



アーバン・アドバンス

2008.06_No. **46**

特集テーマ論文

観光をとおしたまちづくりを進める意義とあり方 ● 羽田 耕治

回遊行動分析にみる交流空間「アスナル金山」の立地効果 ● 兼田 敏之

知多半島ビジターズ戦略プロジェクトによる地域振興 ● 山本 勝子

名古屋の観光振興の取り組み ● 小宅 一夫

[特集] 都市の魅力と観光・交流

名古屋発

未来へつなげるモノづくり文化 ● 安田 裕樹

名古屋都市センター事業報告

調査研究

まちづくりセミナー講演録「鉄軌道と都市づくり」



特集 都市の魅力と観光・交流

2008.6_No. 46



A

B

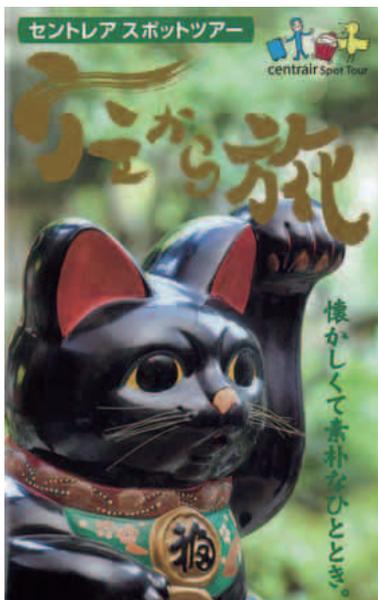
A. サカエ・デザインフェスティバル
B. セントレアでの知多半島観光物産展

C

C. 小樽
D. セントレアスポットツアーリーフレット
E. 伊勢・おはらい町

D

E



[特集] 都市の魅力と観光・交流

① 観光をとおしたまちづくりを進める意義とあり方 横浜商科大学 商学部貿易・観光学科 教授 羽田 耕治	5
② 回遊行動分析にみる交流空間『アスナル金山』の立地効果 名古屋工業大学大学院 教授 兼田 敏之	12
③ 知多半島ビジターズ戦略プロジェクトによる地域振興 日本福祉大学知多半島総合研究所 所長代理 山本 勝子	19
④ 名古屋の観光振興の取り組み (財)名古屋観光コンベンションビューロー 観光部長 小宅 一夫	28

名古屋発

未来へつなげるモノづくり文化 - 「モノづくり文化交流拠点構想」について - 名古屋市総務局企画部 主査 (企画調査) 安田 裕樹	35
--	----

名古屋都市センター事業報告

平成19年度 特別研究	①既成市街地の都市空間の協働的・持続的マネジメントに関する研究 - 名古屋市中区錦二丁目のケース・スタディ - 名古屋大学大学院環境学研究科 准教授 村山 顕人	43
	②利用者の視点を考慮した交差点設計・運用評価メカニズムの検討 名古屋工業大学大学院 准教授 鈴木 弘司	52
まちづくり セミナー	〈平成19年度 第3回まちづくりセミナー〉講演録 「鉄軌道と都市づくり～内外の事例に学ぶ～」 財団法人計量計画研究所常務理事 日本大学理工学部客員教授 矢島 隆	61

はじめに

名古屋を中心とする中部地域は、交通の要衝として発展し、すぐれた文化や、産業が育っています。近年、交通インフラの整備も進み、広域的観光・交流の基盤が整いつつあります。

こうした中で、名古屋が中部地域の中心都市として発展していくためには、街自体の魅力を高め、住んでいる住民が誇りをもてる街づくりをすすめ、そのうえで観光客をひきつけていくことが必要であるといえます。

今回の特集では、さまざまな取り組みを紹介しながら、都市が持つ魅力を、人々の観光及び交流という観点から考えていきます。

特集

都市の魅力と観光・交流

観光をとおしたまちづくりを進める意義とあり方

横浜商科大学 商学部貿易・観光学科 教授 羽田 耕治

1. 「観光」の語源と「観光をとおしたまちづくり」の意味

(1) 「観光」の語源と観光まちづくり

「観光をとおしたまちづくり」、この考え方は観光行政や観光関連の住民団体など、観光事業の振興や地域の活性化に関わる人々の間では今や一般的となっている言葉である。宿泊事業者など、観光ビジネスが本業である反面、まちづくりにこれまではあまり関心を払ってこなかった人々においても、「観光をとおしたまちづくり」を進めることがそのビジネスの発展につながるということが理解されてきている。この言葉は本論でもキーワードとなるものであるだけに、まずその意味を確認しておきたい。

そもそも「観光」という言葉の語源は、中国の周の時代に書かれた「易経」に記述されている「観国之光」という一節にある。これは「国の光を観る」（あるいは観せる）ということで、当時、群雄割拠の時代に、他国（他地域）の優れた政治や文化等を観に行く、すなわち他国（他地域）の「光」を学びに行く、当該国（地域）からすれば、他国（地域）から訪れる人々に、自国（地域）の優れた政治、文化等について誇りをもって示すということを意味する。

わが国で観光という言葉が最初に使われたのは江戸時代末期のことであり、徳川幕府による国防力強化に協力していたオランダから寄贈された、わが国初の蒸気式軍艦に「観光丸」という名前がつけられた。したがって観光の語源からすれば、日本の国力について誇りをもって対

外的に示していくという思いを込めて、観光という言葉が船名に使用されたといえる。

「観光をとおしたまちづくり」は、「観光まちづくり」という言葉でもって表現されることが多い。平成19年6月に閣議決定された、国の「観光立国推進基本計画」においても多用されている。この観光まちづくりという言葉で、前述した観光の語源と関連づけて捉えれば、地域の光、地域の誇りとなるようなモノやコトを創造することによって、あるいは既存のモノやコトに磨きをかけていくことによって、地域に住んでいる人々が自地域に誇りと愛着を持つよう、魅力あるまちをつくりあげていこうという意味のものになる。観光まちづくりのあり方に関して使われることの多い「住んでよし、訪ねてよし」という言葉が、このことをよく言い表している。

観光まちづくりとは、一般には「地域が主体となって、自然、文化、歴史、産業、人材など、地域のあらゆる資源を活かすことによって、交流を振興し、活力あるまちを実現するための活



羽田 耕治

はだ こうじ

1951年名古屋市生まれ。1974年立教大学社会学部観光学科卒業。同年（株）日本交通公社入社。同時に（財）日本交通公社へ移籍、調査部に所属し、各自治体の観光基本計画策定等の調査研究・コンサルタント業務に従事。1998年3月（財）日本交通公社退職、同年4月より現職、以降立教大学観光学部、名桜大学国際学部観光産業学科非常勤講師、国土交通省中部運輸局観光まちづくりアドバイザー会議議長など歴任

動¹⁾として理解され、「地域社会と地域の資源と来訪者の三者がそれぞれ他と齟齬を来すことなく、サステナビリティが保証されているまちづくり」として捉えられている²⁾。

(2) 観光まちづくりの二つの側面

この観光まちづくりには二つの側面がある。一つは住民が住みやすく、住んでいる地域を誇りに思うことができるようなまち、すなわち個性的な魅力を持ち、住んでいる人が誇りに思うような魅力的な地域をつくること、ひいては域外者が来訪し、地域の人々と交流を深めたいなるのであるという考え方である。この考え方は大都市圏に位置する都市をはじめ、それまではあまり観光とは縁がなかった地域に目立つ。

そして今一つは、例えば有名な温泉地や名所・旧跡を有する観光地であっても、旅行者のニーズの変化の中で「観光特化型」ではもはや観光地として発展するには限界に来ており、これからは地域の個性的な自然や生活文化等に目を向け、それらを磨き、光らせ、住んでいる人々がやはり住みよく、誇りに思うような地域にしていくことこそが観光地としての持続的な発展につながるという考え方である。愛知県内では旧足助町などがその代表といえ、県外では小樽、湯布院、小布施、別府などの取り組みに象徴される。



小布施



小樽

(3) 「交流」の意味と観光まちづくりの目標

観光まちづくりに関連して、よく使われる言葉に「交流」がある。交流という言葉が出てきた背景には、定住人口が減少する状況下で、仕事や観光など、様々な目的で地域を訪れる人々を「交流人口」と捉えて、地域の活性化を図ろうという考え方がある。域外から訪れる人々は、来訪目的を問わず地元住民と同様に様々な消費活動を地域で行ない、そこに諸々の経済効果が発生するからに他ならない。

しかし、「交流」という言葉には人と人との交わりあうという意味もある。様々な内容、レベルで地域の人々と来訪者が交流を活発にすることによって、相互に刺激しあい、新しい文化が生まれてくる。そのことがまた地域の新しい魅力となり、誇りとなる。そのように地域の人々、さらに地域の生活文化に触れあう観光は、交流の核ともなる活動であり、いふなれば観光を振興することによって交流が活発になり、人と人との交わりあうことによって、住んでいる人が輝き、新しい地域文化の創造につながり、経済活動も活性化することによって地域が輝く。これが観光、交流、そして観光まちづくりの最終目標になるのである。

2. 観光まちづくりと地域ブランド戦略

(1) 観光まちづくりへの期待

観光まちづくりという考え方が注目される背景には、地域への観光客の入り込み増加、ひいてはそうした観光客による地域内観光消費の増大、それに伴う観光産業・観光ビジネスの振興と、関連する商工業、農林漁業等への経済波及効果への期待もある。東海地方においてもこれまでともすると観光にはほとんど無縁であった市町において地域の観光振興への取り組みを強化したり、新しく観光ビジョンの策定を図ったり、さらには観光振興推進組織として「観光協会」の創設に乗り出したりするケースが少なくない。愛知県内でも稲沢市や長久手町等が近年、観光基本計画を策定しており、常滑市や西尾市でも観光振興へ向けた取り組みが強化されようとしている。隣の岐阜県でも多治見市や各務原市等において積極的な取り組みが始まっている。



近年、観光まちづくりに積極的な、常滑市



近年、観光まちづくりに積極的な、多治見市

もっとも観光まちづくりの取り組みをとおして、現実に地域への観光客の来訪を促進し、観光産業の振興へとつなげていくためには、相応の戦略と手だてが必要である。その戦略と手だての有り様を考える際に「地域ブランド」の考え方が有効である。

観光まちづくりとの関連で地域ブランド化を図る際に求められる要素としてあげられるのは、個性化、イメージ創出と効果的なコミュニケーション、ハード・ソフト両面にわたる品質の維持・管理と顧客満足である。

(2) 個性化（他地域との差別化）

観光活動は経済的にみれば消費活動であり、それもアウトドア用品や土産品の購入等を除けば、基本的にサービス消費である。しかし観光活動というサービス消費がモノ消費はもちろん、他のサービス消費と比べて決定的に異なることは、同じ内容・同じ価値の商品でも消費者が居住する地域によって購入価格が異なるという点にある。

たとえば「名古屋城見学」という商品を岐阜市の消費者が買う価格と東京の消費者が買う価格とは決して同じではない。モノ消費や一般のサービス消費の場合は、当該商品を購入する際に、購入する土地が違うからといって数倍も値

段が違うことはあり得ない。同一メーカーの同一規格の同一機能の薄型テレビが、名古屋と東京とで数倍も値段が違うなどということはまずない。しかし観光消費の場合にはこうしたことは珍しくない。観光活動においては旅行先までの交通費が必要となり、場合によっては宿泊費用も加わるからである。したがって、より広範な地域、市場から観光客の来訪を促そうと考えるならば、そうした移動費用、場合によっては宿泊費用をかけても当該地域を訪ねるだけの価値があると消費者に思わせるような、当該地域に固有の個性的な魅力の存在が決定的に重要となる。それは言い換えれば、まさに他地域では経験できない、他地域とは差別化された「当該地域ならではの、個性的な魅力（光）」であり、「観光まちづくりにおける誇りの源泉」となるものである。

都市のあり様について貴重な発言を続けている田村明氏は、こうした地域の個性を表現するものとして、景観（自然、植生などを含む）、風俗・生活、祭り・イベント・儀式、建築物の内部や庭園、味、芸術・芸能、特産品、人情・人の表情・言葉をあげている。同時に「都市の個性は風土と歴史をもとにして、そこに加えられた人の営みにより、変化が加えられ、蓄積が行われ、形成されていく」とした上で、地域における個性づくりへ向けた原則として、以下に示す17の事項を指摘している³⁾。

- 自然の地形を尊重し、これを生かして用いること
- 特色ある自然（山、川、海など）を都市から多く見せること
- 歴史性を生かすこと
- 都市全体を市民に見せたり感じさせたりさせること
- 地域に産する素材をできるだけ用いること

- 統一性をもたすこと
- 多様性を尊重すること
- リズム感と変化をつけること
- シンボルをつくり、市民の理解と協力で育てること
- 創造的な活動力を示すこと
- 緑や花をふやすこと
- 歩行者空間を拡大すること
- 豊かで個性的なストリートファニチャーをおくこと
- 手作りの味をできるだけ生かすこと
- 生き生きと楽しい人々の動きをつくること
- 街頭を舞台にした多くのドラマがくりひろげられること
- 毎日の生活の中で、都市への愛情のこもった手が加えられていること

これらを踏まえると、こうした事項が顕在化しているまちが個性ある魅力を有するまちといえる。そこでこれらより人を引きつける魅力を持つ、魅力的なまちにおける観光魅力要素を捉えたと、次の事項をあげることができる。

①自然：固有の風土を形成してきた気象・地形を五感で感じさせる。

例：借景・眺望対象としての自然資源の存在（弘前と岩木山、盛岡と岩手山等）、特有の自然現象の存在（霧のまち釧路、鹿児島と桜島の噴煙等）など

②歴史：名所・旧跡を有する、またその歴史が現在に生かされている。

例：開港の歴史（函館、横浜等）、門前町の歴史（長野と善光寺、伊勢と伊勢神宮等）など

③象徴：まちのシンボルがあり、イメージ形成の源となっているものがみられる。

例：城郭の存在（会津若松と鶴が城、姫路と姫路城等）、海峡のまち（青森と津軽海

峡、北九州門司と関門海峡等) など



伊勢おはらい町



門司と門司港レトロ

④まちなみ：地域性と統一感が感じられる家並み、町並みがみられる。

例：異国情緒ある町並み(横浜と山手洋館群、神戸と異人館街等)、歴史的町並み(金沢と長町武家屋敷、倉敷と倉敷川畔の白壁の土蔵等)、地場産業を感じさせる町並み(栃木県益子と窯元群、多治見と陶磁器販売店舗群等) など

⑤境界性：賑わい、憩うことができる、また楽しく歩くことができる空間が存在する。

例：盛り場の存在(札幌とすすきの、金沢と香林坊等)、そぞろ歩きを楽しむことができるショッピングストリートの存在

(横浜と元町商店街、長浜と黒壁のまち等) など

⑥味・人：固有の風土、歴史の下で育まれてきた味覚文化を持つ。また独特の気質を有する。

例：伝統的な郷土料理の存在(金沢の加賀料理、高知の皿鉢料理等)、特産品の生産と嗜み(松江の和菓子と茶等)、独特の気質の存在(熊本の肥後もっこす) など
先にみた観光という言葉の語源からみても、そもそも「地域の光を観る、観せる」ことこそが観光の本質である。「地域の光」とは地域固有の自然風土や歴史・生活文化等であり、すなわち、当該地域ならではのこうした個性的な魅力をもつまちが観光の対象となるということになる。

(3) イメージ創出と効果的なコミュニケーション

消費者は観光魅力(商品)を購入する際に、あらかじめ購入しようとする商品の実物を見たり、まして商品に触れたりすることは不可能である。これもサービス消費としての観光活動の大きな特徴である。そこで消費者にできることは当該観光地に関わるガイドブックを見たり、ホームページをチェックしたりすることぐらいである。したがって当該地域の魅力を消費者に想起させ、来訪を動機づけるためには、当該地域に関わる観光イメージを創出するとともに、その魅力の内容、すなわち当該地域で当の消費者が経験・体験できる価値を的確に伝える努力が不可欠となってくる。

ただし観光活動においては、消費者の性・年齢や居住地、さらに旅行する際の同行者が誰になるか等によって、効果的となるイメージや魅力内容が異なる場合が多い。たとえば名古屋圏域で積極的に取り組まれている産業観光は、概して中高年の男性には受けるが、同年代の女性

にはそれほどでもない。対して「花」を愛でる旅行は女性には受けるが、男性の場合にはその支持は相対的に低くなる。また体を動かして楽しむタイプのレクリエーション系の魅力は、近距離圏の消費者には受けても遠距離圏の消費者には効果的ではない。たとえば三河湾や知多半島の海水浴の魅力を訴求しようとする中京圏市場に対しては有効であっても、首都圏市場に対してはほとんど意味を持たない。こうしたレクリエーション系の魅力を求める旅行は、「まず活動ありきで、場所は二の次」となることから、近距離圏でその魅力が経験できるなら、わざわざ相対的に高くなる交通費をかけてまで遠方へはでかけないからである。

さらに言うなら、前述の「他地域では経験できない、他地域とは差別化された、当該地域ならではの個性的な魅力（光）」が観光誘客の源泉とはいっても、実際の集客には、その個性（稀少性、珍しさ、美しさなど）の程度と大きさ（規模）等が影響する。たとえば有松の歴史的町並みが優れているとはいっても、飛騨の高山に比べると、高山の方が誘致圏（集客圏）、誘致力（集客力）が広く、強いことは間違いない。

したがってどのような魅力内容に基づいて、どういったイメージ訴求および情報発信を図るかについては、対象市場（誘客を狙う地域と、誘客を狙う客層）によって使い分けを考えなければならず、それぞれのイメージ形成に効果的なコミュニケーション（宣伝・PR）方法を工夫する必要がある。このことを体系的に検討、実施するのが「観光地マーケティング」であり、地域において観光産業・観光ビジネスの振興も見据えて観光まちづくりに取り組むなら、こうした観光地マーケティングの実践が欠かせない。

（４）ハード・ソフト両面にわたる品質の維持・管理と顧客満足

観光活動においては、他のサービス消費と同様、商品の生産と消費が同時に行われる。そのため途中で不具合が生じて修理に出すことはもちろん、代替品の提供を受けることも不可能である。したがって観光魅力（商品）を提供・販売する側（地域あるいは事業者）は、モノの生産・販売以上に、十分で、絶えざる品質の維持・管理に努め、顧客満足を獲得しなければならない。しかも観光活動の場合、品質として求められるのは空間や資源、施設・設備といったハード面のものに留まらず、「人のおもてなし」といったホスピタリティが重要な位置を占める。

こうしたことを考えれば、「当該地域ならではの個性的な魅力（光）」づくりは、その質の向上へと向けた持続的な取り組みが必要であり、人のおもてなしの重要性も含めて捉えれば、一般の住民・市民も関わる、地域ぐるみでの取り組みが求められることになる。こうしたことの積み重ねが来訪客のリピーター化につながるのである。

3. 観光まちづくりと地域ブランド化に関わる課題

観光まちづくりにおける地域ブランドの源泉は、地域の生活文化や歴史文化、産業、あるいは自然景観、人文景観など、個々の地域資源に基づく場合もあれば、それらの複合体が地域総体として一定の地域ブランドと化す場合もある。さらにたとえば歴史マニアなど特定の客層においてのみ有効となるブランドもあれば、京都や沖縄等のように多様な客層に対応したブランドとなる場合もある。どのような地域ブランド戦略を構築するかは、それぞれの地域資源の特性や立地条件等を勘案して考えるべき問題といえる。

同時に、観光まちづくりにおける地域ブランドの最大の課題は、当該ブランドの浸透ととも

に、当初そのブランドを支持し、育ててきた中心客層から客層が拡大していき、ともすると過剰あるいは無秩序な利用を招き、結果的にブランド価値の低下を来しかねないことである。世界遺産に登録された地域など、この種の問題に悩むところは少なくない。こうしたことへの警戒から、「個性的なまちづくりは進めるが、観光地にはならない」という地域もある。

観光まちづくりの考え方は、言わば地域づくりの「ロマン」（理念）に関わるものであり、観光まちづくりをとおした地域経済の活性化は言わば「ソロバン」の話である。観光まちづくりにおいては、この「ロマンとソロバンのバランス」が大切であり、それだけに地域の側の主体的なブランド維持・向上戦略、時には観光利用のコントロールの工夫が求められる。

(注)

- 1) 国土交通省総合政策局観光部「新たな観光まちづくりの挑戦」（ぎょうせい、2002年）
- 2) 同上
- 3) 田村明「都市の個性とは何か」(岩波書店、1984年)

回遊行動分析にみる交流空間『アスナル金山』の立地効果

名古屋工業大学大学院 教授 兼田 敏之

1. はじめに——「賑わい・交流」とその計測問題

都市づくり研究に携わる身としての筆者は、長中短の様々な波動を持つ社会経済動向と長期的な都市づくりとの折り合いのつけ方について、つねに関心を持っている。塩野七生を読むと、帆船の帆について技術革新の話が興味深い。古代からの四角帆は追い風を推力としたが、逆風では「風待」を要した。これに対して、中世に普及した三角帆は、ヨットがそうであるように、逆風でもジグザグ航行により前進することができるようになった。この技術革新が交易国家ヴェネチアの存立を可能にしたという。都市づくりも百年の航海に喩えるならば、順風時の舵取りもさることながら、逆風時での帆捌き、時代潮流の変化に応じた創意工夫さらには発想転換が大きな意味を持つことになる。

本稿の舞台である名古屋市金山地区では、副次拠点域の形成を目的に、市の地区総合整備計画のもと、1989年に金山総合駅の開設以降、南地区（駅前南口）の整備も進み、次は北地区（駅前北口）の整備が課題となった。折りしも90年代からの経済停滞の「逆風」のなか、北地区の「交流の場」は、交流空間『アスナル金山』として2005年に実現することになった。

北地区の駅前整備のテーマが「賑わい」なのに対して、南地区は「交流」とされていた。考えてみれば、「賑わい」は、盛り場論として古くから都市計画の研究トピックであり続けたし、「交流」は、創造都市論を待つまでもなく、

カフェサロンが19世紀末ウイーンにおける学術・芸術・文化活動の揺籃となったことから、その意義は歴史が証明している。しかし、都市づくりにとって高度な「操船術」の類にあたる「賑わい・交流」事業の効果測定には、昨今、計量化が問われるものになった。

この時代の要請を鑑み、筆者の研究室では、来訪者の回遊行動に着目して十年余りにわたり調査方法を確立するための基礎知見を積み上げている。本稿では、筆者の研究室が一連の自主研究として行なってきた名古屋市金山駅北口施設『アスナル金山』来訪者を対象とした回遊行動の調査分析の一端を披露することにより、アスナル金山の立地効果について論じてみたい。



兼田 敏之

かねだ としゆき

名古屋工業大学大学院工学研究科教授
工学博士
東京工業大学工学部社会工学科卒、東工大助手、愛知県立大学文学部助教授、名古屋工業大学工学部助教授を経て現職。
専門：社会工学、都市計画学、社会シミュレーション



写真1 アスナル金山の全景

2. 金山地区整備と交流空間『アスナル金山』



図1 金山地区とアスナル金山

名古屋市金山地区では、市が副次拠点域の形成を目的として総合整備に取り組んできた。1989年に金山総合駅が開設されると、一日約35万人が利用することになった。しかしながらその利用者の七割近くが単なる乗換え客で、集客施設の立地、駅前広場の整備が課題となった。そのため、1999年に南地区の開発・整備

が行なわれ、次いで、北地区の整備が検討された。

折りしも90年代からの経済停滞のなか、市が一計を案じたのは、駅前広場としての交通ターミナル施設に集客性・話題性のある商業施設を一体化した複合施設を、15年間限定で設けることであった。定期借地権が公社に貸与され、企画提案競技を通じて、北山事務所の提案になるユニークな交流空間『アスナル金山』が2005年3月に誕生した。

本稿で着目するのは、このアスナル金山のうち、交通ターミナル施設・駐輪場を除いた複合商業空間である。パティオを有する三層のオープンモール構成は、80年代後半のホートン・プラザの流れを汲む「ジョン・ジャージー型」とでも呼びうる複雑なもので、また、おそらくは耐震性と仮設性の帰結であろう波形トタンを多用したファサードも、高度成長期を知る筆者の世代には懐かしさを感じるが、明るいカラーリングとあいまって、若い世代には受けもよく、施設自体が話題性を有するものとなった。

アスナル金山の商業・サービス施設は約60あり、内訳は飲食17店、アクセサリ・雑貨13店、衣料品・食料品・靴・書籍・文具・薬品・化粧品など日用品11店、さらには美容院・ペット美容院・マッサージ・エステ、チャレンジ・ショップなども備えている。店舗はいずれも小規模、近隣型SCと比べてもむしろ小さく、規模を誇らぬものであり、前述の話題性と「駅ソバ」に不可欠な利便性を兼ね備えた構成となっている。

不透明な短中期の社会経済情勢下において期間を限定するこの施設建設は、最近の意思決定理論で遅延オプションと呼ばれるものである。野球に喩えれば「中継ぎリリーフ」であるが、都市づくりも創意工夫をもってこのプロジェクトに臨んだことが伺える。

3. 研究室における回遊行動研究の取組み

ここで、筆者の研究室における回遊行動研究について説明したい。ここで回遊行動とは、来訪者の地区内での施設（とくに店舗）の渡り歩きを指すものである。筆者にとって「賑わい・交流」づくりのために回遊行動に着目した動機は、第一に、賑わいとはまちの魅力に対する人々の「行動による評価」の集積の結果であり、かつ、賑わい自体がまちの魅力を高めるというジェーン・ジェイコブス的な意味での外部効果を有する点、第二に、90年代の土地神話崩壊以降、長きにわたる「地価調整局面」では、地価そのものが立地ポテンシャルを表す指標の機能を失い、人々の流れそのものが信頼された点、さらには、新しい情報技術を用いて来訪者の空間行動を模擬・予測するエージェント・モデリングへの研究展開が見込める点、にあった。

筆者の研究室では、1997年から調査方法の確立に取り組むべく、栄、大須、名駅東、都心全域、広小路、アスナル金山などを対象として大小12回の調査実施を通じて調査分析知見を積み上げている。調査方法は「事後郵送法」と呼ぶもので、地区来訪者に調査票を手渡しし、回答者の善意にすがって、着払い郵送でその日の本人の地区での行動（来訪手段、立寄り施設、滞在時間、歩行経路、その予定の有無などや、場合によっては購買の有無、ならびに回答者属性）を尋ねるものである。

歩行経路を地図に書き込んでもらうため、通常の社会調査よりも回収率が低い。そのため回収率向上のための調査ノウハウが意味を持つ。研究室では、試行錯誤の末、単地点配布（2003年度名古屋市美術館調査）では30%超、多地点配布（街頭配布調査）も最高で20%超の記録を持つに至り、研究自体は研究室の手を離れて実用段階に入ったと考えている。なお、

多地点配布調査では事前の歩行量調査を必要とする点に注意されたい。

本稿で述べるアスナル金山調査は、2005年9,10月の非雨天日の平日、休日の双方で行なわれたものである。アスナル金山内の主な出入口8ヶ所において、平日には滞留者ピークにあたる16時から19時に2000票を配布、264票を回収（回収率13.2%）、休日にはピークの14時から17時に3000票を配布、251票を回収（回収率8.4%）した。なお、調査対象の施設は、商業・サービス店舗のみならず、保育所やホール、さらにはベンチ・休憩所まで把握している。以降、この調査分析結果について述べてゆきたい。

4. アスナル金山来訪者の「横顔」

表1 回答者属性の構成

		回答者数(人)		割合(%)	
		平日	休日	平日	休日
全体		264	251	100.0	100.0
性別	男性	63	57	23.9	22.8
	女性	201	193	76.1	77.2
年齢	22歳以下	32	27	12.2	10.8
	23~29歳	28	27	10.6	10.8
	30代	61	70	23.2	27.9
	40代	49	60	18.6	23.9
	50代	33	29	12.5	11.6
	60代	40	22	15.2	8.8
職業	70代以上	20	16	7.6	6.4
	会社員	88	83	33.5	33.1
	主婦	61	80	23.2	31.9
	学生	33	24	12.5	9.6
	無職	28	18	10.6	7.2
	公務員	22	16	8.4	6.4
	自営業	9	13	3.4	5.2
住所	その他	22	17	8.4	6.8
	名古屋市内	156	141	59.5	57.1
	愛知県内	82	86	31.3	34.8
職場・学校	愛知県外	24	20	9.2	8.1
	名古屋市内	141	110	54.2	44.2
	愛知県内	34	55	13.1	22.1
	愛知県外	8	13	3.1	5.2
来訪人数	職場なし	77	71	29.6	28.5
	1人	153	79	58.2	31.7
	2人	74	117	28.1	47.0
	3人	26	26	9.9	10.4
	4人	7	12	2.7	4.8
来訪者種	5人以上	3	15	1.1	6.0
	男性単独	42	25	16.4	10.4
	女性単独	111	54	43.4	22.4
	男女2人	24	52	9.4	21.6
	男性グループ	3	1	1.2	0.4
同伴者種	女性グループ	64	78	25.0	32.4
	男女グループ	12	31	4.7	12.9
	家族	46	96	18.1	40.2
交通手段(来る時)	友人	50	58	19.7	24.3
	その他	6	7	2.4	2.9
	同伴者なし	152	78	59.8	32.6
	地下鉄	84	60	31.9	23.9
	JR	59	57	22.4	22.7
交通手段(帰る時)	名鉄	60	42	22.8	16.7
	車	13	42	4.9	16.7
	徒歩	25	17	9.5	6.8
	その他	22	33	8.4	13.1
	地下鉄	58	42	22.1	16.8
交通手段(帰る時)	JR	64	66	24.3	26.4
	名鉄	73	47	27.8	18.8
	車	12	41	4.6	16.4
	徒歩	23	14	8.7	5.6
	その他	33	40	12.5	16.0

表1に回答者属性の構成を示そう。アスナル金山には、平日と休日の異なる二つの顔があり、平休日ともに、じつに多様な客層を集めていることが分かる。手始めに、アスナル金山の来訪者たちの「典型像」を探ってみよう。平休日とも変わらない特徴として、来訪者の男女比(75%が女性)、年齢層(30代が最多)、職業(会社員・主婦中心)、住所(愛知県内で90%以上)が挙げられる。

平休日の違いに着目すると、平日には、名古屋市内の職場・学校から一人地下鉄で来訪し名鉄で帰宅する来訪者が典型像として浮かび上がる。これは、乗換えターミナル駅における通勤客の「引っぱりだし効果」と呼ぶことができる。これが休日になると、広く県内から、二人以上とくに女性のグループ(家族・友人)の車での来訪者が典型像となる。

次に、アスナル金山内の施設における平均立寄り頻度を分析に加味して、来訪者の「横顔」をさらに見てゆく。平日では、飲食が0.52(ヶ所/人、以下単位を省略)、食料品0.39、アク

セサリ・雑貨0.36の順となる。駅ソバ立地による一人者の台所といった感もあるが、詳しく分析してゆくと、例えば、来訪者の25%を占める女性グループのなかには定率で、南地区の美術館や北地区の市民会館といった文化施設来訪を主目的としている層を見出すことができ、彼ら(彼女ら)に対して狙い通り「交流の場」を提供していることが確認できる。また、平日で見逃せないのは、70代以上男性のベンチ利用であり、この施設が近隣と密着している一つの証左である。

休日では、アクセサリ・雑貨(0.75ヶ所/人)、飲食(0.72)、食料品(0.34)の順になり、女性パワーに圧倒される結果となっているが、男性のみをみると、飲食(0.70)が第一位となり、「交流の場」が示唆される。

5. 回遊行動分析にみるアスナル金山の通行実態

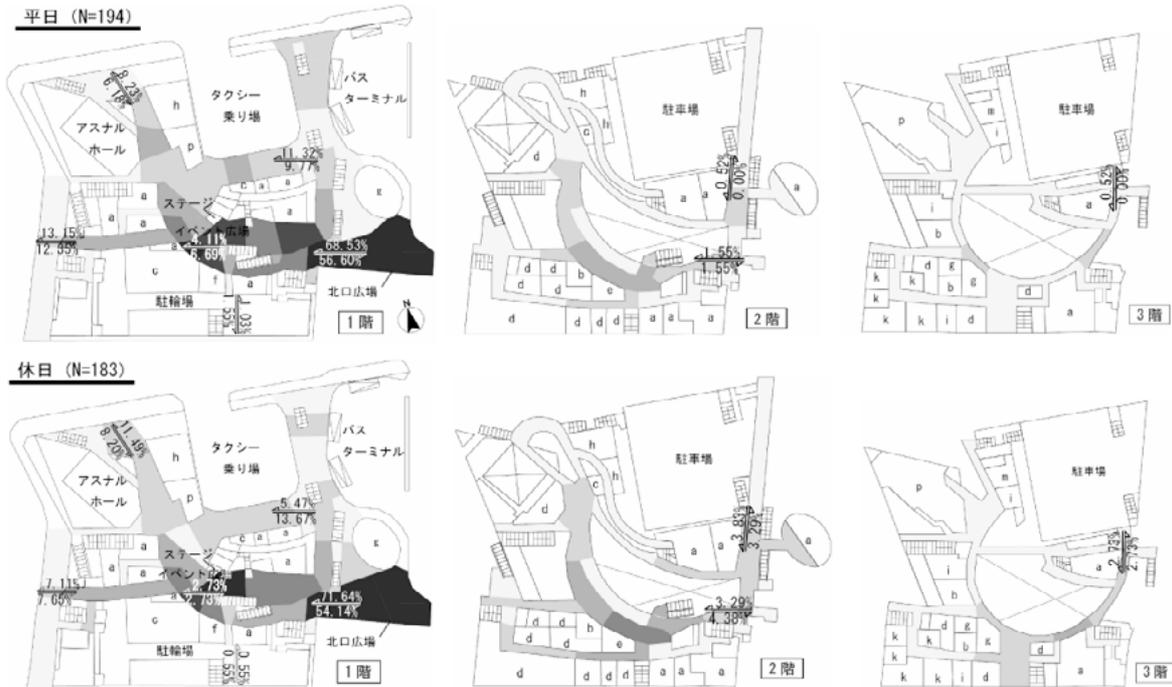


図2 アスナル金山における平休日の通行率分布

図2にアスナル金山ないにおける平休日の通行率分布を示す。アスナル金山は、駅北口に隣接するため、9つの出入口を持ち開放性を意識した構成を有しており、四分の一弱は通り抜けである。ここでは、回遊行動調査におけるとくに歩行経路分析から求めた通行率（回答者一人当たりの通行回数）の空間分布を示す。

まず、出入口における通行率をもと、平休日とも北口広場における通行率が50%を超える高率を示す。次いで、平日には西側とバスターミナル、休日には北側の通行率が目立つ。平日と比べて休日には、二・三階のすべての出入口の通行率が高い。平日では通勤・通学途中のひとが「ちょっと立寄る」のに対して、休日ではアスナル金山目当ての来訪者が「探索する」さまを読み取ることができる。

各階の共用部分の通行率を分析すると、一階では、平休日とも北口広場の通行率が高く、パティオでの滞留効果が確認できる。平日はイベント広場南側の食料品店、書店前やイベント広場から北口広場に抜ける通路の通行率が高い。二階では、イベント広場から上がってくる階段付近の通行率が最も高く、遠くなると低くなっている。三階は、平休日とも一・二階より通行率が低い。また、休日は、二・三階の通行率が平日より高いが、これは、二階のループ状通路が広場を見降ろす眺望ポイントとなっており、加えて三階にエステ・美容室など予約を要する店舗への来訪行動が目立つためと考えられる。

この調査では、アスナル金山来訪者に対して、施設内行動のみならず、図1に示した金山地区における立寄り施設も把握しており、これらのデータを用いることにより、アスナル金山の地区全体に対する溢出効果(spill-over effect)を検討することができる。ただし、調査はアスナル金山来訪者のみを対象としており、設問においては、アスナル金山内外の来訪目的の主従関係は直接問うていない点に注意されたい。

図3の、回答者の金山地区（除、アスナル金山）の来訪目的をみると、平日では、通勤・通学(22.1%)、美術鑑賞等(13.4%)、通り抜け(13.4%)、仕事(9.5%)等が多く、従目的としてのアスナル金山を示唆する回答が多いのに対して、休日ではアスナル来訪(27.5%)、飲食(23.5%)、買物(23.1%)、乗換え(16.7%)の順になるのが特徴である。金山地区（除、アスナル金山）における施設別の平均立寄り頻度をみると、平日には、飲食(0.22ヶ所/人)、職場・学校・習い事(0.21)、文化施設(0.17)であり、休日には、飲食(0.23)、文化施設(0.14)、食料品(0.13)の順になる。さらに詳しい分析より、平日には、職場や学校、通勤・通学の途中に金山地区に立寄る40代以下の層や、前述した文化施設来訪の女性グループ層の金山地区内での買物・飲食が明らかになっている。

6. 金山地区への溢出効果

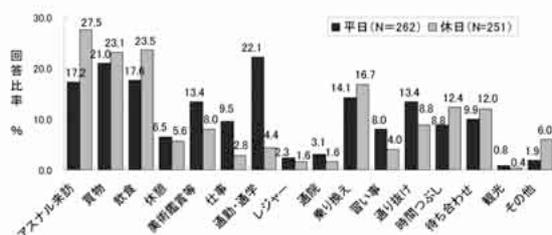


図3 金山地区（除、アスナル）の来訪目的

表2 アスナル金山内外における属性別回遊行動特性の比較

	アスナル金山						金山地区(アスナルを除く)					
	平均立ち寄り施設数(ヶ所)		平均予定施設数(ヶ所)		平均滞在時間(分)		平均立ち寄り施設数(ヶ所)		平均予定施設数(ヶ所)		平均滞在時間(分)	
	平日	休日	平日	休日	平日	休日	平日	休日	平日	休日	平日	休日
全体	2.02	2.84	0.64	0.63	76	94	1.01	0.99	0.69	0.53	114	63
性別												
男性	1.79	2.30	0.47	0.55	75	72	0.95	0.79	0.71	0.33	94	55
女性	2.09	2.97	0.89	0.65	77	96	1.05	0.91	0.53	0.58	121	65
年齢												
22歳以下	2.21	3.33	0.56	0.33	85	67	0.86	0.83	0.53	0.50	91	113
23-29歳	2.44	3.61	0.67	0.43	66	110	1.00	1.17	0.56	1.06	153	106
30代	2.39	2.82	0.65	0.69	74	106	1.00	0.89	0.73	0.49	132	55
40代	1.65	2.70	0.73	0.83	59	89	0.58	0.91	0.43	0.52	116	43
50代	1.85	2.43	0.52	0.70	99	88	1.11	0.81	0.71	0.57	82	80
60代	1.69	2.50	0.62	0.44	61	77	1.69	0.75	1.00	0.38	123	23
70代以上	1.93	2.00	0.90	0.00	107	68	0.93	0.43	0.62	0.17	72	38
職業												
会社員	2.05	2.58	0.70	0.65	79	102	0.96	0.81	0.62	0.40	151	54
主婦	1.96	3.44	0.66	0.81	70	89	1.33	1.00	0.83	0.66	108	58
学生	2.10	3.21	0.70	0.31	72	69	0.67	0.86	0.43	0.50	91	110
無職	2.15	1.80	0.53	0.22	82	96	1.05	0.70	0.70	0.40	119	29
公務員	2.35	3.00	0.53	0.53	74	98	0.76	0.71	0.55	0.36	47	67
自営業	1.86	2.18	0.80	0.50	71	70	1.00	0.40	0.67	0.22	83	23
その他	1.69	2.00	0.58	0.54	93	81	1.00	1.33	0.67	1.00	91	128
住所												
名古屋市内	2.08	2.91	0.74	0.83	77	93	1.02	0.90	0.68	0.54	104	49
愛知県内	1.85	2.71	0.60	0.40	76	89	1.02	0.77	0.62	0.49	133	70
愛知県外	2.35	2.94	0.35	0.40	63	94	0.89	1.00	0.59	0.58	114	106
職場・学校												
名古屋市内	2.09	2.59	0.74	0.73	82	95	1.00	0.88	0.67	0.52	140	60
愛知県内	1.91	2.92	0.64	0.61	54	86	0.56	0.86	0.38	0.55	39	74
愛知県外	3.29	3.40	0.14	0.27	99	79	0.50	0.75	0.25	0.33	63	75
職場なし	2.02	3.08	0.62	0.48	72	91	1.28	0.91	0.80	0.57	109	55
来訪人数												
1人	1.87	2.44	0.65	0.64	66	66	0.94	0.87	0.57	0.50	119	62
2人	2.16	3.00	0.62	0.67	86	99	1.24	0.89	0.81	0.50	116	69
3人	2.12	2.57	0.42	0.29	77	95	0.94	0.88	0.78	0.47	89	36
4人	4.40	4.60	0.67	1.10	179	130	0.83	1.22	0.50	0.89	92	57
5人以上	1.04	2.54	0.00	0.38	70	132	0.90	1.00	0.59	0.75	50	132
交通手段(乗車時)												
地下鉄	2.16	2.68	0.69	0.29	79	91	0.81	1.07	0.54	0.68	79	80
バス	1.89	2.98	0.28	0.62	67	103	1.04	0.83	0.70	0.42	121	71
徒歩	1.98	2.66	0.84	0.45	95	83	1.30	0.91	0.79	0.56	148	78
車	2.09	3.31	0.29	0.70	82	86	1.09	0.91	0.56	0.73	82	36
タクシー	2.91	3.31	1.10	1.00	73	104	0.90	0.81	0.80	0.47	53	45
自転車	2.50	0.00	0.00	0.00	170	10	1.00	2.00	0.50	0.00	45	10
徒歩	2.00	2.33	1.17	1.00	42	81	1.17	0.14	0.67	0.14	174	2
徒歩	1.41	2.00	0.73	1.00	41	54	0.94	0.85	0.63	0.62	174	56
交通手段(降車時)												
地下鉄	2.09	2.30	0.70	0.25	105	93	0.88	0.88	0.67	0.52	99	80
バス	1.77	3.21	0.33	0.56	65	101	1.06	0.89	0.74	0.47	141	72
徒歩	2.04	2.65	0.72	0.37	81	88	1.16	0.95	0.70	0.58	134	77
車	2.31	2.94	0.40	1.15	75	80	0.88	1.08	0.31	0.77	75	48
タクシー	3.30	3.42	1.22	0.83	77	99	0.80	0.87	0.80	0.53	51	44
自転車	1.00	1.00	0.00	0.00	13	16	1.00	2.00	0.50	0.00	33	60
徒歩	2.13	2.33	1.29	1.00	36	81	1.00	0.14	0.57	0.14	134	2
徒歩	1.67	1.90	0.77	1.56	33	65	0.75	0.80	0.40	0.70	86	32

* アスナルは通り抜け者を除く(平日N=192、休日N=193)

表2に、属性別のアスナル金山ならびに金山地区(除、アスナル金山)の回遊行動特性を整理する。全体平均によりアスナル金山対金山地区の比をみると、平日には、立寄り施設数2.02:1.01(ヶ所)、滞在時間76:114(分)、休日には、立寄り施設数2.84:0.89(ヶ所/人)、滞在時間94:63(分)となる。金山地区の平日滞在時間が長いのは、就労・就学のためであり、平休日とも立寄り施設数の比より滞在時間が長いのは、地区に時間消費型の文化施設が存在するため、と考えられる。動機の主従関係を無視して立寄り施設数で考える限り、休日での溢出効果は約3分の1と捉えることができるだろう。詳しい分析を省くが、休日でもアスナル来訪者は金山地区に平均60分以上滞在していること、金山地区の施設立寄りのうち0.35ヶ所程度が「非予定立寄り」、すなわち即応行動であることから、その効果を確認することができる。

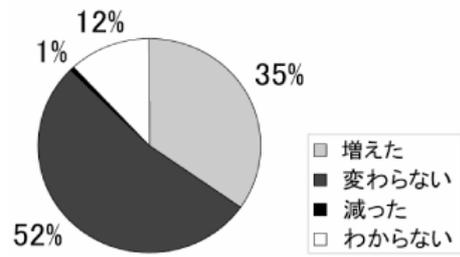


図4 金山地区来訪頻度の変化(N=513)

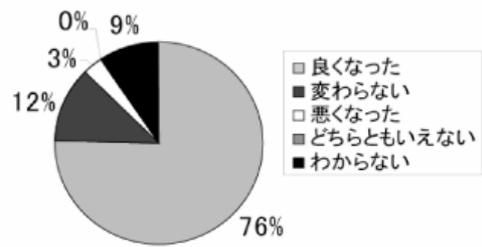


図5 金山地区に対する印象の変化(N=450)

同時に行なった調査では、アスナル来訪者のうち、金山地区への来訪頻度が、増えたとの回答が35%あり、また76%の回答者が印象がよくなったとしている(図4, 5)。

7. 結びに代えて——今後の展開に思う

以上、説明してきた調査結果は、「中継ぎリリーフ」アスナル金山の緒戦の「好投」を伝えるものである。商業統計と調査結果のみから行なった粗い推計では、階層別効用比は100:94:80を示し、オープンモールの長所がきれいに示された結果となった。ただし、この調査は、天気の良いある日のスナップショットである。オープンモールの弱点はむしろ雨雪の日であり、その点を留意する必要がある。

また、オープンモールのこの施設には、3つのエスカレータ、5つのエレベータ、12の階段とじつに多くの昇降施設を持つ。その大部分の通行率は高いとは言えず、一見無駄なようにも思える。しかし、詳しい分析によれば、これらの多くの昇降施設の存在が、新規来訪者を探

索行動に駆り立てる長所をなしていることが確認できる(表3)。施設改造の際には、新規利用客の開拓戦略に応じたものが望まれる。

繰り返すことになるが、この調査はアスナル金山開設半年後のものである。大型店の新規立地により商業環境はつねに変動に晒されている。クロックの速い商業施設マネジメントの帆捌きの腕がまさに日々試されている。「航海」の成就を切に祈念する次第である。

表3 アスナル金山来訪者の来訪頻度別の回遊行動特性

来訪頻度	人数(割合)		平均立寄施設数(ヶ所)		平均予定施設数(ヶ所)		平均滞在時間(分)		
	平日	休日	平日	休日	平日	休日	平日	休日	
全体	262(100.0%)	250(100.0%)	2.02	2.84	0.64	0.63	76	94	
高頻度グループ	ほぼ毎日	29(11.1%)	7(2.8%)	2.33	3.00	0.75	0.00	62	99
	週2、3回	87(33.2%)	46(18.4%)	1.84	2.28	0.89	1.14	59	78
	月2、3回	59(22.5%)	62(24.8%)	1.87	3.08	0.63	0.73	76	103
低頻度グループ	2、3回	63(24.0%)	69(27.6%)	2.25	3.10	0.41	0.56	77	88
	初めて	24(9.2%)	66(26.4%)	2.38	2.64	0.64	0.35	85	88

— 通り抜け者を除く 平日N=192、休日N=193

- 合駅北口『アスナル金山』をケーススタディとして一、平成19年度名古屋工業大学修士論文(2008)
- [6] 荒川・兼田：名古屋都心域における回遊行動の冗長性に関する分析、日本建築学会計画系論文集第556号pp.227-233(2002)
- [7] 三阪・兼田：都心域における劇場来訪者の回遊行動の特徴に関する調査分析—名古屋市広小路通・新名古屋ミュージカル劇場をケーススタディとして一、日本建築学会技術報告集第21号、pp.303-307(2005)
- [8] 大岩・山田他：回遊行動からみた商店街複合地区の動態分析—名古屋市大須地区をケーススタディとして一、日本建築学会技術報告集第22号、pp.469-474(2005)

謝辞・注記

アスナル金山調査で中心となって活躍した大岩優佳理さんと鄭丹さんにとくに謝意を表したい。本稿における主な分析結果は[3][4][5]に掲載されている。また、筆者の研究室における回遊行動分析の成果には、他に[6][7][8]がある。2節の金山地区整備の経緯は[2]に詳しい。

参考文献

- [1] 塩野七生：海の都の物語、中央公論新社(1980)
- [2] (財)名古屋都市整備公社：「金山北地区開発計画」(2005)
- [3] 大岩優佳理：回遊行動からみた複合商業施設の立地効果に関する研究—名古屋市金山総合駅前『アスナル金山』をケーススタディとして一、平成17年度名古屋工業大学修士論文(2006)
- [4] 鄭丹：複合商業施設における回遊行動に関する分析—名古屋市金山駅北口アスナル金山の平日調査に基づいて一、平成17年度名古屋工業大学卒業論文(2006)
- [5] 鄭丹：パティオ型オープンモール計画における回遊行動データ応用に関する研究—名古屋市金山総

知多半島ビジターズ戦略プロジェクトによる 地域振興

日本福祉大学知多半島総合研究所 所長代理 山本 勝子

はじめに

名古屋に住む人々にとって伊勢湾に張り出したこの半島はどう見えているだろうか。25年前まだ本学が名古屋に在ったとき、私たちには海水浴場があるところといった認識しかなかった。現在はテレビの旅行番組などで観光情報や食の情報が加わったかも知れない。大学が移転して調べれば調べるほどこの地域は興味深いところである。半島といえば日本のほとんどの半島が人口減少に悩み半島振興法の適用を受けているが、5市5町の自治体で、人口約60万人を擁し、10年前と比較すれば約3万3千人の増加（105%）である。名古屋東部の自動車産業の好景気に支えられ、半島東部に人口流入があること、2005年の中部国際空港開港に伴い、若干の流入があることなどによる。半島北部は、名古屋に隣接することや臨海工業地帯ができたことによる流入人口も多いが、同一苗字が集中するところも多く流出入が激しいところではない。

知多半島は穏やかな伊勢・三河湾の海域にあって古代よりもの造りが活発な地域であり、近世に入ってから尾州廻船と呼ばれる海運集団を擁した、作ること、運ぶことの機能を備えた地域であった。産業は中世における常滑焼の盛況に始まり、近世には酒・酢・味噌・たまりなどの醸造業、綿業が盛んで、これらの商品を自前で江戸に尾州廻船で運んだ。主たるマーケットは名古屋ではなく、商品は船で江戸へ運ばれ、江戸の成長を支えた地域である。明治20年代、

陸上交通に移るとともに地場産業の最盛期を過ぎた。その後紡績業の衰退、順次醸造業や窯業の衰退が続いた。しかし漁業は愛知県1の水揚げ高を持ち、農業も花卉出荷額1位、畜産や野菜類も元気である。

戦後半島北西部が臨海工業地帯として埋め立てられ、新日鉄名古屋工場、愛知製鋼、東邦ガス、中部電力などの工場が立地した。同じく、三河湾も埋めたてによる工場立地があり、内陸部にも市町が競って工場誘致を進め、その結果知多半島は製造物出荷額で都道府県単位と比較して全国の中ほどの位置を占める。そして最も苦手であるのが、サービス産業であり、観光である。愛知県が持つその特長の縮図を知多半島も示している。私たちが最初の観光振興計画を「ビジターズ戦略」としたのは半島の南部をのぞけば、観光はうちとは関係ないと考えている地域で、観光というよりはビジターズ戦略としたほうがふさわしい状況であったためである。多様な産業に支えられている地域であるが、観光という産業を通じて地域のマーケティングを



山本 勝子

やまもと かつこ

日本福祉大学知多半島総合研究所 所長代理

知多ソフィア観光ネットワーク代表
日本福祉大学職員、1988年の知多半島総合研究所設立時から研究所のマネジメント担当。歴史民俗部と地域産業部の調査提言事業、地域資源の活用提言など。1999年知多ソフィア・ネットワーク設立時から事務局担当。2006年所長代理就任、同時に知多ソフィア観光ネットワーク発足、代表就任。

行う力、付加価値の高いものづくりやサービスを生み出す力を育てていくことが、これからの活力につながると考えている。

I 地域連携組織「知多ソフィア・ネットワーク」の誕生

1. 誕生の背景

1999年10月に、知多ソフィア・ネットワークは発足した。知多半島にとってこの時期は、中部国際空港開港、愛知万博開催5年前であった。すでに広大な埋立地である前島の建設が決定していたが、空港開港による企業誘致などがこれからの時代に多くあるとは思われず、漁業補償交渉が新聞を賑わしている状況であった。空港開港のインパクトを受け止める有効な地域振興策が必要とされていた。

1983年に日本福祉大学は名古屋から知多半島に移転していたが、移転5年後の1988年に知多半島総合研究所を設立し、歴史・民俗部と地域・産業部の2部で研究活動を行っていた。その研究結果から見ても産業半島とも言うべき歴史や、十分観光資源になりうる地域資源が豊富であった。空港島対岸部を埋め立てて前島を造成することと漁業補償しか見えてこない状況から、このままでよいのか、大学も地域と一緒に観光を中心とする地域振興策を、提案だけではなく実行していくべきではないのか、という内的動機から出発した。

2. 連携組織の発足

目的とする地域連携組織を組織するにあたって、おおよそ次のようなことを考えた。

- (1) 行政のみならず地域まで縦割りの状況のなかで、内在する力を十分に発揮するために、産・官・学・民の連携組織でフットワークの軽い組織であること。
- (2) 会費は徴収しない。解決すべき課題に自

由参加とし、自社負担で解決する意味があると判断したときには負担して解決に参加する。

- (3) したがって、呼びかける企業は知多半島に本社をおく、あるいは営業（生産）の大きなエリアとしている企業であること。地元で判断・決済ができること。
- (4) 当時、知多半島には行政（5市5町）の「知多地区広域行政圏協議会」という横断組織があり機能していた。必要に応じて空港対策協議会ともなり、国・県・空港に対する要望を取りまとめていた。協議会代表ということで1名の参加を求めたが、協議会の性格上このような場での代表の意思表示はできないため、参加するならば10の自治体になるとのことであった。フットワークの軽い組織ということから、たえず10の自治体の合意が成立しなければ動けないのでは困難を伴う。このため、ネットワーク組織の立ち上げを首長にまで報告してもらい同意を得て、必要に応じて連携することにした。
- (5) また、半島内には4商工会議所8商工会で作る「知多地域経済会議」があり、主として民間の空港対策の取りまとめを行っていた。この組織は参加を快諾し、半島を網羅する組織として支えとなっている。
- (6) あいち知多農業協同組合は、10年ほどかけて10の農協を3まで合併し、2000年3月に一本になるところであったため、参加の快諾を得た。約4万5千世帯を組合員とし、米・野菜・花卉・畜産と多様な生産と加工品づくりを行っている。
- (7) 参加企業・団体による緩やかな世話人会方式とする。
いくつかの企業に打診し、断られたところもあり、表1のメンバーで、大学に事務局をおき、担当をつけて出発した。

表1 知多ソフィア・ネットワーク世話人構成

団体名	役職
あいち知多農業協同組合	代表理事組合長
株式会社INAX	取締役社長
株式会社名鉄百貨店	取締役社長
知多地域経済会議	会長
社団法人愛知建築士会	半田市部まちづくり委員会委員長
半田商工会議所	副会頭
日本福祉大学	総長
日本福祉大学	学長
日本福祉大学知多半島総合研究所	所長

設立当初、取り組んだのは次の課題であった。地域の中に課題としての認識があり、プロジェクトを動かすシーズが見えていることを大事な要件とした。

①知多半島ビジターズ戦略～眠れる地域資源の発掘活用を目指して～

②クオリティプロダクツ～素材提供型から付加価値の高い商品・サービスづくりを目指して～

③風景創造～中部国際空港開港に向けた風景づくりを～

④畜産廃棄物再資源化・循環システム研究

⑤里山整備と竹炭づくり～里山と人との新たな共存関係づくりを目指して～

II 知多半島ビジターズ戦略の内容

資金のないところでどこから仕事を始めるか、方法論も手探りの状況の中であったが方向性はすぐに決まった。2000年広域の観光計画を策定するチャンスに恵まれたのである。

1. まずは産・官・学・民による広域的振興策の策定から

知多ソフィア・ネットワークが発足すると同時に、「電源地域振興調査費」により、知多半島総合研究所が委託を受け、「知多半島ビジターズ戦略」を2ヵ年かけて策定した。策定委員は

知多ソフィア・ネットワークの構成メンバーのほかに、さらに輪を広げて広域的な人材に参加してもらった。この調査報告書の最後に、行動目標を起し推進責任者（以下、カッコ内）を明記し分担して、プロジェクトを推進していくことにした。

①産業観光推進プロジェクト（INAX 世界のタイル博物館）

②体験型産業振興プロジェクト（名古屋鉄道グループ）

③食に関する産業振興プロジェクト（日間賀観光ホテル）

④知多四国霊場巡りビジターズ産業振興プロジェクト（知多地域経済会議）

⑤観光案内版・道路標識計画促進プロジェクト（知多地区広域行政圏協議会）

⑥花半島づくりプロジェクト（JAあいち知多）

⑦地域情報化推進研究会（知多メディアネットワーク株式会社）

⑧クオリティプロダクツ研究会（知多地域経済会議、JAあいち知多）

⑤の行政が担当した部分を除き、知多ソフィア・ネットワークが共同担当者として推進してきた。ほとんどが現在進行形の課題であるが、すべてのプロジェクトが動いている。産業観光施設のネットワークができ、食の開発は江戸時代の寿司の復元や、ふぐ料理や郷土料理の開発など、料理人グループも巻き込んで進んでいる。



尾州早すし（江戸時代のすしを復元し名物に）

知多四国霊場めぐりは、霊場会のご住職たちと、他では見られないユニークな取り組みを行っている。行政は、約束どおり知多半島全体の観光案内板を知多半島道路のサービスエリアに設置した。地域情報化は地元のケーブルテレビ会社が、自社負担で知多半島の観光ホームページを作成し、そこをベースに本年、国土交通省の補助金を導入し強化した。JAが中心となっている花半島づくりは、半島全域の行政とJA支部、知多ソフィアネットワークで推進委員会を立ちあげ、各地域持ち回りで年1回のフラワーフェスティバルの開催（08年1月第1回）、JAによる休耕田への菜の花・コスモスの植え付け、知多四国霊場98ヶ寺への54種類の桜の寄贈、市民グループによる沿道の花壇づくりなどさまざまな参加で取り組まれている。このように事柄によって自己負担もあれば、さまざまな補助金等を活用した事業もあり、緩やかに同方向を向いて地域が動いている。

当初イメージしたネットワークのイメージが少しずつ形を成し、具体化してきているといえる。

知多半島一体となった観光推進の動きは06年に知多ソフィア・ネットワークの中に知多ソフィア観光ネットワークとして会費制の組織を形成するに至った。現在50数団体（組織）が参加している。



花半島作り普及用リーフレット

2. なかなか解決できない課題もある

知多ソフィア・ネットワークの課題のひとつに「畜産廃棄物再資源化・循環システム研究」がある。知多半島では明治期から畜産・酪農が行われている。取り組み当時、肉用・乳用合計29,630頭、豚47,000頭、鳥21,246羽、粗生産額約175億円、推定糞尿量605,744 /年であった。宅地が広がったことから臭気の問題も大きくなり、対策を迫られていた。このため再資源化の方向をめざしてプロジェクトを発足させた。専門の研究者、株式会社INAX、愛知県知多農業改良普及センター、飼育頭数の多い半田市、JAあいち知多、牛乳協同組合、処理技術を持つ企業など24団体が参加し、手弁当で研究会や現地視察、他地域の処理施設見学などを行った。1年間の検討の結果、状況は把握できたが、当初の想定と異なり、処理量が多すぎるため堆肥化では供給過多になるという試算結果になり、相当部分を焼却、炭化し、その過程で発電する方向を検討することとなった。このため、2年次以降は半田市が中心となりNEDOの調査資金を導入して、知多ソフィア・ネットワークメンバーが座長となり、農家も参加した構成メンバーとして、2ヵ年かけフィジビリティスタディまで行った。問題はいくつかあり、一つは水分の多い牛糞の焼却のために温度を上げる食物残渣が必要とされるが、エリア内にその供給が求められないこと、中部電力の買電価格が安いことなどから採算の問題が大きく、莫大な設置費用とコストの問題で、現在解決策を見出せぬまま話は止まっている。現在はアメリカのとうもろこしの高騰により畜産業の存続自体が厳しい状況に追い込まれている。

3. 楽しい都市住民と農業者の連携

先に述べた「知多半島ビジターズ戦略」を策定する委員会内にワーキンググループを組織した。クオリティプロダクツの具体化を考えてい

たため、半島の北部でブドウ栽培からワイン造りを行っている農業者に参加してもらっていた。知多半島ワインという名前にし、知多半島の名物にし、みんなで売らしましょうというお願いに、「そのような地域の特産品をつくりたかったのです」というご当主のお返事であった。ところが、ご当主が突然病死してしまわれ途方にくれた。ご当主の思いを考えれば中止とは言いがたく、後継者の息子さんたちがやる意思があれば実行しようと考えた。息子さんたちは、他の職業についていたが「親父の思いを継ぎたい」ということであった。母親を中心として兼業農家となったため、ワイン造りの継続に、最も困難な部分はブドウ栽培の農作業であった。もともとは市の農業委員会の課題から出発したワイン造りであったため、市の職員や近所の人、親戚などのサポーター集団があったが、赤ワインブームも去り、ご当主も亡くなり、いくらか結集が弱くなっていた。まず、学生に呼びかけ農作業を手伝ったが、なかなか安定せず、3年目からは、本学名古屋キャンパスで生涯学習講座として「ブドウづくりとワイン講座」を開講することにした。講座は2回の座学のほかは、すべて知多半島に来てもらい農作業を行う。20人定員のところいつも空き待ちができる人気講座となっている。公務員、授産施設の職員、ビルの中で働く女性、カルフォルニアで将来ワイナリーを開きたいという夫婦、将来料理人になるために食品が作られる現場を体験したかったという本学学生、建築家などなど多彩な受講者であった。農作業を行い、ワインを飲みながら食事をする交流が、私たちの予想を超えて楽しらしく、受講生の満足度も高く、サポーターの人たちも元気づいた。

ワイン販売のてこ入れも行い、地元の販売店等回ったが、全国展開の大型店は話を聞いてくれる担当者さえおらず、結局、地元の地産地消にこだわっているスーパーと提携して販売を強

化した。このスーパーは、生産者の思いを消費者に伝えるには現場を知らなければと、この講座の農作業に参加し、打ち上げなどの交流会にも参加している。

講座を重ねるにつれ、受講生の中から、講座のとき以外にも農作業に参加する自称「小作人」が増え、今後この「小作人組合」を中心に自主的活動に切り替えていく予定である。



知多半島ワイン

都市の人々と農業者との交流は、農作物が最終的に誰に帰属し、そのプロセスの責任はどこにあるかの関係性が明確であること、専門の技術指導ができる人がいること、双方の生活や文化が触れ合えるような交流の場があること（たとえば食事会、視察や行楽の場など）、それらのことに留意して行えば豊かな交流の場となり、商品が売ればさらに大きい励みとなる。

4. 2005年（中部国際空港開港）に向けての地域づくり

2005年の開港に向けて、中部国際空港建設の準備は着々と進んでいるようであった。商業空間には展望風呂をはじめ、東海3県の名物料理をそろえるなどの工夫をするという方針が報道などで伝えられていた。知多ソフィア・ネットワークからも、空港としての特色を出すための提案を、空港の担当部署に提出していたが、

空港という巨大組織とどんな接点を作り出していくか不透明な時期であった。この時期、地域には次のような課題があった。

(1) 他空港の例からも、空港の足元は単なる通過地点に過ぎないのではないか。扇風機の裏側論である。

(2) 知多半島は観光地ではない。どうやって空港を活用するのか。

この2点は絡み合って解けない課題となっていた。

2000年に「知多半島ビジターズ戦略」策定中から、さまざまな話題提供を、新聞報道等を通じて行っていったため、地域の機関・団体、住民グループから声がかかり、私をはじめ関係者が地域で講演に出かける機会が増えた。前島と漁業補償の金額しか見えていなかった段階から、空港建設のインパクトを、地域として受け止める仕組みを作り上げていく方向へと、地域が動き始めるために、講演の中心は次の内容であった。

●「地域資源とは何か、あなたは何かができるか」

知多半島の地域資源は豊富であり、磨き上げれば良質の観光資源となりうる。どのような資源があるのか、外からの視点あるいは歴史研究の視点から紹介していった。知多半島は、窯業や醸造業にかかわっての産業資産が多いため、これまでの観光のイメージに当てはめにくいこともあった。しかし一方で、愛知全体としては「産業観光」を日本の新しい観光資源に育てようという動きが始まっていた。これとも連動しながら、知多半島はそのモデルになれると訴えた。観光の潮流も地域の生活や文化、生業にふれたいというものに変化してきていた。どの地域でもそうであるが地元の人々には地元の魅力が見えにくい、また観光の新しい潮流に何が該当しているのか理解しにくいという点があった。講演と同時に、知多半島総合研究所の自費出版として2002年には「知多半島が見えてく

る本ービジターズ読本ー」を出版した。2回増刷して8000冊を地域に普及した。対象によって話の切り口はさまざまであるが、講演では必ず「あなたなら（あるいはあなたの地域や団体なら）これがやれる、やってほしい」という提案を入れた。

今も引き続き、新たな地域資源の発掘や創造が続いている。ものを作る力を持っている地域は強いと思うが、招き猫の8割のシェアを持つ常滑で新しいデザインや素材のものが作られる、地元作家新美南吉の童話を素材にしたラーメンが開発される。江戸時代の製法を紐解いて清酒で梅酒が作られる。忘れられていた運河の活用が図られる。地域が持つ人的資源や技術、歴史的資源などが、生活やビジネスの中に呼び戻されていっている。これはすべてを呼びかけて作ったというようなものではなく、観光振興に取り組み始めた行政の業務であったり、民間の努力であったりする。それらが知多半島の中で関わりあって広がっていくことが重要で、ばらばらにならないためのネットワークである。国その他の補助金が、地域資源活用を促進したことも大きい。

宿泊施設が集中している南知多では、旅館の若手経営者が集まり「知多観光大学」を発足させ勉強会や料理の研究を行い始めた。この詳細は省くが、これまでばらばらに活動していたところを面としていくつかの機関をつなぐ、あるいはイベントの際に必ずもてなしの料理の工夫をする、まち歩きのルートやマップを作る、標識を作る、ボランティアガイドの養成を行うなど、ポイントごとの観光地としてのふくらみが、各地のさまざまな組織や委員会活動により作り上げられていった。その担い手は行政である部分も、民間の部分もある。例えば、行政がボランティアガイド養成を行うのに加え、行政がやりにくい「霊場めぐりガイド」養成を、知多四国霊場会の協力を得て、本学生涯学習センター

が行うといった連携である。知多半島の全体が関連しあいながら、集客交流事業の受け皿整備を進めていった。



知多四国霊場めぐりの「弘法道」と呼ばれるボランティアによる古道の草刈作業

空港が予定している商業空間に出店することを目指して、JAあいち知多は準備をはじめ、知多半島らしさを作り出すため合同の委員会で検討を進めた。また、空港の営業部が知多半島の店舗候補を探す段階で接触を持った。いくつかの店舗の紹介を行ったが、次なる課題はどうやって空港と知多半島をつなぐかであった。これは調査実験事業としてやってきた。

5. 中部国際空港と地域

(1) セントレアスポットツアー調査実験の機会

2005年、国土交通省航空局の調査事業として、成田・関空・中部の3つの国際空港で、空港活性化のためのトランジットツアーの実証実験が実施された。中部国際空港活性化協議会を発足させ、調査を実施した。この事業を通じて、空港を起点とする知多半島や名古屋への16のコースをつくり、行く先での受け皿づくりを行った。コースは「酒蔵見学と伝統の赤味噌料理」、「新美南吉記念館の見学と知多牛」、「知多木綿の町歩きと古い料亭料理」、「ふぐ料理」、「霊場

めぐりと写経体験」などであった。それぞれの受け手が工夫を凝らしたもてなしを行い、満足度も高かった。リーフレットを30万部製作したほか、ホームページでの宣伝、新聞・テレビ・雑誌等でのコース紹介と、できたばかりの空港と知多半島の大きな宣伝の機会となった。



スポットツアーリーフレット

この調査の過程で、2種類の連携の形ができてきた。ひとつはコース内でのつながり、例えば知多木綿のふるさとでは、昼食に利用した料亭、機織体験を木綿蔵で行っている市民グループ、ボランティアガイドグループの三者が、これを機会に交流を行い、観光客受け入れの基盤となっていたことである。また、ふぐ料理を提供してもらった知多観光大学の旅館関係者は、共通の知多半島らしいふぐの食べ方を提供するため、地元で開発されたカタクチイワシから醸造した魚醤を使って、ぶつ切りふぐの魚醤焼きの一品を開発していた旅館からメニューの提供を受け、共同で研修を行い提供した。ふぐのコースは、最も参加者が多かったにもかかわらず満足度がいまひとつであった。理由は説明不足であったことから、その後知多観光大学のメンバーが伊勢湾のふぐや魚醤の説明を盛り込んだしおりを製作し、必要な旅館が買い取る形で宿に設置した。

もうひとつの連携の工夫は、空港株式会社と

地域との連携関係を作っていくために、互いの顔が見える関係を作る必要があった。そのため、セントレアスポットツアーの開始前、関係者を集め、発足式を行った。コースの一つに入っている酒蔵を改造したレストランで、開発された江戸時代の寿司や明治のビール、地酒や郷土料理を準備し、社長をはじめとする空港関係者とすべてのコース関係者（料亭の主人、宿泊施設の主、ボランティアガイド、タクシー・バス会社、霊場会、行政・商工会議所・商工会関係者など）で懇談を行った。共同の1つの事業を行うとき組織の大小を問わず、関係はフラットでありたいという思いもあった。

空港と知多半島をつなぐ1つの形は示された。



招き猫通りの風景

(2) 空港における観光物産展

2005年に、国土交通省がデジタルジャパンキャンペーンを行うにあたって、知多半島で何かやってほしいという要望が空港からあった。このため、空港の商業空間で観光物産展を2006年1月に実施した。よりローカル色を出すことが個性化につながる、また観光とは文化を伝えることと考え、物産販売のみでなく、地域の協力を得て、多彩な企画を行った。尾張万歳で幕を開け、茶の湯の実演と振る舞い、山車からくりの上演、写経・写仏体験、機織り体験など、知多半島の郷土色を伝えるものであった。

商業ベースでは決して実現できない企画であった。準備期間は短かったが、それまでに培われてきたネットワークの力が動き、出演者はすぐに決まり、9日間という会期に地元応援団を含めて多くの参加者を得た。国内の空港で、このような企画が実施されたのは初めてではないかと思う。



セントレアでの知多半島観光物産展
外国人の写経体験

このイベントの運営費用は、後に述べる『ぶらりぐるり知多半島』という観光ガイドブックの売り上げ金によってまかなわれた。空港開港初年度のこの事業は、空港にとってもどう評価するのか、会場費や販売費用からマージンをどれだけ徴収するのかなど、未定なことが多く、空港担当者との間で、さまざまなやり取りが行われた。

この後、愛知県知多事務所所管の「中部国際空港を核とする知多半島の観光による再生計画」プロジェクトと共催で、2回目以降の観光物産展を開催することとなった。空港も地域の情報をホームページに掲載する、イベントや観

光パンフレットを空港へ乗り入れているバス会社に送付する、構内で配布場所を設置するなど地域の宣伝の工夫をしている。空港との関係もいろいろな経験を積み重ねながら、連携の内容や質を上げていく過程にある。

それにしても全国の空港の中でも空港と地域の関係は珍しいくらいに良好であると思われる。これは空港建設が予定された20数年前から、愛知県企業庁、中部国際空港調査会、国の機関、空港株式会社などの長い活動があり、その上に立つ次の段階の連携の形であろうと思う。地域連携の形というものもその地域の長い歴史を反映するものである。

おわりに 生み出されたソーシャルキャピタル

ソーシャルキャピタルとは、信頼と互酬性とネットワークで成り立つといわれている。知多ソフィア・ネットワークの中で大きく地域が動き、ソーシャルキャピタルと云われるものを実感したことがある。

2003年、愛知県は「愛知万博」の準備に追われていたが、県内7ブロックに分けられ、それぞれに独自事業が求められていた。私は知多半島ブロックの委員会に参加していたため、必要性の高い観光ガイドブックの作製を提案し採択された。県の補助金と、市町から費用が出されることになった。これを知多半島総合研究所が委託を受け04年8月に1万部作成し、県と市町に納品した。さらに、この委員会でガイドブックの出版権を知多ソフィア・ネットワークに無償譲渡をする決定がされた。知多ソフィア・ネットワークでは3万部を印刷し、書店販売とネットワーク内での自主販売を行った。知多半島全体を紹介する初めてのガイドブックであるという新鮮さも手伝って書店での売れ行きは好調であった。ネットワークでは、企業がお得意様や社員用に、タクシー会社が全車に配置

用に、旅館が部屋に配置用に、本学が全国の大学に万博の案内をつけて送付用に、観光施設が販売用に購入してくれ、初版を完売しさらに1万部増刷。同時に、JAあいち知多が組合員に知多半島全体の理解を得るため6万部を購入し、合計11万部という数字となった。愛知県全体のガイドブックでも2万部の販売はなかなか困難であることを考えると驚くべき数字であった。ネットワーク内外の人々が、それぞれの目的にかなった活用の方法を考えて、知多半島全体の利益（公益）のために動いたのである。空港開港と愛知万博開催に向けて動く好機を逃さずネットワーク全体が機能したのである。

産・官・学・民さまざまな人々が、必要に応じてさまざまな連携をしたネットワーク組織が生み出す、それがこれからの地域を支えていく、という作業を知多半島の観光振興の取り組みの中で行っていると考えている。

名古屋の観光振興の取り組み

(財)名古屋観光コンベンションビューロー 観光部長 小宅 一夫

1 はじめに

平成15年1月の第156国会において、小泉総理が施政方針演説で、2010年に訪日外国人旅行者（インバウンド）を倍増の1,000万人にすると発言し、平成15年度からVJC（ビジット・ジャパン・キャンペーン）が始まり、これに呼応するかたちで中部地域でも広域連携によるインバウンド増加を図るためのプロモーション活動が行われてきた。

平成18年12月、議員立法である「観光立国推進基本法」が成立し、平成19年6月に観光立国推進基本計画が閣議決定され、平成22年に向けた基本的な目標が設定された。

また、平成20年の10月には国土交通省に観光庁の新設が予定されており、観光立国を総合的かつ計画的に推進する体制づくりが進められている。名古屋市においても「新世紀計画2010」の中に「特色や魅力を生かした集客力の向上」と「観光・コンベンション都市としての交流の促進」を位置づけ、観光推進を積極的に行っている。観光の振興の取り組みは裾野が広く、活動内容も多種に亘っているため、限られた紙面では単に事業紹介になってしまうため、今回は、観光推進施策や事業を網羅的に紹介するのではなく、観光振興の事業実施を行っている（財）名古屋観光コンベンションビューローの実際の現場での活動を通して、具体的な事例紹介を行う。特に、「民」との連携による観光まちづくり活動など、最近動き出した名古屋ならではの取り組みの最前線にフォーカスして紹介する。

2 観光プロモーション活動

名古屋観光コンベンションビューローでは国内外からの観光客を誘致するために、様々な観光マーケティング活動を行っている。

(ア) 海外事業

海外からのインバウンド事業については、平成17年10月に広域の観光推進組織として設立された「中部広域観光推進協議会」の事業に参画し、中国や台湾などで開催される観光展に参加するとともに、旅行雑誌の記者や旅行関係者を招聘し、当地域の観光魅力をPRしている。万博会場の周辺都市5市町で構成している「名古屋圏観光宣伝協議会」では、韓国国際観光展（KOTFA）に出展し、名古屋周辺の観光魅力をPRしている。また、ビューローが地元の観光関係者と一体となって、台湾でのインバウンド説明会を開催するとともに、海外のメディア記者の招聘による名古屋での取材協力などを多く実施しており、その結果として、海外での旅行雑誌の掲載やテレビの旅行番組などの放映も増加しつつある。その他、海外の旅行会社のツアー企画担当者を、名古屋の魅力的な場所に案



小宅 一夫

おやけ かずお

(財)名古屋観光コンベンションビューロー 観光部長
民間企業2社を経て、1977年10月に名古屋市役所入庁。世界デザイン博覧会協会、ビューロー・コンベンション部、市民経済局地域商業課、名古屋市東京事務所を経て2005年より現職

内しながら、旅行商品造成のための企画提案などの支援を行うことにより、着実に名古屋を destinations としての旅行商品が増加している。

(イ) 国内事業

国内の観光プロモーション活動としては、名古屋圏観光宣伝協議会（ビューローが事務局）が、名古屋と交通アクセスの向上した九州、四国、近畿、北陸地方などをターゲットに、現地での新聞社や観光団体等を表敬訪問するとともに、現地の旅行会社やマスコミ関係者等を集めた観光説明会を開催し、当地域の観光魅力を積極的にPRしている。

また、マスメディアの集積する東京において、旅行雑誌や新聞の編集者・記者を集めた情報交換会を開催している。団塊世代、高齢者、女性、特定な趣味を持った人などをターゲットにした雑誌の編集長や記者を個別訪問し、情報提供や企画提案を行いながら、記事の掲載を働きかけている。その他、観光説明会を開催した地域を対象に、フォローアップ事業として、市内の観光施設の営業担当者と一体となって旅行会社を個別訪問し、商談を行いながら旅行商品造成を働きかける「旅行商品造成プロモーション事業」を平成18年度から実施している。また、愛知県と名古屋市が中心になって設立した「愛知・名古屋修学旅行誘致促進協議会」の事業として、関西・北陸を中心に各学校を個別訪問するとともに、旅行会社の修学旅行担当者を対象にしたファミ・ツアーを実施するなど、修学旅行の誘致活動を積極的に行っている。

3 民との連携による取り組み

観光は都市を訪れた観光客等が一時的に滞在し、様々な関係者と接触することから、裾野が広く、公的な組織のみならず多くの市民や観光関係者の協力が必要である。そのために、民の

知恵や活力を活用していくための新しい取り組みとして「名古屋観光ヒートアップ事業」を平成19年度から実施した。また、産業観光においても「民」との連携による新しい取り組みとして、産業観光バスの定期的な運行を再開した。

(1) 名古屋観光ヒートアップ事業

この事業は、内外の観光客が思わず名古屋を訪れてみたくなるようなユニークなアイデアを企画・実施する新しいプロジェクトを、広く企業・NPO・市民の方々から募集し、応募のあったプロジェクトの中から、名古屋への「観光客増加」や「観光魅力を高める」優れたプロジェクトを選定し、助成するものである。応募者は選定委員会において、事業内容のプレゼンテーションを行い、事業が選定された団体には、1件につき200万円を限度に、事業費の2/3が助成される。観光に関するアイデアや思いつきは数多く考えられるが、それをビジネスとして成り立たせるスキームにするには、プロジェクトを組織化し、異業種との連携なども図らなくてはならず、そんなに容易いものではない。今回は、第1回目ではあったが、13件の応募があり、書類審査で9件に絞り込み、応募者が選定委員の前で企画内容をプレゼンテーションし、集客性、斬新性など8項目の視点から厳しい採点を行い、3事業を選定した。選定されたのは、①NPO法人ゴンドラと堀川水辺を守る会が実施する「堀川の観光魅力再発見～船で結ぶ観光名所～」②NPO法人久屋大通コンソーシアムが実施する「美術・音楽を題材としたイベント開催による集客・交流～文化創生の息吹を名古屋から～」③東京から応募した楽天トラベル株式会社が実施する「海外マーケットに向けた名古屋をベースとした日本旅行のスタイルの提案 NAGOYA～Gateway to Japan～」の3事業である。

(ア) 選定事業Ⅰ（堀川）

「堀川の観光魅力再発見 ～船で結ぶ観光名所～」をテーマに、特定非営利活動法人ゴンドラと堀川水辺を守る会が、平成19年10月13日～12月24日に、名古屋の貴重な地域資源である堀川を新たに観光の視点から見直し、新しい観光魅力を付加していく事業を実施した。事業内容は、旧東海道を繋ぐ七里の渡しの運航と堀川の観光船運の実施、観光客向け堀川のゴンドラ運航、舟運コース沿岸の賑わいと観光魅力づくりのための堀川沿いのイベント開催などである。事業の特徴としては、観光名所である名古屋城や熱田神宮を結ぶ堀川に着目し、観光客が観光施設を船で行き来しながら楽しむことができるようにするとともに、熱田から桑名までの「七里の渡し」の海路にも船で繋ぐことにより、海路と水路を連続させた新しい観光魅力をつくりだすことに取り組んだことである。また、NPOの会員しか乗れなかったイタリアのゴンドラに観光客も乗れるようにして、新しい観光資源を発掘することにより、船の運航と合わせて堀川の新しい観光魅力づくりを図った。



写真1 七里の渡しの棧橋（桑名市）

(イ) 選定事業Ⅱ（久屋大通）

「美術・音楽を題材としたイベント開催による集客・交流～文化創生の息吹を名古屋から～」をテーマに、特定非営利活動法人久屋大通コンソーシアムが平成19年11月22日～12月

25日に、美術・音楽を題材とした事業「サカエ・デザインフェスティバル」を名古屋の中心であるテレビ塔、久屋大通公園一帯で開催し、併せて前夜祭ではイルミネーション点灯式を行い、名古屋の冬の観光名所を創出した。サカエ・デザインフェスティバルの内容としては、アート&クラフトエキシビション、グラフィックアートオーディション、サポートライブ&JAZZオーケストラ、久屋イルミネーション&前夜祭などである。

事業の特徴としては、既存の観光施設の良さに、文化的魅力を融合させる新しい発想により、都心の賑わいづくりと観光魅力の創出を図ったことである。



写真2 グラフィックアート ライブ・オーディション

(ウ) 選定事業Ⅲ（海外マーケット）

「海外マーケットに向けた名古屋をベースとした日本旅行のスタイルの提案 NAGOYA～Gateway to Japan～」をテーマに、楽天トラベル株式会社が、平成19年11月～平成20年3月に、海外向けに4ヶ国語（英語、ハングル、簡体字、繁体字）で名古屋観光特集を掲載した。名古屋特集ウェブサイトの内容として、外国人レポーターによる名古屋の観光地紹介、名古屋を拠点とした日本各地への旅行スタイルの提示、グルメ・観光施設のオンラインクーポンの掲載、名古屋市内の宿泊施設の予約サイト、交

通情報の案内などである。また、外国人のアクセス件数を増やすために、海外でのマーケティング活動として現地でのアクセス件数の多い検索エンジン（中国では最大の検索サイト「バイドゥ」）にバナー広告を掲出するなど、中国人や韓国人などが直接名古屋のサイトにアクセスし易くした。事業の特徴として、外国人にとって魅力的な名古屋の紹介をインターネット上で行うために、外国人のレポーターを活用するとともに、名古屋を拠点にした日本各地への旅行スタイルを提案することで、名古屋を広域的な旅行のゲートウェイ（玄関口）として当地域に誘客を図ったことである。

（エ）事業の効果と今後の取り組み

この事業の効果としては、民間のアイデアを選定して、事業に助成するような事務的なことでなく、ビューローの観光のノウハウも生かし、一緒になって事業をより良いものに作り込んでいくプロセスを大事にしていることである。堀川の事業では、七里の渡しの乗船者に乗船を証明する「通行手形」を提供することにより、旧東海道を歩いて完全制覇したい方に関心呼び、キャンセル待ちを覚悟で横浜市などからも参加者があり、観光客を誘客する強力なコンテンツの一つになりうる可能性を確認した。久屋大通のイベントでは、そのエリアを文化やアート性の高い面的なイメージを作り上げるとともに、過去5年間、地元が計画して実現できなかったイルミネーションが、この事業の選定を受けることにより、多くの企業協賛が得られ、やっと実現したことも、このエリアの観光面での魅力向上に寄与している。

また、この事業の特徴は、事業成果を公開して発表し、選定委員がモデレーター、パネラーになってパネルディスカッションを行い、その成果を「観光まちづくり事例集」として提供し、新たに観光まちづくりに取り組む団体にとって

のヒントとなり、これらに続く団体を増加させることである。平成20年3月に、事業実施者と選定委員による報告会を開催したところ多くの参加者があり、事業の関心の高さが窺えた。今回は事業の内容や成果を観光まちづくり事例集として作成したが、今後は毎年、この事例集を蓄積し、「観光まちづくりインヴェントリー（財産目録）」として充実することにより、多くの人々が観光まちづくりに参加し易くし、結果として名古屋の観光を市民の力を活用してヒートアップさせていく。



写真3 観光ヒートアップ事業報告会

（2）産業観光の取り組み

（ア）背景

当地域は全国有数の産業集積地であることから、この地域の地域資源を生かした観光として産業観光を推進している。名古屋商工会議所が中心になって、平成8年に産業観光推進懇談会（AMIC）を設立し、自治体、観光団体、産業観光施設等が定期的に情報交換しながら産業観光を推進している。ビューローにおいてもAMICに参加するとともに、産業観光のパンフレットやリーフレットを作成し、観光キャンペーンなどを通して、産業観光を積極的にPRしている。「産業観光バス」については、昭和39年より、名古屋市、名古屋鉄道などが出資

する第3セクター「名古屋遊覧バス株式会社」が毎週火曜日に運行していたが、平成18年3月に、名古屋遊覧バス(株)が解散することになり、この「産業観光バス」は廃止に追い込まれた。観光関係者の強い要望に応える形で、再開に向けた模索が始まり、コンベンションビューローの働きかけに賛同した旅行業者2社が、「産業観光バス」を平成18年10月から毎週火曜日、水曜日に再開した。

(イ) 事業の概要

産業観光バスは、コンベンションビューローの企画協力の下、実施事業者である旅行業者がチラシの作成、募集、集金等を行い、実施事業者の責任で産業観光バスの運営を行うものである。コンベンションビューローは各ツアーコースの企画協力や産業観光バスのPR等のソフト面での支援を行っている。

表1 産業観光バスの概要

	火曜日コース	水曜日コース
実施者	名鉄観光サービス(株)	名阪近鉄旅行(株)
参加料金	6,000円	6,000円 (当初は6,500円)
出発地	名古屋テレビ塔 北側駐車場	オアシス21・ バスターミナル
ツアー形態	日帰り・昼食付き、ガイド添乗	
コース	2ヶ月単位で設定(産業観光の専用チラシ作成)	

ビューローの企画協力の条件として、①毎月4回以上同じ曜日に実施する②名称を「産業観光バス」として専用のチラシを作成する③原則として中部9県内の産業観光施設を1箇所以上、コースに組み入れる④2ヶ月に1回以上は、名古屋市内の産業観光施設をコースに組み入れる⑤最低2年間は事業を継続する。以上の条件で募集し、提出された企画書を審査して、上記の旅行業者2社を選定した。事業の特徴としては、民間事業者が独立採算で実施しており、名

古屋市やビューローからは補助金の支援を行っていないことである。また、産官が連携して、新しい産業観光施設を発掘するとともに、他県の観光団体とのネットワークを活用し、産業観光バスの訪問先の施設でツアー客の受入協力やボランティアの派遣協力などを依頼し、ツアーの付加価値を高めていることである。産業観光の推進について、この「産業観光バス」を基本に、新しい産業観光施設を開拓するとともに、新しい顧客を創造し、最終的には県外や海外から名古屋に向けた産業観光の旅行者を着実に増加させることを目標にしている。なお、ビューローが取り組んでいる産業観光バスは、「産官連携による産業観光バスのビジネスモデル構築」として、(社)日本観光協会・全国産業観光推進協議会が実施した「第1回産業観光まちづくり大賞」の金賞を平成19年10月に受賞し、東京の新聞社、テレビ局からの取材も増加して、広くPRが行われている。



写真4 産業観光まちづくり大賞金賞 表彰状

(ウ) 今後の取り組み

産業観光バスの実績として平成18年10月から平成20年3月までの18ヶ月間で2,368名の参加があったが、新規の参加者を含めて更に増加させるために、平成19年秋に「再開1周年」キャンペーンを、平成20年春に「産業観光まちづくり大賞」金賞受賞キャンペーンを実施し

た。この産業観光バスは、中部広域観光推進協議会の9県のエリアを対象にツアーを実施しているが、そのエリア内の観光団体の協力を得て、旅行会社を対象にした産業観光説明会を開催している。平成19年度は、静岡県と滋賀県で開催したが、今後は北陸の各県などで開催し、協議会エリア内の多くの観光団体と連携して、双方に観光客を送客・誘客しながら、域内の相互交流を活発にすることで、産業観光の発展を図っていく。

4 フィルム・コミッション事業

映画・テレビドラマなどのロケーション撮影を誘致することにより、経済波及効果や作品(映像)による観光PRを図る目的で、名古屋観光コンベンションビューロー内にフィルム・コミッション機能の役割を担う「なごや・ロケーション・ナビ」を平成13年9月に開設し、映画の誘致・支援を行ってきた。映画とテレビドラマを中心に支援を行っているが、これまでに、映画「笑の大学」、「ミラクルバナナ」、「クロサギ」、テレビドラマ「華麗なる一族」など多くのロケーション撮影支援を行い、支援件数も着実に増加している。平成17年に名古屋で約2週間の撮影を行い、平成18年に公開された角川映画の「ガメラ～小さき勇者たち～」は、名古屋市内14カ所で撮影されたことから、ロケ地マップを作成し、全国の上映映画館や近鉄沿線の駅で配布し、名古屋への誘客を図った。また、平成18年度からは、「名古屋ロケーション撮影費助成制度」を全国に先駆けて創設し、韓国のテレビドラマ「SOMEDAY」を誘致して、韓国の制作会社が助成先の第一号となった。韓国の人気俳優のペ・ドゥナやキム・ミンジュンなどが来名し2週間のロケを行い、撮影風景などがメディア等で数多く取り上げられた。平成20年5月以降、日本でのテレビ放映やDVDの販売が予定されており、これに呼応して名古屋

の魅力を紹介するロケ地マップの作成を進めている。その他、東山動物園を主なロケ地とした映画「ビルと動物園」は、名古屋を舞台にした坂井真紀主演のラブストーリーで、名古屋を皮切りに全国で上映が予定されており、東山動物園を名古屋の観光魅力の一つとしてPRする絶好の機会であることから、ロケ地マップの作成を進めている。その他、名古屋をシナリオとした大規模な映画製作の相談を数点受けており、2010年に向けて、名古屋の都市イメージを、映画を通して発信していく。



写真5 ロケ地マップ(映画「ガメラ」)

5 結び

以上、名古屋の観光振興の取り組みを、ビューローの事業を中心に主要なものを紹介したが、その中でも、特に多くのステークホルダーを巻き込んだ事業にスポットを当て、紹介した。「公」が自ら完結して観光振興を行うのではなく、「民」の活力を引き出し、官民連携により観光振興を進めていくことが、今後より一層求められている。特に観光魅力はハードの魅力も重要であるが、地域の優れたものを発掘し、地域資源を磨き上げるソフト的な活動の継続性が必要であり、市民・NPO・企業などのプレーヤーが名古屋の観光活性化に取り組みやすくなるために、公的なセクターがサポートしていくことが重要である。「名古屋観光ヒートアップ

事業」はその初期段階として第一歩を踏み出したところであるが、今後、名古屋の観光魅力のコンテンツづくりと、それらをコンテキスト（文脈）に仕立て上げる活動、つまり名古屋の隠れた魅力を発掘し、それらを観光客が感動できる「ものがたり」へと作り込む観光まちづくり活動を継続・発展させ、それらを外へと情報発信していくことが重要である。名古屋市やビューローとしても、様々な観光施策を進める中で、「民」の観光に関する活動をきめ細かく支援しながら、多くの観光関係者等と連携して、名古屋の観光振興を積極的に進めていく。

未来へつなげるモノづくり文化

－「モノづくり文化交流拠点構想」について－

名古屋市総務局企画部 主査(企画調査) 安田 裕樹

1 はじめに

2005年に開催された21世紀最初の国際博覧会である「愛・地球博」は、テーマを「自然の叡智」に、サブテーマを「宇宙、生命と情報」「人生の“わざ”と智慧」「循環型環境社会」に、2200万人もの人々を迎え、盛況のうちに幕を閉じました。この万博を通じて、「環境」の世紀の幕開けと、地球規模のヒト・モノ・情報がかつてない規模とスピードで「交流」する様子を肌で感じることはできたのではないのでしょうか。

一方、国内の社会・経済の側面に目を向けると、グローバル化の進展やアジアの成長を背景に、わが国のモノづくり拠点の海外移転や、モノづくりを支えてきた人材の面についても、深刻な状況に直面しています。

このような状況を受け止め、わが国の最大の強みである「モノづくり技術」、特に名古屋を中心とするこの地域は、恵まれた地形・風土を背景に先人たちが脈々とモノづくりの技術や文化が育まれた歴史を有しており、この“モノづくりの技術・文化”の持続的に発展させていくことは意義深いことだと思います。

「モノづくり文化交流拠点構想」は、「愛・地球博」の理念と成果の継承、モノづくりの継続的・持続的発展を背景に、平成20年3月にとりまとめられました。

以下、この構想の概要等について触れてみたいと思います。

2 モノづくり文化交流拠点構想の概要

(1) 背景と目的

この構想を企画・推進する背景としては、多様な産業が集積し、わが国の産業を支えるこの地域における、**モノづくりの継続的・持続的発展**と2005年に開催された21世紀最初の国際博覧会“愛・地球博”開催の理念と**成果の継承**があげられます。

こうした背景を踏まえ、三点の目的を掲げています。

- ◆**産業技術の継承と人材育成**…この地域が脈々と育ててきた“モノづくりの技術・文化”を後世に引き継いで行くとともに、次代を担う人材の育成にも取り組みます。
- ◆**産業振興・産業観光の推進**…産業に関する技術・資産・人材など豊富な地域資源を活かし、産業の振興や産業観光を推進します。
- ◆**新たな都市の魅力向上**…多彩な人々との交流や活動などを通して、常に新しい技術や情報を取り入れながら魅力の向上を図ります。



安田 裕樹

やすだ ひろき

1984年 名古屋市採用
2002年 総務局国際博覧会
推進室
2006年より現職

(2) 基本理念

この構想を推進するにあたっての基本理念については、以下のように考えています。

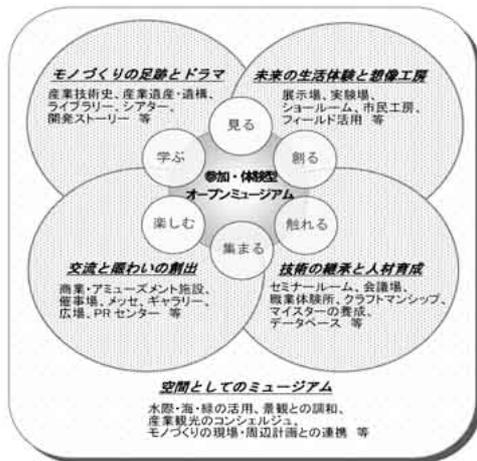
- ◆産業技術資産を保全・展示・活用し、モノづくり文化・技術の継承と発展を目指します。
- ◆モノづくり文化や歴史を新たな街の魅力として活かし、世界の技術・情報や人々が交流する賑やかな拠点とします。
- ◆技術の発展や新しい生活スタイルの提案・体験などを通して、持続可能な社会のあり方を提示します。

(3) 事業イメージ

この構想を推進するにあたっての事業イメージについては、以下のように考えています。

- ◆多様な主体：市を始め、国や関係機関、民間企業やNPOなどがそれぞれ主体となり独自のスタイルと工夫で参加できます。
- ◆段階的な整備：各参加主体がそれぞれの計画に合わせて長期的に整備していくことで進化するミュージアムゾーンを創出します。
- ◆多彩な魅力の集積：集客効果も考慮し荷際にある空間を展開。教育と娯楽の機能を合わせ持ったエデュテイメント施設の集積を図ります。

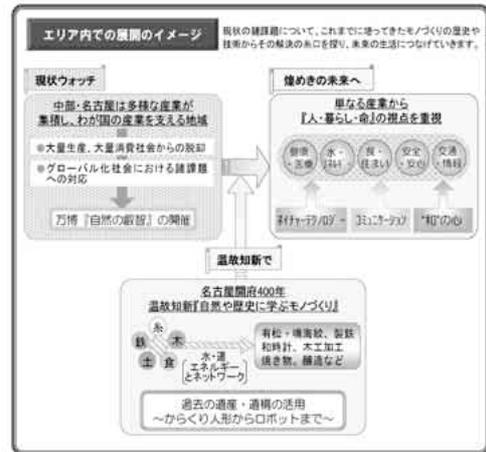
(4) 導入する機能のイメージ



左下図に示すように、「見る」「創る」「触れる」「集まる」「楽しむ」「学ぶ」といった要素を備え、世界の技術・情報や人々の交流で賑わう参加・体験型のオープンミュージアムとします。

(5) 事業展開の方向性

事業展開を図るにあたっては、この拠点内における取り組みは当然のこととして、ここを核にして如何にネットワークを構築して広域的な展開を図ることができるかといった「広域展開」も大きなポイントになると考えています。



(6) 展開エリア

この構想を展開していく「ステージ」については、モノづくりに関わってきた地域性、将来展開が担保できる空間、良好な交通アクセス、広い意味での「まちづくり」への波及、などの理由から港区の名古屋港金城ふ頭を選定しま

した。

点線で囲まれた「モノづくり文化交流拠点全体エリア」は約60haありますが、その中の破線で囲まれた「モノづくり文化交流エリア」を中心として、この構想のテーマ展開を図っていきます。



モノづくり文化交流エリアは、「空間としてのミュージアム」「水際との一体化」「他施設・

周辺の開発計画との連携」といった方向性のもと、全体を5つのゾーンで構成します。



(7) 展開事例

モノづくり文化交流エリアで展開しようとする事例を、5つのテーマに分けてご紹介します。

モノづくりの足跡とドラマ

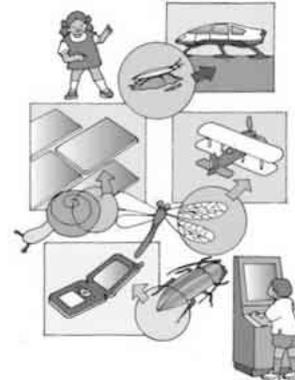
名古屋開府400年にわたる産業の系譜、デザインや色彩、自然からの知恵などの観点からモノづくりの技術・文化を展開します。



【モノづくりの系譜】



【人やモノの「流れ」から見たモノづくりの歴史】



【自然の叡智に学ぶ】



【モノづくりのデザイン・色彩など、感性価値の創造】

技術の継承と人材育成

子どもたちがモノづくりの職業体験をすることで、その面白さを実感し、「技」や「心」を学ぶ場を展開します。



【子どもモノづくり職業体験場】



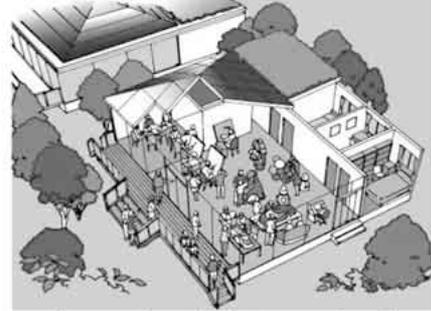
【セミナールーム】



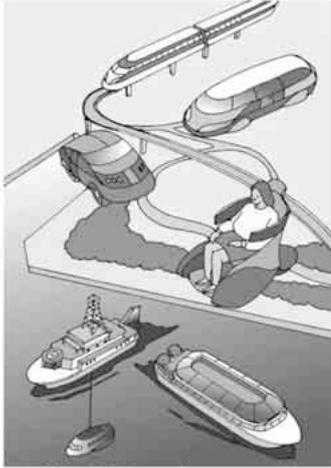
【市民協働匠工房】

未来の生活体験と想像工房

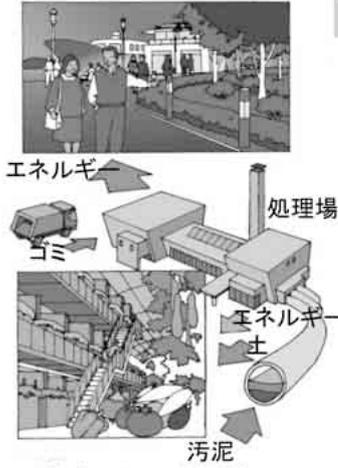
バイオエネルギーを活用した、植物工場都市菜園の展開や最先端ロボット技術、次世代モビリティを展示し体感していただけます。また、モノづくりの製造過程も体験できます。



【アーバンデザインセンター】



【次世代モビリティ】



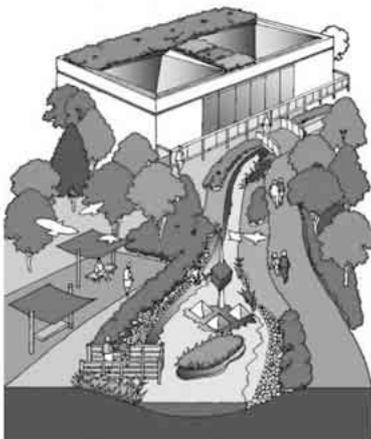
【バイオエネルギーで植物工場都市菜園】



【各種ロボット】

空間としてのミュージアム

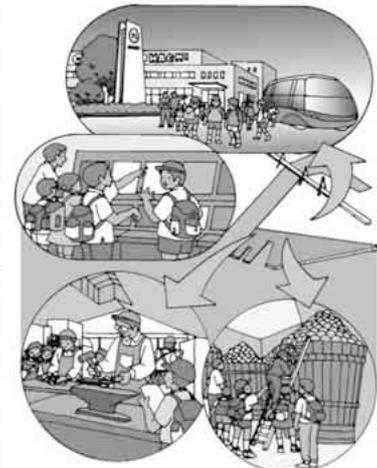
水と緑があふれる空間を形成するとともに、観光ツアーや産業観光のコンシェルジュデスクを設け、製造現場や周辺地域と連携したミュージアムの展開を図ります。



【水と緑の「里海」復活プロジェクト】



【観光ツアー拠点とエコシップ】



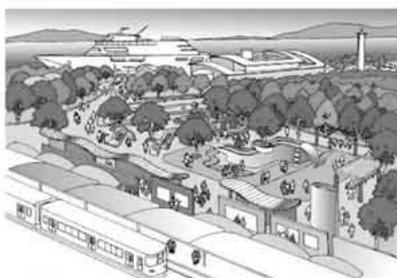
【産業観光コンシェルジュデスク】

交流と賑わいの創出

中小企業、地場産業、NPO等の方々も出展参加できる場や、海の恵みを感じられるシーサイドレストラン、400年前の食事を再現したテーマレストラン等も展開します。



【シーサイドレストラン・オープンカフェ】



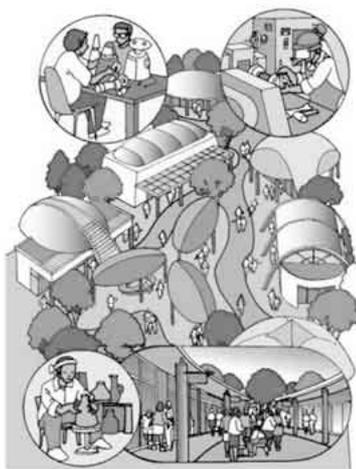
【駅前広場のイメージアップ】



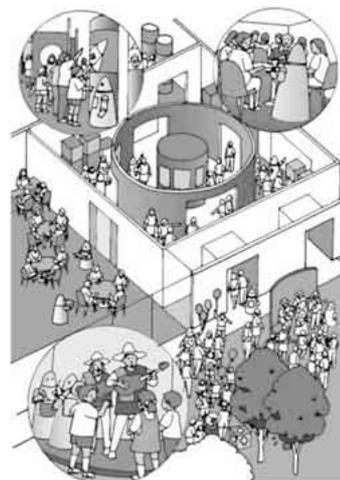
【海からのウェルカムゲート】



【テーマレストラン】



【モノづくり市民村】



【交流サロン・ギャラリー・催事場】

2 これまでの経過

(1) 長期計画等における位置付け

この構想は、平成12年に策定された名古屋市の長期総合計画「名古屋新世紀計画2010」において、この構想の源流を見ることができます。「文化」部門の基本方針では「産業技術の中核にふさわしい産業文化の拠点として、ものづくりの技や心を育み、次の時代に伝えます」としており、また、「観光・コンベンション」部門では、「ものづく

りの伝統に根ざした多くの企業博物館や産業遺産、あるいは最新の産業技術の集積など、この地域の特色を生かした産業文化観光の振興を、地元産業界や中部圏の自治体などの広域的な連携のもとに推進」していくこととしています。

そして、名古屋開府400年にあたる2010年に向けて名古屋新世紀計画2010の総仕上げとして平成19年に策定された第3次実施計画において、この構想の推進を位置付けました。

また、ポスト万博のまちづくりをにらんだ、

「名古屋城本丸御殿の復元」、「東山動植物園の再生」、「クオリティライフ21城北」と並ぶ4大プロジェクトの一つとしても推進を図っているところですが、この地域の「モノづくり」をテーマとしたまちづくり・まちおこしの検討や様々な取組は、官民を問わず各所で行われており、「モノづくり」をこの地域のアイデンティティーの一つとして展開されていくことが期待されているのではないのでしょうか。

(2) 構想についての調査・検討

名古屋新世紀計画2010策定時は、施策の方向性を示すにとどまっておらず、具体の施策として打ち出されたのは、前述のように、ポスト万博のまちづくりをにらんだ施策の一つとして構想された平成16年度です。

平成17年度は、産業技術資産を保存・展示し、“モノづくり文化”を発信・継承する施設の実現可能性を検討するために事例調査などを行いました。

平成18年度は、産業観光・産業振興、人材育成、新たな都市の魅力向上などを目的とし“モノづくり文化”を発信・継承する拠点の形成に向けて、有識者等で構成した懇談会から提案・アイデアをいただきながら検討を行い、モノづくり文化交流拠点構想（案）を策定しました。

そして、平成19年度には、これまでの調査結果を踏まえて、幅広い分野の有識者に集まっていただき、検討をしていただくとともに、講演やパネルディスカッションなどを通じて様々な視点から構想の意義や魅力などについて考え発信していくことを目指し「モノづくり文化交流講座」を3回にわたり開講しました。そして、市民の皆さんからアイデア・意見を募集し、これらの結果を踏まえて構想を策定しました。

3 事業推進に向けて

(1) 運営

この構想は、官・産・学・市民・NPOといった多様な主体の方々により、長期間をかけ独自のスタイルと工夫で「モノづくり」「産業技術」をテーマに、「参加・体験型」による新しいモデルの「オープンミュージアム」を創造していこうとするものです。

この「オープンミュージアム」を構成する5つのゾーン（テーマ、モビリティ、サステイナブル、商業・アミューズメント）は、それぞれが複合的に連動した多様で多彩な事業形態により集客構造を持たせることを考えています。

運営にあたっては、次のような課題があると考えていますので、これを踏まえたうえで事業を進めていく必要があります。

- ◆エリア全体と設置する施設単体での運営や維持管理を並列で考えていく必要がある。
- ◆様々な出展や参加形態が考えられることから、多様な事業形態になる恐れがある。
- ◆長期間にわたり段階的な整備を行うため、目的や理念を常に明確にしておく必要がある。

(2) 連携・協働

① 広域ネットワーク化

この構想の実現に向けては、市民、NPO、各種団体、企業、国やその関係団体等とのパートナーシップのもとで、どのように展開していくかがその鍵を握っていると言っても過言ではありません。

市内はもとより、グレーター名古屋圏にある各種のモノづくり関連施設や拠点などの連携によって形成するネットワークの構築を図り、総合案内的な機能を持たせることで、ここが共同利用機関的な性格を有することになると考えています。

そのためには、関係者との綿密な調整を図るとともに、円滑な運営や協働を進めるための仕組みづくりを今後検討していく必要があります。

② 市民参加型の展開

これまで、多くの博物館や美術館等と来場者との関係は、どちらかと言えば一方的な展示・サービスの送り手・受け手という形が主であったと思います。しかし今後は、双方向の関係を形成していく必要があると考えています。

この構想では、提供される各種のプログラムやハード・ソフトの活用をベースに、市民や来館者が主体となり積極的に参加できる形を目指していこうと思います。その展開の手法の一つとして、従来の「伝える」「見せる」という「展示」サービスだけでなく、「共に工夫する」「共に創る」というサービスを併せ持ち、参加者が演じながら他者にも楽しさを示す「演示」を柱の一つに置くことにより、市民や来場者が主役となった展開を図っていこうと考えています。

(3) 構想の実現に向けて

平成20年3月に構想を策定しましたが、その実現については展示や運営手法など多くの課題があります。特にこの構想は名古屋市が単独で推進できるものではなく、市民、NPO、企業、国や関係機関などの方々との連携を図りながら進めていくことが不可欠です。

そのためには、幅広い関係の方々にこの構想の趣旨に賛同をいただきながら具体化していくといった取り組みが求められます。

本市としては、これまでの調査を踏まえ、平成22年度までに基本計画等を策定し、平成23年度から段階的に整備が図れるようにしていきたいと考えています。

4 おわりに

以上、この3月に公表した構想の内容を中心に説明いたしました。構想の内容については、各区の情報コーナーや市ホームページ (<http://www.city.nagoya.jp/shisei/sougou/mono/>) においてもご覧いただけます。

この構想をなぜ今進めるのかといった話が寄せられることがあります。身の回りの物を見回すと、何一つ単独で成り立っているものはありません。多くの部品、さらにその素材、その加工、組み立て、運搬等も含めると、実に多くの人と技術に支えられ、それが「交流」の中で発展してきたことがわかります。しかし、モノづくりを支えるヒトの育成・技術の継承が危機に直面している現在でこそ、自然や歴史に学んできたモノづくりの中に現状の諸課題解決の糸口を探り、未来につなげていくことが必要であると思います。



写真は、モノづくり文化交流拠点構想の全体エリアの最近の様子です。かつては海で、埋め立て工事が行われていたこの場所は、昭和40年に公募で「金城ふ頭」と命名されたもので、将来の港の表玄関としての発展に込められた想いを感じます。この構想が発表された後に、JR東海からこの構想に参画し、高速鉄道の過去・現在・未来を紹介するJR東海博物館（仮称）を建設するとの発表がありました。このことは構想実現の大きな弾みとなるとともに、我々も推進に更に一層努力していきたいと考えています。

既成市街地の都市空間の協働的・持続的マネジメントに関する研究 - 名古屋市中区錦二丁目のケース・スタディ -

名古屋大学大学院環境学研究科 准教授 村山 顕人

1. はじめに

持続可能な都市再生の主要課題の1つは、既成市街地の物的環境の更新(改造・改善・修復)を通じて魅力的な都市空間を創出し、人々の生活の質の向上に貢献することである。そのためには、地区毎に、都市空間の将来像を構想し、その実現に向け、ハード及びソフトの多岐に渡る施策を複合的・効果的かつ個性的に展開することが期待される。ここで重要なのは、こうした都市空間のマネジメントには、その作り手・使い手である市民、企業、政府、非営利活動団体等の多様な主体が関与することであり、それを可能とさせる制度、方法、技術の探究と適用が求められている。

名古屋市中区錦二丁目は、「長者町」の名で知られる繊維問屋街である。第二次世界大戦後、東京の堀留、大阪の船場と並ぶ三大繊維問屋街の1つとして繊維産業を支えて来たが、長引く不況や産業構造の変化により問屋の廃業が進み、空きビルや空地、駐車場が目立って来ている。一方で、繊維問屋街の独特の雰囲気と地下鉄の利便性が相俟ってか、近年、魅力的な店舗、新しい集合住宅、多様なスモール・ビジネスが徐々に進出している。

このように街の状況が大きく変わる中、2004年3月には地元の繊維問屋街の業者らが錦二丁目まちづくり連絡協議会を設立し、NPO法人まちの縁側育み隊の支援の下、自らが策定したまちづくりのビジョンに基づき、錦二丁目の桜通、伏見通、錦通、本町通に囲まれた16街区のまちづくりを進めようとしている。ただ

し、そのビジョンは観念的・理念的なものあるいは個別アイディアの蓄積に留まっており、都市空間の将来像及びそれを実現する施策は定まっていない。建て替え・再開発の構想・計画が相次ぐ今、都市空間の将来像及びそれを実現させる施策を定め(これは、都市空間マスタープランを策定することに他ならない)、そのプランを中核に都市空間を協働的・持続的にマネジメントしていくことに期待が寄せられている。

本研究では、まず、既成市街地における都市空間マスタープラン策定の作業とそれを支える技法に関する一般的枠組みを示し、その枠組みの下で錦二丁目のまちづくりビジョンとその検討過程を分析・評価した。そして、錦二丁目における都市空間の協働的・持続的マネジメントの実現を意識した都市空間マスタープラン策定の道筋を提案し、次の展開につながる都市空間マスタープラン策定の予備的作業を行った。



村山 顕人

むらやま あきと

名古屋大学大学院環境学研究科 准教授
2004年東京大学大学院工学系研究科都市工学専攻博士課程修了(博士(工学))。
東京大学国際都市再生研究センター特任研究員を経て、2006年10月より現職。専門は都市計画、都市デザイン、まちづくり。都市圏成長管理や既成市街地再生に関する国際比較研究を進めながら、専門家として都市計画・まちづくりの現場に参加している。共著に「都市のデザインマネジメント：アメリカの都市を再編する新しい公共体」(学芸出版社)など。

2. 都市空間マスタープラン策定に関する一般的枠組み

都市空間マスタープランの策定（以下、「計画策定」）は、都市の現在そして未来の状況を見据えながら、多様な主体の都市空間に対する要求を踏まえ、都市空間形成の目標・方針・施策を統括的に定める取り組みである。本研究では、図2-1の通り、計画策定の作業が、理念的には、3つの側面で構成され、それらは性質の異なる3種類の技法によって支えられていると考える。

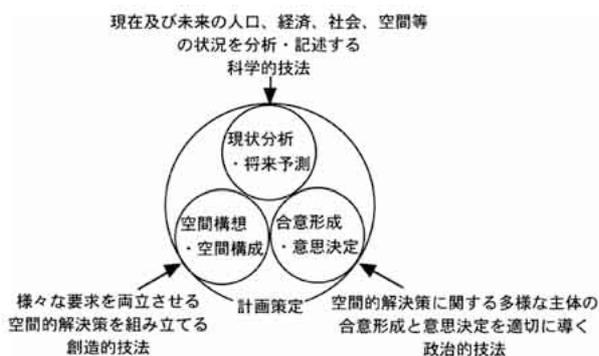


図2-1 計画策定作業を構成する3つの側面とそれらを支える3種類の技法

3. 錦二丁目のまちづくりビジョン

錦二丁目の16街区では、NPO法人まちの縁側育み隊（以下、「NPO」）の支援の下、錦二丁目まちづくり連絡協議会（以下、「協議会」）により、まちづくりのビジョンが検討されている。

(1) まちづくりビジョンの検討過程

協議会正式発足前の2003年度は、協議会発足メンバーを中心に6回のワークショップが開催され、錦二丁目まちづくりビジョンが策定された。その後、2004年度・2005年度には講演会、視察会、座談会等が実施された。2006年度になると6回の錦二丁目縁側大楽まちのデザイン塾が開催され、錦二丁目まちづくり憲章（まちの魂を短歌でうたう世界初の試み）がとりまとめられた。2007年度も6回の「錦二

丁目縁側大楽まちのデザイン塾」が開催され、「カルタによる思いの表現」が蓄積された。それぞれの概要は次の通りである。

(2) 錦二丁目まちづくりビジョン

錦二丁目まちづくりビジョンは、「伏見中心核の創出」、「都市型商住モデル地区の形成」、「地域活性化に対する仕掛け創り」、「情報発信・情報交換機能の充実」という4つの目標を掲げ、それを実現するための「にぎわいのある街」、「歩いて楽しい街」、「美しい景観の街」、「歴史と文化のある街」、「安心・安全な街」という5つの方針を定めている。そして、関連するプロジェクトが例示されている。市街地の物的環境に関わるプロジェクトの例としては、都市型商住共生モデル住宅の建設、都市機能別の軸・ゾーンの設定、住居サポート系・賑わい創出系・タウンセンター（デザイン・ファッションの中核施設）各種施設の配置、コミュニティ・スペースとしてのメインコート及びサブコートの配置、魅力ある交差点空間の計画、街路灯・舗装の再整備、歩道上の植栽・ベンチ・駐輪場の整備、アーケードの撤去または改修、沿道型建物による街並み形成、街路樹やポケットパークの整備、歴史資産の活用などがある。ただし、これらは、その後、規制や事業を通じて実現されたわけではない。

(3) まちづくり憲章

まちづくり憲章は、「住民にとって安心して住み続けられ、商業者にとって活力をとり戻し、新しい社会状況のもとでのまちの元気の創造を目指す」ために、まちづくりワークショップの参加者及び地区内の住民・就業者が短歌でまちづくりのビジョンを表現したものである。168点の短歌は、「まちづくりの夢を分かち合おう」、「歴史とまちの宝を慈しみ未来へつなげよう」、「ソフトハードにじみあう景観まちづくり」、「商業の伝統を生かし未来へ」、「住むに値するまち」、「多世代結びあうコミュニティー」、「混

乱を制御し安心安全のまちづくり」、「五感触発賑わいと和みのあるまち」「よき変化への誘導、その他」という9つの柱で整理された。

(4)カルタによる思いの表現

2007年度の錦二丁目縁側大楽まちのデザイン塾では、「志援講座」(講師によるレクチャー)の後、「志援表現」としてカルタによる思いの表現(ワークショップ)が行われた。そのねらいは、「マスタープラン(骨格計画、地区計画)への提案につながる事」、「事業計画、「めぐみ」増殖大作戦、まちなみ/まちの道具リクエストプランにつながる事」について、参加者の思いを引き出すことである。参加者は、配布された2種類の用紙に、カルタ的文言表現、俳句や短歌的表現、イラスト表現を行った。

(5)まちづくりビジョンとその検討過程の分析・評価

このように、多様な手段によりまちづくりのビジョンが検討されているが、そのビジョンは観念的・理念的なものあるいは個別アイデアの蓄積に留まっており、都市空間の将来像及びそれを実現する施策は定まっていない。ただし、現在、協議会の中で、以上の取り組みをマスタープランとしてまとめる活動が始まりつつある。市街地の物的環境については、まちづくりビジョンを踏まえると、基盤目状の街区構成や会所・閑所、路地の継承・再生、街の緑化、ベンチや街路樹の設置を含めた歩道の再整備、自転車道の設置、アーケードの改修または撤去、トラックの荷捌きスペースの確保、多世代居住を可能とさせる住宅の供給と住環境の整備などが検討課題となろう。

そして、まちづくりビジョンの検討過程は、前章で示した枠組みの下、次のように評価されよう。

- ・多様な手段を企画・実施し、計画対象エリアの目標・課題に関する市民意見を収集し、それを出発点としてビジョンを検討している。

- ・科学的技法に支えられる現状分析・将来予測、創造的技法に支えられる空間構想・空間構成に関わる作業が十分に行われていない。

4. 都市空間マスタープラン策定の道筋

筆者は、2007年度第2回錦二丁目縁側大楽まちのデザイン塾で、「錦二丁目のまちづくりマスタープランを考える：米国から学ぶ多縁協働の都市デザインマネジメント」というテーマのレクチャーを行う機会に恵まれた。その中で、次の通り、錦二丁目における都市空間の協働的・持続的マネジメントの実現を意識した都市空間マスタープラン策定の道筋を提案した。

(1)概要

都市空間のマスタープランはどのように作れば良いのか。錦二丁目で考えられるモデルを私なりに提案したい。このモデルは、素材集めと人集め→統括表づくり→図面・スケッチによる表現→模型づくり→論点メモづくり→論点の検討→シナリオづくり、というサイクルである(図4-1)。このサイクルは一回だけでなく、何回も回すようにする。また、こうしたサイクルを回すためには、組織づくりと拠点づくりが必要となる。

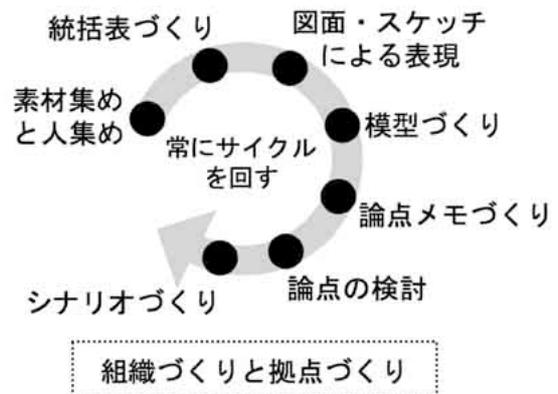


図4-1 都市空間マスタープラン策定のモデル

(2)素材集めと人集め

都市空間マスタープランの作成は、素材集めと人集めから始まる。名古屋市の既存計画、空間・社会・経済に関する客観的データ、計画中の開発事業、これまでのまちづくりビジョンやまちづくり憲章、カルタ表現、大学生による設計提案等の素材を集める。素材集めは、同時に、人集めでもある。地権者、ディベロッパーを含む事業者、建築、開発、都市デザイン、都市計画、芸術、歴史、法律、経営といった各分野の専門家、行政職員、大学生、錦二丁目ファンの市民を集める。マスタープランづくりを推進するディレクター、プロジェクト・マネージャー、スタッフも欠かせない。

(3)統括表づくり

素材と人が集まったら、具体的なアクションを列挙し、その優先順位や主導主体を明確にし、統括表としてまとめると良い。これにより、集まった素材、まちづくりの具体的なアクションが一覧でき、広い視野を持つことができる。

(4)図面やスケッチによる表現／模型づくり

次に、これらのアクションを空間的に翻訳する。図面やスケッチで表現したり、模型をつくらしたりして、具体的な都市空間の検討を進める。

(5)論点メモづくり／論点の検討

複数のアクション間でいろいろな対立点が出てくることが予想される。例えば、街並みとしては高層が良いのか、中層が良いのか、それとも低層が良いのか。居住、業務、商業の機能をどのようなバランスで配置していくのか。歩行者、自転車、自動車の共生をどのように考えるのか。その他にも、たくさんの対立点あるいは論点が出てくるだろう。

対立点や論点については、それを明確にし、分かりやすい複数の代替案をつくり、どの案が良いのかを徹底的に検討することが必要である。論点を敢えて顕在化させることにより、徹底的な議論を促し、新しい創造的な解決策を見

出す。

(6)シナリオづくり

そして、それまでの検討内容を筋の通ったシナリオとして整理する。なるべくシンプルなシナリオとし、マスタープランづくりに参加できなかった方々にも検討の内容や過程が理解できるように心がける。

(7)組織づくりと拠点づくり

こうしたマスタープランづくりを支えるのが、組織と拠点である。組織については、専門部会をつくり、多様な主体が各自の得意分野で活躍できるようにする。また、マスタープランづくりで使った図面やスケッチ、模型を囲んで、常にまちづくりの話し合いができるような拠点を作ると良い。

(8)提案した道筋の位置付け

以上は、錦二丁目のまちづくりビジョンの分析・評価の結果を踏まえ、また、筆者のこれまでの研究・実践経験に基づき、錦二丁目で実現可能な現実的な道筋の提案を試みたものである。次章以降では、提案した道筋に沿って行った、次の展開につながる都市空間マスタープラン策定の予備的作業について報告する。

5. 名古屋市の既存計画等の分析

まず、名古屋市が策定した各種既存計画等における錦二丁目の位置付けを把握した結果、錦二丁目は、名古屋駅周辺、栄周辺、広小路通・錦通をはじめとする主要な核や軸の周辺に位置する都市境界の1つとして位置付けられ、一般的な空間形成の方針は示されているものの、地区固有の具体的な空間形成の方針はないこと、また、ベンチャータウン構想の「まちの成長ステップのイメージ」や「空間展開のイメージ」は、あくまでも産業活性化事業とその波及のイメージであることが確認された。このように、名古屋市の既存計画等において、錦二丁目の具体的な都市空間の将来像とそれを実現させる施

策は示されていない。

また、伏見・長者町ベンチャータウン構想推進調査（2006年）では、錦二丁目の歴史（戦国時代から近年まで）、事業所の業種構成、商業の動向、空きビル・空き室の現況、地元の意向、起業家ニーズ、各種学校ニーズ等が詳細に調査・整理されていることを確認した。

6. 人口・世帯数の分析

次に、名古屋市町・丁目（大字）別・年齢（10歳階級）別公簿人口データを用いて、1999年から2008年までの10年間の錦二丁目の人口及び世帯数の分析を行った。図6-1より、2005年を境に世帯数と人口の動向が減少から増加に転じていることが分かる。女性より男性の増加が多い。また、図6-2より、2005年以降、30代・40代を中心に人口が増加していることが分かった。

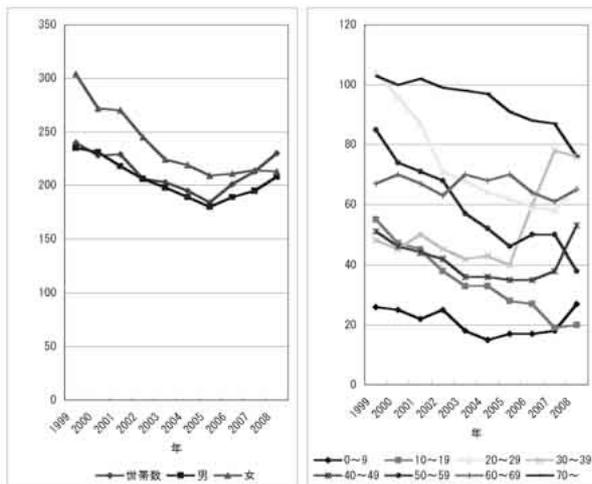


図6-1 (左) 錦二丁目の世帯数と男女別人口

図6-2 (右) 錦二丁目の年齢階層別人口

7. 土地利用・都市形態の分析

錦二丁目における土地利用・都市形態に関する諸規制を整理した上で、1990年代初頭から近年までの土地利用・都市形態の変遷を分析した。分析では、都市計画基礎調査土地利用データ（1992年・1997年・2002年）及び建物デ

ータ（1991年・1996年・2001年・2006年）を利用した。

(1)土地利用・都市形態に関する諸規制

錦二丁目は、商業地域・防火地域に指定されている。建蔽率は80%、容積率は桜通、伏見通、錦通の幹線道路沿いは800%、その他（地区内部）は600%に指定されている。高度地区は指定されていない。また、錦二丁目を囲む都市計画道路は整備済みである。

(2)土地利用の変遷

錦二丁目の1992年及び2002年の土地利用（図7-1、図7-2）より、大きくは、幹線道路沿いの業務化と地区内部の商業化、駐車場・空地の増加が確認される。なお、近年指摘されている建物の空室の増加については、別途、建物階数別用途の分析が必要である。

(3)都市形態の変遷

錦二丁目の1991年、2001年及び2006年の建物階数（図7-3、図7-4、図7-5）より、大きくは、幹線道路沿いの高層化が確認される。地区内部の変化は小さいようである。

(4)将来開発予測分析の試み

新規開発の量と場所、形態を予測する分析が必要であるが、本研究では、データ不足により、簡易的な分析に留めざるを得なかった。都市計画基礎調査データを用いて低層・中層の建物と木造建物を表示することにより（図7-6、図7-7）、建て替え・再開発によるさらなる高度利用の余地がある敷地を抽出した。

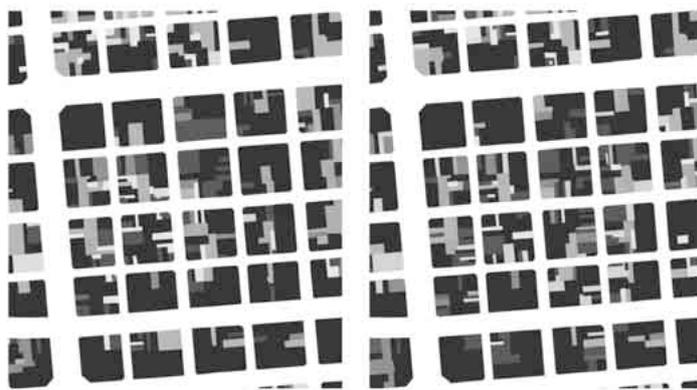


図7-1 1992年の土地利用

図7-2 2002年の土地利用



図7-3 1991年の建物階数

図7-4 2001年の建物階数

図7-5 2006年の建物階数



図7-6 低層建物と木造建物

図7-7 低層・中層建物と木造建物

本ページのカラー版は、ウェブ・サイト〈<http://www.nui.or.jp/kenkyu/19/index.html>〉からダウンロードできる報告書概要版でご覧頂くことができます。

8. 地区模型を用いたワークショップ

都市空間の将来像とそれを実現させる施策を検討する上で、「都市のビジュアル・シミュレーション」は有用である。有賀（2007）は、都市計画・デザイン分野におけるビジュアル・シミュレーションの大きな役割は、都市計画・デザインの内容とその実現のための諸規制やルールに対する地域の合意や意思決定が行われる際に、それらの判断根拠として必要な計画情報を客観的かつ中立的視点から分析、提示することであると述べている。本研究では、その手法である地区模型を用いたワークショップを試みた。

(1)地区現況模型の制作

本研究では、錦二丁目の16街区について、縮尺1/250の地区現況模型を制作した。2007年9月時点の建物の形態をスタイロフォームで再現し、そこにファサード写真を貼り付けた。なお、この地区模型は、名古屋大学環境総合館に設置されている環境シミュレーション・システムに対応しており、CCDカメラによる街並み映像の記録が可能である。

(2)2007年ゑびす祭におけるワークショップ

2007年11月10日(土)・11日(日)に開催されたゑびす祭に合わせて、ゑびすビルPart3の2階にて、中部大学と名古屋大学の共同で「まちのデザイン展」を開催した。両大学の錦二丁目を対象とする建築設計演習の成果物を展示するとともに、本研究で制作した地区現況模型と住宅地図を設置し、簡単なワークショップを実施した。地区現況模型と住宅地図を前に、錦二丁目の現状と将来に関する意見交換を行い、錦二丁目内の建て替え・再開発の構想・計画に関する情報収集を行った。その結果、未公表の構想・計画に関する情報も多く収集され、錦二丁目の都市空間が大きく変化しつつある現実が明らかになった。

(3)今後の展開

本研究で制作した地区現況模型は、錦二丁目まちづくり連絡協議会の依頼により、ゑびす祭終了後も、引き続き、ゑびすビルPart3の2階に設置され、協議会メンバーの会合等で活用された。

今後は、ゑびす祭におけるワークショップで収集した建て替え・再開発の構想・計画に関する情報等に基づき、将来の都市空間を再現し、都市空間の将来像を検討する際の素材にして頂きたいと考えている。



写真8-1 錦二丁目の地区現況模型



写真8-2 CCDカメラで見た長者町通りの街並み



写真8-3 模型を用いたワークショップの様子

9. 錦二丁目の都市空間マスタープランに関わる主要論点

以上より、錦二丁目の都市空間マスタープランに関わる主要論点を整理すると、次のようになる。

(1)多世代居住機能の導入に向けた容積率調整

錦二丁目の人口は、2005年以降、男性及び30代・40代を中心に、増加している。これは単身者向けマンションの建設によるものと推察される。子供も含めた多世代居住を実現させるためには、良好な居住環境を確保するため、容積率規制を現在の600%から適正值へ下げる必要があると考えられる。土地利用・都市形態の分析により、高度利用の余地がある（まだ高度利用されていない）地区内部において容積率規制を強化する可能性が示唆される。一方、業務化・高層化が進む幹線道路沿いは、良好な居住環境の確保は難しいため、容積率規制の強化は非現実的である。地区内部の容積率を幹線道路沿いに移転する16街区全体での容積率調整もあり得るかも知れない。いずれにせよ、錦二丁目における居住のあり方を検討し、容積率調整の議論を行うことが重要であると考えられる。

(2)街区内都市基盤の計画・デザイン

特に幹線道路から離れた地区内部において、

会所・閑所、路地の継承・再生を望む声が多い。土地利用・都市形態の分析より、街区は多数の敷地によって細分化され、かつて存在した街区内の空地や路地は極めて少なくなっていることが分かる。今後、会所・閑所や路地を街区内で再生していくためには、個別敷地単位ではなく街区全体の空間構成をトータルに検討する必要がある。会所・閑所や路地を共有都市基盤として計画・デザインし、それらを前提とした建て替えや再開発を展開するのである。

(3)街路の計画・デザイン

錦二丁目の16街区の中には、それぞれ特徴を持つ6本の道路が通っている。車道、歩道、場合によっては自転車道、建物、アーケード等で構成される街路のトータルな計画・デザインが望まれる。その際には、車道・歩道・自転車道の配分、建物のデザイン誘導、アーケードを改修するか撤去するか、トラックの荷捌きスペースの確保、街路樹やベンチといったストリート・ファニチュアの配置等について、具体的な検討が必要となろう。

(4)建て替え・再開発案件への個別対応

以上の主要論点を中心とする都市空間マスタープラン策定の作業には、長い時間が必要である。一方、「まちのデザイン展」におけるワークショップで明らかになったように、錦二丁目には都市空間を大きく変化させる建て替え・再開発の構想・計画が多くある。したがって、都市空間マスタープランの検討を進める一方で、建て替え・再開発の案件に個別対応し、これまで検討してきたまちづくりビジョンの要素をリクエストしていく取り組みが必要である。リクエストの蓄積もまた都市空間マスタープランの充実化につながる。

10. おわりに

錦二丁目の都市空間の協働的・持続的マネジメントについては、前章で示した主要論点を中

心に都市空間マネジメントの中核となる都市空間マスタープランの策定が進むことに期待を寄せる。2008年5月には、錦二丁目まちづくり連絡協議会及びNPO法人まちの縁側育み隊により、糸びすビルPart3の2階に、都市空間マスタープランの策定を含めた多様なまちづくり活動の拠点となる「錦二丁目まちの会所」が開設された。筆者も自らのサテライト研究室を「錦二丁目まちの会所」に設置させて頂き、学生とともに錦二丁目のまちづくりに参加している。

一方、吉村（2007）が示している通り、名古屋市内には、この他にも多くの地区まちづくりの取り組みがあり、それらの支援が必要とされている。錦二丁目のように、既にまちづくりの観念的・理念的ビジョンや個別アイデアの蓄積があるものについては、本研究で行ったように、都市空間マスタープランの道筋を提示し、人口・世帯数分析、土地利用・都市形態分析、地区模型を用いたワークショップ、主要論点の整理といった都市空間マスタープラン策定の「現状分析・将来予測」、「空間構想・空間構成」に関わる作業を専門家が行うことが望まれる。

[謝辞]

本研究を進めるに当たり、錦二丁目まちづくり連絡協議会、NPO法人まちの縁側育み隊、名古屋市住宅都市局、名古屋都市センター、名古屋大学工学部社会環境工学科建築学コース4年生有志の皆様には大変お世話になりました。ここに御礼申し上げます。

[参考文献等]

- ・村山顕人（2004）「成熟都市の計画策定技法の探究：米国諸都市のダウントウン・プラン策定に見る方法と技術」東京大学博士学位論文
- ・錦2丁目まちづくり連絡協議会・錦2丁目まちづくり <http://www.kin2.bpl.jp/>（2008年2月18日閲覧）
- ・NPO法人まちの縁側育み隊 <http://www.engawane.jp/>

（2008年2月18日閲覧）

- ・錦二丁目まちづくり連絡協議会（2007）「錦二丁目縁側大楽まちのデザイン塾の履歴第2回」
- ・名古屋市（2001）「名古屋市都市計画マスタープラン」
- ・名古屋市（2001）「名古屋市中心市街地活性化基本計画」
- ・名古屋市（2004）「名古屋市都心部将来構想」
- ・名古屋市（2005）「名古屋市産業活性化プラン」
- ・名古屋市（2006）「伏見・長者町ベンチャータウン構想推進調査」
- ・名古屋市（2007）「名古屋市景観計画」
- ・名古屋市町・丁目（大字）別、年齢（10歳階級）別公簿人口（全市分・区別）
<http://www.city.nagoya.jp/shisei/toukei/web/jinkou/koubo01/nagoya00012667.html>（2008年2月18日閲覧）
- ・名古屋市都市計画情報提供サービス
<http://www.tokei-gis.city.nagoya.jp/>（2008年2月18日閲覧）
- ・名古屋市（1992・1997・2002）「名古屋市都市計画基礎調査土地利用データ」
- ・名古屋市（1991・1996・2001・2006）「名古屋市都市計画基礎調査建物データ」
- ・有賀隆（2007）「ビジュアル・シミュレーションと都市デザイン」都市計画 Vol.56 No.6 pp.9-12
- ・吉村輝彦（2007）「次世代型まちづくりのための住民参加システムのあり方に関する研究」財団法人名古屋都市センター平成18年度特別研究報告書

利用者の視点を考慮した交差点設計・ 運用評価メカニズムの検討

名古屋工業大学大学院 准教授 鈴木 弘司

1. はじめに

愛知県は、依然として交通事故死者数のワースト上位を占めている。また、名古屋市内をはじめ都市部の交通渋滞の問題も深刻な状況にある。交通事故がなく安全で、かつ渋滞も少ない快適な交通社会を実現するためには、安全上、容量上の隘路である平面交差点を適切に設計し、運用することが重要といえる。

また、未だ事例は少ないものの近年、市民参加型の渋滞対策、交通安全方策の検討なども行われるようになり、利用者の観点から安全性・快適性向上のための交差点設計・運用を行う重要性が認められつつある。しかしながら現状では、管理者・利用者が一体となって交差点の設計・運用評価を行うことは困難な状況にある。

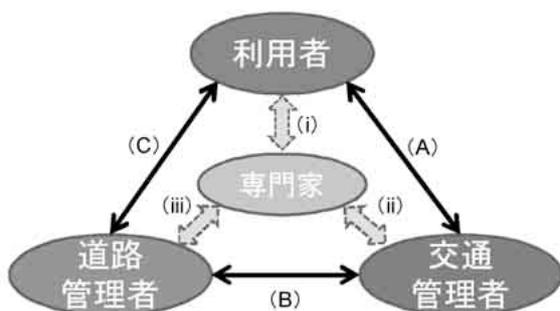


図1 交差点設計・運用評価に関わる主体の関係

そこで、本研究では、利用者の視点を考慮した交差点設計・運用評価メカニズムを構築するために、ケーススタディ交差点を取り上げ、利用者の行動・意識に関する調査・分析を行うとともに、この分析結果をもとに、道路管理者、

交通管理者と意見交換を実施し、管理者と利用者との協働して交差点設計・運用について検討するためのスキームの構築を目指す。

2. 本研究のフレームワーク

本研究では交差点設計・運用評価に関わる主体として、利用者（周辺住民・周辺住民以外）、交通管理者、道路管理者、専門家（学識経験者）の4者が存在すると捉え、それらの関わりに着目する。主体間の関係の概念図を図1に示す。

関係者へのヒアリングより、これまで交差点設計・運用改善に関しては、道路を主体とする事案については道路管理者、信号制御や交通規制に関する事案については交通管理者が主導し、場合によっては専門家の意見を組み込みながら、対策を立案している（図中(B)）状況であることが確認された。また、多くの場合、図中(A)、(C)の管理者と利用者との関係について



鈴木 弘司

すずき こうじ

名古屋工業大学大学院 工学研究科 准教授

2001年名古屋大学大学院博士前期課程修了、2003年に同大学院博士後期課程を中退後、同年4月に名古屋工業大学助手に着任、2007年に名古屋工業大学大学院助教を経て、2008年より現職、博士（工学）、専門は交通工学。

主な研究成果に、利用者のリスクテイキング/回避行動を考慮した信号交差点の運用評価に関する研究、土木計画学研究・論文集22, pp.853-862, 土木学会, 2005 他多数

は、対策立案後、工事に関わる住民説明、構造・制御変更時の簡易的な情報提供などがなされる程度にとどまること、また、対策実施後の効果は、管理者により計量されているものの、利用者の意見を汲み上げ、構造・制御変更へフィードバックする取組は少ないことが、文献調査より示された^{例えば、1)7)}。この点を改善するため、本研究では、これら3者の関係の潤滑油となる存在として専門家 ϵ を位置づける。

本研究では、以下の4つのステップにより、交差点設計・運用評価メカニズムの検討を行う。

①ステップ1：事例収集

利用者、管理者が現状を理解し、今後の対策案を検討する上で参考となるよう、いくつかの典型的な交差点運用ならびに工夫された交差点運用形態事例の収集を行い、利用者意識・行動と交差点構造・制御との関係を分析する。

②ステップ2：対象交差点の選定および改良計画案の事前評価

交差点運用変更が計画されている交差点を対象とし、交通管理者、道路管理者を交えて、事例調査にもとづく運用代替案の検討を行う。その際、事前の交通状況を用いたシミュレーション分析を行い、計画されている代替案の効果について検証する。

③ステップ3：交差点運用変更に伴う利用者意識・行動のモデル化

上記交差点の改良後、アンケート調査や観測調査を行い、交差点構造・信号制御に対する利用者意識・行動を分析する。

④ステップ4：利用者意識・行動を考慮した交差点設計・運用評価メカニズムの検討

ステップ3の結果を踏まえ、改良前後の交通特性分析や改良後の利用者意識調査結果を踏まえた改良後の意見交換会を実施し、各主体の現状認識を共有し、また、それぞれの立場から今後の関わり方も踏まえた交差点設計・運用評価メカニズムについて討議する方法で研究を進め

ている。

3. 事例調査の概要^{8),9)}

本研究では、利用者の安全性、円滑性への寄与が期待される交差点構造・制御の例として①中央帯構造、②歩車分離制御の2つに着目し、検討を行った。

中央帯構造として、中央分離帯は、対向車両との走行位置関係を明確にし、車両の安全な通行に寄与するだけでなく、横断者の滞留スペースとしての活用可能性がある。特に、大規模交差点における横断者の危険横断抑止に寄与することが期待される。また、欧米諸国で導入されている二段階横断方式を取り入れることで、柔軟な信号制御の設定を可能にする構造である。一方、歩車分離制御については、歩行者と自動車の交錯機会を原理上なくす制御であり、横断者事故抑止策として、近年急速に普及が進んでいる制御方式である。

①については、名古屋市市内4交差点において2005年に実施した現地調査データを用いて中央帯滞留時の横断者の心的負担を把握した。また、市内4箇所の交差点において2006年に実施した観測調査データおよび中央帯滞留に関するアンケート調査データを用いて、中央帯構造・制御の違いが横断者の危険行動に与える影響を明らかにした。

②については、愛知県内でも有数の事故多発地点である名古屋市中村区の名駅南3丁目交差点を対象としている。本交差点において利用者へのアンケート調査（2007年10月実施）ならびにビデオカメラを用いた観測調査を実施し（2007年7月（交差点改良実施前（歩車分離制御導入前）、10月（交差点改良実施後（歩車分離制御導入直後））、利用者意識ならびに挙動に関するデータを取得した。

なお、紙面の都合上、①の詳細については割

愛し、以下では(月)について述べる。

4. 歩車分離制御に関する利用者評価構造のモデル化

ケーススタディ交差点における交差点改良に対する利用者意識を捉えるため、アンケート調査を実施した。調査の概要を表1に示す。この調査により得られた交差点改良、すなわち歩車分離制御導入に関する利用者評価構造に着目し、どのような要因が影響を及ぼすのか明らかにする。

ここでは、アンケートにより得られた当該交差点の歩車分離制御導入に対する利用者の総合評価を被説明変数[y]とし、各評価項目及び個人属性、利用属性を説明変数[x]とした線形回帰モデルを構築する。なお、重回帰分析では、本交差点を利用する際の主たる交通手段別にモデルを構築した。自動車および歩行者の評価モデルを表2、表3に示す。

表2より、自動車利用者では、交通流の少ない時間帯においては評価が上がるものの、交通流の円滑性が損なわれる時間帯では評価が下がることがわかった。赤時間の長さにおいても評価が下がるため、自動車利用者は安全性と同様に円滑性を重要視することがわかった。

表3より、歩行者では、歩車分離制御導入に伴う歩行者青時間の短縮が要因となり評価が下がること、各年代によって重要視する時間帯が異なることがわかった。

詳細な結果はここでは記載しないが、自転車利用者では、制御導入に伴う安全性の確保を評価していること、また、青時間の短縮による実質的な歩行者青時間が不足している問題点が示された。

以上より、主たる交通手段により、歩車分離制御導入による利用者評価構造が異なることが明らかとなった。

表1 アンケート調査の概要

調査実施日	平成19年11月8, 9日, 19日
対象交差点	名駅南3交差点
調査時間帯	10:00-12:00, 14:00-17:00
調査方法	信号待ちをしている横断者に対する聞き取り
回答数	有効回答数92部 (男性56名, 女性36名)
調査内容	<ul style="list-style-type: none"> ・回答者属性 ・交差点改良後のヒヤリハット経験 ・交差点改良の認知時期 ・交差点改良に関する円滑性・安全性, その他代替案に関する評価

表2自動車利用者評価モデル (N=30, R²=0.71)

説明変数	非標準化係数	t値
定数	3.93	13.3
安全対策として有用ダミー (該当:1, 非該当:0)	1.21	4.91
利用時間 (0-7時利用) ダミー (該当:1, 非該当:0)	1.81	4.58
利用時間 (10-16時利用) ダミー (該当:1, 非該当:0)	-0.37	-1.88
利用時間 (16-19時利用) ダミー (該当:1, 非該当:0)	-0.67	-3.36
高頻度利用者ダミー (該当:1, 非該当:0)	-0.89	-4.40
40~50代ダミー (該当:1, 非該当:0)	0.29	1.56
赤時間の長さ 過剰ダミー (該当:1, 非該当:0)	-0.33	-1.42

表3 歩行者評価モデル (N=23, R²=0.74)

説明変数	非標準化係数	t値
定数	3.00	11.4
安全対策として有用ダミー (該当:1, 非該当:0)	2.00	6.92
10-30代 (16-19時利用) ダミー (該当:1, 非該当:0)	-0.40	-1.96
40-50代 (10-16時利用) ダミー (該当:1, 非該当:0)	-0.50	-1.73
60-70代 (7-10時利用) ダミー (該当:1, 非該当:0)	-0.33	-1.36
赤時間の長さ 過剰ダミー (該当:1, 非該当:0)	-1.50	-3.28

5. 歩車分離制御導入による交錯危険性の変化に関する検討

当該交差点における交差点改良に用いられた歩車分離制御では、歩行者と右左折車との通行権が分離されており、理論上は交錯が起らないよう設定されている。しかしながら、各方向に通行権を与えるため、制御導入前よりも通行可能時間が短くなることが多く、実際の運用では、信号切り替わり時の利用者の危険行動、すなわち、左折車の駆け込みや信号無視、横断者の見切り横断が同時に起こることが予想され、結果として交錯が発生する恐れがある。

また、従来、運用変更による効果計量として事前事後分析が用いられるが、今回のケースでは、改良後あまり時間が経過していない時点での短期間の交錯危険性の評価となるため、交通事故のような顕在化した危険性（統計指標）での評価が困難な状況にある。

そこで、本研究では左折車・横断者の交差点進入タイミングを合わせて検討し、左折車・横断者の交錯発生率を計量することで、交差点改良前後の潜在的危険性に関する検討を行った。

本制御下での左折車・横断者の交錯パターンとして①歩行者青開始前に横断者が横断開始（フライング）する事象と、左折車が黄色以降に交差点に進入する事象が同時に生起する場合、②横断者が青開始直後に横断し始める事象と左折車両が同一方向直進青後に交差点に進入する事象が同時に生起する場合の2つを交錯が起こる事象とする。この交錯が起こる確率を歩車交錯率と呼び、以下の式で定義する。

$$P_{con} = P_{pedfly} \cdot P_{vehri} + P_{pedasg} \cdot P_{vehasg} \quad (1)$$

ここに、 P_{con} ：歩車交錯率、 P_{pedfly} ：横断者フライング率[人/サイクル]、 P_{vehri} ：左折車駆け込み率[台/サイクル]、 P_{pedasg} ：歩行者青開始直後の横断開始率[人/サイクル]、 P_{vehasg} ：直進青開始

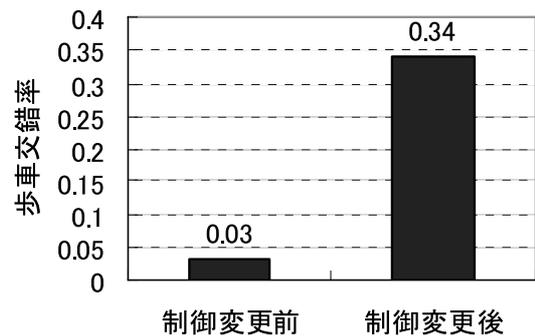


図2 制御変更前後の歩車交錯率¹⁰⁾

直後の左折車通過率[台/サイクル]である。

制御変更前、制御変更後1週間後の歩車交錯率（西進左折と西行き横断者との交錯）を求めた結果を図2に示す。

これより、信号切り替わり時については、制御変更後の歩車交錯率が制御変更前に比べて、大きく上昇していることが示された。この結果には、黄色以降の左折車進入が大きく影響しており、この点について改善するよう、左折車両に対して適切な青時間配分を行う必要があるといえる。なお、今回の結果は、青時間中の交錯危険性が含まれていない結果であることに注意が必要である。今後、その点を踏まえて、信号1サイクルあたりの交錯危険性を計量することで、歩車分離制御導入による交錯危険性評価を行う予定である。

なお、交通管理者へのヒアリングより、本交差点において改良事後（半年経過時点）、歩車の関連する事故は起こっていないことが確認されている。しかしながら、今回のような潜在的な危険性がある点も、今後交差点改良を実施していく際の検討材料として必要といえる。

6. 交差点設計・運用に対する主体間関係の在り方に関する検討

本研究では、前述の名駅南3交差点をケーススタディ交差点とし、交通管理者・道路管理者を交えた交差点改良計画立案に関する取り組み

を実施している。ここでは、交差点改良実施に至るまでの議論や改良実施後の利用者意識・行動を踏まえた今後の改良計画に向けての議論の過程を示す。

1) 対象交差点の設定

本研究では、まず道路管理者である名古屋市緑政土木局道路維持課職員および名古屋都市センター職員との意見交換会を設け（2007年4月25日）、本研究の狙いを道路管理者に伝えるとともに、現在、名古屋市内で問題のある交差点についての情報提供を依頼した。その場の議論において、愛知県内の事故多発地点である名駅南3交差点についての情報を得た。その後、当該交差点において、本年度中に安全対策としての交差点改良が行われることを、新聞報道を通じて把握したため、本交差点を研究対象として設定することとした。

2) 交差点改良案に関する事前調整

対象交差点設定後、詳細な交差点改良案を把握するため、交通管理者（愛知県警交通規制課および交通管制課）、道路管理者（名古屋市緑政土木局）を交えた意見交換会を2007年6月8日に実施した。その際、本交差点で事故が多発している東西方向の右折車と横断者事故を抑制するための対策案として、3章に示した過去の調査結果をもとに1)信号変更有、構造変更無、2)信号変更有、構造変更有を例示し（例えば、図3）、議論を行った。しかしながら、本研究の狙いの一つである改良案設定段階における利用者（周辺住民・周辺住民以外の利用者）の意向を組み込むことは、時間的制約が厳しいことから今回は見送り、交通管理者の示した改良案に対して、制御変更による交通流への影響の検討を再度協議し、円滑性の低下による利用者評価の低下を誘発しないよう事前検討し、運用後、利用者に評価をして貰い、その結果を今後の改

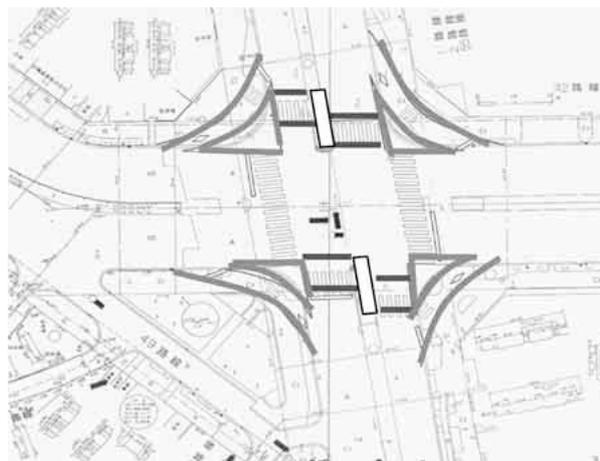


図3 交差点構造改良案
(左折導流路+クランク型横断歩道設置)

良計画に活かしていくことを狙いとするアプローチに軌道修正することとした。

3) 改良案に対する事前評価

交差点改良前の交通実態を把握し、改良案の事前評価を行うため、愛知県警から入手した改良案情報に基づき、観測データを用いた交通流シミュレーションを行い、交通流へ与える影響を検討した。

シミュレーションにはTRAFFICSS（日立情報制御ソリューションズ製）を用いている（図4）。今回は、サイクル長を固定とし、隣接する水主町交差点の信号設定を基準として青時間配分のみ変更し、流出台数の観点から望ましい信号現示設定の検討を行った。その結果を踏まえて、2007年8月末に愛知県警と再度打ち合わせを実施し、上記シミュレーションの結果の報告を行った。西進方向の混雑が予想される点について議論し、それに対して、第4車線（右折直進混用車線）を直進専用車線にすることにより、その問題を解決できる案を提示した。

4) 運用後の利用者評価を踏まえた管理者との協議

①交通管理者との協議

運用後に実施した前述の利用者意識調査および観測調査結果を纏め、2007年11月29日に愛知県警と意見交換を行った。前章で示した、西進方向の左折青時時間が短いことによる駆け込み左折台数の増加に伴う新たな歩車交錯危険性や右折車両の駆け込み台数の増加に伴う交錯危険性の発生や交差方向の直進車両の発進を遅らせ交差点容量を下げている懸念について、説明を行い、対策案を協議した。

具体的には、図5に示す制御変更後の現示階段図における第2、4現示の青時間の見直しを提言した。そのためには、全赤時間や黄色時間短縮もしくは直進車両用の青時間を、横断者青終了時点で合わせる（2秒程度短縮可能）などが必要であることを示した。

さらに2008年2月21日に再度意見交換会を行った。そこでは、次年度に本交差点の道路構造が改良される予定との見通しが示された。また、今回の制御変更に関する交通管理者、道路管理者、専門家、利用者との関係や本研究の取組の評価に関する聞き取り調査を実施した。

②道路管理者との協議

2008年2月26日に、名古屋市緑政土木局との意見交換会を実施した。本会では、今年度の警察との協議の流れを含め、制御変更後の運用状況に関する調査結果を報告し、今後の交差点改良案について議論した。上述の次年度予定されている構造変更に関して、道路拡幅の必要性について、意見交換を行った。また、交通管理者に対して行った聞き取り調査と同様に、聞き取り調査を実施した。

5) 本プロセスに関する交通管理者・道路管理者の評価

本研究のアプローチに関して、前述のとおり、交通管理者および道路管理者に対して簡単な聞き取り調査を行った。①交通管理者に対する調



図4 交通流シミュレータ出力イメージ
(日立情報制御ソリューションズ製“TRAFFICSS”をカスタマイズ) 制御変更前後

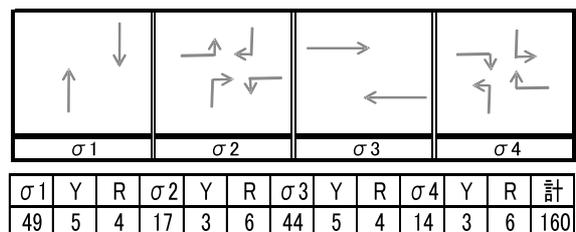


図5 制御変更後の現示階段図

査では、

- 1)活動内容（シミュレーションによる交通状況評価を交えた議論、アンケートによる利用者意識・評価を交えた議論、総合評価）
- 2)意見交換会の実施形態（回数、参加主体、継続的な意見交換会実施可能性）

②道路管理者に対する調査では、

- 1)活動内容
- 2)意見交換会の実施形態
- 3)今後、交差点改良をはじめとする交通環境整備を検討する上で望ましい各主体（行政、警察、周辺住民、利用者、学識経験者）の関わり方について質問を実施している。

なお、①の回答者は、愛知県警察交通規制課および交通管制課の5名であり、②の回答者は名古屋市緑政土木局道路維持課4名である。

①交通管理者

シミュレーションによる交通状況評価を用いた議論については、『まあまあ有用』の評価が100%（回答数：3）であったが、「周辺道路を面的に総合的な交通状況があればなお有用」、「現地の状況を知った上での議論であれば有用」、「もう少しデータが豊富だとなお良い」の改善要望があった。

アンケートによる道路利用者の評価を用いた議論については、『まあまあ有用』の評価が100%（回答数：5）であったが、「回答項目が多いと回答内容が雑になる恐れがある」、「体感的評価を知る上で有用。アンケート項目は少なくする方向で」、「意見が偏らないように車利用者と歩行者の数を調整した方が良い」、「道路利用者の評価は貴重であるが、それがすべてではない。交通管理者、道路管理者の立場があることをご理解いただきたい」といった自由回答が得られた。今回、利用者の評価構造を把握するために、交差点改良直後の調査では詳細に聞き取り調査を行ったが、上記の懸念も踏まえて、今後調査を継続的に行う必要がある。

全体的な評価については、『まあまあ有用』の評価が80%、『有用』の評価が20%（回答数：5）であり、上記の改善要望はあるものの、本意見交換会の活動内容については概ね受け容れられたといえる。意見交換会の実施形態の評価として、実施回数については『適当』が50%、『やや多い』が50%（回答数：4）であった。今年度は意見交換会を4回実施したが、この回数設定は概ね妥当であったと考える。参加主体については、『道路管理者も交えた方がよい』が75%、『現状のままでよい（県警と学識経験者のみ）』が25%（回答数：4）であったが、『一般市民も交えた方がよい』との回答は見られなかった。継続的な意見交換会の実施については、『実施してもよい』が100%（回答数：4）であった。その際、総論ではなく各論的なもの

がよいとの意見も見られた。

②道路管理者

シミュレーションによる交通状況評価を用いた議論について、『まあまあ有用』の評価が50%、『有用』の評価が50%（回答数：4）であった。また、住民（利用者）への説明用資料としても同様に『まあまあ有用』の評価が50%、『有用』の評価が50%（回答数：4）と概ね高評価であった。

アンケートによる道路利用者の評価を用いた議論については、道路管理者として『まあまあ有用』の評価が50%、『有用』の評価が50%（回答数：4）であり、住民（利用者）への説明用資料としては『まあまあ有用』の評価が75%、『有用』の評価が25%（回答数：4）と若干の差異はみられるものの、こちらも概ね高評価であった。

全体的な評価は、『まあまあ有用』の評価が75%、『有用』の評価が25%（回答数：4）であった。これより、本意見交換会の活動内容は概ね受け容れられたと考えられる。

意見交換会の実施形態の評価として、実施回数は『適当』が75%、『やや少ない』が25%（回答数：4）であった。今年度は、交通管理者との意見交換と比べて、少ない2回実施であるが、回数設定は概ね妥当であったと考える。

意見交換会の参加主体の構成については、『道路管理者・交通管理者・学識経験者』が50%、『道路管理者・交通管理者・学識経験者・利用者代表（周辺住民以外）』が50%（回答数：4）であり、道路管理者の中には利用者（周辺住民以外）の声を直接汲み取る意向を持つことが示された。継続的な意見交換会の実施は、『テーマによっては実施したい』が100%（回答数：4）であった。

今後、交差点改良をはじめとする交通環境整備を検討する上で望ましい各主体（行政、警察、

周辺住民、利用者、学識経験者)の関わり方について、現状の仕組みに改善の余地があるとの回答が75%、わからないが25% (回答数:4)であった。具体的には、「有識者による定量的分析があるとよい」、「行政、警察との連携をさらに密にする。」「交通マナー向上のためには、道路利用者(周辺住民含む)の役割大、よって住民参加は重要なことだと考えるが、なかなか実行できないことを残念に感じる。」、「個別の案件ではなく、交差点の改良に関する一般的な検討において、学識経験を交えての意見交換は有用と考える」といった意見が挙げられた。

また、特定の箇所での問題に関する利用者や周辺住民の意見を収集する仕組みが提示された場合についての設問について、道路利用者(主に周辺住民以外の利用者)をモニターとして募り、意見収集する仕組みについては、『どちらかといえば取り入れた方がよい』の回答が4名中3名であった。その仕組みの管理主体については、学識経験者が67%、道路管理者と交通管理者が33%であった。一方、周辺住民をモニターとして募り、意見収集する仕組みについても、『どちらかといえば取り入れた方がよい』の回答が4名中3名であり、その仕組みの管理主体についても、学識経験者が67%、道路管理者と交通管理者が33%と同様の結果であった。これより、モニターとして募る場合には、道路管理者にとって、利用者(周辺住民以外)、周辺住民の違いは生じていないと推測される。

6) 交差点運用代替案検討に対する主体間の関わり

前節の調査結果より、本研究で採用したシミュレーションを用いた交通状況評価およびアンケートによる利用者評価に基づく議論の有用性が示された。

議論の参加主体としては、交通管理者は、道路管理者・学識経験者との意見交換を望む一方

で、利用者の評価を用いた議論にある程度の有用性を認めているものの、利用者を含めた協議等に対してはあまり肯定的な態度を有していないことがわかった。また、道路管理者は、交通管理者との関わりを強くもつことを望んでいること、また交通管理者・学識経験者に加え、利用者(周辺住民以外)を交えた協議を行うことが必要と考えているものが存在すること、また、現状の仕組みとは別に、利用者の意見を汲み取る仕組みに関する必要性があることが明らかとなった。また、その意見収集の仕組みには学識経験者が管理を行うことが望ましいとの見解を有するものも見られた。

以上のことから、交差点運用代替案検討に対する道路管理者、交通管理者、利用者(周辺住民以外)、周辺住民、学識経験者のそれぞれの立場を考慮した現実的な関わり方として、全主体が一体となって活動するのではなく、例えば、まず学識経験者が運用代替案の原案に対する周辺住民の声を聞くための意見交換会もしくはアンケート調査を行うとともに、現状の問題点を把握するための実態調査を実施する。次に、その結果を用いて、道路管理者・学識経験者・利用者(周辺住民以外)を交えた意見交換会を行い、さらに内容を吟味する。そのうえで交通管理者・道路管理者・学識経験を交えた意見交換会を実施することで、利用者の意識・行動を考慮した交差点運用代替案の検討が可能になる。時間制約、費用制約が許す限り、このサイクルを繰り返すことですべての主体の意向を組み込むことが可能になると考えられる。

7. おわりに

本研究では、今後の交差点設計・運用代替案評価を検討するため、典型的な交差点運用ならびに工夫された交差点運用形態事例の収集を行い、利用者意識・行動と交差点構造・制御との

関係を分析した。また、ケーススタディ交差点において、意識調査や観測調査を行い、交差点構造・信号制御に対する利用者意識・行動を明らかにした。この結果を踏まえ、交通管理者、道路管理者と意見交換を行い、さらに今後の対策案を想定した構造・制御に対する意識調査を実施し、それに対する利用者評価を明らかにした。よって、管理者と利用者との協働して交差点設計・運用について検討するための基礎的な検討を行った。

以上、本研究で提案した利用者の視点を考慮した交差点設計・運用評価メカニズムは、利用者、道路管理者、交通管理者、学識経験者などの専門家が一体となって交差点設計・運用代替案を検討するためのフレームワークであり、これを活用することで、安全・安心なまちづくりを目指す名古屋市にとってのあるべき道路行政、特に交通渋滞、交通事故対策について、管理者・学識者だけでなく、当事者である市民が積極的に関与できる仕組みが構築されることが期待される。

謝辞

研究の実施にあたり、(財)名古屋都市センター、名古屋市緑政土木局、愛知県警察交通規制課、交通管制課の皆様にも多くの貴重なご意見を頂いた。また、調査および解析にあたり、名古屋工業大学藤田研究室の山越陽介氏、増山淳氏にも多くのご協力を頂いた。ここに、深謝の意を表す。

文献

- 1) 日野泰雄, 上野精順, 沢田道彦, 板倉信一郎: 実験的アプローチによる効果的交通安全対策導入の試み, 第20回交通工学研究発表会論文報告集, pp.165-168, 2000
- 2) 日野泰雄, 北瀬弘康, 上野精順, 西園達夫: 交通安全のための社会実験における段階的施策導入の効果と課題, 第21回交通工学研究発表会論文報告

集, pp.109-112, 2001

- 3) 南部繁樹, 葛山順一, 赤羽弘和, 高田邦道: 市民参加による面的な交通安全対策の検討, 第24回交通工学研究発表会論文報告集, pp.41-44, 2004
- 4) 鈴木正徳, 葛山順一, 南部繁樹, 高田邦道: 物理的デバイスによる速度抑制の住民・利用者評価, 第24回交通工学研究発表会論文報告集, pp.45-48, 2004
- 5) 葛山順一, 高田邦道: 市民参加型交通安全対策における地方自治体の役割と効用に関する考察, 第26回交通工学研究発表会論文報告集, pp.109-112, 2006
- 6) 太田均, 中島孝, 田尻俊之, 市川昌: 信号交差点における交通事故対策実施効果の短期的評価, 第27回交通工学研究発表会論文報告集, pp.97-100, 2007
- 7) 出口近士, 板敷繁利, 小野市春: カラー化等の交差点の交通事故対策と改善効果, 第27回交通工学研究発表会論文報告集, pp.89-92, 2007
- 8) 鈴木弘司, 藤田素弘, 阿部貴紀, 森下健太: 横断者の心理・行動を考慮した中央帯構造・制御方式にする分析, 土木計画学研究論文集24, 土木学会, pp.851-860, 2007
- 9) 鈴木弘司, 藤田素弘, 阿部貴紀: 信号切り替わり時の危険横断抑制のための中央帯構造・制御に関する分析, 第27回交通工学研究発表会論文報告集, 交通工学研究会, pp.285-288, 2007.
- 10) 山越陽介, 鈴木弘司, 藤田素弘: 歩車分離制御導入に伴う信号切り替わり時の歩車交錯可能性に関する研究, 平成19年度研究発表会講演概要集, 土木学会中部支部, 2008.

平成19年度
第3回
まちづくり
セミナー

鉄軌道と都市づくり ～内外の事例に学ぶ～

講師：財団法人 計量計画研究所 常務理事
日本大学理工学部 客員教授
矢島 隆 氏

日時：平成20年1月30日(水) 午後3時00分～5時00分
会場：(財)名古屋都市センター大研修室 (金山南ビル11階)



私は建設省に勤めていた頃は、どちらかというと「都市づくりと道路」ということに携わっていました。その後、営団地下鉄（現、東京メトロ）で5年ほど過ごし、少し鉄道に触れました。最近では、鉄道と都市づくりについて私なりに調査・研究しています。本日は、東京臨海部と、昨年訪れたフランスのリヨンの事例をご紹介します。結論を先取りするようですが、都市づくりと鉄道というのはなかなか難しいところがありますが、「鉄道なくして都市づくりはない」と強く感じています。

I. 東京・臨海部開発と鉄軌道

東京臨海部は、東京湾の隅田川沿いの一番奥に位置し、ここには南から臨海副都心、豊洲、晴海という3つの島があります。この3つの島の開発と、これらをめぐる鉄軌道についてお話しします。

「臨海副都心」は都心から6km、面積は442haです。この島につながるレインボーブリッジはダブルデッキ構造で、上は首都高速道路ですが、写真右下のところから枝分かれして新交通システム「ゆりかもめ」として島に入ります。



写真1 臨海副都心

臨海部の公共交通網

- ゆりかもめ
新橋～有明 H7年11月開通
有明～豊洲 H18年3月開通
- りんかい線
新木場～東京テレポート
H8年3月開通
東京テレポート～天王洲アイル
H13年3月開通
天王洲アイル～大崎
H14年12月開通
- 海上バス
日の出桟橋～お台場海浜公園
日の出桟橋～バレットタウン
日の出桟橋～東京ビックサイト
など



図1 臨海部の公共交通網

ゆりかもめに近いところはかなり開発が進んでいます。「豊洲」は都心から4km、面積は110haです。島の根元にはかつて石川島播磨のドッグがあり、いまその辺を中心にかなり開発が進んでいます。「晴海」は都心から3km、面積が107haです。地区の半分は再開発が進んでいます。

臨海副都心の計画は昭和63年頃から始まりますが、それ以前に開業していた公共交通は地下鉄有楽町線です。そこに、「ゆりかもめ」と「りんかい線」という二つの鉄軌道を、臨海部の開発に合わせて整備してきました。有楽町線とJR東海道線に囲まれた鉄軌道の空白地帯にどうサービスするかということが基盤整備上の大きな課題でした。

1. ゆりかもめの概要

「ゆりかもめ」は臨海副都心と東京都心を結び、そして臨海地域全体をサービスする新交通システムです。ルートは、新橋から出て、臨海地域の島にサービスします。本来の鉄軌道というものは比較的直線的なルートを採用するものですが、これはまったく正反対で、とにかく需要を片っ端から拾うかたちのルートになっています。現在、新橋～豊洲が開通していますが、豊洲では地下鉄有楽町線と接続しています。今後は晴海の島や、さらに月島までサービスする将来計画があります。



図2 ゆりかもめ路線図

(1) ゆりかもめと臨海開発

新交通システムと臨海部開発はコインの裏表のように、最初からセットとして構想され事業化されてきました。臨海部開発は着手から7年後に世界都市博を開催する予定で進められました。そして、都市博のように人が集るイベントがあるとゆりかもめも潤うということで、開発と表裏一体の計画となったわけです。しかし、都市博は中止となり、ゆりかもめは大きな痛手を被ります。その後も臨海部開発は続きますが、バブルが崩壊し、開発計画そのものが縮小、あるいは繰り延べとなりました。

●計画から第1期開業

昭和61年11月、第2次東京都長期計画において「臨海副都心」というものが位置づけられました。この頃は東京一極集中が叫ばれ、東京はいわば一人勝ち状態でした。いずれ世界経済の一角を占めるとか Japan as No.1と言われた時代でした。大手町周辺の既成の都心だけではもたない、新宿副都心も開発中であつたけれどそれでももたない。ということで臨海副都心が位置づけられたのです。それに沿って、63年までに臨海部副都心開発基本計画がつくられます。ゆりかもめの計画はそれとセットで、62年の1月に東京臨海部新交通システム計画委員会報告において打ち出されます。そして、63年4月に東京臨海新交通(株)を立ち上げ、翌年には第1期の工事に着手します。これは、平成8年の都市博開催に合わせるため、平成7年11月に開業となりました。

●沿線開発の時間経過

一方、臨海部開発については、平成2年6月に豊洲・晴海開発整備計画が策定されました。しかし、バブルが崩壊し、平成3年12月に臨海部副都心開発計画は見直されます。ただ、基盤整備の方は動いており、

首都高速のレインボーブリッジも平成5年8月に開通します。結果的に都市博は中止となりましたが、インフラ整備は動いていたわけです。平成7年10月には東京ビッグサイトがオープンし、フジテレビ本社も東京都心部から移転してきます。一方、平成9年3月に出された臨海副都心まちづくり推進計画では、タイトルとは裏腹に、「開発のペースを落とす」と宣言されます。2回目の見直しが行われたのです。

一方、ゆりかもめは平成11年12月に第2期工事に着手し、平成18年3月に開通します。臨海部開発の方は、豊洲、有明の基盤整備に着手し、さらにいろいろな民間施設がオープンします。

表1 ゆりかもめ計画の経緯

ゆりかもめ 計画の経緯	
【ゆりかもめ】	
昭和62年 1月	東京臨海部新交通システム 計画委員会報告
昭和63年 4月	東京臨海新交通線設立
昭和63年11月	第1期 免許・特許取得
平成元年 3月	第1期 工事着手
平成7年 11月	第1期(新橋～有明)開業
平成10年 7月	第2期 特許取得
平成11年 12月	第2期 工事着手
平成18年 3月	第2期(有明～豊洲)開業
【臨海部開発】	
昭和61年11月	第二次東京都長期計画 ※副都心に位置づけ
昭和63年 3月	臨海部副都心開発基本計画
平成2年 6月	豊洲・晴海開発整備計画
平成3年12月	臨海副都心開発計画の見直し
平成5年 8月	レインボーブリッジ開通
平成7年 5月	都市博中止を決定
平成7年10月	東京ビッグサイト竣工
平成8年 6月	フジテレビ本社ビル竣工
平成8年 7月	臨海副都心計画基本方針見直し
平成9年 3月	臨海副都心まちづくり推進計画
平成9年 4月	豊洲・晴海開発整備計画(改定)
平成9年11月	豊洲土地区画整理事業着手
平成11年 3月	有明北土地区画整理事業着手
平成11年 8月	パレットタウンオープン
平成12年 4月	アクアシティお台場オープン

(2) ゆりかもめの建設・運営

臨港地区内も通過するゆりかもめの路線は、軌道法適用区間と鉄道事業法適用区間が入り混じっています。軌道法ではインフラ方式の助成、鉄道事業法では地下鉄方式の助成が行われました。

建設費については、第1期区間は147億円/km、第2期区間は125億円/km。1期区間の方が、海を渡る部分が多かったりするので単価が高いわけです。

●事業費

第1期の工事に着手したのは、平成元年3月で、平成7年11月に最初の開業を果たします。その間の事業費としては、インフラ外の費用が551億円、インフラが1,227億円。インフラは鉄道事業法適用(642億円)と軌道法適用(585億円)のほぼ半々で賄っています。第2期は、18年3月に開業します。事業費は、インフラ外が139億円、インフラが210億円で、この区間はすべて軌道法適用です。

●計画と需要予測

昭和63年の臨海部副都心開発基本計画では、就業人口110,000人、居住人口60,000人という開発フレームが設けられました。平成12年までに全地区の概成を済ませ、平成13年からは完成・発展期という見通しでした。それが、平成9年の臨海副都心まちづくり推進計画になると、就業人口は70,000人に、居住人口は42,000人へと縮小されます。また、開発は27年までに概成し、完成・発展期は28年以降と見直されました。開発はかなり縮小され、15年の繰り延べとなります。

ゆりかもめの需要予測は、第1期の平成6年の開業時に49,200人/日、第2期の豊洲延伸時には120,300人/日とされました。結果的に、現在は92,000人/日で、予測より3万人ほど足りません。

経年的な乗客数の推移を見ると、最初に開業したときは2万人強/日。次の年からだんだん増え、平成13、14年あたりで一旦減ります。開発が進んでいるはずなのに、なぜ下がるのか。実は、りんかい線の開通がこの頃です。りんかい線にゆりかもめの客が流れたのです。

ただ、ゆりかもめの乗客数で特徴的なのは、平日よりも土曜、休日、祝日が多いことです。魅力的な集客施設やイベントなどが人を引きつけているといえます。

2. りんかい線の概要

次に、東京臨海部をめぐるもう一つの鉄軌道、「りんかい線」(東京臨海高速鉄道)についてです。

りんかい線は、東京副都心と都心を結ぶ基幹的な公共交通機関ですが、いまや埼玉、東京、千葉、神奈川など首都圏全体を結ぶ広域的な鉄道ネットワークに組み入れられています。例えば、新木場でJR京葉線に、大井町でJR京浜東北線に、大崎でJR湘南新宿ラインに接続しています。



図3 りんかい線の路線図

第1期、第2期と段階的に開業しましたが、第1期開業区間は新木場から3駅だけの区間でした。これは、都市博を開催するならば「大量の客をさばくにはゆりかもめだけでは足りない、鉄道が必要」ということで、短い区間だけ鉄道を、という狙いがあったからです。

りんかい線の前身は貨物線です。この経緯は国鉄の民営分割化と絡んでいます。昭和39年9月、旧国鉄は塩浜～木更津、約100kmの京葉貨物線を計画しました。しかし貨物輸送はやればやるほど赤字になるということで、昭和58年には新木場～東京貨物ターミナル間は建設凍結となります。そして昭和62年4月に国鉄は分割民営化し、JRが発足しました。しかし凍結以前に虫食的に建設してしまった区間をどう処理するかは課題は残りました。

それで、凍結されていた新木場～東京貨物ターミナル間をどうするかという議論になりますが、ちょうどこの時点で臨海副都心開発計画を東京都がつくり始めます。ですから、このつくりかけでしかも建設が凍結している部分をなんとか東京臨海副都心の建設のために利用しようと東京都は考え、そして平成3年3月に東京臨海高速鉄道(株)が設立されるのです。

表2 りんかい線と臨海部開発の経緯

りんかい線と臨海部開発の経緯	
【りんかい線】	【臨海部開発】
昭和60年 7月	運輸政策審議会答申
平成 2年 1月	京葉貨物線旅客化延伸調査委員会設置
平成 3年 3月	東京臨海高速鉄道㈱設立
平成 3年11月	第1期 免許取得 副都心開発・都市博輸送
平成 4年 3月	第1期 工事着手 旧国鉄資産購入
平成 6年 5月	第2期 免許取得
平成 8年 3月	第1期(新木場～東京テレポト)開業 第2期 工事着手
平成13年 3月	第2期(東京テレポト～天王洲アイル)開業
平成14年12月	第2期(天王洲アイル～大崎)開業(全線開業)(2年遅れ) JR埼京線との相直運転開始
昭和61年11月	第二次東京都長期計画 ※副都心に位置づけ
昭和63年 3月	臨海部副都心開発基本計画
平成 2年 6月	豊洲・晴海開発整備計画
平成 3年12月	臨海副都心開発計画の見直し
平成 5年 8月	レインボーブリッジ開通
平成 7年 5月	都市博中止を決定
平成 7年10月	東京ビッグサイト竣工
平成 8年 4月	臨海副都心“まちびらき”
平成 8年 6月	フジテレビ本社ビル竣工
平成 8年 7月	臨海副都心計画基本方針見直し
平成 9年 3月	臨海副都心まちづくり推進計画
平成11年 8月	パレットタウンオープン
平成12年 4月	アクアシティお台場オープン

(1) りんかい線と臨海開発

平成4年3月に第1期工事に着手、同時に旧国鉄資産も購入します。そして、平成8年3月に新木場～東京テレポトが開業。これは都市博に間に合わせるはずだったからです。

第2期は、13年3月に天王洲アイルまで暫定開業しますが、最終的には平成14年12月に大崎まで開業し、JR埼京線と相互直通運転を果たします。これにより、この鉄道は首都圏の全体の鉄道網につながる路線に変身したのです。しかし、実際は計画より2年遅れでの開業でした。

(2) りんかい線の建設

第1期の開業については、路盤構造物のうち2.7kmは旧京葉貨物線として建設され、国鉄清算事業団に承継された資産を買い取って使用しています。

第2期の工事は遅れました。というのは、第2期は東京湾の海底や運河の底も通ります。また、JRの大井町駅と接続しますが、ここは地上の街路幅員が狭かったため、シールドが2段で縦に並んだ形にして、無理をして入れています。しかも、そこに京浜東北線と東海道線という非常に幅の広い鉄道線路があり、その下を2段のシールドで行くわけですから、施工管理とか仮設とかがたいへんだったわけです。事業費が嵩む要素ばかりが第2期にはありました。ちなみに、清算事業団から承継した財産の一つには、海底トンネルもありましたが、実際に使う段階では相当の補修が必要でした。

●事業費

りんかい線の事業単価については、第1期は252億円/km、第2期は435億円/kmです。

第1期の建設費は1,235億円、第2期は3,175億円ですが、それをどう賄ったか。出資金も開発者負担金もほとんどは東京都から出ています。また、東京都は臨海副都心開発事業会計の他に一般会計からも出しています。また、P線資金というのは鉄建公団の立て替え分です。工事負担金というのは、駅を造るために直近の企業等からお金を集めています。例えば、東雲駅分は江東区が出しています。

全体として、りんかい線事業を賄うために東京都は相当力を入れています。

●利用状況

開発が進み、りんかい線は2期開業したことによって首都圏のネットワークとつながり、いまでは16万人/日の利用があります。しかし、平成8年の本来なら都市博があったときの、実際の乗客は2万人に過ぎません。開発計画が縮小し、都市博が中止になった影響は、ゆりかもめに比べてはるかに大きかったはずですが、投資額が断然大きかった上、需要を細かく拾っていくようなルートになっていないからです。それで、都による出資等は当初より現在に至るまで続いています。

(事業費)									
第一期分 1,235					第二期分 3,175				
用地費	工事費	車両費等	建設利息	用地費	工事費	車両費等	建設利息		
392	689	140	14	277	2,501	307	90		
(財源)									
出資金	開発者負担金	工事負担金	借入金	利息	出資金	開発者負担金	工事負担金	P線資金	無利子借入
200	634	11	375	14	733	219	166	1,973	36
出資金		開発者負担金		工事負担金		P線資金		無利子借入	借入金他
933		853		177		1,973		36	438
都一般会計		臨海副都心開発事業会計		東京臨海副都心開発事業会計		P線資金		無利子借入	借入金他
835 (89%)		329		634		1,973		36	438
臨海地域開発事業会計		臨海副都心開発事業会計		天王洲アイランド延伸		P線資金		無利子借入	借入金他
519		219		84		1,973		36	438
高層ビル事業会計		品川シーサイド		豊洲地区		P線資金		無利子借入	借入金他
5		219		84		1,973		36	438
品川区		豊洲地区		豊洲地区		P線資金		無利子借入	借入金他
12 (1%)		219		84		1,973		36	438
世帯別		豊洲地区		豊洲地区		P線資金		無利子借入	借入金他
46 (0%)		219		84		1,973		36	438

図4 りんかい線の事業費内訳

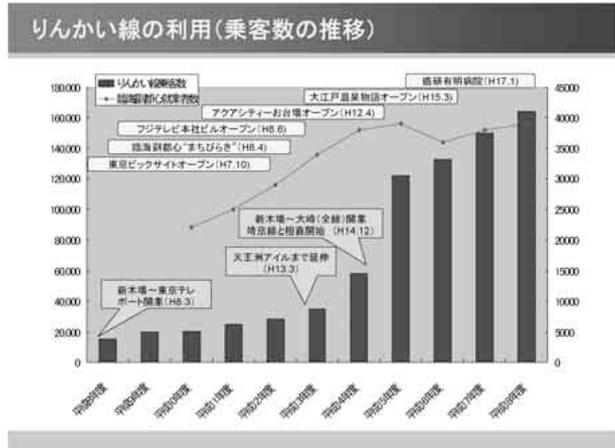


図5 りんかい線の乗客数の推移

3. 臨海部開発状況

臨海副都心開発の第1期は台場地区、有明地区、青海地区の3地区、第2期は豊洲が対象です。

臨海副都心の土地利用計画のフレームは、就業人口が70,000人、居住人口42,000人、面積は442haです。公共施設率が53%。けっこう太い幹線道路から比較的細かい道路までを通してあるので、公共施設率は高いです。宅地の種類は住宅系、商業系、業務系などありますが、実際には複合系が多いです。実際に開発が進んでいるのは半分です。就業人口の伸びとしては、平成14年頃から第2期の計画ぐらいまで順調にきたといえます。居住人口もどんどん伸びています。開発のおかげで地域イメージが向上し、人気が上がって、今後も人口が伸びていくと想定されます。

豊洲という島は、他の島とかなり違い、築地の市場が移転してきます。ゆりかもめが島を通過して、地下鉄の有楽町線と接続しています。島では現在、東京都市計画区画整理事業が行われています。また、島の根元の部分(豊洲1~3丁目)は、石川島播磨が昔、潜水艦を修理していたドッグですが、この周辺は現在開発ラッシュです。

4. まとめ

鉄軌道と開発の一般的な関係というのは、鉄軌道は開発の足としてある程度、先行整備せざるを得ないということです。しかし、一度整備を始めたあとで開発が縮小したり遅延することは、大きなリスクとなります。それを避けようとする、段階的に整備することを考えざるを得ません。しかし、鉄道の場合、段階整備は限度があります。道路ならば、少しずつでも整備すれば、その区間だけでも使えます。しかし、鉄道というのは、りんかい線にも現れているように、首都圏の鉄道と接続したネットワーク効果によって利用客が増えるものなのです。そういう意味で、開発側で相当工夫をしないと鉄道側はもたないが、一方で開発側での工夫にも限度があります。

東京臨海部については、平休日の両方に需要を生む施設、沿線のイメージアップに資するような施設立地ができたおかげで、いまや東京の臨海部では住宅も相当高く売られています。

II. リヨンの公共交通網 ～多様で魅力的なシステム・ミックス～

次に、フランスの事例をご紹介しますが、まず欧州の都市交通政策について少しお話しします。

欧州の大都市や中都市は、アメリカやオーストラリアとは違い、鉄道や公共交通が健在です。ただ、ここで最大の問題になるのが都心の自動車交通対策で、ヨーロッパではその解決に向けて二つの方向があります。一つは自動車交通を抑制するために、都心に入ってくる自動車から混雑税を徴収する方向で、ロンドンなどの都市が導入しています。もう一つはフランスの都市などがとる路面公共交通を優先する方向です。既存の道路に路面公共交通を入れるため、自動車の走行空間が減り、間接的に自動車抑制効果があります。その背景には都市環境や地球環境問題への配慮があります。

路面公共交通については、フランスに限ったことではありませんが車両デザインや沿道的美観を重視しています。そのことによって沿道市街地が活性化することを期待しているのです。さらに、公共交通の推進によってコンパクトシティ化への期待もあります。

1. リヨンの都市交通の計画・運営主体SYTRAL

フランス、ローヌ県のなかにリヨン大都市圏があります。人口260万人で、この都市の近くには多くの都市があります。公共交通の運営を一体的に行っているのはリヨンを中心としたグラン・リヨンと呼ばれるところで、人口は約130万人です。

リヨンの都市交通を計画・運営するのはSYTRALという組織です。県から選ばれた10人、広域都市連合から選ばれた16人の議員、合計26人が組織運営の意思決定をしています。4つの部があり、70～90人の職員がいます。実際には民間会社に外部委託して交通網を運営しています。

なお、SYTRALには、次のような権限があります。

- ・都市交通政策の立案および実施の権限があります。
- ・プロジェクト実施のための交通税が徴税できます。従



図6 リヨンの地下鉄、LRT 路線図

業員10人以上の企業・官公庁に対して給与支給総額の1.7%を徴収できます。

- ・民間の運営組織に交通網を運営させる権利を与えることができます。ペナルティも付与できます。
- ・路線、運行スケジュール、料金等を決定する権利があります。
- ・交通流をモニターし、利用者調査を実施しています。
- ・車両、建物、軌道、トンネルを所有しています。フランス全土がそうではなく、リヨンの場合は所有していることが特色なのです。

2. 公共交通機関の多様性と魅力

リヨンの公共交通機関は非常に多様で魅力に富んでいます。

地下鉄は4路線、ケーブルカーは2路線、LRTは2路線、トロリーバスが7路線あります。また、学校バスまで運営しています。それらはSYTRALの傘下にある交通網です。

郊外にはパーク・アンド・ライド施設があちらこちらにあります。また、地下鉄とLRTは当然ですが、バスも含めた交通機関全体の70%は電動です。このことをリヨンは非常に誇りにしています。環境を守っている、というわけです。

なお、リヨンでは一人当たり年間166回、公共交通機関を利用しており、これはフランス一だそうです。一方、名古屋市の地下鉄については、一人当たり年間190回です。名古屋市は他にJRも名鉄もバスもあるので、公共交通機関全体の利用回数はもっと多くなるはずですよ。

●拡張計画（2002-2007）

SYTRALにおける2007年までの拡張計画を一部、ご紹介します。

TGVの停車駅であるパールデュエ駅から東に延びるLRTのLea新線は、延長15km、表定速度がなんと40km/hです。LRTの高速機能を発揮させるため、駅間隔は平均1.5kmです。これは将来的には空港接続して急行運転もするそうで、そのために追越設備も造るそうです。高架や地下ではなく、平面を走るようです。一部供用中とのことです。

もう一つはトロリーバスですが、これについてはC1、C2、C3という3路線を新設する計画で、2007年9月の時点ですでに供用されていました。トロリーバスというと架線が気になる方がいらっしゃると思います。架線は特別にこのためのポールを地表に立てたりはしません。市街地部を走ってきますので、既存の建物に簡単なフックをつけて、それに細い針金を何本も張ってもたせています。こういうやり方もあるんだ、と思った次第です。

今後、パーク・アンド・ライド施設も増強する計画です。



図7 SYTRALの拡張計画図

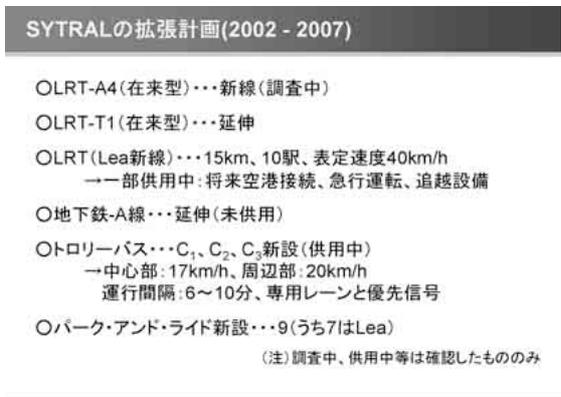


図8 SYTRALの拡張計画概要

3. 公共交通のシステム・ミックス

リヨンにおける公共交通の狙いは、信頼できる自動車の代替手段となることです。もう一つは、単に交通システムを提供するのではなく、沿線地域とその周辺の地域をより魅力的にすることです。

●目標

運行時間は午前5時～午前0時。運転間隔は5～10分。新しい専用走行区間を既存道路の中につくり、公共交通機関に優先的に道路空間を与えています。乗り物としての快適性に配慮し、デザインに秀で使いやすく、エアコン付の電気駆動車両です。また、「待つ間も快適に」ということで、リアルタイムで情報提供し、当然エレベータや低床式車両を導入。日本とは徹底の仕方が随分違います。

●各システムの交通特性

地下鉄の輸送人員は400人/本、ピーク時表定速度は30km/h、停留所間隔は約1km。LRTは、輸送人員が200人/本、ピーク時表定速度が20km/h、停留所間隔が600m。バスは、輸送人員が70人/本、ピーク時表定速度が10km/h、停留所間隔が300m。目的にあわせ、使い分けができます。

インフラ建設費としては、メトロは7,500万ユーロ/km、LRTは1,500～2,500万ユーロ/km、バスは500万ユーロ/km。リヨンのLRTの場合は車両費を込みにしても2100万ユーロ/kmです。

●LRTの導入効果

LRTの運行が始まった2001年当時は、乗客数9万人/日でしたが、2002年にはすでに13万5千人に増えました。開業後はLRT沿線に新住民がかなり増えたため正確な比較はできませんが、車から公共交通機関に乗り換えた人はおよそ12～13%ということです。

4. フランスの公共交通政策

フランスではLRTについて、2005年現在、14都市で整備中です。現在のLRTの総延長は250kmです。なお、2007年現在、14都市以外の都市にも拡大中です。



写真2 LRT



写真3 地下鉄



写真4 トロリーバス

なぜ、フランスはLRTを推進しているのか。1930年代が路面電車の最盛期で、70都市で3,400kmあったものが、1970年代になるとわずか50kmになります。これを何とかしようと、公共交通機関の全国的な発展を目指す政策を1973年から30年かけて進めてきたからです。

通常の政策だけでは難しいとして、国内交通基本法（LOTI法）を1982年につくりませんが、その前段では「全国民には交通権がある」と謳っています。これを前提に、企業と役所が交通税（目的税）を支払う法律をつくりました。リヨンではSYTRALが徴税しますが、それ以外にもリヨンは早い時期に国庫補助金受け入れを行って、これだけのシステムをつくってきました。ただ、2003年以降は国の補助金が少しずつ減り始めています。だから、リヨンの2002～2007年の計画はたぶん2007年では終わらない、とのことでした。

そんなリヨンの現状、フランスの現状ですが、フランスというのは決めるところはさっと決めて、交通の権利まで保障して、しかも交通税という目的税まで設けるとは、非常に思い切ったことをやっているという印象を受けました。

■質疑応答

【質問】 ①リヨンでは交通税が1.7%ということですが、納税義務者は個人でしょうか、法人でしょうか。②SYTRALは、交通税以外に財源としているものがあるのでしょうか。③SYTRALが民間に運営させるということですが、結果として赤字が出たときは補助金などで埋め合わせるのでしょうか。

【講師】 ①交通税は、法人が払います。従業員10人以上の企業・官公庁が対象です。ただ、官公庁も払う場合に、リヨン市役所も払うとなると、税金で払うのか、そこが気になります。②SYTRALの財源構成については、交通税が37%、料金収入が22%、公的支援が24%等々です。公的支援には、ローヌ県やリヨン都市圏自治体の負担金が含まれます。また、沿線の不動産業から、いわばLRT沿線開発者負担金みたいなものが入ります。③赤字になったらどうするか。ペナルティを付与することができますが、どういう状態に対してどういうペナルティが付くのかは調査できませんでした。ただ、補助金があるので、それがクッションになっているだろうということまでは推察できます。

【質問】 ①リヨンのSYTRALが統一的に運営しているということですが、地下鉄、LRT、トロリーバス、何を利用してもし統一料金なのでしょう。②東京の臨海開発の件ですが、イメージアップが図れるような施設を誘致するのは確かに魅力を向上させると思います。例えばテレビ局などは自発的に来たのでしょうか、あるいは行政側から特典を付けるなどの工夫をしているのでしょうか。

【講師】 ①市内で何を利用してもし1乗車当たり1.1ユーロです。欧州では、公共交通の料金が税金で補填されているのは当たり前です。要するに、まちの道具だから税金が投入されていい、という感覚です。②東京臨海部に魅力ある施設が入ってきた経緯ですが、テレビ局の移転当時は特別に誘致策をしたわけではないとのこと。第1次の進出企業が公募により決定したのは平成2年で、まだバブル期でしたので特に誘致をしなくてもよかったというのが実情のようです。

【質問】 リヨンではトータルの公共交通分担率はどれくらいでしょうか。

【講師】 公共交通分担率は、リヨン大都市圏では5%前後、リヨン市で9~10%です。

【質問】 リヨンのLRTが並木の中を走っている写真で、たぶん道路の中央部分を走っていると思いますが、横断する歩行者などが並木で見えなくて危険ではないのでしょうか。

【講師】 道路全体が造り替えてあると思います。フランスの都市でLRTを導入するということは、横断歩道を整備するのはもちろんのこと、コリドー全体の交通システムの細部にいたるまで全部造り替えるということです。LRTにかかるインフラ建設費と、周辺の街路や信号を造り替えたりする費用はほぼ同じぐらいのことです。LRTの軌道だけを通すのは簡単ですが、自動車、自転車、歩行者と交差あるいは並行することを含めてコリドー全体を造り替えるのは大変で費用もかかるが、うまくいけばおもしろい。それによって沿道全体が生き返る、ということでした。

● 編集後記 ●

魅力あるまちづくりにおいて人の交流は、その大きな目的であり手段でもあります。都市における交流には、大きくわけてビジネスによるものと観光によるものがありますが、今回の特集では、観光による交流に焦点をあてて、魅力あるまちづくりにおける観光・交流について執筆をいただきました。

海外には観光客を多く集める大都市が数多くあります。名古屋をはじめとする日本の都市がなぜそういった対象にならないのか、またそもそも観光による交流とは何でしょうか。

地域に住んでいる人々が自地域に誇りと愛着を持つよう、魅力あるまちをつくりあげていくうえで、観光による交流は不可欠であると考えられます。家庭でも来客（観光客）を迎えるためには、家族（住民）みんなできれいに掃除して、おいしい食事でおもてなししよう、もっとよくわかってもらおうと努力して、家（まち）はよくなり、家族（住民）も幸せになる（!?) のではと思います。そんなことが魅力あるまちづくりにも言えるのではないのでしょうか。

今回の特集で執筆いただいた論文では、そういった観点から示唆に富むヒントを数多くいただくことができたと思います。ご多忙の中、執筆を快くお引き受けいただいた執筆者の方々にこの場をお借りして御礼申し上げます。ありがとうございました。

賛助会員のご案内

これからのまちづくりを進めていくには、市民、学識者、企業、行政など幅広い分野の方々の協力と参加が不可欠です。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、ご入会いただきますようお願い申し上げます。当センターの事業内容については、ホームページ (<http://www.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.46 ●

2008年6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

表紙デザイン フォーマットデザイン 金武 智子

46号デザイン 西原 恵太 (名古屋工業大学 社会工学専攻 1年)

伊藤 悠葵 (名古屋工業大学 建築・デザイン工学科 4年)

印刷 名港印刷株式会社

※ この印刷物は、再生紙を使用しています。

アーバン・アドバンス バックナンバーのご案内

号数	発行年月	テーマ
No.28	2003.01	都市の交通とまちづくり
No.29	2003.03	都市の環境とまちづくり
No.30	2003.09	都市回帰と都市再生
No.31	2003.11	都市産業の再生
No.32	2004.01	都市の安全とやすらぎ
No.33	2004.03	都市計画システムの変革
No.34	2004.11	情報通信技術と都市の未来展望
No.35	2005.01	グローバル化と都市の未来展望
No.36	2005.03	環境重視と都市の未来展望
No.37	2005.11	変貌するすまい・まちづくり
No.38	2006.01	質の高い豊かな生活を生み出す環境づくり
No.39	2006.03	市民協働による安心・安全・快適なまちづくり
No.40	2006.10	都市内農地を活かした環境保全型まちづくり
No.41	2006.12	拠点開発と都市の変貌
No.42	2007.02	協働で作る地域・まち・都市
No.43	2007.06	地震への備え
No.44	2007.10	都市生活と健康
No.45	2008.02	子ども・学生とまちづくり

まちづくりに携わる広範な人々の論文、都市センターの研究成果、名古屋のまちづくり情報などを掲載(A4版、90ページ程度)。名古屋都市センターまちづくりライブラリーにて販売(バックナンバー有)。定価700円(本体価格667円)。賛助会員には無償配布。名古屋都市センターまちづくりライブラリー、名古屋市立図書館等にて閲覧可能。

次号予告



アーバン・アドバンス

No. 47

【特集】物流とまちづくり

都市の産業や市民生活を支え、様々な都市活動に不可欠な物流。企業の効率的な経営だけでなく市民の消費ニーズとも密接に関わり、また近年では、環境面や安心・安全面からの取り組みニーズが高まるなど、都市内物流の課題とその対策は時代とともに変化してきているといわれています。そこで、次号では、都市内物流の現状や取り組み事例などから、これからのまちづくりにおける物流対策について考えていきます。

2008年10月発行予定

