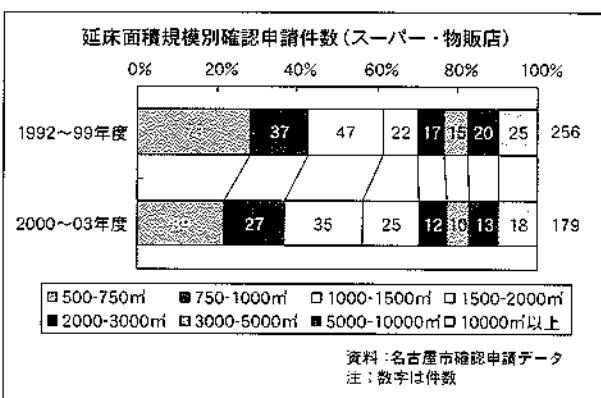
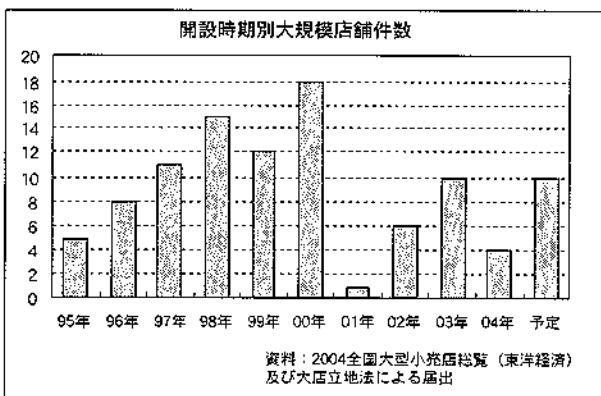
しており、店舗総床面積は34万m²から86万m²に増加している。

③大規模商業施設の集積が最も高いのは都心区であるが、近年では周辺の港区、中川区、緑区の増加が著しい。特に港区はここ15年間で12倍も増加している。

④大規模店舗の立地は都心や商業地域での立地から郊外の幹線道路沿いへの立地と変化していくが、近年では経済状況の変化により閉鎖された工場跡地を利用した超大型店が増加している。その結果、港区等において工業系用途地域での立地が増加している。

⑤大店立地法が施行されたのは2000年6月1日であるが、その前に大店法によって届出された物件が1998～2000年に大量オープン（45件）した。

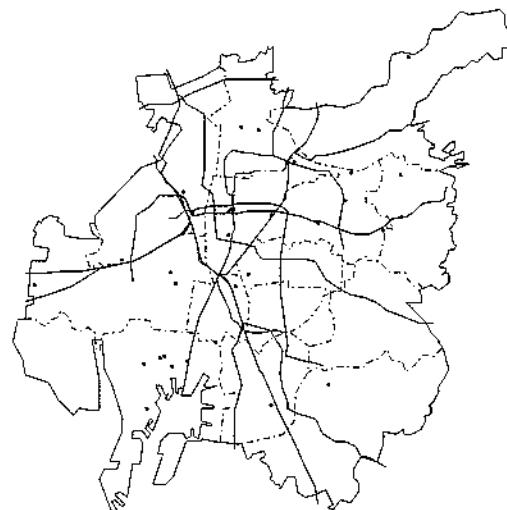
大店立地法による新設の届出件数は32件であり、うち21件がオープンしている。（2004.3末まで）



大規模商業施設の立地状況（1987.3）



大規模商業施設の立地状況（2002.3）



大店立地法による届出（新設）の分布状況

⑥確認申請のデータをもとに、大店立地法の前後で申請規模の違いがあるかを見たところ、延べ床面積1,500～2,000m²のスーパーマーケットと物販店のシェアが増加しており、店舗面積1,000m²弱の物件が増加しているものと考えられる。従来であれば、大店法の対象とならない500m²未満で建設されていたものが、1,000m²近くまで規模を拡大しているものと考えられる。

2. 市内大規模施設立地に伴う問題点・課題

1) 周辺生活環境への影響

大規模店舗の立地に伴い住民等から意見書提出という形で問題とされたのは以下の3つのケースである。①周辺の交通渋滞に対する懸念(ジャスコ熱田大同SC等)、②深夜営業に対する懸念(マックスバリュ篠原橋店等)、③景観問題(ヤマダテックランド星ヶ丘店)

①周辺の交通渋滞に関してはオープン時に大きな問題を起こしているが、一定の期間が過ぎると入出庫のピーク時には渋滞を生じているが、深刻な問題とはなっていない。ただし、大きく迂回する誘導コースを使われずにショートカットするため周辺の生活道路に車が入り込む問題を生じている。

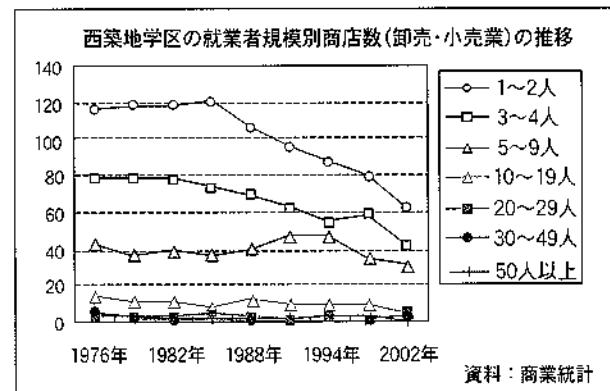
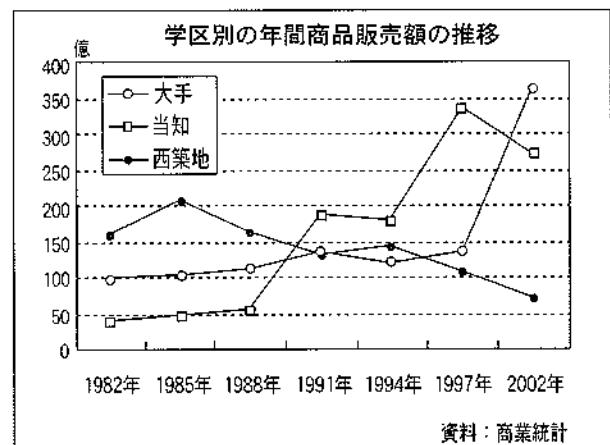
②深夜営業に関しては、特に24時間営業に関して「青少年の溜まり場になるのでは」「安眠妨害」といった点の懸念があったが、地元ヒアリングではオープン後に問題が顕在化した状況はない。

③大店立地法の指針に街並みづくり等への配慮があるが、問題とされたケースは届出段階では外壁の色が提示されておらず、建物竣工後問題となった。商業施設では目立つために原色を用いる場合があるが、周辺環境とかけ離れた色合いは問題である。

以上のように、大規模店舗の立地が生活環境に直接及ぼす影響に関しては、オープン時の交

通渋滞等の問題が大きいが、複数の事業者による開発が連鎖した場合や、港区品川町地区のように大規模店立地の後に、同一開発者によるシネマコンプレックス、スーパー銭湯、飲食店等の集客施設が一体的に開発され交通集中が進む場合を除き、この問題はその後沈静化する。

むしろ影響の大きいのは既存商店街に与える影響である。大規模商業施設が急増した港区に



においては、それまで港区内で最大の商業集積を有していた西築地学区の小売商店数・従業者数、1商店当たり年間商品販売額がピーク時の6割以下となっており、特に規模の小さい商店が急減している。大規模店舗との直接の関係は立証できていないが、従来は近隣の商店街で買い物をしてきた住民の利便性が低下していることが推測される。

2) 土地利用の変化による産業政策や都市基盤整備への影響

①大店立地法による32件の新設物件のうち、15件が工業系用途地域に立地し、商業系用途地域10件、住居系用途地域7件と比較し数も多く、また、その規模も平均店舗床面積が、約8,800m²、約5,400m²、約5,500m²と大きい。

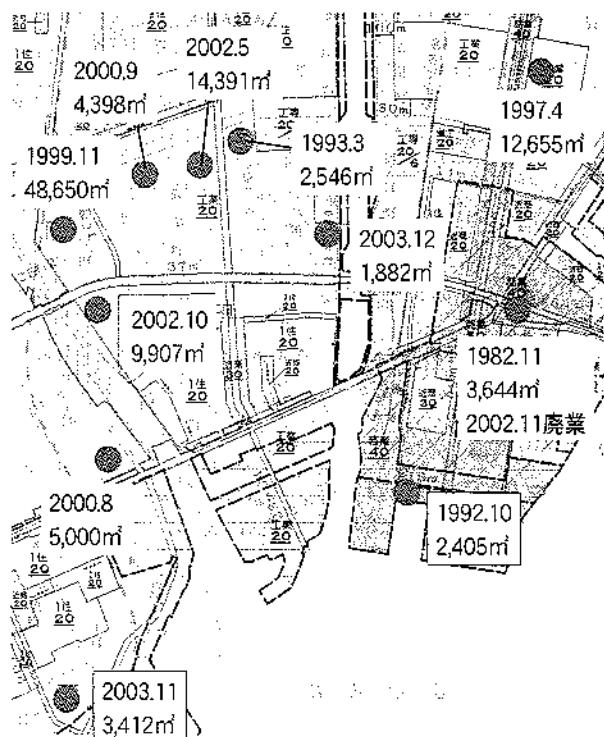
本市における最大の工業地帯である港区の工業地域においても、工場から店舗等への土地利用転換が連鎖的に続き、土地利用が大きく変化している。

熱田区神宮東(高辻・六野)地区は、名古屋市新基本計画において「先端技術研究拠点の形成や都市型工業の育成を図る」と位置づけられており、地元企業も参画してルネサス熱田構想を検討し、新世紀計画2010でも工業・物流系土地利用とされているところであるが、大規模店舗や大型娯楽店舗の立地が連鎖し、その実現は厳しくなっている。

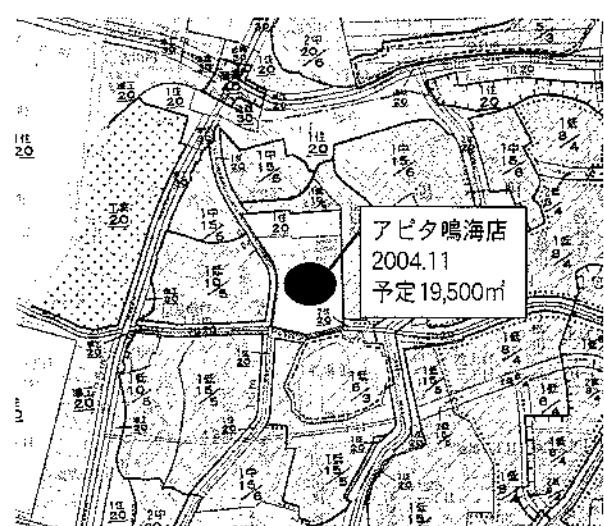
②周囲が低層住居系地域でありながら、既存大規模工場の存在により工業系用途地域が指定されていた地区（緑区伝治山など）や主要生活道路沿線が第2種住居地域が指定されている箇所（緑区滝の水など）では、大規模店が立地することにより、発生交通量は一気に増加し、都市基盤施設が不足することが懸念される。既に慢性的に渋滞を生じているような地域における立地では、開発者による敷地内での対応のみでは現

況より交差点飽和度が下がる理由は無く、公共サイドにおける基盤整備が必要とされる。大店立地法の趣旨に沿って立地を認めていくならば、将来の土地利用転換の動向を予測し、都市計画道路網についても見なおしが必要とされる。

港区の工業地域における立地状況



緑区伝治山地区（低層住宅地内の準工業地域に立地）



3) 有識者へのヒアリング調査によって以下の点などが指摘された。

- ヒアリング先：名古屋工業大学藤田素弘助教授、豊田工業高等専門学校荻野弘教授
- ・経済産業省の指針では全国一律の自動車分担率が示されているが、当地域の実態にあっていない。
 - ・所要台数の算定に、従業員用の駐車台数が考慮されていない。
 - ・駅に近い大規模店舗の駐輪場では通勤用に利用されることを苦慮すべき。
 - ・渋滞を生じている場合の交通量の把握においては「先づまり」を考慮しないと実態を反映しない。
 - ・通過所要時間は大きく変動するので予測は難しい。開店後の追跡調査が必要。
 - ・経済産業省の指針は完璧でないので、今後隨時変更がなされる予定である。地方でも運用の中で対応していくことが必要。
 - ・業態(営業品目)変更のみの場合、大店立地法での届出は必要とされていないが、家具店からスーパーに変る場合、必要とされる駐車台数は大きく異なる。届出の対象とならないのはおかしい。
 - ・出店資料を整理し、データベース化することも重要。
 - ・オープン後の渋滞が1月とか長期にわたるのは問題。オープン後の交通流の実態など、個々の店舗の定期的な追跡調査が必要。行政でできなければ、開発者に資料を提出させればいい。
 - ・大規模店舗の立地によって周辺の店舗が閉鎖に追い込まれているという実態を把握することも重要。

3. 諸外国及び国内他都市制度・事例等の分析

(1) 諸外国の大規模店舗立地にかかる制度

	英国	フランス	ドイツ
根拠	「都市・田園計画法」による土地利用規制の観点から、大型店舗を含むいかなる建築も開発許可が必要とされている。この許可に際しては、中央政府通達(PPG)と、地方自治体の開発計画に基づき判断がなされている。	1973年12月制定の「商業および手工業の方向づけに関する法律(通称ロワイエ法)」で、大型店立地を規制している。当初の法規制対象は、床面積3,000m ² 以上または小売り場面積1,500m ² 以上の店舗で、県商業都市計画委員会の許可制度である。	地方自治体が高権を有するFプランやBプランの用途地域制により、大型店(1,200m ² 以上)は、「中心市街地」と「特別地域」に限定されている。(ただし、連たん市街地や旧制度Bプランによる工業系地域は現行Bプラン上は白地扱い)
概要	1988年に制定され、1993年、1996年に改正されたPPG 6(Town Centres and Retail Developments)は、中央政府の「持続可能な開発戦略」に基づき、中心市街地の活力の維持と自動車客を対象とした郊外型大型店の規制を強めている。 (1980年代のサッチャリズムによる規制緩和施策により設立され、地方自治体から独立した計画権限を持つ都市開発公社等による開発などの例外を除く。)	1990年12月の改正で、規制を下回る規模の系列店舗を同一場所に複数立地させる疑似大型店に対して、一つの商業の固まりや複数の集積を合計して大店法の対象かどうかを判断するようになった。 1993年7月の改正により、審査基準が、関連する商業地における各業態の需給関係、中大型店の密度、雇用への影響、各業態での十分な競争の必要性の考慮等と明確化がなされ、中大型店に対する総量規制的な色合いが強くなった。 1996年7月のラファラン法による改正で、対象店舗面積を300m ² 以上とし、商業活動内容の変更も再許可の対象とし、また、ホテル・飲食店・映画館なども対象となった。加えて、店舗面積が6,000m ² 以上の場合は、公聴会開催と全国商業施設委員会での審査が義務付けられた。	コンサルタントの予測により商店街の売上の10%を超える影響がある場合には、当該自治体だけでなく隣接自治体にも立地拒否権がある。店舗周辺の交通量予測が義務付けられており、周辺の道路や信号等の整備負担を開発者が求められる。一方、駐車場については、過剰な交通需要を発生させることや既存商店街への影響等によりその規模が制限されることがある。また、販売品目により規制が異なり、衣服、書籍、宝石、時計は中心市街地に限られ、大型家具、日曜大工品は郊外でも可である。

(2) 国内他都市における制度・事例等

①通商産業大臣による大規模小売店舗立地法第4条第1項の規定に基づく大規模小売店舗を設置する者が配慮すべき事項に関する指針は全国一律のものであり、地方によってはなじまないものや、その数値基準レベルが違うものが求められる。

名古屋市では指針の運用基準として必要駐車台数の算定、駐輪場の設置、廃棄物等の処理について独自の基準を設けているが、他政令市でも、仙台市・横浜市では駐車場台数、神戸市では駐輪台数、仙台市・福岡市では廃棄物対策について、横浜市では街並みづくり対策について事前届出や上乗せの対応を求めており、また、都道府県レベルでは、東京都・神奈川県などでは、深夜営業騒音規制の対象に大規模小売業を追加し、営業に伴う騒音や駐車場での騒音に対して、改善勧告・命令を出せる制度としている。

さらに、京都市や金沢市などでは、「まちづくり条例」による総合的なマスタープランを作成し、大店立地にも対応している。

②名古屋市では届出や住民等の意見、市の意見についてWEB上でその概要をみることができるようにしているが、開発者側がその意見についてどのように対応したのかは読み取れない。また、政令市の多くは、立地法運用要綱や大店立地届出の手引き書を作成し、窓口配布やWEB上の公開をしている。さらに、大阪市では大店立地審議会開催案内をWEB上で公開し傍聴者を募り、福岡市では議事内容を詳細に公開している。

③市街地内の米軍基地が返還され始め、ランダムな大型商業施設の立地が進みつつある那覇市では、隣接する一帯の既存商店街群の求心力は落ちてきている。これに対して、国際通り商店街振興組合連合会が主体となり交通社会実験を行うなど各種イベント実施等の対応策が取られている。

那覇市においても大店法施行後の変更届により営業時間を深夜まで延長する大型店も多い

横浜市大規模小売店舗立地法運用基準

5. 街並みづくり等への配慮

当該大規模小売店舗の出店予定地、又は出店地において地区計画や建築協定、並びに横浜市が定めるまちづくりに関する条例の規定が定められている場合には、建築計画をその内容に合致させることはもちろんのこと、街づくり協議地区、街づくり協定等横浜市のまちづくりに係る指導・協議の対象地区とされている場合についても、建築計画にその内容が十分反映されるよう配慮を求めるものとする。また、その他の場合においても、大規模小売店舗が出店予定地又は出店地の周辺の環境に与える影響を考慮して、当該建築物及び広告物等の形態、意匠、色彩について、出店予定地又は出店地の周辺環境に配慮するよう求めるものとする。

京都市土地利用の調整に係るまちづくりに関する条例 <商業集積ガイドライン>

市内を7ゾーンに区分し、ゾーン毎に現状及び問題点、まちづくりの方向、商業集積の方向、大型店の誘導・規制の方向（望ましい店舗面積の上限の目安：商業集積ゾーンは特に定めない。近隣商業・職住共存・住居系・既成市街地準工業系では千m²（幹線道路沿いは三千m²、既成市街地内工業地域では二万m²など））を定めている。

<対象>

市街化区域内で、土地面積が1万m²以上の開発事業及び土地面積が千m²以上の集客施設（物販販売業を営む店舗・飲食店、スポーツ施設、ホテル又は旅館、カラオケボックス等、劇場・映画館等、公衆浴場）を含む開発事業について、構想段階で事業者に届出をしてもらい、市民や行政と協議していくよう定めている。

<大規模物件の届出後の手続き>

(公告・縦覧・説明会の開催)

市は、届出の概要を公告・縦覧する。事業者は、周辺住民説明会を開催し、結果報告書を市長に提出する。（意見書、見解書の提出）

開発構想について意見を有する者は、市に意見書を提出することができ、事業者は意見書に対する見解書を作成し、市に提出する。

(指導・助言及び勧告、公表)

市は、報告書又は見解書の提出後、開発構想がまちづくりの方針に適合するよう事業者に対し、指導・助言をする。それでもなお開発構想が周辺の地域の適正かつ合理的な土地利用を図るために著しい支障があると認められる場合には、まちづくりの方針に適合させるため必要な措置を講じるよう勧告する。勧告を行つたにもかかわらず、なお適合していないときは、指導・助言及び勧告の内容などを公表する。

が、青少年への影響や周辺生活環境の悪化はあまり問題になっていない。経済環境部商工振興課なはの街活性化室が国際通りに面した箇所に事務所を構え積極的な商業施策を打ち出し、また、都市計画部都市再開発課が複数の再開発準備組合設立指導にあたるなど、複合的な大型店対策施策を展開している。

④工業地域におけるシネマコンプレックスについて、建築基準法48条ただし書きによる特例許可を認めず裁判となつた高知市の判決は、高知市側が敗訴した。判決の主な理由は、当該敷地にあった工場が閉鎖されるなど既に工業地域にふさわしい土地利用がなされていないことによる。この判決を受ける形で出された国交省の技術的助言通知では、基盤の整った地域におけるシネコン、高齢者が多い低層住宅地でのコンビニ等地域の実情にあわせて、用途地域変更・地区計画等により柔軟な対処が求められている。このため、まちづくり三法の大規店舗の立地の可否は都市計画により定め、大店立地法は可とされた箇所における周辺環境の調整を図る。という図式は困難を増してきている。

4. まとめ（規制誘導策の提言）

(1) 短期的対策

①交通における自動車分担率が高いなどの名古屋市の特性や国指針の不足を踏まえた運用要綱、基準を定め公表していくことが行政の透明性の確保や事前明示による問題の未然回避効果からも望まれる。(なお、名古屋市では運用基準によって都心部以外の商業・近隣商業地区についてのみ駐車台数の適正化が図られている。)

②立地届出について、広く情報を提供するため本庁や区役所での縦覧だけでなく、地域のコモンセンでの縦覧やWEB対応を図るとともに、地域住民がその内容を理解できるような説明・解説がなされることが望まれる。

③大規模商業施設のオープン時には買い物客が集中し、大渋滞を発生させるという問題がある。様々な対応策によって緩和していくことが重要であり、商業者はそのノウハウを蓄積していくことが望まれる。

④届出物件の図書には貴重なデータが含まれており、このデータを今後の大規模商業施設の立地に生かしていくことが重要である。分析しやすいようなデータベースを作成することが望まれる。

⑤大店立地法による届出は出店時のみとなっており、出店後の実態に対するフォローアップが不十分である。開店時の実態や一定期間経過後の実態を定期的に調査し届出させ、その数値を基に推計方法をより実態に近づけていくことが望まれる。

⑥大店立地法における街並みづくり等への配慮は景観協定や景観条例などが前提となっており、景観形成の取り組みがない地域においては周辺環境から逸脱した景観の建物が立地したとしてもそれに対抗することはできない。建物が大きく外壁面積も大きな大店の影響は大きいため、街並みづくりの点から大規模商業施設の形態・色彩に対し、規制誘導していくためには、市の景観施策の中でこの問題を位置づけておく必要がある。景観法の制定にあわせ、総合的な視点から取り組んでいくことが望まれる。

市内での24時間営業はまだ4店舗のみであるが、今後の増加が予測されるため、深夜騒音について公害防止施策の中で事前に対応策を位置づけておくことが望まれる。

このような行政他施策との連携強化のためにも、名古屋市行政内部の運用協議会の再建が望まれる。

(2) 中長期的対策

①現行の大店立地法の手続きは、出店を前提に駐車場待ち車両による交通渋滞を避けるために駐車場の確保を優先させるシステムになっているが、環境に優しい都市づくりに反している。

貸切バスや路線バス等公共交通機関を充実させ来店者の自動車分担率を引き下げる努力を正当に評価できるシステムの構築が望まれる。

②港区品川白煉瓦工場跡地に開発されたベイティ品川(ジャスコ名古屋みなと店)、シネコン、スーパー銭湯等のように、同一資本により大規模小売店舗と娯楽施設等の集客施設を同一箇所に設置し一体とみなされる開発の場合には、トータルに立地を検討すべきである。それが大店立地法の範疇を超える場合には、独自の制度を検討することが望まれる。

また、大規模小売店舗がある地域に集中的・連鎖的に出店する場合には、建築物の複合日影問題と同様な問題を生じるおそれがある。既存店舗の出入庫経路の変更により交通渋滞を回避することが合理的な場合には既存店舗に協力を求めるなどのルール化の検討など、この課題に対する解決方法を模索していくことが望まれる。

③熱田区神宮東(高辻・六野)地区において工場跡地に大規模商業施設が相次いで立地している地区は、名古屋市が都市型工業の育成を位置づけていたところであるが、実態としてその施策は意味が無くなってしまったことになる。現状では名古屋市の既成市街地から工場がどんどん減少し、そのことが大規模商業施設の立地を支えているともいえる。

名古屋市全体の産業施策・工業振興施策からみてこのような工場から商業施設への土地利用転換が今後も続いてよいのか疑問が残る。工業振興を位置づける地域においては、中高層共同住宅の進出規制と併せて、大規模商業施設への土地利用転換を規制することが望まれる。一方で、既存工場を保護する観点で周囲の用途地域と異なる工業系用途地域に指定していた箇所については、用途転換前に用途地域を周囲に揃えることが望まれる。また、緑区や守山区など区画整理地で一帯が低層住居系地域でありながら主要生活道路沿線が第2種住居が指定されてい

る箇所は都市計画法/建築基準法では店舗床面積は青天井であるため、発生交通量が一気に増加し、都市基盤施設が不足するおそれがあるので、上限を設ける方策を検討することが望まれる。

商業施策の枠内に留まらず、都市計画・公共交通施策等他施策と連携した総合的なまちづくり施策として市街地の将来像を描く条例の下に大店立地を誘導していくことが望まれる。

参考文献等

- 大型店出店調整問題 坂本秀夫著 信山社
- 「大店法廃止」影響と対応 波形克彦著 経営情報出版社
- 改正大店法時代の流通 清成忠男・矢作敏行編 日本経済新聞社
- まちづくり・都市計画なんでも質問室 柳沢厚・野口和雄編著 ぎょうせい
- まちづくり条例のつくり方 野口和雄著 自治体研究所
- 英国の中心市街地活性化 横森豊雄著 同文館
- 街づくりマーケティングの国際比較 関根孝・横森豊雄編著 同文館
- 大型店とドイツのまちづくり 阿部成治著 学芸出版社
- 中心市街地再生と持続可能なまちづくり 中出文平+地方都市研究会編著 学芸出版社
- 季刊まちづくり3 学芸出版社
- 建築とまちづくり 286号 新建築家技術者集団
- 地域開発 478号 日本地域開発センター
- 都市問題研究 第51巻第5号 都市問題研究会
- 福島大学教育学部阿部研究室HP
- ドイツまちづくり情報 <http://www2.educ.fukushima-u.ac.jp/~abej/deut/index.html>
- 「大型店の立地制御における現行土地利用規制制度の限界に関する実証的研究」
- 都市計画No.241 pp.89-98 明石達生
- 「大規模小売り店舗立地法の運用状況に関する研究」
- 都市計画論文集No.38-3 pp.259-263 阿部成治

名古屋市における水環境・水循環の再生手法に関する研究

財名古屋都市センター調査課 研究主査 松葉 秀樹

1. 研究の目的

近年、都市における河川や水路などの水空間は、人々に潤いを与える空間としての役割だけでなく、ヒートアイランド現象を抑制し都市の熱環境を正常に保つために欠かせない存在として再認識されており、水空間の再生・創出が求められている。

名古屋市においても、都心を流れる堀川や中川運河周辺などの水辺空間の整備は、都心再生を進める上で重要な役割を果たすものとして期待されているところである。

しかしながら、市内河川の多くは自己水源に乏しく、流量が少ないとから河川が本来持つ自浄作用が期待できず、また、見た目にも水の流れが感じられないなど親水機能の低下が問題となっている。このため、従来から実施されているヘドロ浚渫等の河川整備事業や合流改善などの下水道施策による汚濁負荷削減とともに、水源の確保、河川流量の回復を目的とした環境用水導水による親水機能の改善が求められている。

本研究は、名古屋市内の河川を対象として、河川の水環境・水循環の現況を分析し課題を整理するとともに、名古屋市における環境用水の利用方法について考察することを目的としている。

2. 名古屋市の水環境・水循環の現況

(1) 親水機能低下の問題

名古屋市周辺部を流れる庄内川や矢田川を除いて、市内河川の多くは自己水源に乏しく、下水処理場からの処理水やかんがい期の農業用水の落ち水に、水源の大半を依存している。これら河川のうち下水処理水が流量に占める割合の高い河川では、年間を通じて比較的安定した流量が確保されているものの、農業用水系の水源に依存する河川においては、非かんがい期に流量が極端に減少し、とくに降雨等による流入水が少ない冬期には枯れ川の様相を呈する河川もあり水景観上の問題が指摘されている。また、流水による希釈効果や河川の自浄作用が低下することに伴う一時的な水質悪化が見られるなど親水機能の低下が問題となっている。このため、新たな水源を確保し平水量を増加することにより、水景観を向上させ、親水機能を回復することが必要である。

(2) 水質改善の鈍化の問題

戸田川などの自然排水ができずポンプ排水を行っている河川においては、滞留時間が長く富栄養化による二次汚濁の影響を受けやすい。このため、流入汚濁負荷を低減する公共下水道の整備や合流改善事業が進められているが、水質改善の伸びが鈍化する傾向にあり、下水道整備等による汚濁負荷削減対策だけでなく、河川流量の増加による滞留時間の短縮化が必要である。

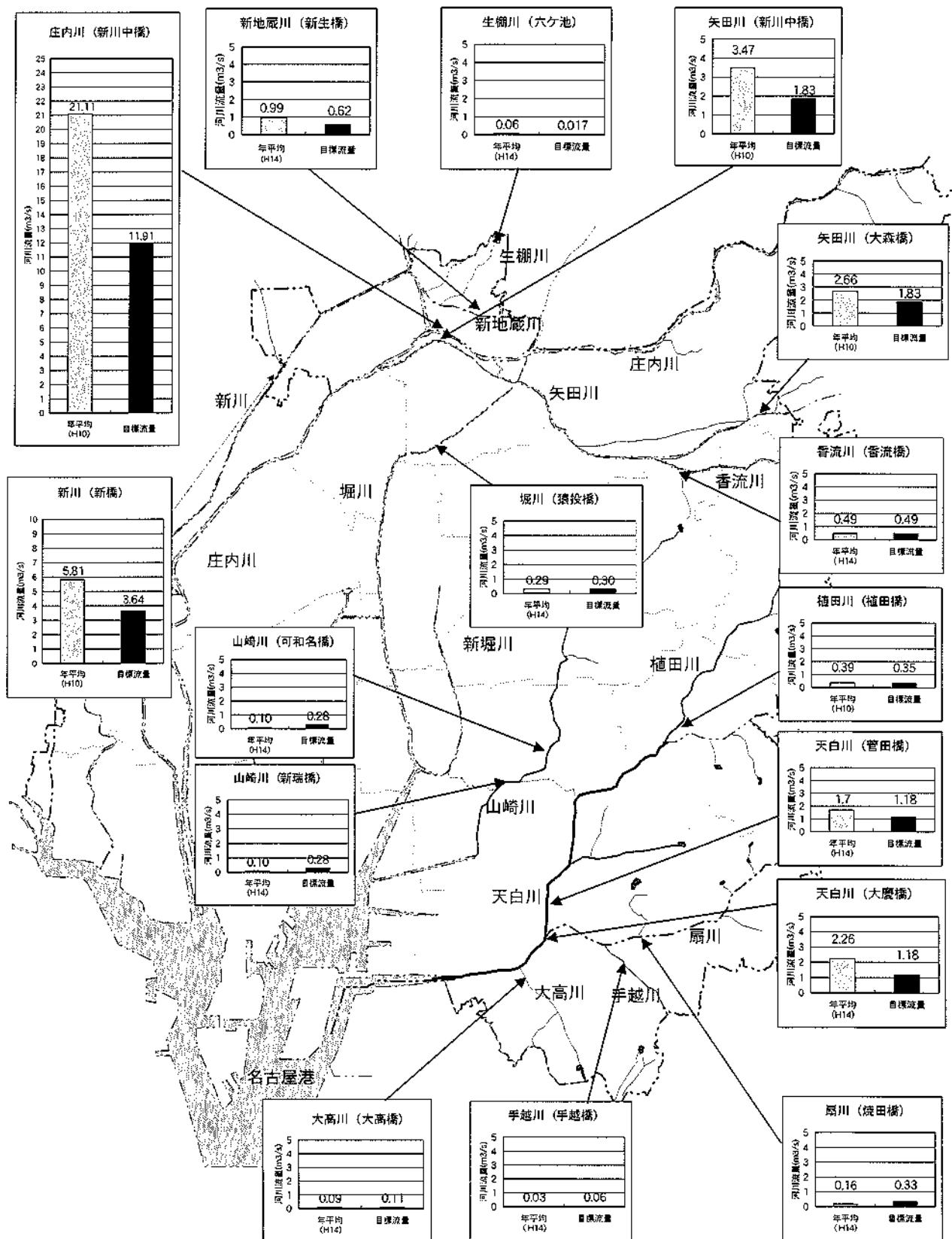


図1 河川流量と目標流量

(3) 水空間減少の問題

水空間の指標となる水空間面積及び水辺延長距離とも大正期のピーク時に比べ大幅に減少しており、市民が水辺に接し水に親しむ機会が少なくなっている。一方、水空間は市民に憩いの場を提供するとともに、ヒートアイランド現象の緩和などの都市環境改善に欠かせない存在として再認識されており、既存の河川や水路における水面積の増大や、せせらぎ等の創出が求められている。

3. 環境用水導水事例調査による課題の整理

名古屋市及び他地域における環境用水の導水事例を調査分析し、課題を整理した結果、以下に示すような問題があげられた。

(1) 維持管理上の問題

導水源である河川の流況によって渇水期や低水量時に導水が停止されたケース（千葉県坂川等）や、財政事情により下水高度処理水のポンプ揚水に係る費用が削減され、環境用水の導水量が減少したケース（東京都目黒川等）がある。こうした導水量の減少は、水位や流速の低下に伴う一時的な水質悪化を招くとともに、復元に時間を要する魚類や水生生物などの生態系への悪影響が強く懸念される。このため、あらかじめ取水元となる河川の流量変動を考慮に入れた取水計画や、財源が確実に担保された財政計画を策定することが重要である。

(2) 放流先水域の生態系に対する問題

下水処理水を環境用水として利用する場合には、処理水に含まれる栄養塩類の影響により植物プランクトンが増殖し富栄養化を引き起こすなどの水質悪化の問題や、水温等の変化により在来種とは異なる魚類の繁殖などの生態系に与える影響が問題視されている。また、魚類などの生育環境に配慮する場合、食餌となる水棲生

物の存在、産卵に適した河床環境、溶存酸素量、変化に富んだ河況などが魚類の生息する必須条件となっており、これらの生育環境を決める上で河川の流速は重要な因子となることから、流速を決定する導水量の設定にあたっては、既存生物の実態調査を行い、これら生物の生育条件に十分配慮し、導水量を決定することが重要である。

(3) 水質改善鈍化の問題

滞留時間の長い河川や感潮河川において環境用水を導水する場合、導水量が河川の貯留水量あるいは海域からの遡上水量と比較して小さいことから、水域によっては十分な掃流効果が發揮できず、当初計画した目標水質に達していないケースが見られる。このため、導水計画の策定にあたっては、対象となる河川の流量や水質など川の水文特性や河況の特性を把握することはもちろんのこと、感潮河川の場合には、潮の影響が大きいことから、海域特性についても十分把握し、導水量及び水質改善目標を設定することが重要である

4. 名古屋市における環境用水利用の検討

(1) 水源確保の問題

既存水利権が存在する河川水や農業用水から環境用水を導水しようとする場合、利水調整の問題を解決する必要がある。また、名古屋市の河川は流量が乏しい河川が大半であることから、導水元となる河川は現在、暫定導水が行われている庄内川等に限定される。このため、早期の環境用水導水を図るために既存水利権に抵触しない水源による環境用水利用を検討していくことが重要である。

(2) 新たな水源の確保

①下水処理水利用

名古屋市では、昭和63(1988)年に名城、堀留下水処理場において高度処理された処理水をせせらぎ等の親水施設に導水を開始したのに続き、平成2(1990)年より、打出、宝神下水処理場において高度処理された処理水を河川、水路に送水する本格的な環境用水導水を行っている。これらの導水システムは、十数年経た現在においても安定した環境用水の供給を続けており、下水処理水を用いた環境用水導水システムは、技術的に信頼性の高い導水システムといえる。

また、下水処理場から放流される処理水量は、河川水に比べて季節変動が小さく、年間を通じて安定した水量の環境用水を供給することが可能である。しかしながら、自流水が比較的豊かな庄内川を除き、名古屋市の下水処理場の多くは、放流先の河川流量に占める下水処理水量の割合が高く、放流先以外の河川に導水することは、放流先河川の流量を減少させることになり利用水量に制約を受ける場合がでてくる。

したがって、処理水利用に適した下水処理場としては、元々下水処理水が河川流量に占める割合が低い庄内川を放流先とする守山等の下水処理場、あるいは下水処理場が感潮域である河口部に近く位置し、放流先の河川水量に与える

影響が小さい下水処理場の処理水を利用するところが望ましい。

これ以外の処理場において環境用水利用を図る場合には、放流先河川の上流域に還元放流するなど、河川流量の収支ができるだけ変わらないように配慮することが必要である。

②地下湧水利用

名古屋市上下水道局より認定を受けた地下鉄等の軌道において浸出する地下湧水やマンションなどの建設工事において汲み上げられる地下水は、表2に示すとおりであり、平成14年度現在、年間約76万m³に達している。このうち地下鉄等の軌道において浸出する地下湧水は、年間50万m³の安定した水量を計上している。

平成10年8月から平成13年8月にかけて、堀川上流部で実施された地下鉄工事とともに地下湧水の導水においては、流量増加とともに魚類等の生態系の回復など水質改善効果が得られたことからもわかるように、地下湧水は一般に清澄であることから（除鉄処理などの前処理を必要とする場合がある）環境用水としての利用価値は高い。

一方、日常、民間ビル等の地下施設から生ずる地下湧水は、水量が把握されることもなく下水道に排出されている。このため、これら認定されていない地下湧水を環境用水として利用することは、水環境の改善のみならず、これまで不明水として扱われ下水道施設の負担となっていた地下湧水の下水道への流入を低減することも可能である。

なお、個々の地下施設からの湧水量は小さいことから、地下湧水を利用するにあたっては、地下街や地下施設を持つ大型のビルが密集する名古屋駅前あるいは栄付近にターゲットを絞り、近接する堀川あるいは新堀川に導水することが効果的である。



写真 荒子川における環境用水利用
(打出下水処理場の高度処理水を利用)

表2 地下施設及び建設工事からの地下湧水

単位 (m³)

	H11年度	H12年度	H13年度	H14年度
軌道湧水（地下鉄）	286,619	286,016	287,648	321,896
軌道湧水（私鉄）	212,769	208,704	221,994	215,276
洞道排水（電力等）	13,457	13,723	10,604	8,453
小計	512,845	508,443	520,246	545,625
地下鉄工事	339,104	298,370	216,359	124,689
上飯田連絡線工事	4,191,487	5,033,190	1,053,073	0
西名古屋港線工事	0	0	245	15,232
上下水道工事	28,855	66,537	27,126	32,521
その他公共工事	65,850	93,915	1,919	2,025
マンション等施設工事	56,819	130,021	54,977	39,652
小計	4,682,115	5,622,033	1,353,699	214,119
合計	5,194,960	6,130,476	1,873,945	759,744

③工業用水利用

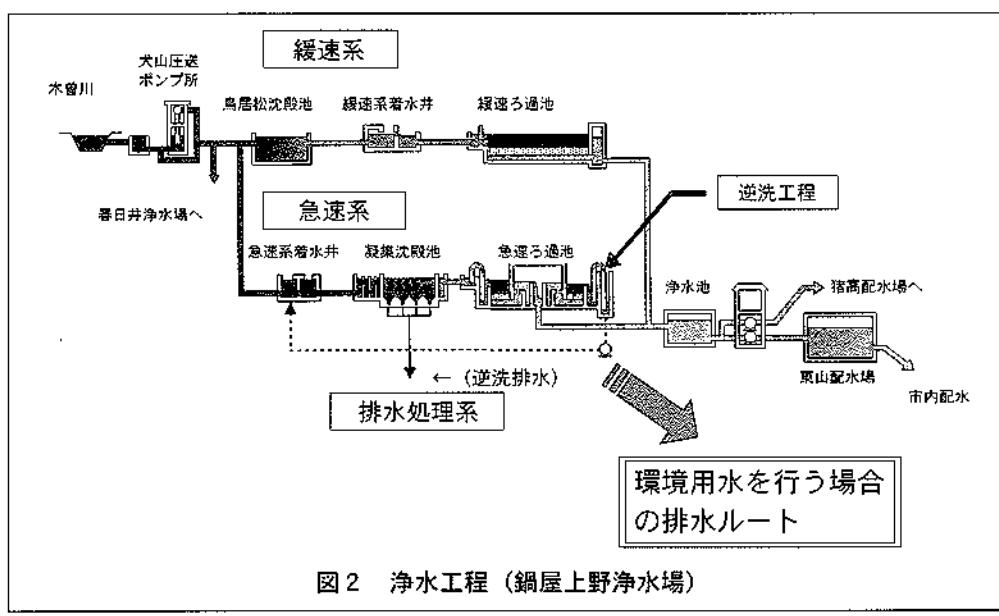
名古屋市では、工業用水を環境用水源として、2箇所の親水施設において使用しているが、河川等への環境用水利用の場合、大量の水使用に伴う使用料金負担の問題等から本格的導水は難しい状況にある。

しかしながら、宮城県では、瀬切れなどの状態が現れている広瀬川の流況を改善するため、釜房ダムの未使用となっている工業用水を環境用水として導水する事業が進められるなど、余剰工業用水の見直しの気運も現れており、今後、名古屋市においても、工業用水利用計画

との整合を図りつつ、工業用水を活用した環境用水導水を検討することは重要である。

④浄水場における逆洗排水利用

現在、名古屋市の浄水場では、図2に示すように、急速ろ過池の逆洗排水（ろ過池のろ床の目詰まりを除くため、ろ過の方向とは逆の方向に水を流して洗浄する際に発生する洗浄排水）は再び浄水工程に戻されているが、凝集沈殿池で捕捉されなかった汚濁物質等の一部が、逆洗排水を返送するうちに濃縮・蓄積され、水道水に悪影響を及ぼすことが懸念されており、とく



に病原性原虫で塩素消毒に耐性のあるリットスピリジウムの水道水への混入防止が求められている。このため、より安全で安心のできる水をつくることを目指していく上で、逆洗排水を浄水工程の系外に出すことは重要である。

環境用水として利用可能な水量について鍋屋上野浄水場を例として検討すると、当浄水場において1日に発生する逆洗排水量は約3,000m³であるが、1日に5回実施される洗浄工程8分間のうち、洗浄開始直後の約3分間における逆洗排水は白濁しており、全量を使用することは困難である。このため、前処理をすることなく清澄な水だけを利用しようとする場合、利用水量は逆洗排水量の半分程度となる。したがって、逆洗排水の沈澱処理等の前処理を行い白濁の原因となる懸濁物質を取り除くことで、上澄水を増やすことが必要である。

⑤雨水貯留水・雨水浸透水利用

雨水貯留水・雨水浸透水の利用は、雨水流出抑制策の推進にともない、今後、利用範囲が広がり利用量の増加が見込まれるが、降雨状況に左右されることから、定量的な環境用水利用には不向きであり、補完的な役割にとどまる。しかしながら、雨水浸透水については、自然な湧水が期待できることから、多自然型河川等の再生・創出を行う場合に、積極的に活用すべきであると考える。

5. 今後の課題

① 事業費の節減

地下空間まで高密度に利用されている都市空間では、新たな導水設備を設けることは困難な状況にあり、施工時の騒音・振動等も問題となりやすい。このため、下水道工事などと併せて導水路の工事を行うことで地下空間の有効利用、事業費削減や環境への影響低減を図ること

が効果的である。

また、導水目的も水質浄化・流況改善のみとせず、災害時の消防用水としての利用やウォーターフロントの開発など、親水景観の整備事業と合わせて環境用水導水による水辺環境改善効果を検討することは重要である。

② 費用対効果の明確化

環境用水導水にかかる受益者は不特定であり、親水機能の向上がもたらす効用の評価は人によって異なることから、多くの費用を投じて水環境・水循環を再生・創出することに対して、市民の賛同を十分に得られないことがある。このため、導水事業の実施にあたっては、清流復活などの事業により市民が享受できる環境面でのメリットを評価し、これを市民に伝えることが必要である。

6. おわりに

本研究で調査対象とした環境用水導水事業は、平成16年度春に予定されている堀川における試験導水のように、市民からの熱望に応える形で実現したものが多く、とりわけ河川水導水の場合には、既存水利権の転用や調整が難しいと言われる中、長い時間をかけて粘り強く水利関係者間の調整を行った後導水が実現したもののが少なくない。

今後、行政は、こうした地元からの環境用水導水の要望に対し理解を示し、下水道整備事業や河川整備事業などの河川浄化メニューの中から最も効果的な施策を提示し、環境用水のメリット、デメリットを明確にした上で、誰もが納得できる形で、環境用水導水事業を進めていくことが大切である。

● 編集後記 ●

バブル経済の破綻後、経済停滞が続いてきた中で、名古屋圏は比較的元気な都市であると言われてきましたが、グローバル化が一層進み、都市間競争が激しくなる中で、各都市がその個性を活かしながら元気都市であり続けることを、今後も考えていく必要があると思います。

今回の特集が、21世紀の元気都市づくりを進める上で、ご参考となれば幸いです。

最後になりましたが、今回の機関誌の発行にあたり、ご多忙中のところ、ご協力を賜りました執筆者の皆様方に、厚く御礼申し上げます。

賛助会員のご案内

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

年会費 ◇個人会員…一口5,000円 ◇法人会員…一口50,000円

(期間は4月1日から翌年の3月31日までです。)

● アーバン・アドバンス No.35 ●

2005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・表紙デザイン 名港印刷株式会社

海外便り ● タイにおける土地区画整理事業

ラマ9世通り地区 土地区画整理事業(タイ王国 バンコク)



〈事業区域現況〉



before project



after project

〈事業計画図〉



〈計画イメージバース〉

名古屋からの発信 ● スーパー中枢港湾 名古屋港



〈次世代高規格コンテナターミナル イメージバース(名古屋港 飛島ふ頭)〉



Nagoya Urban Institute