Urban Advance

名古屋都市センター設立25周年記念特集号

アーバン・アドバンス 2016.12_No.67



名古屋都市センター Nagoya Urban Institute

はじめに

名古屋都市センターは、戦災復興を記念し、名古屋のまちづくりに寄与する拠点として、先見性のある総合的な調査研究と、まちづくりに不可欠な情報の収集提供及び人材の育成交流を行うために、平成3年7月15日に設立されました。この度、四半世紀という大きな節目を迎えることができ、改めてこれまでの皆様方のご支援、ご協力に対し心よりお礼申し上げます。

設立当初から、当時名古屋市長であった西尾武喜理事長のもと、名古屋市の外郭団体としてまちづくりに貢献し、平成7年からはそれまで顧問を務めていただいていた元岐阜大学学長の加藤晃氏をセンター長として迎え、まちづくりや都市計画行政の新しい課題を先取りし、その解決のための調査研究を進めてきました。平成18年からは理事長として元名古屋大学総長の松尾稔氏を迎え、また平成22年には、総合的なまちづくりを目指して(財)名古屋都市整備公社と合併し、行政から一歩離れた中立・公正な立場でまちづくりに貢献することを目指してきました。

今後のまちづくりに大きな影響を与える出来事として、平成23年3月に東日本大震災、平成28年4月には熊本地震の発生などがあり、改めて、自然災害の脅威と都市の脆弱性を感じ、より一層、大規模自然災害に備えた強靭なまちづくりを進める重要性を再認識しました。また、平成39年には東京-名古屋間でリニア中央新幹線開業の予定があり、スーパー・メガリージョンが形成され、名古屋は今までにない変貌を遂げる中で、都市センターは行政・市民・企業など多様な主体とネットワークを築きながら、それぞれの価値観を反映させていく「シンクタンク」として取り組んでいきますので、今後もご支援のほど、よろしくお願いいたします。

今号のアーバン・アドバンスは、先人たちの業績に思いを馳せながらの名古屋都市センター設立 25 周年記念特集号です。例年のアーバン・アドバンスのように、まちづくりの様々なテーマに焦点を当てるのではなく、都市センターが、まちづくりのシンクタンク、交流活動拠点、そして情報発信拠点として今後どのように多面的な活動を行っていくべきかについて、様々なご指南・ご提言をいただきました。

名古屋都市センターへの期待

名古屋都市センター上席顧問 **奥野 信宏**



この度、本年7月から、名古屋都市センターの顧問を、名古屋大学福和教授、同森川教授とともに務めることになりました。よろしくお願い致します。

都市センターがこれまでに果たしてきた役割は、街づくりの関係者の間では広く知られています。名古屋市は第2次世界大戦で焦土と化しましたが、戦後の復興は我が国の街づくりの手本とされ、昭和30年代には中学校の教科書にも載っていました。都市センターには、それらの歴史を刻む区画整理事業の資料をはじめ、城下町名古屋の歴史、全国や海外の街づくりの資料などが集積していて、街づくりを研究しようとする者にとっての貴重な研究施設になっています。

時代は変わって、現在、スーパーメガリージョン構想が進められています。この構想は、リニア中央新幹線の開業後の姿として第2次国土形成計画で提唱されたもので、国家プロジェクトとして推進されています。東京・名古屋・大阪が一体となって、少子・高齢化に直面した我が国の成長を主導しようとするもので、長く続いた東京・大阪の2眼レフの国土構造からの脱却を図るものです。

リニア中央新幹線が開業しますと、名古屋駅を中心とした2時間圏の人口は、品川駅のそれを超え、新大阪駅を遙かに凌ぐことになります。また愛知県のGRP(地域総生産)は、遠からず大阪府を超えると予測されています。これらは、将来の名古屋圏の可能性の大きさを示唆するとともに、責任の重大さを示していると思います。

名古屋圏では、このような状況に立ち向かうために名古屋駅地区を中心とした整備構想をはじめ、ハードとソフトの両面から多様な分野にわたって検討がなされています。都市センターは、こうした渦中でしかるべき役割を担わなければなりません。役割の第1は、大名古屋圏の将来の都市像を描くことです。大名古屋圏の諸都市のネットワークの構築についてのハードとソフトの検討、成長を担うにはワークライフバランスの改善が必須ですが、この点について大名古屋圏が東京圏や大阪圏に対して持っている優位性を如何に発揮させるか、等々です。これらの検討においては、ひとり名古屋市だけでなく、名古屋市を取り巻く諸都市との連携した検討や政府の理解が必要です。

第2に、都市センターの情報発信機能の更なる強化です。名古屋都市センターの存在は 専門の研究者や熱心なファンにはよく知られていますが、普通の市民には意外と知られて いないようにも思います。

名古屋都市センターが、大名古屋圏の街づくりの知恵袋になるとともに、世界の研究者が注目する研究拠点として活用されるようになることを期待しています。

は	じ	め	ات			1
— 巻	頭	言			上席顧問 奥野 信宏	3
— 序		論				5
					なごやのまち 今昔	7
					名古屋の景観 アーカイブ 2	27
					名古屋都市センターレポート インフラから見た名古屋のまちづくりの歴史 3	37
— 特	集	本	文		名古屋のまちづくりのこれから	51
					これからの都市計画・まちづくりに求められるもの	53
						55
						63
					再編・集約時代の公共施設計画 名古屋大学大学院環境学研究科 准教授 小松 尚	71
						79
						87
 ま	ち	づ	<	り		95
 資		料				07

2016.12_No.67



序論 変わりゆく名古屋のまち

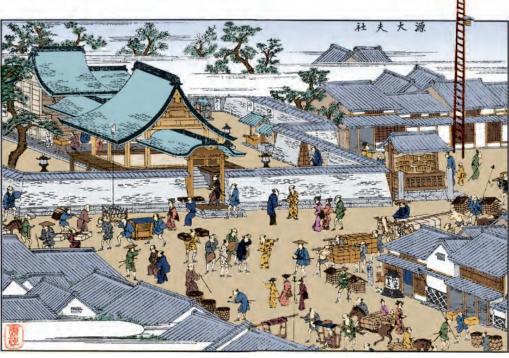
なごやのまち今昔



尾張名所図会(源太夫社(上知我麻神社)

現在の熱田区伝馬町一丁目

街道を行き交う人々で賑わう門前



現在地の住所と現況写真の撮影地は、資料に基づき推定したものです。

■ の絵は、尾張名所図絵に描かれている江戸時代の上光光 ・ 麻神社です。熱田神宮の摂社で手上與命を祀り、江戸時代には源太夫社とも呼ばれていました。また、智恵の文珠としても知られています。

かつては笠寺台地の愛智郡千竈郷に鎮座していたものとみられます。

源太夫社前は東海道と美濃路の追分で、往来する人々で賑わう様子が描かれています。東海道は鳴海方面(絵図 下)から源太 夫社に突きあたり、絵図を左に曲がると七里の渡しへ、美濃路は源 太夫社前を起点に絵図を右に進むと中山道に到ります。

正月五日の初恵比寿には初市も立ち、その賑わいの様子が尾張 名所図会に次のように記されています。

"海神祠大黒天祠 境内にあり。毎年正月五日の初市に恵比寿・大黒の摺絵をうり、又御福餅・掛鮒・苧・葱をうる、みな此大黒を祝して福をいのる意也、俗に御福迎へといふ"

戦後の復興事業のため、昭和24年に熱田神宮境内に遷座され、現在は道標のみが当時の面影を残しています。

一方、熱田神宮内に移った上知我麻神社では現在も「初えびす」があり、縁起物の熊手やお礼を求める大勢の参拝者で賑わい、今も変わらず正月の風物詩となっています。

※苧:麻のこと



上知我麻神社(熱田神宮境内) 熱田神宮正門(南)を入り、左に折れた所にある



道標(熱田区伝馬町一丁目) 交差点南側の道標は現在も同 じ位置に建っており、絵図に見え る北側の道標は、現在は30mほ ど東に保存されている

◆関連資料 ※()内はまちづくりライブラリーの請求記号です 『尾張名所図会 前編四』岡田啓/編 愛知県郷土資料刊行会(Sc-ア) 『愛知県歴史の道調査報告書Ⅵ -美濃街道・岐阜街道・』

愛知県教育委員会文化財課/編 愛知県教育委員会(Se-ア)『新修 名古屋市史 第1巻,第9巻』

新修名古屋市史編集委員会/編 名古屋市(Sc-ナ) 『熱田歴史散歩』日下英之/著 風媒社(Sc-ヒ) 『熱田区の歴史散歩』

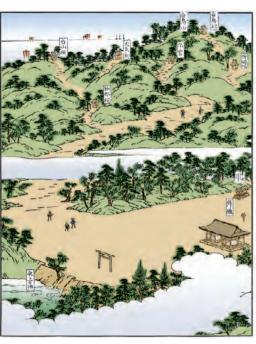
ブックショップマイタウン/編 ブックショップマイタウン(Sc-フ) 『尾張国神社考』津田正生/著 ブックショップマイタウン(Sc-ツ)



氷上姉子神社

現在の緑区大高町字氷上山

古代神話とロマンの地





※現在地の住所と現況写真の撮影地は、資料に基づき推定したもので

➤ の絵は、尾張名所図会に描かれている江戸時代の氷上 → 姉子神社です。

熱田神宮の摂社で宮簀媛命を祀り195年に社殿が設けられ ています。

その後、本殿は、現在地に遷されましたが、旧社地は本宮として 祀られています。

氷上姉子神社は、昔から「お氷上さん」と呼ばれ尾張氏の 祖神として、大高町はもとより、広く当地方一円の人々から崇敬 を集めています。

古代この地は、火上色、火高と呼ばれていましたが、当社および 火高の民家が度々火災にあったので、火の字を忌んで火上が 氷上に、火高が大高に改められたといわれており、記録によれば 鎌倉時代には、すでに氷上姉御天神と改められています。

日本武尊が、東征の途中に氷上の里の平止與命の館に逗留 し、東国平定後の帰途この地に留まられ時に宮簀媛命を妃にされ たとあります。その後、日本武尊は、出征に当たり神剣(草薙の剣) を宮簀媛命に託されました。

日本武尊の崩御の後、神剣をこの地で守護していましたが、後に 熱田神宮へ移され祀られています。

尾張名所図会には、神社用地は、広大で古木で覆われ日陰も 漏らさず、苔で覆われた境内と記されています。現在も神社境内は、 欝蒼とした樹林におおわれ往時の様子がしのばれます。



現在の氷上姉子神社



氷上姉子神社の鳥居 道路を挟んで西側には本宮の鳥居がある

◆関連資料 ※()内はまちづくりライブラリーの請求記号です 「尾張名所図会前編六」岡田啓/編 愛知県郷土資料刊行会(Sc-ア) 「再発見名古屋」名古屋社会科教育研究会/編 名古屋社会科教育研究会(Se-ナ)

「名古屋いまむかし」編集考房とその仲間たち/編編集考房(Se-へ) 「新修名古屋市史第1巻」新修名古屋市史編纂委員会/編 名古屋市(Sc-フ)

「大高町史」大高町誌編纂委員会/編 大高町(2B21-65) 「緑区の歴史」榊原邦彦/編 愛知県郷土資料刊行会(Sc-ア) 「緑区史」緑区区政20周年記念誌編纂委員会

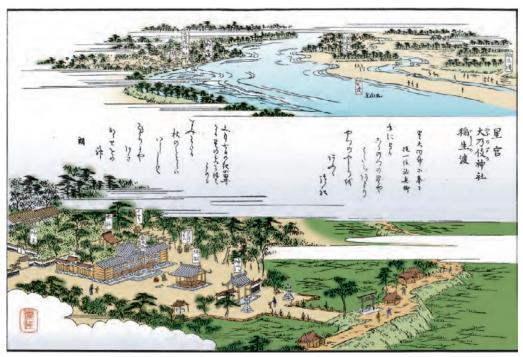
名古屋市緑区役所緑区区政20周年記念誌編纂委員会(2B21-83)



尾張名所図会《星宮、大乃伎神社、稲生渡し

現在の西区上小田井一丁目・大野木二丁目

人、物がゆきかう街道の渡し



※現在地の住所と現況写真の撮影地は、資料に基づき推定したものです。

星宮(星神社)は、大己貴命、天香々背男のほか七夕伝説の牽牛織女を祀っている全国でも珍しい神社です。神社の例祭の1つ七夕祭は、8月7日に行われ特別の由緒ある祭礼で、昔は酒を祭庭にそそいだことから坂庭となり、坂井戸という地名になったといわれています。

七夕祭のどきには境内に青笹が立てられ自分で書いた短冊に願い事を書けば願い事がかなうといわれており、若い人の参詣も多く、賑わいを見せています。

大乃伎神社は、庄内川北岸にあり、古来から大野木に位置し社名の由来は、地名に由来しています。しかし、神社の由緒については、安永8年の庄内川の氾濫による大洪水によって記録類は流出してはっきりしていません。

また、星神社及び大乃伎神社周辺は、名古屋市に合併後、組合施行の土地区画整理事業が行われ、現在は静かな住宅地となっています。

稲生渡しは、稲生街道(美濃街道の江川から分岐し、浄心を北に向かい小田井で岩倉街道と合流)の庄内川と矢田川が合流する付近の庄内川の渡しを呼んでいました。

当時、矢田川は歩いて渡り、普段、庄内川は渡し舟を使っていたが、渇水時には仮橋が架けられていました。しかし、増水時には渡し舟も出ないこともあり多くの人たらに不便を与えていたようです。

現在、星宮付近の庄内川堤防から上流を見ても、庄内緑地の樹木が成 長し視界を遮り当時をしのぶことは難しくなっています。



庄内川、矢田川の合流点





大乃伎神社

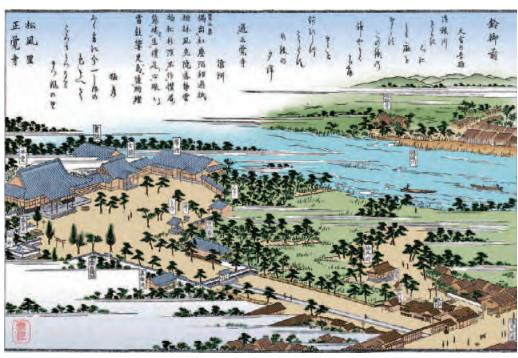
◆関連資料 ※()内はまちづくりライブラリーの請求記号です 「尾張名所図会 後編三」 岡田啓/編 愛知県郷土誌資料刊行会(Sc-ア) 「西区の歴史」山田寂雀・西岡寿一/著 愛知県資料刊行会(Sc-ア) 「西区100年のあゆみ」西区生100周年記念事業実行委員会/編 (2B21) 「なごやの古道・街道を歩く」池田誠一/著 風媒社



鈴御前,正覚寺

現在の熱田区四丁目、伝馬二丁目

東海道熱田宿前のみそぎの場



▶ の絵は、尾張名所図会に描かれた江戸時代の鈴御前・正覚寺その東を流れる ★ 精進川が描かれたもので、この一帯は松風里といわれ歌に多く詠まれた名所です。 鈴之御前社は、熱田神宮の境外末社で、天鈿女命が祀られています。鈴之御前社 の謂れは、精進川がこの宮の傍らを流れており、東海道を東から熱田宿に入るとき、 この川で身を清め、「鈴のお祓い」を受けていたことから、その禊の場所を「スズのミヤ」 「レイのミヤ」といわれています。

正覚寺は、1434年融伝乗上人の創建され、本尊は、木造阿弥陀如来像です。この ほかにも宝物が多く千余年前の浄土曼荼羅などの古書古画が所蔵されています。

精進川は、名古屋中央丘陵部などから流出する水を集め、熱田東町三本松より 伝馬町姥堂の東脇を経て熱田湾に注いでいました。川幅は極めて狭く屈曲が多く氾濫 することがしばしばあり、この対策と水運のために水路開削が計画され、明治43年に長年 の懸案であった精進川の改修が完成し、翌年には新堀川と変更されました。なお、鈴の 御前社付近の新堀川は、改修前の精進川のやや東に開削されました。

現在、鈴之御前社、正覚寺は国道1号などを隔て位置し、付近には名鉄常滑線、 鉄筋コンクリートのビルも建設され、名所図会作成時の様子をしのぶことはできません。

◆関連資料 ※()内はまちづくりライブラリーの請求記号です

「尾張名所図会 後編四」岡田啓/編 愛知県郷土資料刊行会(Sc-ア)

「史跡熱田」 名古屋泰文堂(SCア)

「熱田区誌」熱田区制50周年記念誌編集部会/編 熱田区制50周年記念事業実行委員会(Sc-ア)

「名古屋の史跡と文化財」名古屋市教育委員会/編 (SCナ)

「目でみる愛知の江戸時代上」国書刊行会/編 (Scコ) 「名古屋都市計画史上巻」名古屋市建設局/編 (2B11-57)



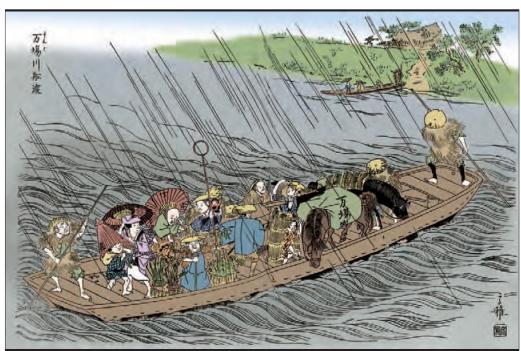
鈴之御前社



万場川船渡

現在の中村区岩塚町字神明西川添、中川区富田町大字万場付近

街道の橋に代わる重要な交通手段川船渡



現在地の住所と現況写真の撮影地は、資料に基づき推定したもので・

➤ の絵は、尾張名所図会に描かれている江戸時代の佐屋街道の万場 ○ 川船渡しの様子です。

佐屋街道は、熱田から、岩塚、万場を通り神守、佐屋を経て桑名に至るも ので、東海道の宮から桑名までの七里の渡しが天候不順や船酔いする人たち のために開かれ、東海道の脇街道として盛んに利用されていました。

この渡しは、佐屋街道の岩塚宿と万場宿の間を流れる庄内川を渡すもの で、渇水の時期にも歩いて渡ることは許されていませんでした。

絵図にあるように川船には多くの人、荷物や馬も乗せることができ、昼夜を分 かたず渡船することができ多くの人が利用していたものと思われます。

また、川の両岸に設けられた岩塚宿と万場宿は、庄内川をはさんで隣接して おり、月の上旬は万場宿が、下旬は岩塚宿が人馬継立や休泊の役を務め二 つで1宿としての役割を勤め、万場の渡しについては、万場宿が管理するものと されていました。

明治時代になり、熱田~前ケ須(現在の弥冨)への新道が整備されたこと により佐屋街道は、使命を終えました。

渡しの位置は、現在の万場大橋の南にあり、渡しの痕跡として跡碑、常夜 灯が残っています。

◆関連資料 *()内はまちづくりライブラリーの請求記号です 「尾張名所図会前編七」 岡田啓 / 編愛知県郷土資料刊行会 (Sc-ア) 「新修名古屋市史第4巻」 新修名古屋市史編集委員会 / 編(Scーナ) 「中川区史」 中川区制施行50周年記念編集委員会 / 編(2B21-87) 中川区制施行50周年記念事業実行委員会







万場の渡しの常夜灯

「中川区の歴史」 山田寂雀著 (SC-ア) 「富田のあゆみ」 富田のあゆみ編集委員会 / 編 (2B21-85)

富田地区名古屋市合併三十周年記念事業実行委員会 / 発行 「佐屋路 歴史散歩」 日下英之著 (SC-ヒ)



尾張名所図会 (尾張户神社 當国山(東谷山)

現在の名古屋市守山区大字上志段味字東谷

歴史と自然を感じる山・里



※現在地の住所と現況写真の撮影地は、資料に基づき推定したものでよ。

➤ の絵は、尾張名所図会に描かれている江戸時代の當谷山(以下「東谷山」 ┕ と表記する)にある尾張戸神社の様子です。

尾張戸神社は、天火明命、天香語山命、建稲種命の尾張氏の祖人を祀る、西暦 135年(成務5年)に宮簀媛命の勧請と伝えられ、古くは、熱田神宮に次ぐ大社で あったと伝えられています。

1525年に火災に合いましたが斯波氏により再建され、江戸時代には尾張藩の崇 敬も厚く社殿の修復が行われています。また、厄病除けの神として信仰を集めています。

この神社は、東谷山の山頂に位置し、社殿は、尾張戸神社古墳の上にあります。

東谷山は、名古屋市の北東に位置し名古屋市と瀬戸市の境にある標高198m、 本市の最高峰で、展望台からは、広大に広がる濃尾平野が一望でき素晴らしい眺め です。

また、尾張戸神社古墳は、発掘調査の結果、円墳で白鳥塚古墳と同時期の4世紀 前半のものと考えられています。

東谷山西麓は、尾張地区最大規模の群集墳となっていますが、開発などにより多く の古墳が損なわれました。

現在、土地区画整理事業が進む上志段味地区では、志段味古墳群を歴史的な 風土・環境と一緒に守ることをめざし「歴史の里」の整備計画が進められています。

◆関連資料 *()内はまちづくりライブラリーの請求記号です

「尾張名所図会後編四」 岡田啓 / 編 愛知県郷土資料刊行会 (Sc-ア) 「守山市史」 愛知県守山市役所発行(2B21-63)

「名古屋市の史跡と文化財」 名古屋市教育委員会 / 編(Sc-ナ)





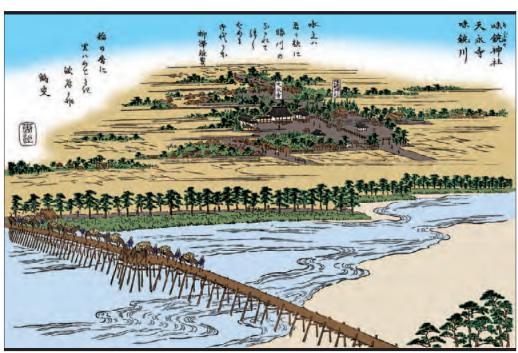
「尾張氏 志段味古墳群をときあかす」 名古屋市博物館 / 編(2B40-2012) 「守山区の歴史」 守山郷土史研究会著 (Sc-ア)



味鋺神社·天永寺·味鋺川

北区成願寺町、楠町味鋺、楠味鋺1丁目、二丁目

いにしえの繁栄をしのばす古社・名刹



※現在地の住所と現況写真の撮影地は、資料に基づき推定したものです。

■ の絵は、尾張名所図会にある名古屋の北部にある味鋺神社、天永寺、味鋺川を描いたも■ ので味鋺川(庄内川)左岸から味鋺方向を望んだものです。

味鋺神社は、度重なる庄内川の氾濫等で伝承は不明ですが、祭神に物部一族の祖神である。ましまじのみとる宇麻志麻治命のほか6神が祀られ、かつては6所社とも言われていました。

味鋺地区の東部、南部一帯は、古墳の群集地でかつては100基以上あったといわれこの地を治めた豪族の繁栄がしのばれるが、現在、味鋺には原形をとどめている古墳はなくなっています。

天永寺は、味鏡山護国院天永寺といい奈良時代に僧行基によって創建されたと伝えられています。山号は、味鋺の地に来た行基が、用水池を掘った時に古鏡が発見された伝承にちなんで味鏡山とつけられたといわれています。また、護国院の本尊は、薬師如来であったことから当初、薬師寺と称していましたが、948年に大洪水によって流失したか1111年に西森上人によって再建され、寺号を薬師寺から現在のように改められました。戦国時代には水害や兵火により衰退したが江戸時代に再建されています。

この図会にある大河が、味鋺川(現在の庄内川です。)で、この橋は、成願寺から味鋺に至る味鋺の渡し付近の様子です。ここは、東大手から味鋺、小牧宿、善師野宿を通り中山道に至る尾張藩が整備した木曽街道(上街道、稲置街道、小牧街道などと言われる。)にありました。渡しは、3月から9月の間は船による渡し、9月から3月の渇水期には仮橋がかけられていました。

また、図会の時代には、成願寺村などは矢田川と庄内川にはさまれており再三の水害に悩まされていたことから、昭和7年に庄内川に並行する形に矢田川の付け替えられており、当時の様子はうかがい知ることはできません。

◆関連資料 *()内はまちづくりライブラリーの請求記号です 「尾張名所図会後編三」岡田啓/著愛知県郷土資料刊行会(Scーア) 「北区の歴史」長谷川國一/著愛知郷土資料刊行会(Scーア) 「北区誌」北区制50周年記念事業実行委員会(記念区誌編さん委員会)/編 北区制50周年記念事業実行委員会(2B21-94)



味鋺渡し付近の様子



味鋺神社、天永寺

「尾張の街道と村」桜井芳昭/著(Sc-サ) 「名古屋市楠町誌」名古屋市楠町誌編幕委員会/編 名古屋市楠町誌刊行会(2B21-57)

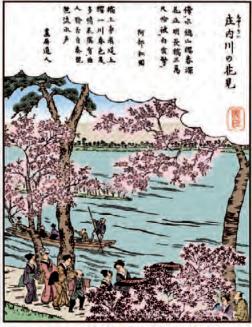


庄内川の花見

名古屋市西区東枇杷島町、清須市西枇杷島町

花見と共に文化をひろめた桜の名所





※現在地の住所と現況写真の撮影地は、資料に基づき推定したものです。

■ の絵は、尾張名所図会に記載されている江戸時代の庄内川の花見の様子です。

江戸時代の春を彩る花は、桃、梅、桜、つつじなどもあり、娯楽が少ない江戸時代の人々を の目を楽しませていました。現代の花見と言えば桜のイメージとは違っていたようです。

この図会の花見の対象となっているは、桜です。この桜は、景観を良くするため(藩の命令によって)弘化2年(1845年)川の両堤に数千株植えられました。植えられた桜は、彼岸桜、いと桜、山桜、八重桜など多くの種類があり長い期間、楽しむことができました。

図会には、風雅な人や物見遊山の人々が川面や堤に訪れ桜を楽しんでいる様子がうかがわれます。花見の賑わいの様子を

市人もかへさばおなじ桜かりつつみせげなるはなのころかなと

詠われています。

当時、庄内川堤は、城下の桜の名所で堀川日置橋付近に次ぐと言われていました。このほか、当時の桜の名所としては、桜天神、西本願寺、八事天道高照寺などがありました。 現在は、このあたりの堤防には桜の姿は見受けられず当時の賑わいは感じることはできません。



お城の方向を望



桜並木のあったと思われる堤防

◆関連資料 ※()内はまちづくりライブラリーの請求記号です「尾張名所図会後編三」岡田啓・野口道直/著愛知県郷土資料刊行会)(Sc-ア)「名古屋市史第四巻」新修名古屋市史編纂委員会/編名古屋市(Sc-ア)「西枇杷島町史」西枇杷島町史編纂委員会/編西枇杷島町(2040-41-64)

「名古屋叢書三編第十三巻天保會記鈔本」名古屋蓬左文庫/ 編名古屋市教育委員会(Sc-ナ)



児宮参りの図・綿八幡社・平手政秀碑

名古屋市北区元志賀町2丁目、志賀町1丁目、平手町2丁目

子供の健康を願う親心稚児参り

っ の絵は、尾張名所図会に記載されている江戸時代の児宮参りの図、綿八幡社、平手政秀碑など名古屋城の北に位置する西志賀村の様子です。

児宮は、綿神社の別社で勧請の時期は不明です。 当時は、綿神社の東にありましたが明治7年に、 現在の地に移され、児子宮と呼ばれています。

図絵には、児宮の神事(例祭は3月14日に赤 丸神事がが行われた)に着飾って参拝する親子や 多くの人が参拝する様子が描かれています。

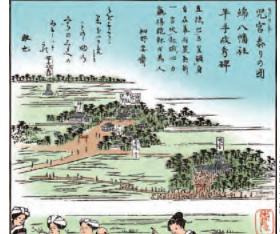
児宮は、医学が発達していない時代には、子供の守神と言われており、子供の病を心配する人々に慕われてきました。

綿八幡社は、「延喜式」の神名帳に載る由緒ある。神社で、祭神として神功皇后、応神天皇、玉依姫命が祀られています。綿神社は、東海以 東に稲作をひろめた部族のゆかりの地である九州の「志賀」を偲んで、地名も同じくし、神社も創建されました。

神社名にある綿とは、海のかり字で、海童神 を祀るのが本来であるが、中世に八幡と使用した ので、現在の祭神となっています。

西志賀村が、かつて海辺であった痕跡はハマグリの貝殻などが出土し貝塚があることや、神社名からも推測されます。

織田信長は若いころ行状が悪く、その補佐役で あった平手政秀が一命をもっていさめた逸話が残



※右の絵は原本を一部加工、着色しています。 ※現在地の住所と現況写真の撮影地は、資料に基づき推定したもの

されています。平手政秀碑居城が現在の志賀公園の 地にあり一帯を領地としていたことから、1802年、 邸跡に政秀を顕彰する碑が建立されました。

この一帯は、市街化が進展し、往時の姿を思い浮かべることはできませんが、それぞれの施設は現在 も残されています





綿神社



平手政秀碑(志賀公園内)

◆関連資料 * () 内はまちづくりライブラリーの請求番号です 「尾張名所図会後編三」岡田啓・野口道直/著愛知県郷土資料刊行会 (Sc-ア) 「北区の歴史」愛知県郷土資料刊行会/編 (Sc-ア)

「北区歴史と文化探索トリップ」沢井鈴一、伊藤正博、北本日出夫/著発行名古屋北ライオンズクラブ(Sc-サ)



誓願寺·頼朝公祠

熱田区白鳥二丁目

武家社会につながる熱田の地



※現在地の住所と現況写真の撮影地は、資料に基づき推定したものです。

っ の絵は、尾張名所図会に記載されている江戸時代の誓願寺の様子です。誓願 寺は、西山浄土宗に属し1529年日秀善光尼により開山されました。日秀善光尼は、1570年に上人号を勅賜され熱田上人と呼ばれ、信州善光寺の大本願寺上人、伊勢慶光院の伊勢上人とともに「天下の三尼上人」の一人といわれていました。1590年には豊臣秀吉の母大政所が参詣したと伝えられています。

1600年火災のため伽藍什物をことごとく焼失しましたが、豊臣秀頼の命で再建されました。 後には尾張藩が門などを修理し、寺領も寄進され、代々の尾張藩主から信仰をえていました。 この寺は、戦災で堂宇とともに寺宝も焼失しましたが、その後、再建されています。

また、誓願寺あたり一帯は、平安末期には熱田大宮司家*の下屋敷があったと推定されています。熱田大宮司藤原季範の娘由良御前が源義朝に嫁ぎ、実家で出産したといわれ、誕生したのが源頼朝です。邸内にあった池の水を汲んで、頼朝の産湯に用いたといわれ、現在も境内に産湯の池が残されています。

源頼朝の生誕の地については、瑞穂区にある龍泉寺の門前に産湯の井と伝えられている「亀井水」があり、この他に京都という説もあり定かではありませんが、尾張の地が武家政権の確立時にも大きなかかわりがあったことが想像されます。

*熱田大宮司は、尾張家が代々勤めていたが、11世紀末に尾張員職の娘が藤原季兼と婚姻し 生まれた藤原姓の子を大宮司にし、尾張家は大宮司を補佐することになった。



誓願寺



頼朝産湯の池

関連資料 ※()内はまちづくりライブラリーの請求記号です。 「尾張名所図会前編四」岡田啓/著 愛知県郷土資料刊行会(Sc-ア) 「名古屋市史第二巻」新修名古屋市史編纂委員会/編 名古屋市(Sc-ア) 「熱田区誌」熱田区制五十周年記念誌編集部会 熱田区制五十周年記念事業実行委員会(2B21-87)

「熱田 歴史散歩」日下英之/著風媒社(Sc-ヒ) 「史跡あつた」熱田研究よもぎの会/著 発行泰文堂(Sc-ア)



円頓寺

名古屋市西区那古野町一丁目

堀川のにぎわいとともに発展した門前

圓頓寺は、日蓮宗の寺院で、 1654年(承応3年)に廣井村納 屋裏町に普敬院を寺号として創建されましたが、1655年に京都立本寺 の末寺となり長久山圓頓寺と改められました。

1724年(享保9年)大火で焼失した後、現在の地に移転されました。 当山には、尾張徳川家から寄進された鬼子母神像が祀られており、 毎月18日には公開されています。

堀川に架かる五条橋から慶栄 寺、円頓寺の正面を通って西に延 びる通りは、円頓寺筋と呼ばれ寺 社、町屋が立並び門前町が形成さ れました。

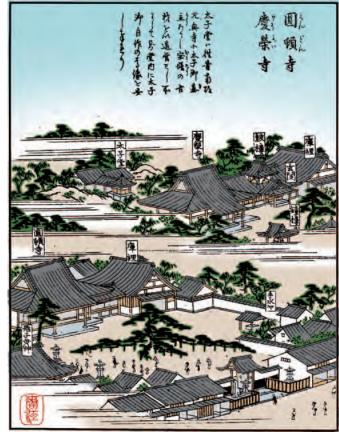
円頓寺の門前に商店街が誕生 したのは明治20年代以後で、笹 島に鉄道駅の開設、近隣に日本 陶器などの工場建設、瀬戸線の 延伸(大曽根~堀川駅)など円

頓寺筋の賑わいを促し、飲食、衣服、日用品を中心とする店舗の ほか劇場や寄席も設けられました。さらに、商店街が発展し江川 を越え西側にまで延長され、大正から戦前には、大須や広小路に 次ぐ規模となり、堀川以西の最大の盛り場として賑わいました。

しかしながら、自動車の発達、市電の廃止や瀬戸線の栄町への ルート変更(お堀部分の廃止)などにより人や物の流れが大きく変 わり、かつての賑わいを想像するのは難しくなっています。

円頓寺商店街では賑わいを取戻そうと城下町の雰囲気が残る四間道との連携、様々なイベントの開催や空き店舗の活用など取組みが始まっており商店街の再生が期待されています。

関連資料 ※()内はまちづくりライブラリーの請求記号です。 「尾張名所図会前編二」岡田啓/著 愛知県郷土資料刊行会(SCーア) 「西区の歴史」山田寂雀・西岡寿一/著 愛知県郷土資料刊行会(SCーア) 「西区70年のあゆみ」西区制70周年記念話編纂委員会/編(2B21—78) 「わが町再発見! 閑所からのぞ(四間道・円頓寺界隈」川原茂樹/著 (Se-カ) 名古屋市西区「ものづくり文化の道」ガイドブック「ものづくり文化の道」推進協議会/編(Se—モ)



※現在地の住所と現況写真の撮影地は、資料に基づき推定したものです。



円頓者



円頓寺商店街



澤の観音

熱田区新尾頭二丁目

雪できわだつ名所の景色



※現在地の住所と現況写真の撮影地は、資料に基づき推定したものです。

っ の絵は、尾張名所図会描かれている江戸時代の澤観音(妙安寺)の様子です。 「澤観音」のいわれは、高蔵の東北、「澤」の地に観音堂があったことから呼ばれています。その後、幾多の変遷はありましたが、妙安寺の堂宇が整った時に「澤観音」もここに移されましたが、その名称は引き継がれ妙安寺が通称「澤観音」と呼ばれています。

また、澤観音は、熱田四観音の一つと言われ、その評判は高いものでした。

妙安寺は、臨済宗妙心寺派の寺院で1669年(寛文9年)海東郡助光村からこの 地に移し江天和尚により開山されました。

ここは熱田台地の西端に当たり堀川の流れに隣接し西南の郊野が見渡せる風光明 媚な場所で、かつて名古屋三景の一つに数えられ、風流な客が多く訪れていたようです。

図会には雪の朝の景色で高台にある境内から望む堀川には船が浮かび素晴らしい 風景となっています。境内では雪の日の静けさ中、傘を持った一組の参詣の人が描かれ、 素晴らい雰囲気を醸し出しています。

鐘のおとも うづむばかりに ふりしきて ゆうべさびしき 雪の古寺 と詠われています。

しかし、今は、境内の周辺には建物が立ち並び、堀川の水辺の様子も変わり、かつての 風光明媚な景色は望むべくもありません。



雪の澤観音(妙安寺)



堀川方面を望む

関連資料 ※()内はまちづくりライブラリーの請求記号です。 「尾張名所図会前編四」岡田啓/著 愛知県郷土資料刊行会(Sc-ア) 「佐屋路 歴史散歩」日下英之/著 (Sc-ヒ)

「史跡あつた」熱田研究会よもぎ会/編 (Sc-ア) 「熱田区誌」熱田区制五十周年記念誌編集部会/編 (2B-21-87)

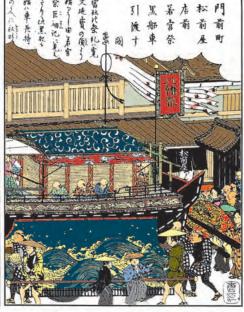


門前町 黒船車

名古屋市中区大須二丁目、大須三丁目

若宮祭 心躍るまちの賑わい





、現在地の住所と現況写真の撮影地は、 ※左の絵は原本を一部加工、着色していますの撮影地は、資料に基づき推定したものです

■ の絵は、尾張名所図会に描かれている江戸時代の若宮八幡社の祭礼で大須の本町 ○ 筋を曳かれる黒船車の様子が描かれています。

若宮八幡社は、名古屋城築城の折、城内にあった社が、現在の地に遷座されました。 若宮八幡社の祭礼は、寛文11年(1671年)から始まりました。江戸時代には、東照宮祭(東 照宮)、天王まつり(亀尾天王社)、若宮祭(若宮八幡社)が名古屋の三大祭りと言われて いました。若宮祭は、天王まつりと同じ6月15日、16日(旧暦)に行われ神輿と7両の山車が、 若宮八幡宮からから亀尾天王社をお旅所として渡御していました。図会にある末広町の黒船 車は、若宮神社のお宮元の謂れで先頭を勤めており、船形をかたどり華やかで、笛、太鼓 の囃子だけでなく、猿楽や舟歌をうたい、帰路には提灯をともし三弦すり鉦などまじえにぎ やかに曳かれ若宮祭の名物になっていたようです。

若宮祭に曳かれた山車も残念ながら名古屋の空襲で大半が焼失、譲渡されたものもあり、 現在残っているのは福禄寿車となっています。今年の祭礼でも、神輿や山車が曳かれ、沿 道に多くの方が見物していました。当時のにぎやかな祭礼を偲ぶことはできなくなっています が、山車の行列には多くの若者も参加しており、古き伝統をいつまでも守ってほしいものです。

また、現在、若宮八幡社の祭礼は5月15日、16日に変更され、亀尾天王社(那古野神社) の祭礼も7月の15日、16日と変更されています。



本町通を曳かれる福禄寿



かつての松前屋付近の本町通(現在)

◆関連資料 ※()内はまちづくりライブラリーの請求記号です。 「尾張名所図会前編一」 岡田啓 /編愛知県郷土資料刊行会(Sc-ア) 「新修名古屋市史第四巻」新修名古屋市史編集委員会 /編(Sc-ナ) 「祭りと年中行事」熱田神宮文化課 /編(Sc-ア)

「大須物語」大野一英 / 著(S e - オ) 「名古屋市中区誌」中区制施行 1 0 0 周年記念事実行委員会 / 発行(2B21 - 2011)



広小路朝日神明宮

名古屋市中区錦三丁目

まちの賑わいとの移り変わりをともにした社

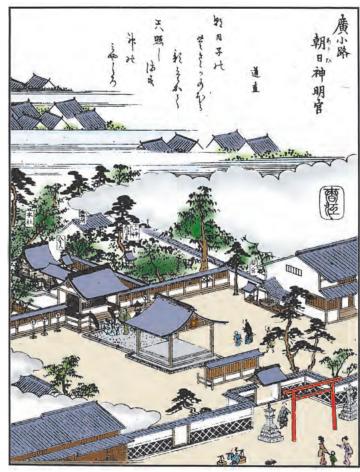
の絵は、尾張名所図 会に描かれている江戸 時代の朝日神明宮(現在は朝 日神社)の様子です。朝日神明宮は、1611年(慶長16年) 御遷府の後、春日井郡朝日村(現在清須市朝日)から現在の地へ移されました。祭命には、天照大神、天児屋根命の2神が祀られています。祭礼は、9月15日に神楽、16日に湯立てが行なわれ、氏子の献灯の衣裳や門外の笠鉾は華美をつくしており参詣の人に、賞賛されていました。

朝日神明宮の門前の道路 は、1660年(万治3年)の大 火の後、城下の防火対策とし て、3間から15間の道路に拡 幅され広小路通と言われるよ うになりました。

その後、広がった道路では 境内で行われていた見世物、 芝居小屋の興行や屋台が奨励 されたため多くの人で賑わい、

一大繁華街となり神社にも多くの参拝者が訪れていたようです。 また、本殿のほか主要な建築物は、戦災により焼失しましたが、 ご神体、一部の宝物は、安泰で、昭和28年に再建されています。 現在、神社周辺は、ビルが林立し、多くの人が行き交う名古屋 有数の繁華街となっていますが、いったん境内に足を踏み入れる と欝蒼とした樹木に覆われ町の中心にいることも忘れ、ゆとりのある時間が過ごすことができます。

◆関連資料 ※()内はまちづくりライブラリーの請求記号です。 「尾張名所図会前編ー」岡田啓/著 愛知県郷土誌刊行会(Sc-ア)「名古屋市中区史 区政 80 周年記念」中区ハ十周年記念事業実行委員会「広小路物語」大野栄一/著(Se-オ)「名古屋の史跡と文化財」名古屋市教育委員会編(Sc-オ)







朝日神



朝日神社前の広小路通

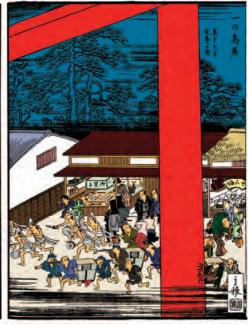


一の鳥居(熱田神宮)

名古屋市熱田区新尾頭二丁目

寒中の夜参りでにぎわう大鳥居





※現在地の住所と現況写真の撮影地は、資料に基づき推定したものです。

鳥居の近くには、三日月が描かれ、うどん屋やお菓子屋なども営業し、かごを利用する人、薄着で走っている人など多くの人が描かれてにぎやかな様子がうかがえます

尾張名所図会が書かれた頃には、熱田神宮の周りに八つの大きな鳥居があり、「八疆の鳥居」と言われていました。その中でも尾頭町にあった一の鳥居は、高さ三丈五尺(11.6m) 柱廻り一丈(3.3m) の檜造りで丹塗なりと言われ、非常に大きなものでした。一の鳥居は、美濃街道にあり、名古屋城下から南へ熱田に向かう道中に、さらに南の熱田神宮近く、断夫山古墳の南の幡綾町(現在の旗屋町)に二の鳥居がありました。現在は、それぞれの鳥居の跡に「熱田神宮第一神門址」、「熱田神宮第二神門址」と掘られた石柱が国道19号の歩道にあります。しかし、石柱の文字は、車道側に書かれており歩道を通行する人は、見落としてしまいがちです。石碑の位置から一の鳥居があったところは、道路の幅員は大きく変っていますが江戸のころから現在も熱田と名古屋を結ぶ幹線の道路として利用されています。

◆関連資料 ※() 内はまちづくりライブラリーの請求記号です。 「尾張名所図会前編三」 岡田啓 / 著愛知県郷土資料刊行会 (Sc. ア) 「新修名古屋市史第3巻」 新修名古屋市史編纂委員会 (Sc. ナ) 「史跡あった」 熱田研究よもぎの会 / 編 (Sc. ア) 「美濃路—熱田宿から樽井宿まで—」日下英之 / 著 (Sc. ヒ)



「熱田神宮第一神門址」の石碑



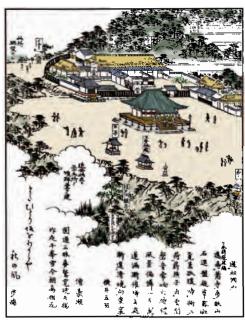
国道19号歩道の石碑

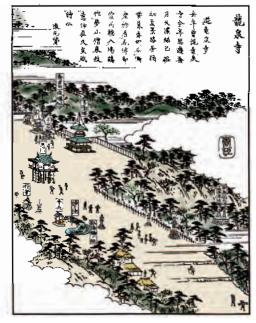


龍泉寺

名古屋市守山区龍泉寺一丁目

名古屋のまちを見守る絶景の地





※左の絵は原本を一部加工、着色しています。※現在地の住所と現況写真の撮影地は、資料に基づき推定したものです。

の絵は、尾張名所図会に描かれている江戸時代の龍泉寺の様子です。

■ 龍泉寺は天台宗の寺院で松洞山大行院と号し、延歴年間、伝教大師最澄の 創建といわれています。古文書「龍泉寺記」には「その昔、伝教大師が熱田神宮に 参篭中、龍神のお告げを受け、龍の住む多々羅池のほとりでお経を唱えると、龍が 天に昇ると同時に馬頭観音が出現したので、これを本尊として祀った」と記述され、 寺の名前もこの話に由来するといわれています。

龍泉寺は、庄内川を望む高台にあり自然の要害の地で周辺を一望できることから 戦国時代末期には軍事的価値を認め城が築かれたと言われており羽柴秀吉も小牧長 久手の戦い時に使用しています。現在でも境内の周囲の一部に空堀状の跡が残って います。1584年(天正12年)1906年(明治39年)二度の火災に遭うが、1598年 (慶長3年)1911年(明治44年)に再建されています。

境内には、仁王門、木造地蔵菩薩立象の重要文化財をはじめ円空作の馬頭観音をはじめ多くの仏像が所蔵されています。

また、名古屋城築城時に城から見て鬼門の方角にある笠寺観音、龍泉寺、荒子観音、甚目寺観音の4寺を鎮護として定めたとされ、尾張四観音と呼ばれています。四観音では、毎年2月3日に節分会が行われますが、その中で恵方にあたる寺では、特に盛大な節分会が行なわれ、恵方は、笠寺観音、龍泉寺、荒子観音、笠寺観音、甚目寺観音の順に5年で一巡しています。(笠寺観音の恵方が2回)

◆関連資料 ※()内はまちづくりライブラリーの請求記号です。 「尾張名所図会後編四」岡田啓/著 愛知県郷土資料刊行会(Sc-ア) 「守山市史」愛知県守山市役所/発行(2B21 63)



山門 (重要文化財)



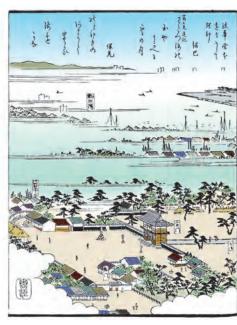
本堂

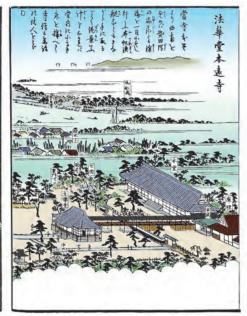
「守山区の歴史」愛知県歴史資料刊行会(Sc-ア) 「写真図説名古屋の史跡と文化財」名古屋市教育委員会 / 著(Sc-ナ)



法華堂本遠寺

熱田区白鳥二丁目





※現在地の住所と現況写真の撮影地は、資料に基づき推定したものです。

本遠寺は、1326年~(嘉歴年間)、日蓮聖人の孫弟子にあたる日澄上人が、熱田神宮から法華堂を譲り受け本堂とし、現在地に建設したのが始まりとされ、妙光山法華堂本遠寺と称される日蓮宗の寺院です。創建以来、堂、塔、伽藍などが整備され当地有数の名刹と言われていました。大平洋戦争のため全山焼失しましたが、現在、法華堂、本堂など再建されています。

また、伝教大師(最澄) が熱田神宮境内のお堂で法華経を読誦して天下泰平、 五穀豊穣を祈願されたことから、このお堂を法華堂と称されるようになりました。

9月14日当寺で行われる水斉会(川施餓鬼)は、1723年(享保8年)の暴風雨による多大な犠牲者の祟りを鎮めるため法要が営まれたことに始まり、日本三大施餓鬼の一つと言われています。

図会では、本堂より西南に広々とした蒼い海の熱田潟が広がり、行き交う布帆漁艇 など手に取るような素晴らしい景色が見られ、寺僧も参詣の諸人も足を止め眺めてい たと書かれています。

現在では、新田開発、埋立などにより海岸線は遠く、多くの建物も建ち込み様子は一変しています。

◆関連資料 ※()内はまちづくりライブラリーの請求記号です。 「尾張名所図会 前編四」岡田啓 / 著 愛知県郷土資料刊行会 (Sc-ア) 「熱田風土記第八巻」池田長三郎 / 編 (Sc-ア) 「尾州雑誌第七巻」愛知県郷土資料刊行会 / 発 (Sc-ア) 「熱田区誌」熱田区和五十周年記念誌編集部会 / 編 (2B21 87) 「史跡あつた」熱田研究よもぎ会 / 著 泰文堂 (Sc-ア)



本遠寺



法華堂



堀川から望む本遠寺



長母寺

東区矢田三丁目





※現在地の住所と現況写真の撮影地は、資料に基づき推定したものです。

→ の絵は、尾張名所図会に描かれている江戸時代の長母寺付近の様子です。 長母寺は、1179 (治承3) 年に領主であった山田重忠その母の菩提を供うため、天台宗の亀鏡山桃尾寺と号し建立されました。その後、寺は衰えましたが1263 (弘長3) 年無住大円国師 (無住一円) が入山し臨済宗に改宗し、山号・寺号も霊鷲山長母寺と改められました。寺は一時、隆盛を極めましたが、時代とともに盛衰を重ね現在に至っています。

無住国師は、「沙石集」はじめ多くの書物を著しています。 その中で「正應年中萬歳楽」は、仏教を説いて漫才をつくり、弟子が節をつけたことが尾張漫才の始まりといわれています。 尾張漫才は、昭和32年には県の無形文化財に指定されています。

また、この寺は、建立以来矢田川の北に位置し守山村にありましたが、1767(明和4)年矢田川の洪水により河道が変わり、川の南側に位置することなりました。守山村の飛び地とされていましたが、明治に入り矢田村、その後名古屋市に編入されています。この絵が描かれた時には、当寺は、矢田川の南に位置しています。

長母寺周辺は、緑の豊かな所で都市計画木ヶ崎公園として指定され、その区域の一部が都市緑地保全地区にも指定されています。また、寺の東の区域は、都市公園として整備され地域住民の憩いの場として利用されています。

◆関連資料 ※()内はまちづくりライブラリーの請求記号です。 「尾張名所図会後編四」岡田啓/編 愛知県郷土誌刊行会 (Sc-ア) 「東区史」東区史編纂委員会/編 東区総合庁舎建設後援会 (2B21-73) 名古屋史跡名勝紀野。名古屋市文化財調査保存委員会 著 (Sc-ナ) 「東区の歴史」東区の歴史編纂会/著 愛知県郷土誌刊行会 (Sc-ア)



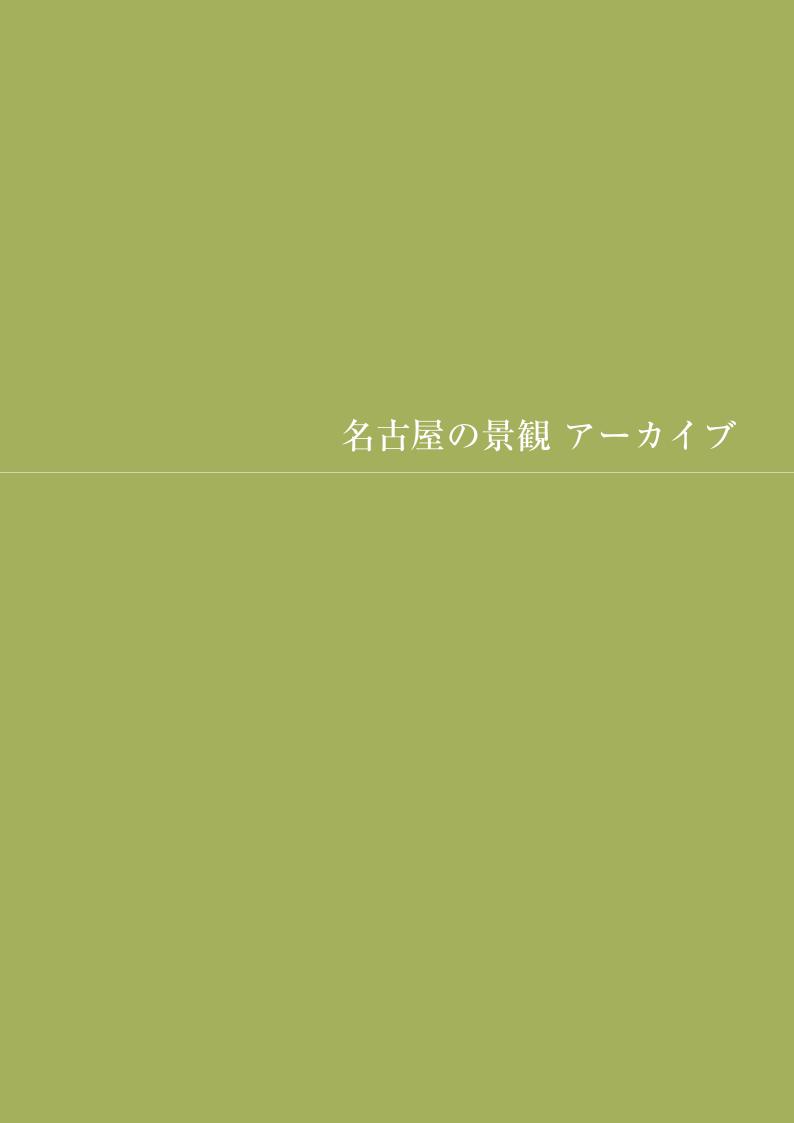
長母寺本堂



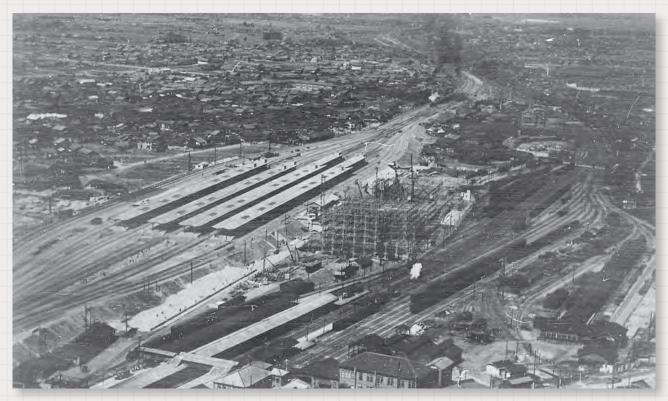
長母寺山門



守山区から見た長母寺付近の緑



名古屋駅

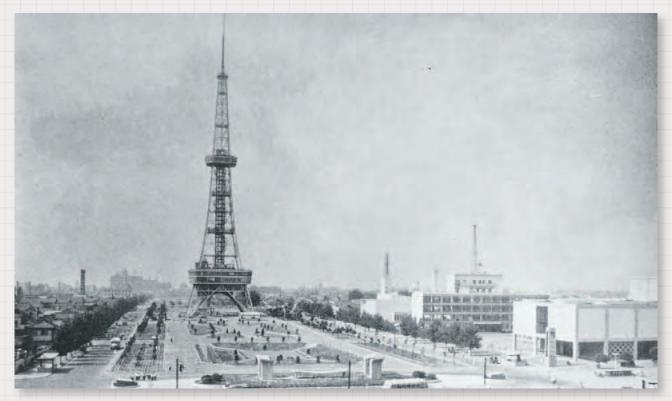


昭和 11 年(名古屋市広報課)



平成 26 年(名古屋市広報課)

久屋大通



昭和 29 年(名古屋市広報課)



平成 28 年

オアシス 21



昭和30年頃(名古屋都市センター)



平成 25 年(名古屋市広報課)

広小路通



昭和初期(名古屋市市政資料館)



平成 28 年

納屋橋

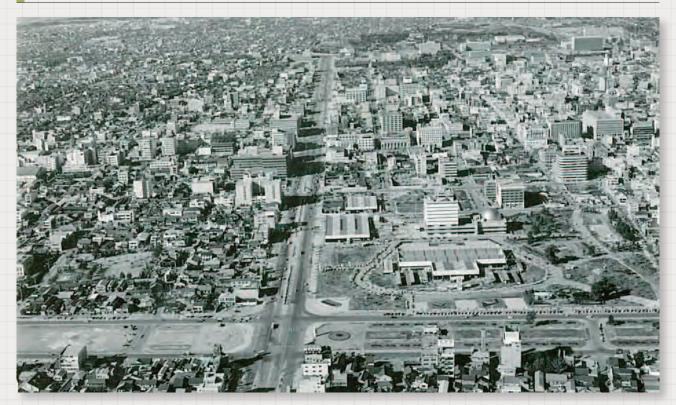


昭和中期(名古屋市広報課)



平成 28 年

白川公園



昭和39年頃



平成 26 年(名古屋市広報課)

鶴舞公園



昭和3年(名古屋市市政資料館)



平成 22 年(名古屋市広報課)

ガーデンふ頭



昭和 53 年(© 名古屋港管理組合)



平成 27 年 (© 名古屋港管理組合)



インフラから見た名古屋のまちづくりの歴史

1 はじめに

インフラとは「下の」という接頭語で、元々ラテン語に由来する。インフラストラクチャーは下部構造が本来の語義であるが、通常、道路、鉄道、港湾、上下水道、電力、通信など産業基盤を指し、これらを単にインフラと略して使用することも多い。

名古屋のまちづくりを振り返ってみると、碁盤割城下町の形成、近代化のための整備、復興土地区画整理事業、都市化対応及び成熟化対応などがあげられる。そのような経緯の中で100m道路などの広幅員街路、高い都市計画道路整備率、日本初の環状地下鉄、BRT(Bus Rapid Transit)の先駆ともいうべき基幹バス、日本唯一のガイドウェイバス、リニモなどインフラの中でも特に都市交通基盤に際立った特徴がある。

本稿では都市計画や土地区画整理事業との関連において、道路、鉄道・軌道に焦点をあてて名古屋のまちづくりの歴史をたどることとする。

2 まちづくりの時期区分

歴史上の時期区分は政治・経済面からなされることが常であるが、まちづくりの面からはさらに都市 計画法制との関係も重要である。この要素を加味して以下の時期区分に沿ってインフラから見た近現代 名古屋の歴史を紹介する。

- 1 都市計画法以前(明治~大正7)
- 2 戦前旧都市計画法期(大正8~昭和20)
- 3 戦後旧都市計画法期(昭和21~昭和42)
- 4 新都市計画法前期(昭和43~平成11)
- 5 新都市計画法後期(平成12~)
- 「1 都市計画法以前」は、明治維新から旧都市計画法公布までを指す。この時期は近世城下町から 近代都市へ脱皮しようとして個別のインフラ整備が進められた時期である。
- 「2 戦前旧都市計画法期」は、都市計画法が施行され、全体計画に基づいて順次整備が進められた ものの後期には戦争によって大きな影響を被った時期である。
- 「3 戦後旧都市計画法期」は、戦災復興から高度経済成長に至る時期で、量的拡大を目指した時期である。
- 「4 新都市計画法前期」は、オイルショック、バブルの発生と崩壊など激しい経済変動を経る中で、 様々な試みがなされた時期である。
- 「5 新都市計画法後期」は、地方分権が一定程度進展するも経済停滞下で都市の縮退化も想定されるなか、インフラは次第に整備より維持管理にウェイトが移りつつある時期である。

以上の時期区分に従って表1~2にインフラから見た名古屋のまちづくりの歴史の概要を示す。

表1 名古屋における都市交通基盤整備のあゆみ 略史 その1 (新都市計画法以前)

年	:		政治・経済・社会等	法制度	1	道路		鉄道•軌道	1	面整備・その他
-	M 1	10	明治維新	(A)(A)(A)		AE PH		201AE 174AE		parate yiii C +> Ici
1 1	M 4	8	廃藩置県							
1873		1.0	中間制件水口	8 河港道路修築規則						
1 1	M18 M19	12	内閣制度発足				5	名護屋駅開業		
	M20			5 私設鉄道条例	2	広小路線笹島延伸	9	石		
	M21				_	四月 时水区町港門				
1889	M22	10	名古屋市市制施行				2	東海道線全通		
1890	M23			8 軌道条例						
1891	M24	10	濃尾地震							
	M25	_	m 24/2014 A	6 鉄道敷設法						
1894 1898	M27	7	日清戦争	8 東京市区改正条例			5	市電 県庁前-笹島		
1030	WIST			0 来水中区以工术内				関西鉄道全通		
1900	M33			3 私設鉄道法	11	押切線新設拡幅		中央線千種駅開業		
1901	M34				12	広小路線千種延伸	2	市電 柳橋-押切町		
	M37	2	日露戦争							
1906				3 鉄道国有法				瀬戸自動鉄道開業		
	M40					十.净.x.朴.恒		瀬戸線電化	11	名古屋港開港
1908 1909	M41			4 耕地整理法		大津通拡幅 公園道路拡幅	5	市電 栄町-熱田駅前		
	M43			T MINETENEDA	7,11	熱田道路	2	市電 新栄町-上前津等	3	関西府県連合共進会
1911					3	江川道路		中央線大曽根駅開業		MINIMETALLA
								瀬戸線堀川延伸		
1912	T 1						11	市電 柳橋-船方	8,12	城東·東郊耕地整理
1913	T 2					御園門線拡幅		愛電神宮前乗入		
1914	T 3				5	大曽根道路等拡幅		市電片端線、高岳線		
1915	T 4			4 都市計画法(旧)	0	東片端線·江川線拡幅 市区改正設計認可	5	市電大曽根線		
1919	1.8			地方鉄道法	8	印色以上放計能刊				
				道路法(旧)						
1920	Т9			7_FILE: (11.)					9	阿由知耕地整理
1921	T10	8	周辺町村合併	4 軌道法					11	千種耕地整理
1922	T11							路面電車市営化		港北・呼続耕地整理
1923	T12	9	関東大震災					市電東郊線、岩井町線等	l	則武耕地整理
1924	T13					街路·運河計画決定	7	市電大津町線	2,9	瑞穂・南郊耕地整理
1925	T14	7	第1次世界大戦		10	市区改正5大幹線整備			6	八事区画整理
1926	T15	'	知100世介八報		1	街路追加決定	5	市電築地線		港東区画整理
1927	S 2					覚王山線		市電押切浄心連絡線		広路·城北耕地整理
1929	S 4	10	世界恐慌							
									8,11	豊田・田代・日比津区画
1930	c r						-	市電千早線	_	整理 稲葉地区画整理
1930	S 7						Э	印电丁平原	l	中川運河完成
1933	S 8				1.9	八熊線、江川南線				本星崎区画整理
1934	S 9					江川北線			_	1 == 1,1=====
1935	S10				12	千種線	8	名古屋鉄道発足		
1936	S11				12	白鳥線•中村線等				彌富•篠原区画整理
1937	S12	7	盧溝橋事件			桜通、覚王山延長線		名古屋駅移転		汎太平洋平和博覧会
1938	S13		Menyle III. EI J. Wh	4 陸上交通事業調整法	3	笹島線	6	関急名古屋乗入	2,9	瑞穂・南郊耕地整理
1939 1940	S14 S15	9	第2次世界大戦		2	補助街路・小街路決定	5	市電大江線、笹島線		
1940	S16	12	太平洋戦争		3	m分周四 4 国际人生	J	110 色八江水、巴西豚		
1944					1		12	名鉄東西連絡開業	l	
1945	S20		終戦		$oxed{oxed}$					
1946	S21	12	南海地震	9 特別都市計画法	6	復興街路決定			6	復興区画整理決定
1948	S23		じっぷう かく	12 日本国有鉄道法					_	復興区画整理設計認可
1949 1950	S24 S25		ドッジライン 朝鮮戦争	5 建築基準法	1		1	高速度鉄道網決定	5	18. 界
1950	S27	0	771 M T T	6 道路法			1	时心及外足附仅足		
1954	S29			5 土地区画整理法	11	復興街路変更			l	
1955		4,10	周辺町村合併	· · · — — — · ·						
1956	S31	6	政令指定都市	3 日本道路公団法		守山都計街路決定		東海道線全線電化	11	猪高西山区画整理
1957	S32			4 国土開発縦貫道法		周辺部街路追加等	11	地下鉄名古屋-栄町	l	
1958	S33	_	(J. 表) 流 / (同		10	鳴海都計街路決定		市電路線延長最大	_	**フ川走か[マニ******
1959	S34		伊勢湾台風 国民亞得亞維計画		0	广 小败绅长 <u>后</u> 亦画	6	地下鉄池下延伸	l	荒子川南部区画整理 上小田世区画整理
1960	S35	12	国民所得倍増計画		8	広小路線拡幅変更				上小田井区画整理 鳴子区画整理
1961	S36			11 災害対策基本法			10	都市交通審議会答申	'	NO A EXPLIENT
1962	S37	10	全国総合開発計画	a a management of these	1			中央線複線立体化	1,4	比良·猪子石区画整理
					1					荒子川小碓区画整理
1963	S38					100m道路概成	4	地下鉄東山公園延伸		
1964	S39	10	東京オリンピック	2 日本鉄道建設公団法	9	名神高速道路全通		東海道新幹線開通		豊田区画整理
1005	640					名岐BP名古屋~一宮供用		14 T 24 24 → 4n.⊐C		平田区画整理
1965	540				1		10	地下鉄栄—市役所		山下中部·如意·上社 区画整理
1966	S41									中1・2工区換地処分
-550					1					藤森南部・大森区画整理
1967	S42			8 公害対策基本法	3	名古屋2環決定	3	地下鉄栄-金山		天白区画整理
					<u></u>			地下鉄星ヶ丘延伸		大曽根区画整理
		_								

表2 名古屋における都市交通基盤整備のあゆみ 略史 その2(新都市計画法以降)

年		政治·経済·社会等	法制度		道路		鉄道•軌道		面整備・その他
1968	S43	12 将来計画·基本計画	6 都市計画法						
1969	S44	5 新全総		5	東名高速道路全通	4	地下鉄藤ヶ丘延伸	8	当知区画整理
		o I minor lab	= 10, 1,3495 () 41 N.		4m -44- 14- 144-		地下鉄中村公園延伸		
	S45	3 大阪万博	5 地方道路公社法	9	都市高速決定	0	地工學女士長进江仙		
1971	S46	8 ニクソン・ショック					地下鉄名古屋港延伸 地下鉄大曽根延伸		
1972	S47		11 都市モノレール法	10	名四国道全線供用		都市交通審議会答申		
1973		10 オイルショック	and the same of th				中央線全線電化		
1974	S49					3	地下鉄金山-新瑞橋	5	植田中央区画整理
							市電全廃		
1976		A 40		11	都市高速変更		国鉄繰出連立		Advantage of the second
1977	S52	11 三全総 12 名古屋市基本構想				3	地下鉄伏見-八事	9	徳重西部区画整理
1978	S53	12 有日座印座平悟心				1	国鉄大高駅連立		
10.0	500						瀬戸線栄乗入れ		
						10	地下鉄赤池延伸		
1979			2 環境影響評価指導要綱		2環海上部決定	7	豊田新線相互直通	1	滝ノ水区画整理
	S55	1 名古屋市基本計画		4	302号北部供用		ULTRUDE VAN		ada Maria II. Maria and Addison
1981	S56					11	地下鉄伏見-浄心		鳴海上汐田区画整理
1982	S57			11	2環変更	Q	地下鉄高畑延伸	9	復興全工区換地処分
1302	301			1	中央道全線開通	3	地上於旧州海市		
1983	S58	3 臨調最終答申			1 JONE LLANDING	8	瀬戸線大曽根駅連立		
1984	S59		8 環境影響評価実施要綱			9	地下鉄庄内緑地公園延伸	3	新出来区画整理
							常滑線連立		吉根区画整理
1985	S60	9 プラザ合意		3	名港西大橋暫定供用	4	基幹バス新出来町線		大曽根北区画整理
1986	S61		11 日本国有鉄道改革法						豊田換地処分 筒井区画整理
1900	301		11 日本国有鉄道以平広 鉄道事業法					11	同开区四定任
1987	S62	6 四全総	9 社会資本整備法(NTT)	8	都市高速変更	4	国鉄分割民営化	10	葵区画整理
1988	S63	8 名古屋市新基本計画		3	302号西北部供用				
				1	都市高速小ループ				
1989	H 1	12 株価史上最高値		5	伊勢湾岸東部決定		金山総合駅		世界デザイン博覧会
1990	цо						地下鉄中村区役所-今池 瀬戸線清水駅他連立		有松区画整理
1990				8	伊勢湾岸中央部決定		大山線連立	12	有似区画定柱
1551	110				都市高速変更	10	八四小八三二		
1992	H 4			4	302号西南部供用	1	運輸政策審議会答申	9	下志段味区画整理
1993	H 5		11 環境基本法	4	302号東部供用	8	地下鉄上小田井延伸		大高駅前区画整理
1004					****		犬山線相互直通	9	上志段味区画整理
1994 1995		1 阪神·淡路大震災		1 '	都市高速変更 都市高速T字ネット	3	地下鉄野並延伸	6.12	大高南,中志段味区画整
1555	11 1	1 版作 次超八成火						0,12	理
1996	H 8			11	都市高速変更				
1997			2 環境影響評価法						
1998		3 五全総	11 14+1145 474	3	名港トリトン供用				
1999 2000		9 名古屋市新世紀計画	11 地方分権一括法 5 都市計画法改正	\vdash		1	地下鉄砂田橋延伸	J.	ささしまライブ24区画整理
2000		· 和日生中机臣机田門					GB志段味線	3	ここしよハレ 44位画選件
2003				3	都市高速十字ネット		上飯田連絡線開業		
							地下鉄名古屋大学延伸		
2004	H16			Ι.	the distribution of the con-		JR八田駅連立		1. 77 (= 14 (2)
				12	伊勢湾岸道全通	10	地下鉄環状運転開始	11	大曽根換地処分
2005	ш17			,	広小路線拡幅	9	あおなみ線 東部丘陵線	9	愛•地球博
2000	1111			1	四次		近鉄八田駅連立	٥	久 地外団
2006	H18						名鉄鳴海駅連立	11	吉根換地処分
2007	H19			3	153号BP全線4車線化			3	下之一色南部区画整理
2008		7 国土形成計画							茶屋新田区画整理
2009		9 市口士士泰《	c 答1 /h , +エン+		202日本領州田	0	地工外法手だい	11	有松換地処分
2011	HZ3	3 東日本大震災	5 第1次一括法 8 第2次一括法	3	302号全線供用	3	地下鉄徳重延伸		
2013	H25		□ 知4以 10伝	11	都市高速完成				
2014				L		12	リニア中央新幹線着工	L	
		は表1と共通である。							

以下の注記は表1と共通である。

法律は公布年月で表記した。 送権は公布年月で表記した。 道路、鉄道で決定、変更とあるのは都市計画決定、都市計画変更の年月、その他は基本的に供用、開業年月、連続立体交差事業は高架切替年月で表記した。 組合施行の耕地整理事業、土地区画整理事業は100ha以上を対象として設立認可年月で表記した。 公共団体等施行の土地区画整理事業は規模を問わず対象として事業計画決定年月で表記した。

3 都市計画法以前

明治維新となり、廃藩置県が行われ、中央集権的な政治制度が整えられるとともに文明開化のかけご えのもとに近代化が急速に進められた。中でも大きな影響をもたらしたものは鉄道、軌道であろう。そ れまでの徒歩主体の交通に対して大量、高速の手段が導入されて都市構造、土地利用が大きく変化して いくこととなった。

名古屋においては明治19年3月に熱田駅、次いで5月に名護屋駅(翌年4月に名古屋駅と改称)が開業となった。名護屋駅は現在の名古屋駅よりも南にあり、おおむね現在の笹島交差点の北西附近の位置であった。当時の名古屋市街地から名護屋駅に対するアクセス道路の必要から広小路通の笹島までの延伸と泥江町から当時の駅前に至る広井町線が新設された。広井町線は広小路と並んで近世城下町以来の主要街路である伝馬町筋と名護屋駅を短絡する街路であった。その後、名古屋駅は現在の位置に移転したため、泥江町から笹島交差点方面へ向かう広井町線の線形の意味が現在では把握しがたいが、以上のような歴史に由来するのである。(図1)

また明治33年7月には中央線が多治見まで開通し、千種駅が現駅より南の位置で開業した。これに対するアクセスとして広小路線を東に延伸し、千種駅の位置する南の方へ廻り込むような線形で整備された。現在の千郷町交差点が変形交差点となっているのはこのような事情による。(図2)

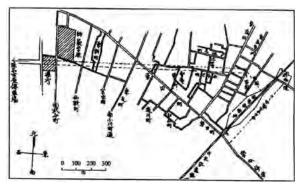
一方、都市内公共交通機関に目を向けると、名古屋 電気鉄道による路面電車が、明治31年5月に県庁前(久 屋町)から笹島まで開通した。

この開業の後も路面電車は活発に路線網を拡大していった。路面電車を道路上に敷設するには一定規模の幅



「名古屋市実測全図」抜粋 明治37年3月発行

図1 名護屋駅へのアクセス



「名古屋都市計画史 上巻」名古屋市 1957.7 図2 千種駅へのアクセス

員を要するため、明治から大正にかけては道路の新設、拡幅は路面電車敷設を要因とすることが多かった。 主なものとしては柳橋から押切町に至る路面電車押切線を敷設するための同名の道路押切線が明治33 年11月に、栄町から熱田駅前に至る路面電車熱田線を敷設するため大津通拡幅が明治41年4月に、柳 橋から船方に至る路面電車江川線を敷設するための江川道路が明治44年3月に、東新町から長塀町を経 て大曽根に至る路面電車大曽根線を敷設するための大曽根道路が大正3年5月に整備された。そのほか 明治43年には第10回関西府県連合共進会が鶴舞公園を会場として開催され、そのアクセスとして上前 津及び新栄町を結ぶ東西・南北2路線の公園道路が前年に、公園道路・熱田道路を経路とする路面電車 公園線・築港線が同年に整備された。

再度、名古屋市と周辺都市を結ぶ郊外鉄道の整備に目を転ずると、後に省線関西線となる関西鉄道が

明治31年11月に大阪まで全通し、名鉄瀬戸線の前身となる瀬戸自動鉄道が明治39年3月に大曽根へ乗入れ、翌年には電化し、明治44年に堀川まで延伸した。愛知電気鉄道が名鉄常滑線の前身となる鉄道を大正2年に神宮前まで乗入れ、名古屋電気鉄道も大正初期に郊外線への延伸を図り、現在の大山線や名古屋本線の一部に相当する区間を整備した。

以上をまとめると、都市交通の主役は路面電車であり、その敷設のために必要とされる街路は、マスタープランがないままにその都度整備されていくかたわらで、全国的な鉄道網としては東海道線と中央線が整備されたが、民鉄の郊外鉄道網はネットワーク形成途上であったといえよう。

4 戦前旧都市計画法期

東京市区改正条例は大正7年に名古屋市を含む東京以外の大都市にも準用されることとなった。これを受けて名古屋市も道路網案を検討し、市区改正設計に盛り込もうとしたが、大正8年に認可されたのは5路線のみであった。(図3)

市区改正は4号線のような短区間の路線に典型的にみられるように路面電車拡幅のために急施を要する路線の性格が濃厚であった。ただし1号線は公園道路として既に8間に拡幅された区間を18間に再拡幅しようとする路線である。

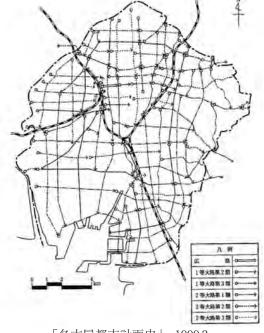
市区改正をより包括的に発展させた都市計画法は大正8年4月に公布され、施行は翌年であった。名 古屋市の市区改正設計は都市計画法の公布から施行のはざまに認可され、その実現は市区改正事業とし てではなく都市計画事業として行われた。

名古屋市は大正10年に周辺16町村を合併して市域面積はほぼ4倍となった。大正13年には市区改正では果たせなかった街路網と運河網が都市計画決定され、これによって初めて将来の市街地像が描かれ

た。大正15年には周辺部に街路が追加され、さらに昭和15年までに街路が4回追加された。(図4)



図3 市区改正設計 五大幹線



「名古屋都市計画史」 1999.3

図4 都市計画街路網(昭和15年)

これらの街路網は街路事業と耕地整理事業・土地区画整理事業の両面から整備された。

街路網の計画立案にあたった愛知県都市計画地方委員会技師の石川栄耀は、都市計画街路の整備実現 手法として土地区画整理事業を重要視し、土地区画整理組合設立を積極的に促進した。

既に明治末期から市街化を目した耕地整理事業が行われ、大正に入ってからは大規模な城東、東郊、阿由知、千種などといった事業が続いた。さらに街路網の都市計画決定以降については八事をはじめとする大規模な土地区画整理事業が続々と施行され、都市計画街路整備に大きく貢献した。

これらの面整備事業による整備は著しいものがあったが、中心部や面整備除外地・面整備のはざまの 区間などは街路事業によることとなった。第1期街路事業は主として市区改正の5大幹線を対象とし、 大正13年に完成した。その他の1路線は東郊連絡線という名で知られ、昭和2年に完成した。

第2期街路事業は都市計画街路34路線に及ぶ大規模なもので、路線の性格としては環状線、名古屋駅や中川運河の関連路線、重要国県道などの主要路線区間が対象とされ、路面電車敷設対象路線もひきつづき採りあげられた。これらの路線はおおむね昭和5年度から昭和12年度にかけて整備されたが、周辺部の枇杷島線など重要4路線は愛知県によって整備された。

第3期街路事業は9路線が対象とされ、昭和16年度から昭和20年度にかけて整備が行われたが、戦争によって大きな影響を受けた。

以上の中で特筆すべき事項は、昭和12年の名古屋駅移転と汎太平洋平和博覧会である。名古屋駅の移転は、旅客と貨物を分離し、堀川から庄内川に至る区間を高架とし、名古屋駅も高架駅とするものであった。大正13年の都市計画街路網決定にあっては、名古屋駅正面と名古屋市街地中心部を結ぶ広路1号桜町西線(現桜通線)が、幅員24間(43.64m)で計画された。ところが名古屋駅の位置が当初計画よりも若干南となったために、このままでは桜町西線が名古屋駅と正対しないこととなった。結局、泥江町交差点を境にして桜町西線の線形を変更することになり、昭和10年3月に都市計画変更され、整備は新名古屋駅開業に合わせて第2期街路事業で行われた。(図5)桜通の都心部から名



国立公文書館所蔵の図を基に抜粋 図5 桜町西線の都市計画変更

古屋駅へのビスタが貫かれていない理由はこの変更に起因している。

汎太平洋平和博覧会は日本初の国際博覧会といわれ、戦争によって社会・世相が暗転していく直前に 現在の港区港北公園周辺で開催され、これに併せてアクセスとなる街路が整備された。

路面電車については、都市計画法以前から名古屋電気鉄道が路線を延伸したほかにも周辺部では尾張 電軌などが、路線を八事等の郊外方面へ整備していた。

大正11年には路面電車の市営譲渡という大きな変化があった。鉄道は既に鉄道の国有化が実施されており、路面電車についても公有化が図られることとなった。名古屋市が名古屋電気鉄道から買収した時の延長は42.5kmであった。(図6)

その後、名古屋市は街路の新設拡幅に伴って路面電車の路線延長を図るとともに、昭和11年には中村電軌、翌昭和12年には新三河鉄道、下之一色電軌、築地電軌の軌道事業を買収し、市内路面電車の経営一元化が実現した。街路整備と同様に名古屋駅移転と汎太平洋平和博覧会開催は、路面電車路線整

備にとって非常に大きな要因となり、昭和19年に延長は 96.4km、乗車人員は77万人/日に達した。

これに対し、高速度鉄道計画は昭和11年に7路線、52kmが立案されたが実現に至らず、昭和15年に再度4路線、29kmが提案されたものの戦争の影響により計画中止となった。

郊外鉄道については、愛知電気鉄道が昭和2年に神宮前~豊橋間を全通させ、名岐鉄道は昭和6年に上飯田~犬山間、昭和10年に押切町~新岐阜間を全通させ、同年両社は合併して名古屋鉄道(名鉄)が発足した。また、関西急行電鉄(現近鉄)が昭和13年に名古屋駅へ地下で乗入れた。このように名古屋圏の放射鉄道網は次第に充実していった。しかし名鉄の東西が接続していないため、北からは昭和16年に枇杷島より地下の新名古屋駅へ乗入れ、南からは昭和19年に神宮前から金山を経て新名古屋駅へ乗入れ、ようやく東西の連絡が実現した。



服部重敬「名古屋市電(上)」2013.10 図6 市営化以前の路面電車路線

この時期をまとめると、都市計画法制も整い、名古屋市が大都市として発展していくことに併せて、郊外における多数の土地区画整理事業施行が多量の宅地と道路を供給し、路面電車と郊外鉄道もネットワークとして充実していった。これらを推進するきっかけとして大きな役割を果たしたのは省線名古屋駅の移転と汎太平洋平和博覧会であったが、後半は戦況の悪化につれて停滞を余儀なくされたといえよう。

5 戦後旧都市計画法期

名古屋は軍需産業都市であったため激しい空襲にさらされ、中心部の交通インフラは壊滅的な打撃を受けた。終戦後名古屋市は直ちに体制を整え、復興計画を立案した。昭和21年に街路網を全面刷新するとともに復興区画整理事業を併せて都市計画決定した。

復興街路網は2本の100m道路を含む画期的な計画であったが、純粋な新設路線は少なく戦前街路網を基本として拡幅を図った路線が大部分であった。昭和24年にはドッジラインと称する緊縮財政が行われ、戦災復興事業は全国的に縮小を余儀なくされるが、着手が早かった名古屋市は部分的な縮小にとどまり、同年には大規模な計画内容を維持して設計認可を得た。昭和30年代後半までには復興事業による主要街路の大半が概成した。

名古屋市は昭和30年に周辺4町村を合併し、その後合併町村部にも都市計画街路を追加した。昭和30年代末期に名古屋市に合併する守山市と鳴海町は、合併以前にそれぞれの都市計画区域で都市計画街路を追加し、合併後に都市計画区域も統合された。

昭和30年代は高度経済成長によってモータリゼーションが進展した。これに呼応して道路整備に関する各種制度が創設され、昭和39年の名神高速道路全通をはじめ道路整備が進んだ。昭和40年には建設省、愛知県、名古屋市等が組織する名古屋大都市整備計画懇談会が、名古屋環状2号線や都市高速道路を含

む構想図を公表して名古屋圏自動車専用道路網の端緒を開いた。これをうけて昭和42年から翌年にかけて名古屋環状2号線が都市計画決定された。

鉄道については昭和23年に国有鉄道法が成立し、国の直営から公共企業体による経営へと転換した。 戦災復興から高度経済成長への転換点のような昭和30年に東海道線の全線電化が達成された。

復興事業においては昭和37年に中央線の複線立体化とあわせて金山駅を新設した。中央線はそれまで 単線で踏切が市街地を分断していたため復興事業区域に必要な区域を採りこみ、換地操作によって用地 を創出した上で、単独立体交差事業手法の応用により実現した。

また、昭和39年には東京オリンピックが開催され、これを目標として東海道新幹線が整備された。実は東海道新幹線の前身として戦前に東京~下関間の広軌弾丸列車構想があった。このとき名古屋の駅は現在と同じ駅西とされた。

復興事業の駅西地区は、当初、弾丸列車構想を受け継ぐ新幹線計画を考慮していたが、新幹線計画が 具体化しなかったため、昭和30年の換地設計変更では新幹線計画を削除した。ところが昭和34年になっ てあらためて東海道新幹線計画が認可されたためこの計画を織り込んだ設計変更を行い、その実現に大 きく寄与した。

名鉄は戦争中に東西連絡を実現したが、両線の電圧が異なっていたため西部線を昇圧し、昭和23年から東西直通運転が可能となった。また、近鉄は昭和34年の伊勢湾台風被害を契機に広軌への改軌を迅速実施した。ターミナル駅である名古屋駅が狭あいで混雑していたため昭和42年にホーム増設等の改良を行った。

路面電車は戦後昭和30年代までは路線を延長し、昭和33年度に最大延長106.3kmを記録した。しかし、自動車交通量の増加による渋滞、地下鉄が徐々に路線延長を延伸していったことなどにより次第に乗客数が減少し、路面電車の路線は地下鉄の並行区間をはじめとして順次廃止され、昭和49年3月に全廃された。(図7)

地下鉄(高速度鉄道)は、復興都市計画として昭和25年に初めて決定された。この時の方針は地下のほか適宜、掘割、高架を併用して事業費を圧縮すること、郊外鉄道と相互直通運転すること、工事を容易にするため都心部にあっては幹線街路を避けて隣の街路を利用することなどがあり、身の丈に合わせるとともに意欲的な工夫にみちた考え方であった。(図8)



服部重敬「名古屋市電(上)」抜粋 2013.10 図7 路面電車の廃止時期

相互直通は八田で近鉄、新川橋で名鉄本線、大曽根で名鉄瀬戸線、水分橋附近で名鉄小牧線を想定していたが、相互直通の前提の一つであった、地下鉄(高速度鉄道)名古屋駅の国鉄零番ホームの利用ができなくなったことなどから相互直通は実現することがなかった。

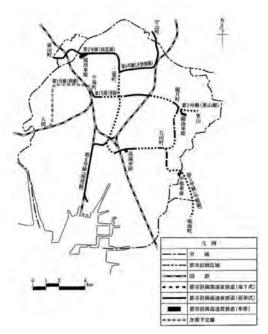
その後、都市交通審議会の答申が昭和36年に行われ、地下鉄路線網も大きく見直された。都市交通審議会答申に基づく路線網は、実際に建設された路線の線形と一部に異なる区間があるが、ネットワーク

パターンとしては桜通線と上飯田連絡線が追加された以外ほぼ同じである。

最後に土地区画整理事業の動向を概観しておく。復興事業は昭和38年に白川工区、昭和41年度に中第1・第2工区の換地処分が行われ、昭和42年度時点で、移転戸数は66%、街路築造は63%の進捗であった。

公的主体による土地区画整理事業については、住宅地 開発として昭和31年に猪高西山、工業地開発として昭和 34年に荒子川南部、昭和37年に荒子川小碓が事業着手 された。また、復興事業を補完するかたちで、昭和39年 に豊田、昭和42年に大曽根が事業着手された。そのほか 日本住宅公団施行の鳴子が昭和35年に着手されている。

組合施行の土地区画整理事業については、昭和30年代に入って土地区画整理法施行後に市域周辺部で活発に施行されるようになった。インフラ整備との関連で特筆すべきは、藤森東部組合と地下鉄東山線の整備である。



「名古屋都市計画史」 1999.3 図8 地下鉄復興都市計画

同組合が地下鉄用地、車庫用地、駅前広場用地を寄附することとしたために、地下鉄東山線の線形は北上して終端駅が藤が丘駅となったのである。こうした土地区画整理事業と地下鉄整備との連携は以後も続いた。

この時期をまとめると、昭和20年代は戦災復興一色で突き進み、昭和30年代は高度経済成長が始まってインフラ関連の各種制度も整えられ、次第に道路、地下鉄をはじめとするインフラの整備も進捗していった時期であり、路面電車がバスと地下鉄にその役割を譲っていく過程であった。一方で成長のひずみとしての公害が甚大な被害をもたらし、公害対策が大きな課題として浮上してきた時期でもあった。

6 新都市計画法前期

新都市計画法は激しい都市化のうねりにどう対処するかが、ひとつの大きなテーマであった。経済成長は次第に鈍化していき、安定成長になるかと思われたが、オイルショックやバブルの発生など経済的な大変動が発生した時期であった。平成7年には阪神・淡路大震災があり、道路、鉄道、港湾などインフラにも大きな被害が発生し、防災にあらためて関心が寄せられた。

道路の計画については、幹線街路のネットワークとして、局所的な課題は残っていても全体的にはこれまでの計画内容でおおむね完成形と考えられた。自動車交通の質的な性格や内容により自動車専用道路と幹線街路に効率的に分担させることが重要と考えられ、2環と都市高速道路によるいわゆるマルサ計画が立案された。企画立案自体は昭和40年代初頭から始まっており、2環は旧都市計画法末期に都市計画決定され、都市高速道路については新都市計画法施行後となった。

都市高速道路の都市計画手続きは環境面からの反対もあって難航し、紆余曲折を経ることとなった。 都市高速道路が最初に決定されたのは昭和45年であったが、このときは高速1号線の吹上以東区間が 保留され、昭和48年に上社を経由して名古屋ICまで延伸された。 このように東西方向について最初は名古屋西ICと名古屋ICを結ぶ案であった。しかし2環との東部の接続は、昭和51年に高針で接続する案に変更され、しかもこの時には四谷までは決定されたが高針までは留保され、結局高針まで決定されたのは平成3年であった。昭和51年変更時には、都心部区間を対象として地下・半地下構造が採用されたが、これについては採算性や施工性などの点から昭和62年に高架構造に再変更された。

都市高速道路の整備は首都圏、阪神圏のような公団方式とはならず、地方道路公社となった。初期には予算凍結などもあったが、激しい反対運動に耐えつつ順次部分供用を重ね、昭和63年には2放射逆L字ネット、平成7年には3放射横丁字ネットの供用にこぎつけた。

2環の計画については、昭和54年に海上部の追加、昭和57年に陸上部自動車専用部の追加等の変更が行われた。また、第2東名、第2名神という高速道路計画が具体化する際に、名古屋市内通過ルートとして2環海上部が採用され、豊田~四日市間は都市計画上伊勢湾岸道路という名称で、平成3年までに順次都市計画決定された。

2環の整備については、一般部は国道302号に指定されて国の直轄事業で行われ、昭和55年の北部区間の暫定2車線供用をはじめとして次第に供用延長を伸ばすとともに4車線化が図られた。専用部は北廻り区間、東部・東南部区間、伊勢湾岸道路区間、西部・西南部区間の順に国土開発幹線自動車道の位置付けを得て主に日本道路公団によって整備されている。2環海上部に相当する伊勢湾岸道路区間は、名港トリトンの愛称で平成10年に供用された。

国鉄については、中央線が全線電化されたのは実に昭和48年のことであった。そのほか名古屋圏においては南方貨物線、鉄建公団による瀬戸線建設が行われたが、昭和62年の国鉄分割民営化の影響は大きく、南方貨物線は廃止、瀬戸線は平成5年に非電化のまま城北線の名称でJR東海の子会社による運行となった。

名鉄は昭和53年に瀬戸線を栄に乗り入れた。戦後間もなくの計画では地下鉄と相互乗り入れする計画であったが、それがご破算となって以来、瀬戸線の栄乗り入れの件は、名古屋市と名鉄の間で長く交渉事項となっていた。また翌昭和54年には赤池~豊田間の豊田新線が開通し、鶴舞線との相互直通が行われた。鶴舞線は平成5年には名鉄犬山線との相互直通も行われ、名古屋市内を通過する長大な路線が誕生した。

地下鉄が既開通区間を延伸させる一方で、昭和48年には都市交通審議会答申、平成4年には運輸政策 審議会答申があり、新たな路線が提案された。しかしこれらの新規提案路線のうち実際に建設されたの はごく一部の路線に過ぎなかった。もっとも地下鉄の路線延長は着実に伸び、平成11年度末で76.6km となった。

地下鉄延伸整備の一方で、昭和49年には路面電車が全廃された。それに代わるシステムとして中央 走行方式の基幹バスが企画されて昭和60年には新出来町線が開業した。今話題のBRTの先駆けとみる こともできよう。

鉄道と道路といえば、連続立体交差事業(鉄道高架事業)を忘れることはできないだろう。この事業は昭和44年に建運協定と略称される基本的なルールが確立されて始まった。この事業は鉄道事業のようにみられやすいが、道路と鉄道との立体交差を連続的に行うために実施される事業であって、道路整備財源を投入して行われる都市計画事業である。名古屋市内にあっては、国鉄東海道線繰出・大高地区を初めとして名鉄瀬戸線、常滑線、犬山線、名古屋本線、JR関西本線・近鉄名古屋線で行われた。

そのほか金山総合駅は世界デザイン博覧会開催にあわせて平成元年に整備された。戦後まもなくの構想計画を長期にわたって調整と準備を重ねて実現したものである。総合駅としては他に大曽根、八田、上小田井が土地区画整理事業や連続立体交差事業を軸に整備された。

公的主体による土地区画整理事業については、復興事業が昭和56年に全工区の換地処分を終え、平成10年に事業完了となった。昭和60年には豊田も換地処分となっている。一方で復興除外地では昭和59年から62年にかけて筒井3地区や大曽根北地区が、また元合併町村の有松、大高でも平成初期に土地区画整理事業が地区総合整備の要として着手された。

組合施行の土地区画整理事業は、植田中央、滝ノ水のような大規模な一般組合も設立されたが、行政 施策実現の目標を掲げた志段味4地区や大高南などの大規模な特定組合も設立された。

この時期をまとめると、都市化が進行した後一段落し、土地区画整理事業も多くが収束していく一方で、国鉄民営化に顕著なように従来の制度が大きく転換していく時期であった。公害対策が進展して成果があった一方で地球温暖化などが新たな課題となった。制度全般が複雑で多岐にわたるようになったが、骨格的なインフラはかなり整備されてきたといえよう。

7 新都市計画法後期

平成12年前後は世紀の替わり目であると同時に、社会の大きな変革の時期でもあった。地方分権一括法による地方分権の進展、行政改革による中央省庁再編があり、都市計画法も大きな改正があった。インフラ関連の監督官庁として、道路を所管する建設省と鉄道を所管する運輸省が統合されて国土交通省となった。少子高齢化、社会の成熟化が進行し、都市は拡大から縮退へ向かうことが明らかになった。一方で平成23年には東日本大震災、平成28年には熊本地震があり、南海トラフ地震発生が確実視されるなど一層防災対策が必要とされるようになっている。

道路については自動車専用道路網がおおむね完成に近づき、幹線街路についても巨視的には完成段階に達したといっていいだろう。

都市高速道路は平成15年に4放射十字ネットとなり、さらに平成25年には6放射に加え、2環外の2放射も含めて完成ネットとなった。2環関連では、平成16年に伊勢湾岸道路が全通し、平成23年に国道302号(一般部)が全線供用され、名2環(専用部)も西部・西南部を残すのみとなった。

幹線街路は東部方向のボトルネックであった広小路線(池下~東山公園)が、愛・地球博開催を契機として平成17年に街路事業で、東北部方向のボトルネックであった国道19号が同年に大曽根北土地区画整理事業で拡幅整備されて大きく改善された。このような典型区間以外についても着実に整備が進められた結果、平成25年度末で整備率は90.4%となり、札幌市に次いで全国2位の高率を誇っている。

JRでは面整備事業による受益者負担で在来線に新駅が建設された。関西線には住宅市街地総合整備事業により春田駅が平成13年に、東海道線には大高南特定土地区画整理事業により南大高駅が平成21年に開業した。また中央新幹線が超伝導リニア方式で建設されることとなり、環境影響評価を終えて平成26年に着工となった。リニア新幹線のインパクトはきわめて大きいものがある。名古屋駅の乗り換え利便性向上のための整備はもとより総合的なまちづくり対応を怠らないようにする必要があるだろう。

地下鉄関係では上飯田連絡線が平成15年に整備されて名鉄小牧線と名城線が接続した。また名城線

の東半分区間の整備が続けられ、平成16年に全線完成して全国初の地下鉄環状運転が開始された。

併せてかつての国鉄貨物線であった西名古屋港線を旅客化したあおなみ線も平成16年に名古屋~金城ふ頭間で開業した。さらに翌年には常伝導リニアモーターによる磁気浮上鉄道のリニモが藤が丘~八草間で開業した。これらはいずれも愛・地球博開催を目標として整備されたものである。

さらに地下鉄桜通線が平成23年に徳重まで延伸されて事実上の完成ネットワーク(93.3km)となった。 このときターミナルとなる徳重駅周辺には区役所支所、図書館、民間商業施設、交通広場などが一体的 に整備された。

ガイドウェイバス志段味線は平成13年に開業した。ガイドウェイバスはデュアルモードシステムで、 高架区間は軌道法、平面区間は自動車運送法が根拠法である。一般のバス車両に格納可能な案内輪を装 備して高架区間では案内輪による誘導走行、平面区間では通常走行する。基幹バスの発展形のような位 置づけで導入され、日本で唯一の例となっている。

連続立体交差事業については、平成16年から18年にかけてJR関西本線、近鉄名古屋線、名鉄名古屋 本線が次々に高架切替となった。そのほか名鉄瀬戸線で鉄道高架による単独立体交差事業が事業中で、 これは連続立体交差事業に匹敵するような規模である。また名鉄名古屋本線の南区区間の連続立体交差 事業が準備中である。

土地区画整理事業については、人口減少が見込まれる中で組合の新規設立はさすがに減少しているが、 茶屋新田が平成20年に設立された。名古屋市施行も国鉄貨物駅跡地を種地とするささしまライブ24が 平成12年に、防災を主眼とする下之一色南部が平成20年に着手されたぐらいで、大曽根が平成16年、 有松が平成21年に換地処分となったように全体に収束の時期を迎えようとしている。

この時期をまとめると、経済停滞が長く続く中で地方分権は一定程度進展したが、都市計画は新しい制度手法がこれまで以上に多様に枝分かれして複雑な様相を呈し、コンパクトシティや「賢い縮退」が標榜されるなかでの手詰まり感も感じられるところである。都市再生特別措置法改正によって導入された立地適正化計画が今後どのように機能していくかが注目される。

名古屋市のインフラ整備は、マクロにみればおおむね完了といってよい段階に達し、これからはいかに効率的な維持管理を実施していくかが重要な課題となる。昔からよく言われることであるが、ハードな整備からソフトな使い方へ知恵の絞り方が向かうことになるだろう。

終りに、今盛んに議論になっている自動運転技術は、これからの社会に様々な局面で、想像もできないような影響を及ぼすと考えられる。巨大都市から過疎集落まで超高齢化社会のモビリティ確保だけではなく、バス、タクシー、幹線物流、個別配送など社会のあり方を一変させる可能性を秘めている。まちづくりも従来の発想にとらわれることなく、自由な発想に基づくことが、なにより大事になってくるだろう。名古屋の先駆的なハード整備に加えて柔軟で大胆な取り組みが一層望まれる。



<u> 杉山 正大</u>

昭和46年名古屋市入庁、計画局に配属される。主に交通計画を担当し、基幹バス、金山総合駅のほか下志段味特定土地区画整理事業の初動期にも携わった。平成20年に名古屋市退職、以後、名古屋都市センターにて「名古屋都市計画史II」の執筆、編集に従事。

2016.12_No.67
Urban·Advance

特集本文 名古屋のまちづくりのこれから

これからの都市計画・ まちづくりに求められるもの

グリーン・インフラストラクチャー(GI)

名古屋大学 教授 清水 裕之

1 はじめに

2015年に策定された国土形成計画¹⁾と第5次 国土利用計画²⁾にグリーンインフラ(グリーン・インフラストラクチャー、GI)という考え方が 我が国にも導入された。国土形成計画における グリーンインフラの定義は「社会資本整備、土 地利用等のハード・ソフト両面において、自然 環境が有する多様な機能(生物の生息・生育の 場の提供、良好な景観形成、気温上昇の抑制等) を活用し、持続可能で魅力ある国土づくりや地 域づくりを進めるもの。」とされ、特に、生態 系ネットワークの形成が目指され、また、都市 部においては緑地の保全と創出や都市のコンパ クト化と低未利用地の緑地化が方向性として示 されている。

第5次国土利用計画においては、3つの国土 利用の基本方針の一つに「自然環境・美しい景 観等を保全・再生・活用する国土利用」があげ られ、「自然環境の活用については、持続可能 で魅力ある国土づくりや地域づくりを進めるた め、社会資本整備や土地利用において、自然環 境の有する多様な機能(生物の生息・生育の場 の提供、良好な景観形成、気温上昇の抑制等) を活用したグリーンインフラなどの取組を推進 する。」と記述されている。このようなグリー ンインフラ概念が国土形成計画、国土利用計画 に記述されたのは初めてのことであり、これま でのコンクリートやアスファルトなどの人工素 材を用いたグレイ・インフラによる整備志向が 強かった国土計画に、生態的環境や景観の形 成・保全、そして地球環境問題に対応する新しい方向性を付与するに至っている。これは大きな転換点であるといえる。振り返って海外の動向を見ると、グリーンインフラに関する考察は既に1990年代から進められている。また、グリーンインフラの思想とは生まれが異なるが、1970年代からドイツで展開されてきた景域計画(Landschaftsplanung)も生態系と景域の保全に対する政策体系と理解すると、ほぼグリーンインフラの考え方と重なる。そして、現在、グリーンインフラは、既に、いろいろな国々の政策に具体的に反映されるに至っている。まずは、簡単にその流れを追ってみたい。

2 グリーンインフラとは何か

グリーンインフラには大きく二つの流れがある。一つは都市域の雨水マネジメントに生態的な視点を導入する技術志向の流れである。これは、極めて実践的な考え方に基づいている。都市の内水氾濫などを抑制するために、コンク



清水 裕之しみず ひろゆき

名古屋大学大学院環境学研究科教授 1952年愛知県生まれ。東京大学大学 工学部建築学科卒業、同大学院工学研 究科建築学専攻博士課程修了。工学博士、一級建築士。主な図書に『Labor Forces and Landscape Management -Japanese Case Studies-』 共編著、 Springer (2016)、『水の環境学』共編著、 名古屋大学出版会(2011)。

リートやアスファルトなどの非浸透性の被覆を はがし、U字溝に代えて浸透性の高い緑溝を用 いて地下に雨水を浸透しやすくさせたり、ある いは、浸透トレンチや浸透桝を活用して、より 積極的に都市の地表流出を抑制したりする考え 方である。具体的には、アメリカ合衆国のポー トランドのレインガーデンがよく知られてい る。ポートランドは環境デザインに先進的に取 り組んでいる都市として有名であるが、老朽化 した下水道の再生にあたり、あまりコストをか けないで、都市の雨水流出環境を改善できるよ うに、道路脇にレインガーデンを作り、積極的 な雨水浸透対策を施している。ドイツにおいて も、後述するが、景域計画の中に、グリーンイ ンフラを使った雨水流出抑制システムが広く織 り込まれている。また、ランドスケープ・デザ イナーのHerbert Dreiseitl 3) 4) はWaterscape という言葉をつくり、各地でグリーンインフラ を環境デザインに昇華させた優れた仕事を残し ている。

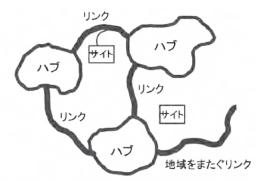
このような実効的であるが都市の雨水マネジメントに特化したエンジニアリング志向のグリーンインフラの考え方に対して、グリーンインフラを生態系保全や地球環境問題への対応に幅広に対応させようとする考え方がある。生態系の保全にグリーンインフラという考え方を持ち込んだ古典的な著書が、Mark A. Benedict, Edward T. McMahon (2006)⁵⁾ の "Green Infrastructure" である。この本に書かれている内容を簡単に紹介しよう。図2にベネディクトの形成する図版を引用して、彼の示したグリーンインフラの概念を示す。それはハブとリンクとサイトによるエコシステムと景域を結ぶネットワークである。

ここでは、グリーンインフラは「自然の生態 系システムの価値と機能を保全し、正常な空気 と水を保ち、人々と生物に広い恩恵を与える、 自然地域とその他のオープンスペースの相互関



図1 ポートランドのレインガーデン

連づけられたネットワークである。」⁶⁾ と定義さ れている。それは我々の自然的生命支援システ ムである。このような考え方にたつと、グリー ンインフラは単にある特定の課題の解決のため のエンジニアリングではなく、人と自然とのか かわりに関する哲学的な命題になる。ベネディ クトらは、国土の成長課題が時代とともに変化 する中で、2000年以後に持続可能性が大きく 取り上げられるようになったことに対応する社 会基盤(インフラストラクチャー)の解決策と してグリーンインフラの考え方が登場したと指 摘している。このグリーンインフラ概念はなか なか把握するのが難しいが、ベネディクトらは グリーンインフラでないものを示している点で ある。それによると、グリーンインフラは保全 や開発の計画における枠組みを提供する哲学的 あるいは組織的戦略であり、すべての人に全て を与えようとするものではなく、時にはトレー ドオフの関係も生まれ、また、短期的な解決で はなく、多くの人の協力を必要とするものであ



Mark A. Benedict, Edward T. McMahon (2006)p.13を書き直して使用。

図2 ベネディクトらによるグリーンインフラの 模式図

り、行政的な計画のみならず私有地も含めて扱 われるものであり、また、単に保全のための計 画でもなく、時には開発や土地利用の変化も含 むものであり、さらに、エリートのための計画 でもなく、単に緑の道を作ることでもなく、校 庭や遊び場などをつくることでもないと言って いる。つまり、グリーンインフラは、人間や其 の他の生物の生命を持続的に育む環境基盤をつ くるための社会参加型の大きな目標であると言 いたいのだと思う。ただ、グリーンインフラは 全く新しい概念ではなく、人間の利益(レクリ エーション、健康、美学、都市デザイン)のた めに緑の空間を創出したり、結びつけたりする 先行事例や、生物多様性を育み、ハビタットの 断片化に対抗するために自然エリアの保全と結 合を行う先行事例を受けるものであるとも指摘 している。このことを理解するとグリーンイン フラはわかりやすくなる。

ベネディクトらは形而上学的なことばかりを 述べているわけではなく、実践的に必要な考え 方をも示している。その根幹にあるのが、生態 学に依拠するコリドー(回廊)という考え方で ある。いろいろなハビタットをコリドーで結び 付けることにより、より健全で持続的な生態系 を作り出そうという考え方である。コリドーと いう考え方は、接続性(コネクティビティ)と して拡張される。それは、いろいろな生態的空 間を結び付けることのみならず、科学と土地利 用や政策を結び付けること、保全と開発を結び 付けること、人と自然双方に恩恵をもたらすこ と、コミュニティの中と外など異なるスケール を結び付けること、長いスパンのかかわりを期 待することなども接続性の要素として考えられ ている。このように、哲学的な論点が中心であ るにもかかわらず、本の後半では、様々な実践 事例を通して、具体的にコリドーの形成や市民 参加なども含めて、グリーンインフラを導入す るための手法が多面的に書かれている。この点 実践を常に期待されるアメリカの本らしい。

コリドーの考え方は、言うまでもなく、学術 的には、パッチ、コリドー、マトリックスの構 造として生態的空間をとらえる景観生態学70の 考え方と一致する。パッチとは生息場所のこと であり、ある広がりをもつ空間である。生物が 持続的に生息できるためにはパッチには対象と する種に適した広がりが必要であり、多様な種 が生息する生態系の持続可能性を保つためには 広い空間が必要になる。また、孤立したパッチ は生物の個体数や遺伝的多様性を乏しくさせ、 その持続可能性を弱めてしまうためできるだけ 多くのパッチがつながっている方が好ましい。 このつながりをつくる線的なネットワークをコ リドーという。また、これらのパッチやコリ ドーは様々な土地利用や土地被覆の混ざり合い の中に存在しており、その混ざり合いの状態を マトリックスと呼ぶ。また、場合によっては、 パッチとしてのまとまった大きさを持っていな くとも、都市の中の樹木のように、一つ一つは 小さなものであっても、それらがある濃度で広 がっていることによって、例えばある種の蝶の 生息環境を提供することができるが、それもマ トリックスの構造として理解される。景観生態 学では、これらパッチ、コリドー、マトリック スをどのように配置することで持続可能な生態 系が形成されうるかを研究している。

さて、このように書いてくると、日本の国土 形成計画や国土利用計画に書かれているグリーンインフラはベネディクトらの考えるグリーンインフラや景観生態学による生態系空間の構造的解釈に近いと思われるが、コリドー、パッチ、マトリックスあるいは接続性などグリーンインフラにとって重要なキーワードをどのように政策として扱うのかを提示しておらず、何を達成目標にしているのか、そのために何に取り組むべきなのか、分かりにくくなっていると感じられる。おそらく、それはこれから考える課題として残してあるということなのであろうか。

3 ドイツの景域計画

ここで、話題を少し変えたい。実は、グ リーンインフラという用語は、欧州、特にド イツ語圏においては、なかなか認識されな かった。それには、ドイツには長く景域計画 (Landschaftsplanung) の伝統があり、実は、 それがグリーンインフラに非常に近い考え方で あったため、あえてグリーンインフラという用 語を取り入れる必要性がなかったためでもあ る。この意味で、日本のこれからのグリーンイ ンフラを考えてゆくには、ドイツの景域計画を もう一度復習して理解しておく必要がある。ド イツの景域計画は古くから日本に紹介されてい る。井手久登、武内和彦 (1985)⁸⁾ がまとめた 自然立地的土地利用計画がその代表的なもので ある。ドイツの景域計画は連邦自然保護法のも とに体系化されている。9)

連邦自然保護法の目的は、生物多様性、自然物の再生可能性と持続可能な利用可能性を含む生態系の性能と機能の能力、自然と景域の多様性、独自性、美しさ、保養価値が継続的に保証されることである。これはまさにベネディクトらの主張とほぼ同じである。ドイツの景域計画の大きな特徴は1)国土から地域、地区に至る

シームレスな計画体系の接続性、2) 計画体系 を裏付ける様々な政策ツール(インストルメン ト)の整備である。ご存知のように、ドイツは 連邦国家であり、州が基本的な内政の上位機関 である。連邦は法的枠組みを示して、具体的な 計画は、州、そしてその下の市町村が策定し、 実行する。ただし、州は政策の実施に対してや や大きすぎることもあり、州と市町村の間に地 域(リージョン)が置かれている。したがっ て、景域計画も州レベルの景域プログラム、地 域レベルの景域枠組計画、市町村レベルの景域 計画、そして、さらに市町村がある特定の地区 の整備にブレイクダウンする緑地整備計画があ る。これは、空間秩序計画法/建築法典におけ る州レベルの土地展開計画、地域レベルの地域 計画、市町村レベルの土地利用計画、地区レベ ルの地区詳細計画(Bプラン)が対応する。空 間秩序計画法/建築法典は、日本でいうところ の都市計画法、建築基準法に該当するものであ り、どちらかというと土地を人間の社会経済 活動のために活用するための空間計画である が、これらは、対応するレベルの景域計画で決 められて内容を尊重することが義務付けられて



図3 ドイツ・ハノーバー市にある緑溝

おり、生態系の保全の考え方は基本的に土地利 用計画に忠実に反映されるような仕組みになっ ている。また、近年では、さらに、環境親和性 評価法がすべての空間計画に戦略的環境評価を 実施することを義務付けたため、空間秩序計画 法/建築法典が規定する土地利用計画にはエネ ルギーマネジメントなども含めた強い環境保全 の考え方が導入されている。ドイツにて州、地 域の担当者に聞き取り調査をおこなったとこ ろ、地域レベルの景域枠組計画は、その作成段 階にて、その影響を受ける市町村の景域計画、 および上位の景域プログラムと調整を行い、か つ、市町村長からは合意のサインをもらうこと で、市町村の策定する景域計画に強い影響力と 監視力をもっていると主張していた。清水裕之 (2012) の論文にてもこれらの計画の連動関係 を具体的に示してあるので参照いただきたい。

ドイツの景域計画には、グリーンインフラの 狭い解釈である、都市の水管理についても地区 詳細計画を通して、具体的な政策の体系化がな されている。ドイツの景域計画は、自然保護法 の配下にあるため、動植物、水、土壌、空気、 気象、自然と景域などを対象としており、水の 管理についても影響を与えることができる。さ らに、ドイツの水収支法の目的は「自然収支の 構成要素としての持続可能な水の管理をとおし て、人間の生存基盤として、動植物の生存空間 として、そして、利用価値のある財として、保 護することにある。」10)と規定されているよう に、生態系保全の考え方が基本的に盛り込まれ ており、さらに地区詳細計画、緑地整備計画と 連動した計画体系が確立されている。このよう にグリーンインフラという言葉は比較的新しく 認知されるようになってきたが、ドイツにおけ るグリーンインフラ的計画的実践は景域計画と いう枠組みの中で、長い時間をかけて実践的に 構築されてきたものなのである。

4 ヨーロピアン・ランドスケープ・コンヴェンションとグリーンインフラ

さらに欧州を大きく眺めると欧州評議会 (CoE) によって推進されているヨーロピアン・ ランドスケープ・コンベンション(欧州景観条 約:ELC)という枠組みも視野に入ってくる。 本稿ではすでに、武内らにならって、ドイツ語 のランドシャフトをその本来の性格である空間 概念を最も的確に表現する景域と訳した。しか し、英語のランドスケープは一般的に景観と訳 すことが定着している。景観生態学も英語訳は ランドスケープ・エコロジーである。実際、ラ ンドスケープの訳語としては、景観、風景、景 域など様々な訳語があり、なかなかぴったりと するものがない。生態学や景観生態学ではラン ドスケープを、ある生態系が同様の様をしてい る領域の集まり、つまり生態的空間概念として 把握するのに対して、都市計画ではもっぱら空 間の美的、視覚的、文化的まとまりから把握し ようとする。ランドスケープという用語は、ま た、国や文化によっても解釈が異なる。ELC において扱う、ランドスケープは、これら双方 の概念を大きく括るように、つまり生態学的側 面と審美的、文化的側面を包括するようにまと められている。ELCでは、ランドスケープを「自 然と/あるいは人間の要素の作用や相互作用に よって生まれる特徴をもち、人々によって認知 されるあるエリア (空間) を意味する」と定義 づけている。そして、生態学的に、そして文化 的に貴重で、各国、各地域の特徴を作り出して いる景観の保全と涵養を全欧州的に取り組もう とする試みであり、欧州の多くの国が批准して いる。グリーンインフラという言葉は使われて いないが、この考え方の中にもグリーンインフ ラに関連する政策が盛り込まれている。

CoEや欧州連合(EU)とその執行機関である欧州委員会(EC)は国を超えた環境保全に

積極的である。EUは1992年に加盟国の自然資 源の保全のための立法を行い、さらに、その後、 Natura2000と呼ばれる体系的な自然保護地域 の設定を行った。これは鳥類の保全とその他の 生物の保全のためのエリアをEU全体で守ろう とするものであり、加盟国にはそれらの保全 が義務付けられているECは、さらに1998年か らEU生物多様性政策を検討しはじめ、2010年 に長期的な生物多様性ヴィジョンの合意を行っ た。そして、2020年までにEUにおける生物多 様性とエコシステムサービスの喪失を止めると いう強い目標をもつ生物多様性戦略が2011年 に採用された。これらを受けて、ECはさらに、 グリーン・インフラストラクチャーという用語 を使った政策を打ち出している。Natura2000 は、ヨーロッパの鳥類とその他の生物にとって 重要な生息環境とそのネットワークを保護区と して強い保全をかけようとするものであるが、 グリーン・インフラストラクチャーの政策は、 さらに長期的に生物多様性やエコシステムサー ビスを保全するために、それらの保護地区の間 に広がるエリアに対しても、何らかの保護政策 を展開するための大きな枠組み作りを目指して いる。

上記のように、ヨーロッパにおいては、国を超えた自然環境保全の政策が国家間の協調のもとで着実に進展している。これに対して、日本は、島国であることもあるが、東アジアを俯瞰した生態系ネットワークの保全について、韓国、中国、ロシアなどとの協力関係を作るイニシアチブをとる意識は希薄であり、また、国内の生態系ネットワークの保全についても、これからの政策待ちの状態である。残念ながら、国際的な動きの中では、ガラパゴス状態にあると言えるのではないだろうか。

5 日本のグリーンインフラ展開の 可能性

さて、ここでグリーンインフラ概念の日本に おける発展の可能性を考えてみたい。まず、水 マネジメントのエンジニアリングとしてのグ リーンインフラについてはどうであろう。日本 は世界でも数少ない、集中豪雨地帯にあり、急 峻な河川や狭隘な平野の構造に密度の高い宅地 が広がる、洪水や内水氾濫の危険地域であるこ とは言うまでもない。この原稿を書いている今 も、台風が日本を襲っており、各地で地滑りや 浸水被害を多発させている。日本では戦後、多 くの植林を行い、戦前戦後にかけて燃料や建材 として過剰に伐採されていたはげ山が緑豊かな 森に大転換している。また、多額の費用を投じ て、ダムや護岸整備などの治水事業が進められ た。この結果、戦後直後に多発していた洪水が 現在ではかなり抑制されている。しかし、一方、 都市部は人口が急増し、周辺の田園に大きくス プロールした。戦後のスプロールはもっぱら水 田や畑が都市化することによって起こってい る。このことは、都市およびその周辺の畑や水 田の持っていた雨水貯留、浸透能力を著しく低 下させた。例えば、名古屋周辺では、名古屋丘 陵の東側にあり尾張と三河を隔てる境川周辺は 戦後大産業地域として発展し、多くの水田や畑 が宅地や工場用地に転換した。この結果、昭和 1976年当時は4割程度であった雨水流出係数は、 2006年には6割近くまでに大きくなっている。 名古屋市内に至っては、雨水流出係数は2006 年の段階で8割に迫っている。通常、下水は1 時間当たり50ミリもしくは60ミリ程度の降雨 量に耐えられるように設計しているが、100ミ リを超える集中豪雨が頻発する今日、単純に計 算しても、そうした集中豪雨には下水管は対応 できない。つまり、簡単に内水氾濫を引き起こ すのである。

これまで内水氾濫の抑制は、危険性のある場 所の地下に巨大な貯留槽を構築する、河川の流 量を増加させる改修を行うなど、土木工事に大 きく依拠してきた。しかし、残念なことに、降 雨が生じたそのポイント、つまり宅地そのもの で雨水マネジメントをするというような発想は あまり進んでいない。しかし、これからは単に グレイ・インフラのみに頼るのではなく、ポー トランドのようにもっと積極的にグリーンイン フラ技術を導入してゆく可能性があるのではな いだろうか。愛知県においては、新川流域や境 川流域は水害が多発した為、特定都市河川浸水 被害対策法が適用され、地域におけるある規模 以上の新たな開発などには雨水浸透設備の設置 を義務付けるような対策が施されている。しか し、今後は、地球温暖化の影響などで集中豪雨 の多発が予想され、内水氾濫の危険性はどこに おいても発生する可能性が高くなっており、特 定河川のみならず、都市部の面的な雨水マネジ メントをグリーンインフラ技術により積極的に 導入して推進してゆくことが期待されている。

生態系に関わる広い意味のグリーンインフラ については、どのような可能性があるのだろう か。一番近いのは都市緑地法に基づく「緑の基 本計画」である。都市緑地法は「良好な都市環 境の形成を図り、もって健康で文化的な都市生 活の確保に寄与することを目的として、都市に おける緑地の保全及び緑化の推進に関し必要な 事項を定めた法律 | であり、市町村は緑の基本 計画を策定することができ、市町村マスタープ ランに適合することとしている。また、都道府 県は、それに準じた広域緑地計画を策定するこ とができるとされている。これは、ドイツにお ける景域計画と空間秩序計画法/建築法典の関 係と近いものである。11)しかし、残念なのは、 緑の基本計画が自治体の義務ではなく、任意で ある点であり、また、計画を担保する政策ツー ルを持っていない点である。これに対してドイ

ツの景域計画では侵害規則(Eingriffsregelung)による環境影響評価や代償措置が義務化されている。ドイツの場合、現時点以上の生態系への侵害を予防するためのノーネットロスの考え方が徹底しており、いかなる土地利用も生態系保全の原則を崩すことはできない仕組みづくりが構築されている。日本の緑の基本計画にも、このような強い権限を付与することができるのであろうか。

次に考えられるのは、景観法の活用である。 我が国の景観法はドイツの景域計画とは誕生の 背景が異なり、むしろ、都市の美観などを保全 する志向が強い。しかし、その中にも景観重要 樹木など、生態系に関わる内容も含まれ、また、 景観の定義が緩いため、今後、生態系保全の観 点を積極的に取り込んだ景観地区の設定などを 行うことも可能である。また、景観法はある程 度強制力の強い規制を行うことができ、また、 都市計画地域のみならず、国土交通省、環境省、 農林水産省の共同所管であり、すべての国土を 網羅することができる利点をもつ。また、近江 八幡の水郷などが文化財保護法の改正により重 要文化的景観として保全されているが、こうし た制度も活用することが可能である。

6 シームレスな空間情報の構築 と地理情報システムの活用、 (集水域、景域類型)

グリーンインフラ は生態系を基盤とした空間の計画である。それを支える基盤となる技術はGIS(地理情報システム)である。ドイツの景域計画体系に見るように、グリーンインフラは、樹木一本一本から国土の全体まで、様々なスケールをシームレスに繋いで計画することが重要である。このためには、特に、国土全体から地域、市町村、地区、単一の敷地に至る様々なスケールで景域類型や景域構造を把握す

る必要がある。この景域類型とそれらの異なるスケール間の接続性については、ドイツの景観計画が大変参考になる。また、特に水マネジメントについては、日本の場合は急峻な河川が多く、それぞれ独特の地形を形成しており、その地理的特徴の中に、市街地や農地などが形成されている。この意味で、石川幹子らが提唱している流域圏プランニング¹²⁾の考え方はグリーンインフラに基づく空間計画の策定に、大いに取り込むべきものであり、集水域の把握とその雨水浸透能力などの特徴の整理、そしてそのシームレスなつながりもGISなどの活用が期待される。

また、最後に、ベネディクトらが指摘するように、グリーンインフラは単に公的空間のみならず、私有地にも適用されるべき概念であり、私的領域においても、グリーンインフラの理念が理解され、積極的に共有されるためには、私有される土地にもメリットがあるように、雨水浸透を積極的に実施している場合の相続税や固定資産税などの減免、あるいは、私有地からの雨水流出量の多寡による下水料金の増減など、政策面からのフォローも必要になるであろう。

以上のように、日本には国土形成計画、国土利用計画によってグリーンインフラの考え方が導入されつつあるが、それを具体的な政策に反映させ、かつ、実効性ある制度として育ててゆくためには、しっかりした思想づくりと、単なる科学研究ではなく、政治家や市民にもわかりやすい政策の体系化が必要になるであろう。

参考文献

- 1) 国土交通省(2015) 国土形成計画(全体計画)、 pp.150-151
- 2) 国土交通省(2015)国土利用計画(全体計画)、p.5
- 3) Herbert Dreiseitl I, Dieter Grau (2005) New Waterscape: Planning, building and Designing with Water, Birkhäuser Basel

- 4) Herbert Dreiseitl, Dieter Grau (2009) Recent Waterscape: Planning, building and Designing with Water, Birkhäuser Basel
- 5) Mark A. Benedict, Edward T. McMahon (2006) Green Infrastructure, Island Press
- 6) 上掲、p.1
- 7) モニカ・G・ターナー他 (2004)、中川信和監訳、 景観生態学一生態学からの新しい景観理論とその応 用、文一総合出版
- 8) 井手久登、武内和彦(1985)自然立地的土地利用 計画、東海大学出版会
- 9) 清水裕之 (2012)、ドイツの緑地保全における地域計画、景域計画、土地利用計画、地区詳細計画及び緑地整備計画の接続 —バイエルン州、ミュンヘン地域、ミュンヘン市リーム地区を事例として—、日本都市計画学会都市計画論文集、Vol.47、No.3、pp.235-24010) 清水裕之 (2012)、ミュンヘン市の再開発地区における地区詳細計画、緑地整備計画、雨水浸透計画に基づく緑地形成と分散的雨水浸透管理の展開、日本建築学会計画系論文集、第77巻、第682号、pp.2809-2818
- 11) 根岸勇太、山下英也、石川幹子(2015)計画の理論展開に着目したドイツの景域計画と緑の基本計画の計画体系と計画項目の比較に関する研究 一バーデン=ヴュルテンベルグの景域計画手引書に基づいて一、日本都市計画学会都市計画論文集、Vo.50、No.3、pp.523-530
- 12) 石川幹子、吉川勝秀、岸由二(2005)流域圏プランニングの時代 一自然共生型流域圏・都市の再生、議報道出版

公共空間の活用とエリアマネジメント

~名古屋を先端的感性都市に

法政大学 教授 保井 美樹

1 都市への期待の変遷

1980年代後半から90年代にかけての都市は、グローバル化した経済を牽引し、生産や販売拠点を多国籍化した企業の中枢機能をどう集めるかで競い合っていた。そうした企業が集積すれば、それに関連する金融、保険、法律、会計といった業界が集まってくる。都市社会学者のサスキア・サッセンは、1991年に刊行された『グローバル・シティ』で、こうした状況をそれと表裏一体にある移民経済と合わせて、グローバル都市の構造として示した。

様相は、2000年頃から本格的に変化する。 2002年にリチャード・フロリダは、その著書で『クリエイティブ階層』という考え方を社会に提示した。1980年代に重視されていた業界に加え、映画・映像等の文化、ICT、デザイン等の産業が急成長し、都市では、そうした業界と周辺の人たちを誘引することが重視されるようになった。多国籍資本を巡る都市間競争は、クリエイティブな人材確保を巡る競争へと変化し、都市空間には、高度な業務機能だけでなく、文化的魅力や多様な価値観を有する人たちが共生する「寛容性の高い」環境を兼ね備えることが必要とされた。

この時期、ニューヨークを題材にしたパブリックスペース論が次々に刊行された。2000年の『民有化都市空間』(Private Owned Public Space by Jerold S. Kayden)、2008年の『ニューヨーク市売ります』(New York for Sale by Tom Angotti) といった本に見られる

ように、開発インセンティブを通して民有地に パブリックスペースが増えたり、公共空間の管 理運営を民営化したりする方向が顕著になっ た。これを筆者は、公共空間の「市場化」と捉 える。

しかし、徐々に、都市空間には高質のアメニ ティが求められるだけでなく、そうした空間を 最大限に活用して魅力ある都市のコンテンツを 創り出すための組織形成、人育てが急務だとい うこともわかってきた。ニューヨークの公共空 間に関する書籍の刊行は、それ以降も続いてい る。2016年の『ストリートファイト:都市革 命ハンドブック』は、ニューヨーク市の前交通 局長であるジャネット・サディク=カーンによ る著書で、道路に自転車道や広場を作っていく 過程を通じて、それを通じて車のための都市空 間が人のための空間に変化していく様子が描写 されている。広場化された空間では、民間の地 域運営団体であるBID (Business Improvement District)や様々な市民グループがイベントな どを行い、自転車道を多くの市民が使ってい



保井・美樹

NY大都市計画修士

工学博士(東京大学) 米 Institute of Public Administration、 世界銀行、東京大等を経て、2004年より法政大。エリアマネジメント、官民 連携まちづくりを専門とし、研究の傍ら、各地で実践の支援を行う。近著に 『新版エリアマネジメント』(共著、学 芸出版社、2015)、『新コモンズ論』(共 編著、中大出版、2016)等。

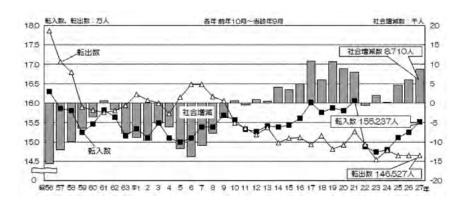


図1 転入数、転出数及び社会増減数の推移(各年 前年10月から当該年9月)

出典:名古屋市平成27年度人口動態調査結果(名古屋市分)

る。こうした様子は、単に公共空間の民営化ではなく、使い手の視点で空間が育まれていく次の段階の動きである。いわば、都市空間は単なる「市場化」から「社会化」へと歩を進めているのだ。

この本とときを同じくして発刊されたマイ ク・ライドンとアンソニー・ガルシアによる著 書『戦術的都市計画: Tactical Urbanism』で も、都市空間が人々の暮らしの場として、その 営みが可視化されていくことが重視されてい る。この本は、その進め方を具体的に示す実践 的なもので、「長期的変化のための、短期的プ ロジェクト (Short-term Action for Long-term Change)」を提唱する。これは、地域を変える 長期的戦略を頭に入れつつ、まずは低コストで できる実践やコミュニティベースで行う社会実 験を行うことを意味する。本書は、行政、民間、 コミュニティのそれぞれに戦術的な動きをする 人がいれば、行政によるトップダウン型事業で も、それとは関係なく行われるコミュニティ ベースの取り組みでも、都市を大きく変える可 能性があると考える。そのために、様々な主体 が都市ビジョンを共有し、短期的な実践を積み 重ねる社会的プロセスを戦術的都市計画として 示しているのだ。

このように、都市づくりは企業誘致とそのための基盤を重視していた時代から、新しい産業

を創り出す人材を引きつけるために、感性豊かな暮らしができる都市環境を整える方向に変化した。パブリックスペースは民間が整備・管理することが増えてきたが、徐々に、使い手である市民とつながり、市民が自らパブリックスペースを人の営みの空間に変えていく実践が進んでいる。

2 時代の過渡期~名古屋の場合

言うまでもなく、名古屋は中部圏で最も人口の多い大都市だ。その中部圏とは、製造品等出荷額で見たときのプレゼンスが高く、「工業統計(産業編)」によれば、自動車を始めとする輸送用機械製品の全国シェアは52.5%と際立っているほか、電気機械器具が31.7%等(いずれも2005年)、日本のものづくりを先導し、世界から認知される企業が多数立地しているのが特徴だ。航空機や宇宙関連製品なども中部圏が牽引しており、こうした重厚長大な企業を支える部品等のメーカーの数、技術力とも、中部圏に及ぶ地域は国内外合わせてもなかなかない。

家計の状況を見ても、中部圏は安定している。首都圏を除けば、愛知県や岐阜県の1世帯あたりの平均収入は大阪市、神戸市などよりも高く、工場等の人材難、高齢化等の課題はもちろんあるものの、比較的、安定した経済と生活

の基盤が形成されてきた地域と言っていいだろう。そんな中部圏の中心として発展してきた名古屋市には、中部圏の金融やサービスを支える業務中心地や、生活者を支える商業等が集積し、日本の代表的な大都市の一つとして発展してきた。そして、次の時代には、リニア中央新幹線を迎え、名古屋駅地区をはじめ、再び激変の時代を迎えている。

そんな名古屋の未来を展望するとき、筆者が 重要だと感じているのは、この重厚長大なモノ を作り出す技術を支えてきた基盤をベースにし ながら、技術と対局にある自然、心、人間関係、 精神発達といった人間社会を構成する要素とつ なぎ、単に働き、住んで消費するだけの機能型 都市ではなく、心地よさ、創造性、社会的関心 など、五感を刺激する、いわば「先端的感性都 市」に脱皮することである。

名古屋市人口の社会増減の推移を見ると、そうしたことが求められていることが伺える。名古屋市の人口は2016年に230万人を突破するなど増加傾向が続いているが、その中身をみると、ほかの大都市同様、自然増の幅が縮小し(平成25年度からは自然減)、その分が社会増によって補われている(図1参照)。平成10年以降、若干の例外年を除けば、名古屋市は社会増が見られ、特に多いのは愛知県内の他市町村、次いで愛知県を除く中部圏からの流入である。

さらに、愛知県内でどの市町村から名古屋市に人口が流入し、流出しているのかを見ると興味深い。図2のように、主に三河地域の重厚長大型産業で人口を集めてきた都市から名古屋市への流入が進んでおり、名古屋市から北名古屋市や長久手市といった宅地化が進む郊外エリアへの流出が進んでいることが伺える。これらの地域は、緑、家の広さ、子育て環境等で、名古屋市よりも高い環境を有していることが予想される。つまり、こうした郊外に勝る「暮らしの質」をいかに名古屋市で確保できるのかが、こ

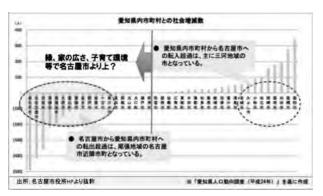


図2 名古屋市と周辺市町村との社会増減

れからの課題である。

3 エリアマネジメント

近年、日本においても都市づくりにおける官 民連携が進展し、各地で民間団体が街にパブ リックスペースを提供したり、公共施設を民間 管理に変更したりする事例が相次いでいる。民 間開発においては、都市開発諸制度で容積率等 のインセンティブと引き換えに公共貢献が求め られるが、その多くが誰でも使えるパブリック スペースの提供だ。近年では、そうした空間で 市民が参加できる各種のイベントが行われた り、カフェや広告などの収益事業が行われたり するなど活用が進んでいる。その担い手は、多 くの場合、地域の事業者や地権者等が連携して 結成した実行委員会や協議会、または、そうし たステイクホルダー間の連携に基づいてできた まちづくり会社やNPOなどの法人であり、こ うした活動は「エリアマネジメント」として広 く認知されるようになっている。

エリアマネジメントとは、「都市づくりに関わる土地権利者、都市開発者、住民などがつくる社会的組織が、地域の価値を高めるため、お互いの信頼関係を築いたうえで、まちづくりガイドラインや住宅地憲章などの規範をつくり、その規範に従って行われる主体的な取り組み」と定義されており(小林・2015)、1988年に東

京の大手町・丸の内・有楽町エリアで組織化の 準備が始められて以降、名古屋市を含む各地で 組織が設立され、行政との連携によって、それ まで「活用」という視点で検討されることのな かったパブリックスペースの管理と、それを通 じた地域課題の解決や将来ビジョンの実現が進 んでいる。

名古屋市においては、既に、名古屋駅地区、 栄ミナミ地区、錦二丁目などでエリアマネジメ ント団体が設立され、活動が展開されている。 2008年3月に設立された「名古屋駅地区街づ くり協議会」は、地権者企業を中心に50社の 正会員と、事業の推進を支援する賛助会員が 59社で構成されており、清掃活動、駐輪対策、 喫煙マナー啓蒙活動、歩道植栽の花植えや水や り、打ち水、マップづくり、会員企業のコミュ ニケーション向上のための街歩き、講演会、セ ミナー等を実施するほか、近年では、道路や公 開空地などのパブリックスペースを使ったまち づくり社会実験に力を入れている。道路上にあ る街路灯や工事用仮囲いへの広告掲出、公開空 地におけるイベント等活用を進め、それによる 収益の一部を道路清掃や花壇の維持管理などに 還元する仕組みを検証している。

広小路通の南側、久屋大通公園の西側の栄ミナミでも、エリアマネジメント活動が盛んだ。ここは、老舗デパート、ブランドショップから飲食店、店舗まで多様な施設が立ち並ぶ名古屋を代表する商業地域であり、5つの商店街振興組合とそれを東ねる商店街連盟、発展会や自治会・町内会などの住民組織、栄ミナミまちづくりの会等の街づくり団体など、多種多様な組織・団体が存在する。こうした団体の代表者が集まり、必要な事業について検討する栄ミナミエリアマネジメント委員会(当初は検討会)が設立された。これと並行して、具体的な事業を行う栄ミナミエリアマネジメント社会実験協議会も設立され、すでに、歩道空間におけるデジ

タルサイネージの掲出、有料駐輪場、シェアサイクルなど、やはりパブリックスペースを活用した活動を展開している。いずれの団体も将来的には法人化が見込まれており、それと合わせて、都市再生推進法人の認定を目指している。

錦二丁目は、長者町繊維問屋街を中心とする エリアで、繊維産業の衰退や人口減少とともに 個性と活力を失いつつあることに危機感をもっ た地権者・事業者らが2004年に「錦二丁目ま ちづくり協議会(旧:錦二丁目まちづくり連絡 協議会)」を立ち上げたことに始まる。様々な 活動の拠点として、大学やNPO等との連携で 「まちの会所」を設置・運営しており、そこで の協議をもとに、道路や空地などのパブリック スペースを用いて、都市の木質化、自然エネル ギー活用など、小規模な連鎖型の低炭素まちづ くりを進めてきた。そのほかにも、空きビルを 活用した「長屋町屋型シェア住宅」の導入や大 震災への備えの共有など、様々なプロジェクト が進んでおり、現在は、2011年に策定した「錦 二丁目まちづくり構想・総合計画2030」(マス タープラン) に基づいて、まちづくり活動が進 められている。

4 公共空間をサードプレイスに

国際的な都市間競争のなかで、前述したように、名古屋が人を引きつけ続ける「先端的感性都市」になるには、交通、住宅、業務といった単一の機能を確保・拡大するのではなく、就業者、住民等の都市の構成員が感性を刺激されるような、様々な「場」~憩いの場、交流の場、表現の場、活動の場など~を生み出し、発展させていくことが重要である。しかも、それが財政に負荷を与えず、できるだけ民間主導で進められることが期待される。

その戦略として、筆者は、個々の建物の更新 だけでなく、その間にある諸空間をいかに豊か

に使いこなし、これまでの名古屋に足りないゆ とりを生み出すこと、しかも、それが民間主導 で進むことが大事だと考えている。よりキャ チーな言葉で言えば、建物と建物の間にあるす べてのパブリックスペースを、全て「サードプ レイス」化させることを提案したい。パブリッ クスペースとは、公有地・民有地問わず、誰も がアクセスできる可能性のある空間を指す。気 をつけてほしいのは、筆者は、単に公園や歩道 の緑を増やすとか、公園などの公共空間に子育 て支援施設をつくるといった空間整備を言って いるのではないことだ。「場」をつくるという ことは、空間を使う人の存在、何より、それが 継続・発展していくプロセスである。名古屋で は、前述したエリアマネジメント団体を始め、 様々な地域まちづくりグループが、すでに都市 の低未利用空間を使って様々な活動を能動的に 始めている。こうした暮らしの担い手たちの主 体的な取り組みを重視し、そうしたものが始め やすく、徐々に自ら財源を確保して発展してい くステップアップ環境を整え、できるだけ多く の市民が、自ら求める暮らしを自ら実現させる べく、都市に関わりをもつこと。これが、今後 の名古屋に求められることではないか。

さて、建物と建物をつなぐパブリックスペースには、どんなところがあるだろうか。公園、道路、河川敷、海辺などの公有地のほか、民間開発に伴って生まれた公開空地、さらには、住まい手を失った空き家や空き地もその範囲に入れてもいいだろう。不特定多数の人が使う可能性のある場所は、すべてその可能性がある。

ただ、こうした場所は、戦後一貫して、「管理」の視点により市民生活から切り離されてきた。市民の方も、こうした場所をもっと使いこなせるにもかかわらず、その使い方に関する想像力を失いつつある。

例えば、河川は、水害や土砂災害等の危険から市民の生命と暮らしを守るために堤防が築か

れ、自由なアクセスがないところも多くなっている。かつては物や人の移動で盛んに使われていた場所であっても、徐々に市民の視界に入らなくなり、単に汚れた川として行政や環境活動を行う市民グループに対策をお任せしているような状況が各地で見られる。

海辺も同様である。海水浴場として開かれている海であっても、シーズンが終われば、せっかくのオープンスペースなのに人がいなくなる。一部の市民のマナーが悪いことから全体の使い方が規制され、なおさら、一般市民は使いにくい場所という先入観から足が遠のく。(ちなみに筆者は海沿いの町で育ったので、年中、カレー鍋をそのままもって夕食を海辺で食べたり、楽器の練習をしたり、様々な活動に使っていた。その海辺も、今では護岸が進み、人が少ないのが寂しい限り。)

道路は円滑な交通を確保するために十分な車線が確保され、歩道の整備も進んできたが、それによって、かえって街が分断され、街の交流を失わせている。道端で談笑する人々、遊ぶ子供達の姿を想像するのは路地だが、そうした路地は道路拡幅の対象となり、むしろなくすべきものと捉えられてきた。

民間開発に伴ってできた公開空地も、使い勝手がいいとは言い難い。公開空地は、もともと建築基準法の総合設計制度に基づき、容積率や高さ規制の緩和を受ける代わりに求められる公共貢献であることから、カフェなどのように収益を伴う活動が実質的に制約されてきた。また、管理者がビルやマンションの管理組合等であるため、一般市民の活動場所として公開すると何かあったときに困るというリスク意識が働き、なかなか開かれた活動ができないという事情もある。

こうして、せっかくのパブリックスペースも 市民自体が使うことの想像力を失いつつあった わけだが、前述したように、名古屋で、全国で、 世界で徐々に変化が見えている。それが先の栄 ミナミにおける道路を用いた社会実験、錦二丁 目の木質化等であり、そのほかにも、納屋橋で は、水辺空間で賑わいをもたらす実験が展開さ れていたりする。

5 公園が名古屋を変える

本稿の最後に、公園再生を事例に、やや具体 的な提案をしたい。公園は、パブリックスペー スのなかでも、常に都市住民にとって大切にさ れてきた公共空間だ。都市という密度の高い空 間で、休息、散歩、運動、遊びなど多様な活動 ができる貴重な場所として、今後も維持が望ま れている。ただ、なかには十分に使われていな かったり、特に夜間の治安に不安が感じられて いたり、遊具や施設の老朽化により更新が求め られていたりするところもあり、首都圏では、 待機児童の解消のために公園の一部を使う事例 が出るなど、その機能に変化が出てきている。 財政制約が厳しい折、過大な負荷を与えること なく、機能拡大が可能になる方法を考える必要 がある。名古屋では、既に名城公園、久屋大通 公園などの主要公園で、再整備や管理方法の変 更が実施または検討されており、これからの名 古屋に期待される官民連携型のサードプレイス のモデルになると期待される。

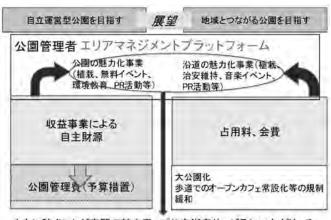
そこで、筆者が有識者懇談会に参加している 久屋大通公園を事例として、その運営イメージ を提案してみたい。ただし、これは全て個人的 な考えであり、その実現が見込まれる訳ではな いことを予め断っておく。

先に述べたように、強い経済競争力を有する 名古屋でいかに暮らしの豊かさや持続可能性を 高めるのかを考えたとき、筆者は、積極的に暮 らしの質の向上を目指す市民の厚みと、どんな 街をつくるかを能動的に考え、了解し、参加し ていく市民間のつながりを作ることが最優先の 課題だと考えている。それを実現するために、 名古屋の中心部で100メートル道路という名古 屋の都市づくりのシンボルとも言える道路に挟 まれた、この久屋大通公園を活かさなければな らない。

筆者が、ここで実現したいのは、公園と周辺地域が一体的に運営される新しいエリアマネジメントの形である。そのキーワードは、自ら稼いで還元する「自立運営型公園地区」、周辺地域と公園の価値が連動する「地域とつながる公園」、三つ目は、何かしたい市民が集まる「使い手を育てる公園」の3点である。

第一の「自立運営型公園地区」について。現 状の公園収支をみてみると、清掃、除草、噴水 点検、保守点検等の維持管理費がかかる一方 で、立地を生かして駐車場やイベント利用に関 わる使用料や占用料などの収入があがっている ことがわかる。特にテレビ塔エリアでは年間 260件近くの使用許可が申請されており、財政 面でも、公園活用に大きな可能性があることが わかる。しかし、現状は公園管理を行ってい る団体がこの収入を生かしているような構造に はなっておらず、収入が増えても公園の管理が よくなるような形にはなっていない。また、第 二の「地域とつながる公園」にも関連させれ ば、周辺地域にまちづくりを行う団体は幾つか 存在するものの、公園で行っている活動は清掃 や花壇の手入れといったボランティア活動に近 いもので、収益を生み還元させるようなものに はなっていない。こうした構造を変え、公園内 で管理者と周辺事業者が連携して様々な収益活 動を仕掛け、その収益の一部が公園の魅力向上 に役立つような仕組みを検討すべきだ。

さらに、公園の周辺にある建物が公園とマッチした用途に誘導され、公園の存在が周囲の資産形成につながっていくことも重要だ。そのためには、ぜひ車線を減らして公園と沿道がつながる物理的環境を整え、沿道にはレストランや



ともに稼ぐことが空間の魅力アップや来街者サービスにつながり、それが集客・公園内外の収益向上、さらには税収増にもつながる。

図3 エリアマネジメントプラットフォームに向けて

カフェ等の公園脇にあることを生かした用途を 誘導し、歩道上ではオープンカフェ等を行っ て、その収益が公園及び周辺地域の環境改善や イベントに還元されるようなエリアマネジメン トが必要である。これによって、ともに稼ぐこ とが空間の魅力アップや来街者サービスにつな がり、それが集客・園内外の収益向上、さらに は税収増にもつながる。(図3を参照。)

第三の「使い手を育てる公園」について。現 状は、公園が作りこまれすぎて、自由に使える 大空間がない(地べたに座ったり、寝転んだり できない。)、周りの街が見えず、車道も広くて 街と断絶している、禁止事項が多く、自転車も 全域にわたり進入できないことが課題である。 これに対し、目指すのは、公園の使い方は使い 手が考える、そのために多様に使い得る空間を 提供することである。何もない芝生などの大空間と、移動させられる椅子、段差や構造物のない いシームレスな街へのアクセスがほしい。さら に、管理者は、禁止を増やすのではなく、上手 な使い手を育てることを優先すること、公園の 管理者と使い手がともに公園を育てる仕組みを 導入することが重要である。

このイメージが、図4である。公園の再整備 とともに民間による公園管理は早晩実現すると

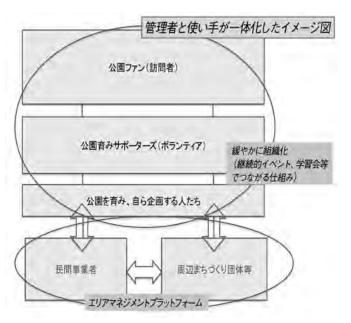


図4 管理者と使い手が一体化した久屋大通公園 エリアマネジメント

予想するが、そのときに、周辺のまちづくり団体等の連携したエリアマネジメントプラットフォームを形成することが重要である。また、そこでできたエリアマネジメント団体は、公園の上手な使い手を育み、彼らが自ら公園の保全や活用を進めるようなエンパワーメント役になることが期待される。

6 街の運営を変える好機

このように、名古屋は公共施設も民間建物も 更新時期を迎え、それと連動させながら新しい 時代の街の運営を展望する好機である。これを 逃して、単なる建て替えの連鎖で終わらせてし まえば、この先50年、街の運営は変わらない だろう。これまでの街の運営は、多分に利害調 整的であり、地元の意見を調整し、行政に請願・ 陳情することを主たる活動にしている団体も多 かった。これを変え、公共空間で稼いで地域の 活気づくりに還元させる仕組みを導入すること で、街の運営団体が先導的に事業を進めること が求められる。 そうした仕組みを導入できるかどうかは、それぞれのエリアで、地権者、事業者、住民といった利害関係者が集まり、地域の未来にむけた建設的な議論を行うことができるかにかかっている。その「建設的」な議論を呼び起こすのに役立つのが、公共的空間の更新や導入である。そうした案件があるときには、必ずエリアマネジメントを導入し、敷地の間をつなぐ公共的空間をサードプレイスに変え、地域に人材を呼び込むソーシャルプロセスの創出を目指すべきだ。それが、街に関わろうとする市民をいかに増やし、名古屋という街に関わりと誇りをもつ市民を増やすことにつながる。次の50年、100年の都市を支えるには、それが最も重要である。

参考文献 (文中に示していないもののみ)

伊藤孝紀(2013)『名古屋魂:21世紀の街づくり提言書』中部経済新聞社、『道路の利活用からみたエリアマネジメントの方向性』名古屋都市センター研究報告書NO103, 2013、錦二丁目まちづくり協議会ホームページ

再編・集約時代の公共施設計画

名古屋大学 准教授 小松 尚

1 はじめに

近年わが国では公共施設の再編計画が各地で検討されている。その多くが自治体の将来的な財政課題の解決の面から発意されているが、名古屋市も2015年9月に「市設建築物再編整備の方針」を公表し、単なる総量の「縮減」ではなく、「縮充」の考えに立って現在保有する1000万㎡の資産量を2050年度までに10%削減することを目標に定めた。この方針に従えば、サービス水準の低下を防ぎ、今日的なニーズに応えるためには、これまでは「一建物一機能」の考え方で計画、運営されてきた公共施設の複合化や多機能化はある程度不可避であろう。しかし、複合化や多機能化が既存施設の単なる空間的統合ではないようにするためには、何をすべきかについて、本稿では考えたい。

2 地域によって異なる 人口減少・少子高齢化の姿

ところで、世界一位の高齢化率、少子化、そして人口減少が社会問題として各地で声高に語られるが、その実態は地域毎にさまざまである。一例を挙げる。表1は2016(平成28)年と1985(昭和60)年の名古屋市の小学校区別高齢化率の上位および下位10学区の一覧である。高齢化率を指標にしたこの2つの表からだけでも、市内の約260学区は多様であり、同じ区内ですら異なること、そしてこの30年間にそれぞれのまちの様子は大きく変わっているこ

とが容易に想像できる。ちなみに、1985年の 高齢化率上位の学区の内、学区名に*が付いた 小学校は既に統廃合が行われている。

20世紀後半の戦災復興と高度経済成長の時 代、すなわち開発と成長の時代には、真っ白な キャンバスの上に絵を描くように、既成市街地 の外に主に土地区画整理事業という手法を用い ながら新しい都市域を築き、どこでも一定水準 のサービスを受け取れる平等性を重視して、公 共施設が供給されていった。しかし、既成の市 街地や公共施設を集約かつ再編していく際に は、地域それぞれには多様かつ固有の特性、課 題があり、そして市民ニーズがあることを十分 理解した計画や設計が必須となる。また、高齢 者が多い街、子育て世代が多い街といった現在 の特徴すらも10年単位で変化し得ることを念 頭に置いておく必要もあろう。つまり、各自治 体が取り組んでいる公共施設マネジメントと は、単なる量的縮減ではあり得ず、地域固有の ニーズに応じた公共サービス拠点各々の形成 と、そのネットワーク化が重要課題となろう。



小松 尚

1992年名古屋大学大学院前期課程修了博士(工学)一級建築士

専門は建築計画。最近は超少子高齢化や人口減少社会のまちづくりに寄与する公共施設の計画や、それに伴う空き施設や空き家・空き地の活かし方を研究中。また、自治体等の各種計画策定やコミュニティ・スクール等の計画・運営支援にも参画している。

表1 名古屋市の学区別高齢化率比較 (1985年と2016年)

(1)名古屋市学区別高齡化率順位(平成28年5月1日現在) 名古屋市全体 平均 24.2%

BIDE WELL TO LIKE						
順位 区		学区	高齢化 率%			
1	天白	高坂	41.9			
2	守山	本地丘	39.0			
3	中川	正色	37.8			
4	中村	稲西	34.9			
5	中村	中村	34.8			
6	港	西福田	34.5			
7	名東	梅森坂	34.3			
8	北	宮前	34.2			
9	南	明治	33.9			
10 南		宝	33.6			

順位	区	学区	高齢化 率%
257	名東	猪高	14.9
258	緑	小坂	14.7
259	緑	熊の前	14.4
260	守山	下志段味	14.3
261	天白	植田	13.9
262	緑	大清水	13.8
263	天白	植田北	13.5
264	港	福春	13.4
265	守山	吉根	12.9
266	天白	植田東	12.2

(2)名古屋市学区別高齢化率順位(昭和60年10月1日現在)名古屋市全体平均 8.8%

順位	×	学区	高齢化 率%
ī	中村	新明*	17.4
2	西	那古野*	17.2
3	中川	広見	16.9
4	中村	則武*	16.3
5	中村	米野	16.1
6	北	杉村	15.8
7	西	榎	15.7
8	中川	正色	15.7
9	中村	本陣*	15.7
10	西	幅下*	15.6

順位	区	学区	高齢化 率%
243	緑	桃山	3.7
244	名東	猪高	3.3
245	名東	本郷	3.3
246	中川	明正	3.3
247	緑	浦里	3.2
248	名東	藤が丘	3.2
249	緑	長根台	3.0
250	緑	大高南	2.9
251	東	砂田橋	2.4
252	緑	南陵	1.7

3 公共施設再編の実例 ~ロンドンの取り組み

では、どのような取り組みをすべきなのか、 もしくはどんな取り組みに可能性があるのか、 またそれを実行する際の課題は何かが知りたい というのが、読者の関心事であろう。しかし、 日本の公共施設の再編事業は途についたばかり であるため、参考事例、特に複数の公共施設を 計画的に再編した事例は確認できない。そこで 海外の事例、それも公共図書館の再編事例を取 り上げて、考えてみたい。

具体的には、イギリス・ロンドン市のタワー・ハムレッツ区(London Borough of Tower Hamlets:以下TH区)における区立図書館の再編である。既存図書館の一部を廃館し、新しく開館した図書館は「Idea Store」(以下、IS)と呼ばれている。TH区は地域再生を目標とし

た都市計画や地域計画と連動しながら、複数の 既存図書館の廃館を伴いつつ再配置し、また図 書館の建築と提供プログラムをTH区民が抱え る課題やニーズに対応するように再構築する事 業を実行し、大きな成果を収めた。既に欧州の 図書館関係者の間では、目標とする先進事例と して評価されている。

3-1 TH区立図書館再編の経緯

TH区の人口は26万人を超えるが、そのうち の半分を移民が占め、低所得者が多いなど、ロ ンドンの中で最も貧しい地域の1つである(図 1)。移民の多くは英語の読み書きができず、 また十分な教育を受けていないこともあり、 1990年代に英語の図書を主に扱った区内の13 館の区立図書館は、移民によってほとんど使 われていなかった。また、1998年に市民によ る公共図書館の平均利用率がイギリス全体で は50%だったのに対し、TH区のそれは18%で あった。これらの課題に対して、TH区は1年 をかけて区立図書館利用に関する住民意向調査 を実施し、その結果に基づいて住民が求める公 共図書館のあり方を検討した。そして、後述す るTH区の2つの戦略書に基づいてTH区立図 書館を再編し、ISを順次開館することを決定 した。

TH区はまず1999年にISの開設に向けた最初の戦略書(以下、IS戦略1999)を発表した。これは、区立図書館の再配置計画や、生涯学習プログラムの導入など、TH区の新しい図書館空間と提供プログラムを整備するための具体的な方策を示すものであった。さらに、2009年にはTH区とISの10年間の成果に基づき、次の10年を展望する戦略書(以下、IS戦略2009)を発表した。IS戦略1999との違いは、ISが提供する学習プログラムを個人の生涯学習支援に加えて、TH区の地域課題である就業・健康支援にも対応する方針を示したことである。



図 1 タワー・ハムレッツ区の位置

表2 タワー・ハムレッツ区立図書館一覧

図書館	開館年	延床面積 (m²)	蔵書数(点) (2012 3現在)	年間貸出数 (2012年度)**	年間訪問者数 (2011年度) ^{WI}
Idea Store Bow (ISB)	2002 (改修)	1,350	42,273	131,748	286,958
Idea Store Chrisp Street (ISCS)	2004 (增築)	1,240	53,695	157,366	431,600
Idea Store Whitechapel (ISW)	2005 (新築)	3,700	82,380	253,813	689,381
Idea Store Canary Wharf (ISCW)	2006 (新築)	940	33,927	124,985	298,055
Idea Store Watney Market (ISWM)	2013 (新築)	1,270	21,463	87,896	319,652
Bethani Green Library (BGL)		(不明)	42,980	96,224	147,184
Cubit Town Libray (CTL)	(版存因書館)	(不明)	24,784	66,106	75,422

※1 iSWMについてはその前身であるWetney Merket Librayのデータ。 ※2 iSWMについては開館した5月以降のデータ。

3-2 Idea Store の特徴

次に、再編された図書館の特徴を見てみよう。 (1) 区立図書館の再配置

1990年代におけるTH区の一人あたりの区立 図書館数はロンドン特別区の中で最も高かった が、前述のように利用率はとても低く、加えて 多くの区立図書館は住民がアクセスしにくい場 所に立地していた。図書館の数よりも立地に問 題があると判断したTH区は、住民が徒歩で20 分以内に到着できることを前提に、13のTH区 立図書館を最終的に7館に集約する再編計画を 策定した。その際、新しい図書館(IS)は商店 街や屋外市場に近く、かつ公共交通によりアク セスしやすい場所に配置された。その結果、現 在(2016年時点) TH区は5つのISと2つの既 存図書館を運営している (表2、図2)。

(2) 多様な学習コースの提供

TH区は英語の読み書きができない移民や高

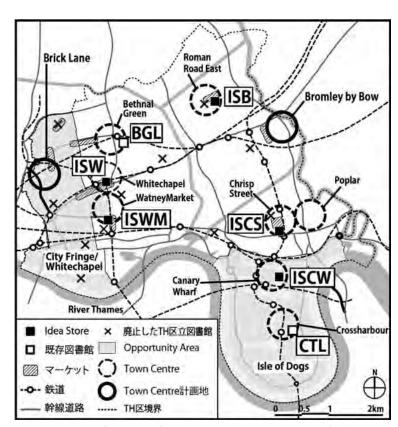


図2 TH区立図書館(廃館含む)の配置と公共交通網および将来計画との関係

等教育を受けていない住民に対する学習支援プ ログラムを提供するにあたって、区立図書館と 成人学習センターが潜在的に利用者を共有して いることに着目し、両者の連携をはかることに よって相乗効果が期待できると判断した。よっ て現在のISでは、従来の公共図書館機能であ る図書の収蔵と閲覧、貸出、学習などだけでは なく、TH区の成人学習センターの1つと連携 しながら、ファッションや料理、ダンスなどの 生涯学習コースが提供されている。最近では住 民の就業と健康支援にも対応するために、雇用 に必要な外国語やコンピューター技術の習得、 健康を維持するためのフィットネスなどの学習 コースも提供されている。

(3) 従来とは異なる建築や内部空間のデザイン

ISは伝統的なイギリスの公共図書館建築と は異なり、ガラス張りの外壁や鮮やかな色を 使ったインテリア・デザインにより、外部から の視認性を高め、図書館の入口付近にカフェを 設けるなど、図書の貸出や読書を目的としない 人も入りやすい空間づくりを行った(写真1、2、

3)。さらに、書架が並ぶ読書スペースだけでは なく、学習コースを行う教室やPC室、子どもの ためのスペース、行政サービスを提供する窓口 (One Stop Shop) も設置している(写真4、5、6)。

3-3 TH区立図書館再編の成果

2011年度における TH区全体の公共図書館訪 問者数(TH区歴史資料館を含む)は、IS開館 前の2001年と比べて240%増加し、貸出数(オ ンライン図書館、成人学習センターの貸出数も 含む) は28% 増加した (図3)。また、IS戦略 2009によると、2008年度のTH区における区立 図書館利用率は住民全体の56%に至った。さ らに、TH区の2014年の年次住民調査によると、 抽出された調査対象住民の61%が区立図書館 のサービスに対して高い評価を示している。

ここで注目したいのは、貸出数の伸びにより も訪問者数の伸びが大きいことである。これは 図書以外を目当てに来館する区民の増加を意味 しており、前述の多様な学習コースの提供な ど、区民のニーズに応えた成果と言えよう。



写真1 ISCSの外観



写真2 ISBの内観



写真3 ISBのカフェ





写真4 ISWの子供の図書スペース 写真5 ISWMのOne Stop Shop 写真1~6 Idea Store の様子



写真6 ISBの学習教室



図3 Idea Store 開館前後のTH区立図書館の 訪問者数と貸出数の変化

3-4 定期イベントや学習コースの推移と立地 および建築空間との関係

前述の成果の要因の一つは、ISの立地特性だけでなく、立地する場所や周辺の地域特性との関係が深い運営が各々のISで行われているためとも考えられる(表3)。

- ・施設規模が最も大きいISWの周辺は就業や 健康に関して困っている区民が多いが、公共 交通の利便性がTH区内で最も高く、また将 来の市の開発方針における重点地区内に立地 することから、各種プログラムの充実が進ん でおり、TH区立図書館の中心施設として位 置づけされようとしている。
- ・ISCW はビジネス街という立地特性に応じて言語系の学習コースが用意されており、 ショッピング・モールに位置する利便性から

登録者数を増やしている。

・開館間もないISWMを除くと、ISBとISCS は訪問者数や学習コース登録者数は安定して 推移している。子育て支援や趣味・生涯学習 のコースが提供され、また商業集積地内に立 地することから、近隣に住む高齢者や移民の 住民が日常的に訪問、利用している様子がう かがえる。

3-5 提供プログラムの今後の展開予定

TH区の地域課題である移民の社会適応や、 就業および健康に関する問題に対して、TH区 はこれまでのISの成果を基にして、さらなる プログラムの展開を検討している。

(1) 子ども及び家庭向けのサービス

ISは周辺の学校と連携して学校教育に対応した資料提供や読書イベントの開催、ISで過ごす子どもの読書記録のフィードバックなどを検討している。また、家庭学習などに参加した親たちがボランティアとしてISの支援者になることも積極的に進めたいと考えている。さらに、子ども向けサービスをまだ利用していない子ども、親、さらにはTH区の小中学校に対してサービスの内容と意図を明確に伝えるための戦略書の策定も予定している。

表3	Idea Storeの立地	・地域特性・	学習コー	・スや利用状況の関係

図書館	配置された場所	立地する地域の特性	学習コースの提供と図書館利用状況
ISB	- 商店街内 - Roman Road East Town Centre	・周辺に高齢者人口が多い。	・健康支援サービスを多く提供。
iscs	駅至近、商店街内 Chrisp Sreet Town Centre	・周辺に移民が多く、就業と健康 問題が深刻になっている。	・就業支援と家族学習を多く提供。
ISW	・駅至近、公共施設多い ・Whitechapel Town Centre ・City Fringe Opportunity Area	・人口密度が高く、就業と健康状態 が問題になっている。	・全般的に学習コースの提供が充実しており、 提供科目数も最も多い。 ・登録者数も最も多く、かつ伸びている。
ISCW	 業務地区、駅至近 Canary Wharf Town Centre Isle of Dogs Opportunity Area 	・業務地区であり、周辺に若者が 多い。	・就業支援の英語学習を多く提供。
ISWM	・駅近く、公営住宅至近 ・Watney Market Town Centre	・高齢者と移民の人口が多く、健康 問題が深刻である。	・2013 年に開館したばかり。学習コースの 提供はまだ少ないが、訪問者数は増加。

(2) 健康支援

ISは2013年4月に区民の健康支援に関する戦略書を策定した。オンラインで区民に信頼できる健康情報を提供し、健康相談に乗る窓口を設置してTH区内の医療施設の案内と紹介を行う計画である。将来的には医療施設と密な連携を結ぶことを考えている。ここで注意すべきことは、ISは医療行為自体を担うのではなく、健康維持に関する基本情報や出向くべき窓口や機関に関する情報など、健康維持の対策に向けた案内役としての役割を担うという点である。

(3) 就業支援

ISWとISCWでは移民向けに就業上必要となる基本的な言語能力とIT技術などを習得するための学習コースを提供しているが、これからの就業支援サービスの方針を示す就業支援の戦略書も今後策定予定である。

4 公共施設再編における課題と 可能性

イギリスと日本ではさまざまな社会状況が異なる。よって、ロンドン市のTH区における15年を超える区立図書館再編の取り組みの手法や成果をそのまま取り入れることは筆者も考えていない。しかし、ISの成果をひとつの示唆として、わが国の公共施設再編において留意すべき点を挙げてみる。

4-1 複合化・多機能化と施設プログラム

ISは国の公共図書館政策に基づいて、住民が必要とする情報を発信する公共図書館機能を基盤にしながら、各種の学習機会の提供だけでなく、就業支援や健康支援までも実施している。その結果、この12年間でTH区の半分以上の住民がISを含むTH区立図書館を利用するようになり、同時に利用者満足度を向上した。これは、全ての住民に開かれているという公共図書館の

空間・機能の基本特性を活かしながら、地域課題に対応して必要となる公共サービスを新しく内包していくこれからの公共図書館の空間と運営の再編の方向性を示唆しているといえるが、同時に複合化や多機能化した公共施設の地域拠点としての可能性を示唆している。

これまでの公共施設は「一建物一機能」で整備されてきた。しかし、今後、公共施設の総量を縮減していく中では、単なる縮減はサービスレベルの低下を招くため、他の公共施設との複合化や多機能化が進むものと思われるが、図書館や学校はその代表となると思われる。また、自治体が保有する公共施設の中で量的に多くを占める学校は、基本的に教育施設であるが、その歴史的経緯から地域のシンボル的存在の場所であり、実際にコミュニティ施設のように開放され、利用されている。今後は少子化の影響も受けて、学校も他施設との複合化や多機能化が進むであろう。

その際、複数の空間や機能が単なる「同居」ではなく、複合化や多機能化とともに今日的なサービスやプログラムを創り出していくことを、公共施設再編の目標とし、様々なステークホルダーとともに議論したい。そうでなければ、公共施設の再編は、財政的理由によって始まっているために、数合わせの議論が中心になり、そのしわ寄せが市民生活に及ぶことを危惧する。

4-2 立地と施設プログラム

ISは商業集積や公共交通へのアクセスビリティの点を重視して配置を行う方針に基づいているが、その基となるTH区のコミュニティ計画やその上位計画となるロンドン大都市圏(Greater London)の都市・地域再生に向けた空間戦略(The London Plan)は名古屋市が2010年に策定した都市計画マスタープランにおける「駅そば生活圏」の考え方と、同じ方向

性にある。

わが国のこれまでの公共施設の立地論は、前 述した「一建物一機能」に基づいて、当該公共 施設のサービス内容や規模に基づく圏域と施設 間のネットワークに大きく依拠していた。そし て異なるタイプの公共施設の圏域とネットワー クがレイヤー状に重ねることで、市民が必要と なる公共サービスの網を都市域にかけていた。 しかし、今後公共施設の再編が進む中で、これ までの「一建物一機能」であった公共施設が「一 建物多機能」に移行した場合、立地する地域特 性に応じたプログラム編成に基づく立地計画も 求められよう。ISの取り組みとその成果は、い わゆる「ついで利用」といった利便性の面だけ でなく、当該地域が抱える課題の正確な読み取 りに基づく新たな施設プログラムの開発の必要 性と重要性を示唆している。そして、このよう な金太郎飴的ではない公共施設はまさに「地域 拠点」と呼ぶべきものであろう。またこの「地 域拠点」は地域ニーズのすべてに応えられるわ けではないため、「地域拠点」同士の役割分担 とネットワーク化のあり方が肝要となろう。

4-3 多機能施設の建築デザイン

外部から内部への高い視認性を実現した外壁 デザインや、入りやすく感じさせるための色彩 豊かなインテリア・デザイン、玄関付近へのカ フェ設置。ISの空間設定やデザイン手法は、公 共図書館に対する親近感を生み出すための方策 であると同時に、商業集積や公共交通の結節点 に近接する立地条件を活かした建築デザインと しての解答である。同時に、静かさや落ち着き、 安全性が求められる子どもの図書スペースや学 習教室は賑わいのある外部からは離された位置 に、閉じた部屋で置くように計画されている。

すなわち、書架の配置方法によって全体の空間構成が概ね決められていた従来の図書館計画 と異なり、賑わいや喧噪感も許容する空間から 落ち着きと静穏性の高い空間へと漸次的に移行していく空間計画が行われているのである。これは学習や専門家向けの図書館ではなく、本だけでなくインターネット利用やDVD等のマルチメディアの提供、ISで見られるような学習コースの提供、ワークショップなど市民ベースの情報発信、そしてその活動の様子やさまざまな市民が思い思いに滞在している様子の見える化など、地域社会のニーズや課題に即応し、市民社会の包摂性や共創性の醸成を目的にした「ソーシャル・ライブラリー」としての姿である。

これを実現するには、公共図書館そのもののあり方に対する認識を市民も運営者も変える必要がある。また日本では「滞在型図書館」としての新たな図書館建築(例:武蔵野ブレイス)が登場し始めているが、複合化や多機能化に応じた建築デザインが図書館に限らず広く公共施設に求められるようになろう。これは「一建物一機能」による従来のビルディングタイプ毎の計画や建築デザインの手法を見直すことにつながる。

4-4 都市計画・デザインとの連動性

本稿では詳述できないが、ISの整備の背後にはTH区のコミュニティや地域再生の戦略的計画、また4-2で述べたロンドン大都市圏の空間戦略(The London Plan)が連関する中でISが整備され、さらにISの成果を踏まえて新たな計画が策定されるというスパイラル・アップの構築プロセスとして、地域の課題とニーズに対応した政策と、それに基づく市民が実感できる実空間の計画・整備が展開されてきた。市民生活と関連性の高い場所や交通の結節点、将来計画における重要地区(図2中のOpportunity AreaやTown Centre)に配置することや、内部のアクティビティが外部からも視認できることなど、屋外空間と施設内部が緊密に連結した空間構成をとることは、4-3で述べたこれから

の公共施設の建築デザインに関するひとつの重要な示唆である。

しかし、このような建築デザインの実現は建築単体のみの検討では難しく、計画対象を敷地単位ではなく地区スケールで検討するための都市デザインやコミュニティ計画の方針や、都市スケールでの公共施設ネットワークに関する配置計画とその運営方針などとの相乗効果の中から、実現されるのである。

4-5 市民や担い手との共創

TH区立図書館の再編に際して、TH区は区 民のニーズをつかむための丁寧な調査を1年間 行い、図書館の必要性を再確認しつつ、今日的 かつこの地域に固有のニーズをつかんだ上で計 画立案を行った。このような丁寧なアプローチ なくして、その後の再編計画や施設運営自体へ 市民の理解や参画、協力、支援を得ることは難 しい。また、再編計画や完成した施設運営を支 援、協力する、場合によっては一部を担う能動 的な市民組織の育成も、これからの公共施設運 営には欠かせない。筆者が関わった公共施設計 画の経験からも、構想段階からの参画を通じて 行政を含む関係者間に信頼関係が構築されるこ となく、市民や市民組織の継続的かつ建設的な 参画の実現は困難であろう。

4-6 公共施設再編と居住地再編

言うまでもなく、公共施設の再編の影響は広域に及ぶ。公共施設の再編事業は行政の主導で 実施可能であるが、私有財産の集積である居住 地の再編は容易ではない。公共施設の再編に居 住地の再編がうまく対応できるかが大きな問題 である。特に地方都市は車依存の都市・社会構 造をなしており、駅そば生活圏の実現は限定的 である。計画理念先行の公共施設再編は、居住 地の持続可能性をむしろ阻害する可能性もある。

4-7 行政機構の再編

公共図書館に限らず公共施設の再編の成否には、行政の体制の組み方が大きな影響を与える。今のところ、既存の制度と対応した部署体制の中で再編を検討しているというのが一般的であろう。よって、たとえば、教育委員会が所管する社会教育施設(図書館)と学校教育施設(学校)の複合化の可能性は高いかもしれないが、現在の所管部局を超えた複合化は難航も予想される。

公共施設再編を実効性をもって実施されるには、国や自治体の制度改革も伴いながら、今日的な市民および地域社会のニーズに応じた構想立案や事業遂行が可能となる財務権限をも備えた専任の分野横断型部署が必要になろう。公共施設再編を有効に実現するためには、現行の行政機構の再編も必要であろうと筆者は考えている。

参考文献

- 1) 名古屋市: 市設建築物再編整備の方針 http://www.city.nagoya.jp/zaisei/cmsfiles/contents/0000074/74155/saihenseibinohoushin.pdf, 2015.9
- 2) 李燕、小松尚:地域の課題とニーズに基づくロンドンの区立図書館「Idea Store」の再編と都市・地域計画の関係、日本建築学会計画系論文集,80巻717号,pp.2449-2458,2015.11
- 3) 李燕、小松尚: ロンドンの区立図書館「Idea Store」の立地及び建築空間と提供プログラムの関係、日本建築学会計画系論文集,81巻 729号, pp.2371-2381,2016.11

クオリティオブライフに基づくインフラと 空間の統合的なプランニング

中部大学 教授 林 良嗣

1 はじめに

高齢社会を迎え、インフラからではなく、将来を含めた人のクオリティオブライフ:QOL(幸福)から見たプランニングに切り替え、この視点から従来のインフラと空間を別々につくるのではなく、統合したプランニングを指向しよう。これは、貧乏な明治の人々が我々将来世代を見据えて都市、国土を創り上げたスピリットである。日本の歴史上、最大最急の経済発展した時代に生きてきた我々世代が、後世代に残せるインフラと空間(inheritable infrastructure and space)を築くために、今、大反省して目先個別主義に決別し、長期統合主義に移行しよう。

2 人口減少時代に適応できる都市 のかたちに

2050年には65歳以上が40%を超えると予測されている。今の学生が65歳になるくらいのワンジェネレーション先はすぐにやってくる。

2100年には人口が半減するのであれば使う土地は半分になるのが常識であるが、これがあまり理解されていない。住宅やビジネスに土地を使えば、インフラを維持するコストがかかる。今のまま土地を使って人口が半分になれば、将来世代は公共投資のための税金を倍払わなくてはならないことになるが、当然それはできない。経済の規模が半減とは言わないまでも、大幅に落ちることは確実なので、所得も下がってくる可能性が高い。筆者は、人口が半分であれば利

用する土地は3分の1くらいを目安に考える必要があるのではないかと思っており、2050年までにどれくらい都市的土地利用を減らすかを目標設定していくことが重要である。

そこで、2050年になるとどのようなインフラが必要になるのか、今の常識を変えて、考えていかなければならない。

3 誰のための都市鉄道か?

・日本の都市鉄道網は勤労世代用

今のインフラは、20世紀に造り上げられたものであり、典型的なのは東京や大阪の鉄道網である。これは誰のために役立っているかを振り返ってみれば働く世代のためであり、都心で働き、郊外へ寝るために帰り、お金を稼ぐためにお父さんが行ったり来たりするための不可欠なインフラとなっている。

例えば、郊外から東京23区に通勤してくる人の93~94%は鉄道を利用してやってくる。65歳となった筆者の同級生の中には働いていない人



林 良嗣 はゃし よしつぐ

中部大学総合工学研究所教授 ローマクラブ正会員 世界交通学会会長 1979年東京大学大学院博士課程(土木工

学)修了。東京大学で助手、講師、 二木士学)修了。東京大学で助手、講師、 名字 医大学で国際担当総長補佐、環境学研職 科長などを歴任。2016年4月より現職。 人口減少と気候変動が引き起こす日本社会の脆弱化を回避するための戦略として、 QOL を維持しながらインフラコストと CO2負荷を削減するためにコミュニティを各地域の中心地に凝集させていく「スマートシュリンク」を提唱する。

が多く、リタイアしたら毎日あるいは週一回も都心には出かけない。そうなるとローカルなコミュニティの中でどうやって生き生きと暮らせるかが重要になってくる。特に男性はそれが上手く出来ない傾向にあるので、そのための装置をつくってあげなければいけなくなる。と言うのは例えば、岐阜や多治見、四日市などに住んでいる人たちはリタイアしてしまうと毎日名古屋に出ることはない。東京や大阪の都心と郊外を結ぶ鉄道インフラは世界に冠たる素晴らしいものであるが、リタイアした人の豊かな生活のための投資も必要であり、投資配分を変えていかなければならないのである。

・ヨーロッパの鉄道網は成熟社会用

西欧諸国のこの30年を見ていると、ドイツ、 オランダ、フランスなどは充実したライトレー ル網を整備してきた。

例えば人口30万人余のカールスルーエでは、400kmのネットワークを持つに至っている。街がDB(ドイツ鉄道)本線の中央駅から扇状に形成されている。中央駅から1kmほど離れた所に幹線鉄道と平行してメインストリートがあり、そこを路面電車が走っている。これがDB本線の中央駅から3~4kmの所で繋がっている。これは何事もないように思えるが、路面電車が本線にそのまま乗り入れられるわけではなく、750ボルトから15,000ボルトに昇圧する必要があった。そのため、乗り入れる手前で昇圧できるよう路面電車自身に電圧を切り替える装置を搭載するといった改良を行ったのである。

これにより、メインストリートの路面電車が、DB本線に乗り入れる。カールスルーエ〜バーデンボーデン間のDB本線上で路面電車とICE(ドイツ新幹線)がすれ違い、路面電車はDB本線をしばらく走るとその先でローカル線に入っていく。

このような対応の結果、カールスルーエのメ

インストリートは、総延長400kmのネットワークに繋げることを実現したのである。

・名古屋都市圏の鉄道網の可能性

その昔、名古屋でも広小路通に名鉄が入っていたと聞いたことがある。230万都市の名古屋と30万都市のカールスルーエとでは比べ物にならないかもしれないが、名古屋で都心の栄から400kmのネットワークは繋がっていない。

ドイツでは、全部新線を建設するのではなく既存のインフラを利用して、普通は路面電車を使わないであろうと思われている幹線鉄道にも乗せている。それは名古屋市と春日井市で考えるとすると、名古屋市内の路面電車がJR中央本線に乗り入れて勝川から支線に入る。また、勝川から名古屋に行く際には、その間の乗客を拾っていけるので乗り換えなしにスムーズに名古屋へ行くことが出来る。中央本線も通勤人口が減って収入も減り、容量が空いてくることが想定されるので、そういう列車を入れる余地も出てくるはずである。そのようなイメージのものがヨーロッパでは既に行われている。

また、メインストリートには単独の低床式の 路面電車もあれば、幹線鉄道に乗り入れて郊外 に出て行く幹線、郊外支線の駅のプラットフォー ムの高さに対応するものもある。ドイツの場合、 高所得者は何千人単位の郊外のヴィレッジに住 んでいる。かつてはその人たちは車で通勤した。 それが路面電車では乗り換えなしで行けるよう になったことから、電車通勤にどんどん変わっ ていったのである。昼間は母親と子どもが遊び に行ったり買い物に利用したり、そして高齢者 の地域での交流というように、時間帯に応じて 違う人たちが使えるよう、既設の異種路線を接 続することで別の需要が新たに出てくるのであ る。この例から、用途によって違う使い方がさ れる日本の畳文化と同じで、誰がどう使うかと いうことが重要だということがわかる。

4 QOLから見るまちづくり

・インフラのイノベーション

インフラは誰がどう使うか、現状と求められているものを知ることが大切である。そのため、シンガポールにおいてQOLを計測する試みを行った。

図1は上段が女性で下段が男性、そして左から若者、中年、高齢者別で示してあり、それぞれの人たちが何を重視するのかを表したものである。例えば項目がショッピング、学校、レクリエーション、騒音、職場の近さなど、人の属性によって重要視する項目が異なることがわかる。女性に関して言うと、犯罪発生率(crime rate)を大変気にしていることがわかる。日本だと安全なので、この値が下がってくるかもしれない。中年男性は職場へのアクセスが一番重要で、高齢になると男女ともにコミュニティが突出してくる。つまり、地域社会で豊かに暮らしたいというわけである。

これは今後、日本でも重要になってくるのでは ないかと思っており、前述の幹線鉄道だけで良い のかという問題提起になる。発展途上の時には幹 線鉄道は非常に大きな役割を果たすが、今後は限 られた予算の中で高齢者の需要にも応える投資配 分へと移行していくことが必要となる。

シンガポール:QOLファクターの重み

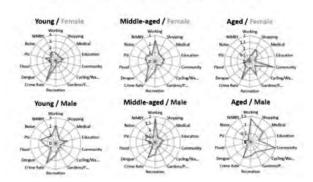


図1 個人属性別QOL空間分布

もう一つ理解していただきたいのは図2であ る。一生の間にどれくらい何に時間を使ってい るかというデータを表示している。これは1990 年代のイギリスでピーター・ホール卿が中心と なったグレーターロンドン・プランの改訂に向 けた委員会で示されたものに、2000年頃に名古 屋産業研究所に設置した「三次元未来都市研究 会」で議論して、筆者の研究室で日本のデータ を追加したものである。1840年には、イギリス 人の平均寿命は40歳程で働いている間に死んだ が、今は80歳となり、リタイア後から死ぬまで の期間が長くなっている。この長くなった期間 を何に使うか。空間を演出するために、インフ ラが役立つかどうかである。さらに、働いてい る期間でもレジャーや学習など色々とある。そ ういう空間の必要性を図で表したものである。 ドイツなどは、現在懸命にLRTやリタイアした 人々が過ごす快適な空間を整備してきており、 日本も成熟国になってきたのだから、今、整備 を始めないと2050年はすぐである。高齢者の空 間をどうつくるか。シンガポールの調査の結果 からわかった、高齢者のコミュニティ指向をサ ポートする空間の演出が重要である。別の角度 から言うと高齢化したときにどう生活していく か、どのように質を高めていくかということで ある。

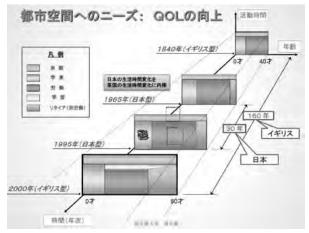


図2 人口構成の変化に伴う都市空間へのニーズの変化

・QOLの取り組みについて

QOLとは何かということを改めて伝えておきたい。図3は、2000年頃に作成したもので、様々な分類方法があるが、人が生きていくために必要なことを、筆者が思っていることに焦点を当てて5分類したものである。



図3 QOLの要素分類

一つ目は所得や雇用機会、食べていくためのもの。二つ目は生活文化機会、教育を受ける機会や医療を受ける機会。三つ目は快適性、アメニティであり、住居の広さなどの周囲の景観なども入ってくる。四つ目が安全安心、自然災害、交通事故、犯罪に遭わないなどである。五つ目が環境負荷であり、PM2.5などの大気汚染、騒音、ヒートアイランドなどである。

この5項目の中で何が重要かは、老若男女、所得層、地域など、人の属性によって違ってくる。半径20km圏に約470万人が住んでおり、2010年の高齢化率(65歳以上人口)が20%、2050年では40%になることが前提となる。

図4は病院やある規模の商業施設にどれくらいの時間で行けるのかを示したものである。また、居住環境に関しても家の広さや緑の比率について分布図(図5)を作成している。

家の比率としては名古屋市内では小さいもの の分布が多く、土地も比較的低廉な西部は家も 広くなっている。一方、緑地は東山丘陵地などで多くなっている。また、災害などについても分布を作成し(図6)、それぞれの要素ごとのレイヤーを作り、個人の重みをかけて重ね合わせることで、その人のQOL空間分布が把握できる。

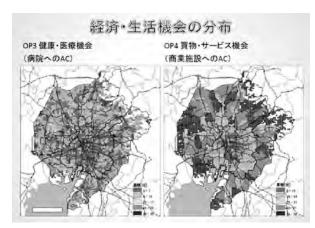


図4 経済・生活機会の分布(名古屋都市圏)

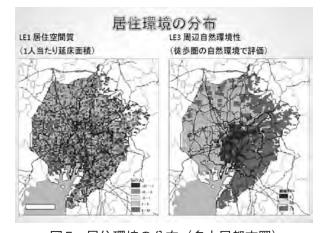


図5 居住環境の分布(名古屋都市圏)

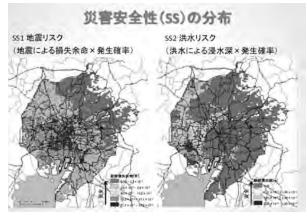


図6 災害安全性の分布(名古屋都市圏)

例えば図7の通り20代の女性はショッピングを重要視しているが、30,40代になると中くらいとなって50代になると減っていく。逆に男性は40代が最低で、50代になると上がってくる。これは男性の場合、50,60代になると奥さんと一緒に買い物に行く機会が多くなると解釈できるかもしれない。誰にとって何が必要かは異なるが、それぞれのレイヤーを重ね合わせ、年代別・性別などに整理することで、都市計画、交通インフラ計画にとって重要な情報が提供できる。

OP4買い物・サービス機会 (大型小売店舗へのアクセシビリティ)

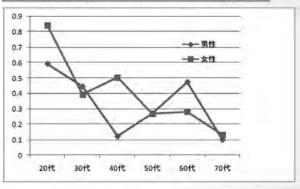


図7 買い物・サービス機会の重みの世代間比較(名古屋都市圏)

この使途は、例えばあるメッシュに住んでいるとして、そこには寺院があって文化の香りの高い場所である一方、病院や商業施設がなく、他のメッシュに医療やショッピングのサービス価値が存在する(Existing Values という)。住居メッシュでは、文化的価値は100%享受できるが、医療、ショッピング価値は距離減衰して残った分だけ享受できる(Accessible Valueという)。しかし、この価値が全て欲しいかというとそうではなく、若い女性の場合には商業施設サービスは欲しいが病院には興味がないとか、高齢の男性では興味が逆転するといった具合になる。この各要素の重み付き価値の合計がその人のQOLである。これを総人口で足し合わせる

と、ブータンGNH(国民総幸福・ハピネス)になる。

筆者らの取り組みの良い点は、若い女性のみとか高齢者のみといった具合に、任意の属性グループごとにハピネスを評価できる点にある。高齢化社会では、こういう分析が出来ないと計画の良し悪しがわからない。LRTを整備したとしても、通院に便利だとか買い物に便利だとか、誰にとってどれだけの効果があるかは当然違うので、このような見える化を行っているのである。

・土地利用対応かインフラ整備か

次に、図8 はシンガポール(幅50km、縦 30km) におけるQOL分布を示している。中心 地ではハッピーだが、恐らくは家賃が高いこと などもあって人口が少ない。周辺域はアンハッ ピーな人が固まって住んでいるところがある。 土地利用かインフラかで考える場合、インフラ 中心主義で、鉄道やLRTを整備するとした場合、 どこを通したら良いかというと、アンハッピー なエリアを拾っていくようにルートをつくれば 良い。あるいは、土地利用で対応するコンパク トシティ主義をとり、郊外のアンハッピーなエ リアの人が都心近くのハッピーなエリアへ移り 住めるようにそのエリアの住民税を減税するな どして自然に移ってくるようにする。家賃を補 助するなども取り入れるともっと移ってくるか もしれない。また、土地利用にはもう一つ考え 方があって、商業施設や病院に補助金を出し、 それらが少ない郊外のサブセンターに移転して もらう方法もある。それが一番低コストで済む とも思われるが、一定の予算制約下で、どれを 実行したらみんなのトータルのQOLが上がるの かも見てとれるものである。



図8 QOLレベル別の人口分布(シンガポール)

5 今後のまちづくりに向けて

・土地利用の磁石となる交通

LRTの他、インフラとしてバスをどう位置 づけるかという点に関して考えてみたい。現在 JICAとJSTに対してバンコクの改造について提 案していることは、輸送手段が「バスや鉄道」 などのいわゆる公共交通の大型のものと「自動 車」という二者択一になりつつある中で、むし ろ東南アジアの階層的でシームレスな準公共交 通機関「トゥクトゥク」などを「インテリジェ ント・トゥクトゥク」にしようという提案をし ている。バンコクの場合、袋小路になっていて 2km四方くらいの大街区が通り抜けられない。 名古屋都心の大きな街区でも100m四方だから、 いかに大きくて不便かわかる。その中に住んで いる人は昔は200~300m以上移動する場合は ロバに引っ張ってもらうか車やトゥクトゥクに 乗って移動し、幹線に出てバスに乗り換えてい た。それをうまく活用するのである。

筆者は人口を集積させたいという思いがあるので、バスより鉄道の方が良い。鉄道は磁石になり立地を誘導するが、バスでは磁石になり得ない。鉄道だとその近くに住みたいという欲求が強く近寄ってくるからである。

また、バスだと立地が散らばってしまい、更にはバスだけに頼りたいという人はあまりおらず車を利用する人がたくさん出てくる。そうすると二次元的に土地利用が広がってしまい、散

らばりが収まらないことが危惧される。インフラには建設費に加え維持費用がかかるが、幹線道路や鉄道、LRTを整備するとそれ以外に水道、下水、電力、ガスといったものも含まれる。つまり土地利用が変わるということは全インフラが変わることになる。

それらを考慮すると鉄道の方が効率は良いと考えるが、ヘビーレールで費用も高い場合には、ライトレール(LRT)にして費用を下げる。そのためにはLRTをもっと研究しなければならず、それは「トゥクトゥク」のような補助手段を鉄道、LRTへのアクセスとする東南アジアのモデルを世界中に広げられないかと筆者は考えている。

・インフラとサービス施設のコーディネート効果

国土交通省は今、「コンパクト&ネットワーク」と言っているが、筆者は人目線で見た「コンパクト&コネクティッド」の表現で15年前から唱えている。交通インフラとサービス施設(病院、ショップなど)の計画には、人々の集まりやすさをどう考えるか。各土地のQOLは、この組み合わせで異なるが、ネット計算できる。その結果、集まりやすいとしたところに対して、施設を計画すれば、多くの人のQOLを向上させることが出来る。

予算にも限りがある中で、同一のインフラにより、若い人にもお年寄りにも便利になっていてコベネフィットがもたらせるかをチェックする。インフラと空間づくりは別物と考えているのか、LRTを施設分布の配慮なく建設しているということも多い。

戦後の土木工学は専門分野それぞれが発達してきた。今はそれらを統合する方向に持っていかなければならない。優れたデザイナーが出てきて色々とイメージで直感的に提案して欲しい。その時にはQOLでそれが良いかを確認し、条件を変えながらトータルのGNH(グロスナ

ショナルハピネス)の値の上がり下がりを見ていく。ストリートの賑わいをつくっていく時に全く関係ないと思われていた路線の計画も一緒に考慮に入れ、コベネフィットを創出する。せっかく新しい賑わいをつくってもそこにアクセスできなければ意味がない。

2050年の日本では、生産年齢人口は40%を 切り、65歳以上の高齢者が40%を超える。こ うした高齢社会への対応を今日からプランニン グに入れていかねばならない。例えば、道路を 建設して、30分短縮出来たらその分工場やオ フィスで働いて、これだけGDPが上がりまし たと説明するのはナンセンスになる。これから は働いている人の1分を短縮してGDP稼ぎに 使う価値の高さよりも、高齢者の1分を短縮し て時間だけでなく、スムーズさやシームレス 性、ストレス軽減による65歳を超えても働か せてもらえる価値や介護のための労働を減らす 価値の方が重要なのではないか。QOLによっ てそういった価値の情報を示していく必要があ る。タイも2030年から人口が減り始める。日 本は2005年から減り始めたが、プランナーは まだ想像やインプットができていない。遅く発 展するほど成長期にすでに衰退期のイメージを 持ちながら機能を同時に達成する、時間プログ ラムを作らなければならない。

昔はQOLの重みを求めたら、所得を増やしたいというところに最重点がきたと思う。しかし、今は給料が多少減っても医療サービスの良いところに住みたいという人が増えている。こうした計算結果は予算要求の際にも活用が見込まれる。例えば、点数化して単なる道路の場合には点数を下げる一方、話し合いによってより福祉に寄与するルートに変更したものは点数を上げ予算を多めに配分する、つまりGNHの高いものへの重点投資を可能とするものである。

・QOL総量を高める開発利益還元システムの組み込み

もう一つQOLを利用したまちづくりに関して 述べたい。それは孫文についてである。孫文は 1911年に辛亥革命を行ったが、そのとき三民主 義を唱え、根幹となった思想が平均地権である。 これは地権という土地を使う権利を平均化する ものであるが、土地を均等に分けるのではなく 使う権利を平等に与えるものである。孫文は貧 困から国を救うため、非常にシンプルな理論で 土地を最有効利用するよう唱えたのである。国 のためによりGDPを稼ぐ人により良い土地を使 用させるとともに、土地の保有税である地価税 の累進課税を行ったのである。土地の価値が2 倍に増えると税金が2.2倍というように上がっ ていく。すると、稼ぎで地価税を払える経済主 体しか土地を使用することが出来なくなり、利 用者の入れ替え戦が起こる。時代によって、当 然ながら稼ぎ頭となる土地利用者は変わってい く。こうすると、税金を払わなければならない ので、日本のバブル期のように土地を空地にし たまま保有していることが許されない。経済活 動の利益はすべて土地に落ちる訳だが、国民か ら土地使用を認めてもらっているのだから、そ の利益は公共還元させる。ただ全部ではなく、 例えば荒地を耕し作物が採れるようにしたので あれば、それは自分が努力した分であり、一定 の利益を得ることを認めている。

孫文は、経済利益を念頭に理論をつくったが、 上に述べてきた文脈からは、より一般的にQOL を上げることになる。日本は固定資産税がある ので割としっかりしている。この固定資産税を 孫文の発想にもっとグローバルな視点を加え、 都市を経営したり町を経営したりする財源だと 捉え直せば良いのである。孫文は、第一原理・ 第二原理においてそれぞれ資本主義原理と社会 主義原理の両方を忘れず、地価税は社会建設を 目的とする特定財源だと言っている。社会建設 には4つあり、1)ミルクを買えない親に補助するような「育児救貧」、2)教科書を買えない家庭を補助する「国民教育」、3)シェルターのない家族に補助をする「国民住宅」、そして、4)道路や水道の「社会資本整備」である。これは筆者の勝手な解釈であるが、孫文にかかると4つ全部が福祉となる。

大事なことは、1)は今日困っている人に補 助する短期福祉であるが、4)のインフラは 将来世代が使える長期的な福祉と考えれば、ど ちらかのみを選択するという考えにはならず、 もっとユニバーサルに捉えて時間を超えてトー タルで見ることである。明治の日本人と違って、 今の日本人は現在の状況しか見ない傾向にある が、将来にわたって誰に対して効果があるのか、 全体をイメージした税制の中で、政策を色々と 組み合わせながらQOLがどう上がっていくかを 見ていく必要がある。高齢社会に向けて都市が 変わるべきであると口では言うが、具体的に何 もやっていない。今のまま放っておくと東京な どは若者や勤労世代には良い都市だとしても、 高齢者に対するQOLは急速に下がってくる可 能性が高く、名古屋もそういう可能性を十分含 んでいる。だから、日本の方向として本当に高 齢者に良い施設と交通インフラの組合せによる 相乗効果と、高齢者・若者の両者などにコベネ フィットがもたらされるプランニングが必要で ある。

6 まとめ

・QOL希求時代の行政の役割

コンパクトシティはどうやってコンパクトにしていくかが大事である。孫文の平均地権のように、崇高な全体の理論から税の手法まで全部入っているか?都心に人口が回帰したと喜んでいる自治体があるが、ナンセンスである。人が移り住んで、現在だけではなく将来ともにQOL

が上がる見込みがあって初めて喜べるものとなる。

ここまでQOL至上主義のように述べてきたが、そうではなくQOLが高くてもコストまで高くなってしまっては意味がなく、最終的にはQOLに対するコストパフォーマンスが重要であることに留意願いたい。

筆者らの研究では、名古屋都市圏の中で伊勢 湾沿岸地区では、一人あたり年間90万円公共 投資している一方、名古屋市の千種区では一人 9千円と100倍違うことを発見した。大都市圏 20km圏内でもそれだけ差がある。QOLが高け れば投資する価値はあるが、パフォーマンスの 悪いところから順番に色付けしていって、撤退 してもらうような制度をつくっていかないと破 綻する自治体が出てくるのは自明である。

そうならないよう、コンパクトシティもQOLとコストで計算し現状を見ていく。それを見てから、この地区は撤退しようとか、こちらを優先しようと考えるべきである。ただし、撤退と移住は、都市圏全体で最適化するのではなく、可能な限り小さい空間単位、たとえば、旧自治体単位や、小学校区の中で順位をつけ、直近のQOL/costパフォーマンスの高いところへと移動できる場所を見つけるのが良い。

行政がこうした枠組みをきちんとつくって、 市民に示していく必要がある。そのトータルデザインの中で設計事務所、建築事務所がデザインの知恵を出していけるようになると、上流側で仕事が出来るようになり競争力も高まっていく。それを名古屋都市センターの中心テーマとして取り組んでいただけることに期待したい。

これからのシンクタンクに求められるもの



<座談会>

都市計画・まちづくりに求められるものを探る

これからのシンクタンクに 求められるもの

平成28年に設立25周年を迎えた名古屋都市センター。設立当初から「調査研究」「情報の収集・提供」「人材の育成」の3つを柱とし、まちづくりの交流拠点としての役割を担ってきました。その中でも、シンクタンクとしての機能を果たす「調査研究」については、世の中の半歩先を見据え、具体的な事実に基づいた政策提言に結びつけることが可能な調査研究を進めています。時代の大きな転換点を迎える今日、これからのシンクタンクに求められる役割とはどのようなものか。時代の行く末を見つめ、積極的な提言を続けているシンクタンクの活動を進め、関係している方にお集まりいただき、熱のこもった議論を展開していただきました。

時代に即した研究テーマの 探究とは

佐藤 本日は、「これからのシンクタンクに求められるもの」というテーマでお話しを伺っていきたいと思います。まず、「シンクタンクとして都市計画やまちづくりにどう関わっているか」という点について、各シンクタンクの取り組みをご紹介いただけますか。

神田 NIRA総合研究開発機構は現在、「市場経済」をもう一度再認識し直す必要があるという観点で研究テーマを設定し、政策提言を進めています。リーマンショック以降、市場に対する懐疑的な見方が強まっています。市場が活性化しても格差や疎外感はより広がり、それに対して政治も有効な手立てを打ち出せない。そうした中で求められるのは、市場と政治を結びつける「社会基盤」をどう創っていくかということです。しかし、既存のコミュニティの力は減少し、地域に対してアイデンティティを持つ人も減っています。そうした状況を踏まえ、新しい可能性に着目しつつ、広域連携や地域の産業政策などについての提言などを行っています。

藤井 中部圏社会経済研究所は、中部広域9県 を事業エリアとし、「広域計画」や「地域経営」、「産 業振興」、「航空・空港」の4つを柱として調査研究を進めています。当財団の前身の一つである社団法人中部開発センターは1966年の設立。中部圏のシンクタンクとして、半世紀の歴史を刻んできたことになります。広域計画として「名古屋大都市圏のあり方」について研究を進め、「地域経営」としてガバナンスや都市のリノベーションなどについての提言をしてきました。また、東海と北陸、滋賀を結ぶ南北軸での広域連携について提言を進めていることも特長であり、ものづくり地域としての特性を踏まえた新産業創出に向けた研究も進めています。また、中部国際空港の環境整備に向けての活動にも取り組んでいます。

青山 地域問題研究所は中部開発センター発足の少し後にスタートし、発足当初は市町村レベルのごく身近な地域の問題を中心に扱っていましたが、やがて中部圏全体の問題にも関わるようになっていきました。私自身が入所した当時(1976年)は、奥三河から静岡、長野に至る山間地域での地域づくりの活動を中心に進めていました。その後も中部地域各地の草の根的なまちづくりや地域づくりに参画・協力し、各市町村から地域のコミュニティでの取り組みにも関わっていきました。その後、中部国際空港の発端となった「東海環状都市帯構想」の立



案や、「21世紀の中部ビジョン」の策定など活動の幅を広げていったのですが、あくまで「地域の相談役」としての活動が主になっています。地域に密着して活動を進めることで得てきた経験が、広域圏で進めるプロジェクトでとても大きな力となったことはよくありました。

川口 名古屋都市センターは今から25年前、「戦災復興土地区画整理事業」の収束を契機に、21世紀の新しいまちづくりに寄与する拠点として設立されました。設立当初から「調査研究」「情報の収集・提供」「人材の育成」の3つを柱とし、まちづくりの交流拠点としての役割を担い、今日に至っています。その中でも「調査研究」をシンクタンクとして果たす最も大切な役割として位置づけ、名古屋市の施策について半歩先の位置に視点を置いた研究や提言を行ってきました。また、近年では行政に近いポジションで、現実的な課題に沿った調査、提言にも取り組んでいます。

佐藤 NIRAさんが2016年6月に上梓された『わたしの構想』という書籍では、幅広い分野の方たちが「日本の課題」について、とても多彩な提言をされておられますね。

神田 この本では「中核層」をキーワードとしています。これから日本が直面する課題に取り組み、新

しい社会を創る担い手となる人たちを、「中核層」という概念で表そうと考えたからです。独自のアンケートを取ってみると、「自らの生き方を主体的に選択」し、「自ら積極的に社会を支えたい、変えたい」と思っている人たちが、だいたい2割くらいはいることがわかりました。そこで、これからの社会を支える担い手となりうる人を「中核層」と位置づけ、新しい社会づくりに向けたメッセージを送ろうと考えました。国政や地域、自分の生活圏などそれぞれのレベルごとに多彩な問題がありますが、各課題に対して自分なりのイメージを描き、取り組めるようになるための契機となるメッセージを送ることも、シンクタンクの大きな役割だと考えています。

佐藤 地域の未来を考える場合に、人と人とが出会い、結び合う契機となるこれからの「交通」を構想していくことがとても大切になりますね。

藤井 中部地域の玄関口となる中部国際空港については、まだまだいろいろな解決していくべき課題を抱えています。大競争時代を迎えているとされる航空業界にあって、日本国内のみならず世界を視野に入れて、「選ばれる空港」になるにはどうしていけばいいか。考えることはたくさんあります。海外の人たちにより多く利用していただくと共に、この地域の人たちが飛行機を利用する場合に、東京



神田玲子 Reiko Kannda

公益財団法人 NIRA総合研究開発機構 理事·研究調査部長

東京大学経済学部卒業。米国ノースウェスタン大学大学院経済学修士取得。旧経済企画庁入庁後、調査局海外調査課、物価局物価調整課等勤務。総務省統計局消費統計課長、内閣府経済社会総合研究所上席主任研究官を経て現職。

や大阪ではなく、中部の空港をきちんと選び、使っていただけるよう工夫を進めていかなければなりません。それと同時に、2027年のリニア中央新幹線の開通も控え、この地域が日本全体の中で、あるいは世界の中でどのようなポジションを創り上げていくかの検討も必要ではないかと考えています。

青山 リニア新幹線が開通する11年後には、自動車の自動運転化も制度化している可能性も出てきました。そんな時代には、Googleなどが構想しているように自動車は各個人が所有するのではなく、社会の中でシェアリングするようになっている可能性もあります。そうなれば、自動車の生産量も現在の20%しか必要でなくなってくる。愛知県の全工業出荷率の75%は、何らかの形で自動車に関連したもの。それが20%になれば、この地域のあり方自体も大きく変わらざるを得ません。さらには、AI(人口知能)の発達や自然エネルギーの増加、再生医療の進化などが進んでいけば、現在の都市と過疎地域の関係も逆転するかもしれません。そうした変化も

見すえた地域のあり方を、今からしっかり考えてい く必要がありますね。

二村 行政に携わる私たちとしては、目の前の課題に対してどう向き合い、解決を図っていくかが中心になりがちです。それはそれで大切なことだと思っていますが、その一方できちんと未来を見据えた考え方も持っていく必要はあるとも考えます。その意味で、名古屋都市センターをはじめ各シンクタンクの皆さんとしっかりと連携を取っていくことが大切だと思いますね。

神田 シンクタンクが市民の皆さんに声をかけ、新たなネットワークづくりなどを進めていくといいですね。それに、中部で行われるそうした議論は、他地域のあり方を考える上でも大きな参考になります。その意味では、地域内だけでなく、とても普遍性を持った議論としての広がりを見せていくと思います。

調査・研究を地域の課題に どのように活かすか

佐藤 シンクタンクとして、皆様方の研究活動の成果などをどのように多くの人に伝えていくか、具体的な方法やその場合の課題について、お話しいただけますか。

藤井 シンクタンクにとっての大切な役割として、 時代と地域のニーズをいかに採り入れ、それを調査・研究に反映して情報発信につなげていくか、ということがあります。中部圏社会経済研究所では現在、自分たちの活動が本当に地域に役立っているか、しっかりとした成果を出しているかという点について、もう一度根底から見直し、組織を根底的な部分からしっかり改革していこうとしています。そのため、地域のニーズをしっかり吸収することが何よりも大切だと考え、私自身も中部9県の行政や経済界など幅広い人たちと会ってお話を伺い、大改革に取り組んでいるところです。特に反省点として、これまでは情報発信が足りなかったと考え、シンポジウムや報告会を開催すると同時に、マスメディアに向けてのきめ細かな発信や自分たちの研究成果 をタイムリーな形で情報発信するようにしています。 佐藤 皆さんが研究・調査活動を進める中で各地域での様々な分野の方々に話を聞いたり、協力をお願いしたりすることがあると思いますが、そのような方々や地域へのフィードバックはどのようにされているのでしょうか。

藤井 シンポジウム等でいただいたご意見、調査・研究を進める中でいただいた声などは、それ以降 の調査・研究活動にできるだけ反映させる努力を 進めるべきと考えています。

青山 この地域のあり方を考える際に、これまで足りなかったと感じているのは、中部圏域全体のビジョンを描くことだと思います。中核都市名古屋が、中部の広域圏の中でどのような役割を果たしていくべきか。またリニア中央新幹線の開通後、東京との関係性を踏まえて中部圏をどのように形作っていくか。そんなことを考えていくことが大切になってくると思われます。

藤井 そのためには、この地域のシンクタンク同士がより連携して活動を進めていけるといいでしょうね。個々のシンクタンクだけではできない活動を、お互いに連携することで可能になることもたくさんあると思います。

二村 名古屋市という行政の立場におりますと、どうしても名古屋だけでものを考えがちになります。しかし、例えば「コンパクトシティ」といった問題を考える場合には、名古屋市以外の地域についても併せて考えていかなければ、なかなか実効性のある議論ができません。また、統計データなどでも、名古屋市外も含めて取ろうと思うとなかなか取るのは難しい。そうした際に、シンクタンクの力をお借りできればと考えます。

青山 アメリカでは、広域圏の社会経済に関する 各種の統計データが簡単に取れる仕組みができて います。そうした仕組みを、これから日本でも整備し ていく必要があるでしょうね。

藤井 私どもでも、各種の経済的なデータ収集をこれから充実していこうとしているところです。こうしたデータも、日本ではあくまで東京が中心に進められてしまいます。中部圏の経済分析をやろうと思って

も、なかなか分析できる人もいないしデータもないという実態があります。そうしたことも今後は解消していけたらと思い、データベース作りから始めています。

神田 経済に関する各種のデータは、県、市町村から国へと集まるようにはなっているんです。でも、それをフィードバックする仕組みがないんですね。 それを、地域の大学やシンクタンクなどで担うことを考えてもいいでしょうね。

佐藤 まちづくりの主体になるのは、本来は地域で暮らす住民であるべきですよね。その人たちが、自分たちが住んでいる地域について理解を深め、愛着を感じるようにすることがとても大切だと思うのですが、そうした機会を提供し、まちづくりの主体として活躍していただけるようにするためには、どうしていけばいいのでしょうか。

青山 地域問題研究所は、いろいろな市町村などで数多くのワークショップを開催してきました。そうした折りに、われわれがこれまで集めてきた各種



藤井良直 Yoshinao Fujii

公益財団法人 中部圏社会経済研究所 代表理事 東北大学法学部卒業。中部電力(株)入社。同社執 行役員総務部長を経て、(公財)中部圏社会経済研 究所へ出向して現職。



青山公三 Kozo Aoyama

一般社団法人 地域問題研究所 理事長 名古屋大学建築学科卒業。(社)地域問題研究所で 16年間中部圏各地の地域づくりに参画。92年渡米。 ニューヨーク行政研究所(IPA)、UPInyを経て07年帰 国。京都府立大学教授を経て11年より京都政策研究センター長及び現職。15年名誉教授、同年より龍 谷大学教授。都市・地域政策、市民参加等を研究。

データや調査結果をできるだけ伝えるようにしています。また、「市町村ゼミナール」は、地域が抱える諸問題について、最新の解決策を議論する場としています。研究・調査の成果を、マスコミを通じて地域の人たちに伝えていくことも必要でしょうね。

藤井 ただその場合に難しいのは、「市民とは誰か」「地域住民とは誰か」ということなんです。名古屋大都市圏に関する意見、お話しをお聞きするにも、どんな人たちに話を聞いていくのか。できるだけ幅広い人の声を聞き、調査に反映させる努力をするべきですが、実際にはなかなか難しいのが現状ですね。

川口 名古屋都市センターでは、調査研究として「減災まちづくり」をテーマに名古屋大学と連携して進めています。その中で、災害が起きた際にどのような形での復興を進めていくかを、実際に地域の方たちと、まち歩きしながら考えるという取り組みをして、ガイドラインを作成しています。

次代を見据え、地域の活性化を担うシンクタンクへ

佐藤 各地域にはまちづくりに関わる各種のNPO などの方がいらっしゃいます。その人たちが核となって地域で動きを進めることが、とても大切だと実感しています。そういう人たちとの連携も大事になってきますね。

川口 名古屋都市センターではそうした人たちの活動に助成をしたり、さまざまな活動を進めている人たちが交流する機会を設けたりもしています。また将来、まちづくりの核となる人を「ファシリテーター養成講座」のような形で支援したり、「未来茶輪(ミライカフェ)」という場を設けて情報交換をしていただくといった取り組みをしています。そうした人たちが核となって、新しいまちづくりへの機運が高まっていくことを期待しますね。

佐藤 神田さんがおっしゃった「中核層」となる人 たちは各地域に確実にいて、その人たちを結びつ ける努力が必要なんだということでしょうね。

神田 今では、口コミやSNSのような形で人から人へとつながっていく機会もありますよね。でも日本の場合、そうしたネットワークでつながる人も実はそれほど多くない。私たちの調査でも、「いざという時に地域の中で、大切な情報を伝えようとする人は何人いるか」を尋ねたところ、ほとんどの人は10人以下という答えが帰ってきました。コミュニティでの関係性が薄くなる中で、地域の中でのネットワークはどんどん小さなものになっている。でも、自営業の人などは情報を伝えようとする人の数は、飛躍的に多くなります。そうした人を、地域の中で意識的に増やしていく努力も必要になるのではないでしょうか。

青山 今はネットワーク上でつながる人も多いですから、そうした機会も積極的に活用すべきでしょうね。ニューヨークでタウンハウスに暮らしていた時には、その住民だけが利用できるウェブサイトがあり、その中で積極的な情報交換をしていました。

神田 これからは地域の中で、そうしたSNSなどを 活用する方法を考えていくことも大切になってくる かもしれませんね。

佐藤 地域の中では、特に女性が果たす役割は 大きいのではないでしょうか。

神田 ネットワークづくりという点では、女性が果たす役割はとても大きいと思いますね。女性は、男性に比べて共感する力が強い。ネットワーカーとして地域で活躍している人は、女性の方が多いと思います。

藤井 地域に関する研究成果や調査報告なども、 発信先が行政など男性社会である場合が多いで すよね。だから、発信先についてもこれからはよく考 えていかなければならないですよね。

青山 これから魅力あるまちづくりを進めるためには、女性がいきいきと活躍できる街にしないとダメだということですね。

二村 街の魅力という点では、名古屋の街を誇りに思う人が少ないということが気になりますね。

佐藤 名古屋でも商店街などで、新しい魅力を創り上げようと様々な試みが行われていますよね。でも、学生たちと話していると、そうした情報は彼らに

届いていないことが多くて残念です。まちの魅力を伝える情報発信の方法も、考え直していく必要がありますね。

二村 海外の方 たちの話を聞くと、皆さんとても自分 のホームタウンに 誇りをもっている。 そうしたところはぜ ひ見習うべきことだ と思います。

川口 ぜひ子ども のうちから地域に 対して愛着を持ち、外国語で発信 できるくらいの力が

持てるようになるといいですね。

二村 名古屋都市センターが、そうした役割の一端を担うようなこともできる可能性はあるのでしょうか。

佐藤 可能性はあるのではないでしょうか。例えば、高校生や大学生を対象にして、「私が暮らすのはこんな街」というテーマで映画などの作品づくりに取り組むプログラムを組んだりとか。

藤井 富山では、高校生たちがケーブルテレビとタイアップして富山の魅力を紹介する映像作品づくりが行われています。高校生の目線で富山の紹介を行い、それで地域の魅力の再発見につながるという試みをされています。

二村 以前、名古屋市の中心部にある小学校に呼ばれて、栄地区のまちづくりについて話をさせてもらったことがあります。子どもたちが自分が育った街について学ぶことで、街への思いが大きくふくらんでいく姿を見て、感銘を受けたこともありました。

神田 将来のことを決めるのは、今の若者たちです。物質的な豊かさを求めたシニア世代の人たち



二村康成 Yasunari Futamura

名古屋市住宅都市局 都市計画部長 名古屋工業大学工学部卒業。名古屋市 役所入庁後、(財)名古屋都市センター調 査課長、住宅都市局都市景観室長、街路 計画課長を経て、2016年より現職。



川口泰男 Yasuo Kawaguchi

公益財団法人 名古屋まちづくり公社 名古屋都市センター事業部長 名古屋大学工学部卒業。名古屋市役所 入庁後、住宅都市局都市計画部長を経 て、2013年より現職。



と、人と分かち合う「シェアエコノミー」が身についた 今の若者たちとは、明らかに追い求める世界が変 わってきています。シンクタンクの役割は、そうした世 界の変化をうまく伝えていくことだと思います。シンク タンクとしては、どうしても目に見える成果物を出した いという気持ちになりますが、若い人たちが考える きっかけを提供するような「過程を大事にする仕 事」も大切になってくるんだなと、あらためて思いま すね。

藤井 現在、地域づくりではNPOの方たちが大きな役割を果たしています。しかし、資金面、人材、面的な広がりなどいろいろな部分でご苦労されている場合が多いようですね。特に名古屋都市センターさんの事業でも、そうしたNPOの方たちと連携することでその活動をサポートすることも、これからは大事になってくるのではないでしょうか。

川口 名古屋市では区役所を中心に地域づくり、まちづくりの取り組みを進めているのですが、その際のファシリテーターとしてNPOなどで活躍されている方をご紹介することがあります。われわれの事業の中でも、より一緒に活動を進める機会を増やしていきたいと思っています。

青山 これからのシンクタンクは、地域の中のファシリテーターであり、コーディネーターの役割が求められるようになると思います。そのためには、情報蓄積と人のネットワークを持っていることが大事になります。これから大きく変わる地域にあって、いかに人を動かし、地域づくりの運動を進めていくかが、これからのシンクタンクに求められると思います。

神田 社会の柔軟性や再生力を高めていくことが、これからのシンクタンクに課せられた大切な課題だと考えています。若者に問いかける、広域のビジョンを描く、地域のネットワークを築くといった活動を通して、市場でもなく既成の政治にも収まらない、社会の厚みをもっと出していけるような役割を果たしていくべきだと考えています。

藤井 県や市町村という領域を超えて、これからの地域づくりを考えていくのがシンクタンクの大きな役割です。地域を超えて、地域同士が連携するためのさまざまな仕組みづくりを進めていく。そのた

め、官、産、学と幅広い領域の人や知識、経験を集め、議論を重ねていった上で情報発信をしていく。 また、シンクタンク同士の持ち味を踏まえた上で、連携していくことも大切になってくると思います。

川口 皆さんのお話を伺い、中部圏のシンクタンク 同士が連携していくために、名古屋都市センターも これまでの殻を破り、名古屋市に限らず幅広い地域も視野に入れるとともに、若者や女性の力を活かしていけるような仕組みづくりを進めていくことの大切さを改めて感じました。情報を出し、考えるだけの「シンクタンク」から、実働する「ドゥータンク」へと変わっていきたいと思っています。そのためにも、現場に出ることや、多方面にわたるネットワークの構築にも力を注いでいきたいと思います。

二村 時代は大きく変わってきています。そうした 時代の変化に鋭敏に対応し、市民から頼られる名 古屋都市センターとして活躍されることを期待して います。

佐藤 本日はどうもありがとうございました。



佐藤久美 Kumi Sato

金城学院大学国際情報学部 教授 博士(学術) 名古屋大学大学院国際開発研究科博士課程終了。 英文雑誌AVENUESの編集長・発行人、「愛知万博一 市町村一国フレンドシップ記録映画製作事業」プロ デューサー(2005年)、NPO法人「愛知善意ガイドネット ワーク」副理事長などを務め、2012年より現職。



まちづくりの経営戦略 ~自立した民がまちを変える~

講師:一般社団法人エリア・イノベーション・アライアンス 代表理事 木下 斉

日時:2016年11月13日(日)15:00~17:00

場所:名古屋都市センター 11 階ホール



こんにちは。行楽シーズンのとてつもなく晴れた日曜日、遊びにも行かず私の話を聴きに来てくださり、ありがとうございます。

私は、「自立した民」だの、「民の力が地域のこれからの取り組みに必要だ」ということを色々と発信しています。まちづくりを「経営」という視点から見たとき、どう理解していくといいのかなど、私が「経営視点のまちづくり」という考えに至った話をしたいと思っています。

1. 学校の外に出て、まちと関わる

私は高校生になる以前から地域との関わりを持ちたいと思っていました。昨今では大学生や高校生でもインターンシップ等で色々な組織に関われるチャンスがありますが、高校入学(1998年)当時は「高校1年生でやる気のある子がいるから、うちの仕事を手伝ってもらおう」なんていう組織はまずありませんでした。そんなとき、早稲田商店会を知り、ホームページに「学生で活動に関わりたい人募集」と書いてあるのを見つけました。バイト代も払えないような、年間予算が60万円ほどの貧乏な商店会でした。

●事業費を稼ぎながら、商店会で「まちづくり」

貧乏な商店会なので、すべての活動は自分たちで事業費を稼ぎながら取り組むというのが原則で した。高校生にも容赦なく、「木下、いいこと考えたな。何社か紹介してやるから、プレゼンに行っ て金もらってこい」という具合でした。

そんななか、「環境まちづくり」に取り組みました。1996年から東京都は事業系ごみを完全有料化しました。早稲田商店会にしてみれば、ごみを捨てるのにお金がかかるわけです。そこで、エコ・サマーフェスティバルというイベントで、「環境」をテーマにごみ問題を取り上げることにしました。

機器メーカーから出展料をもらい、ブースには環境機器を揃えました。イベントのコンセプトは

「街中のゴミを持って来てください」です。ブースには空き缶・ペットボトル回収機みたいなものがあって、これに空き缶等を入れると、ハワイ旅行券やホテル宿泊券が出てくるのです。そういうエンターテイメント的な仕掛けを考えることで、ブースに人が来るようにしました。

すると、「行政資金に依存しない環境まちづくりが面白い」と大変な評判になりました。その結果、 非常に多くの方が視察に来るようになりましたが、世の中にタダはなくて、それに関わるコストは すべて地元からの持ち出しになります。そこで、視察見学を有料化しました(大人3,000円)。現在、 私が関わっている地域の視察見学はすべて有料化しており、同じ体制で受け入れています。

もともと早稲田商店会では補助金に頼らない事業をやっていました。ところが、「年間60万円ほどの会費で回していた任意団体の商店会が、事業を実施して年間1,500万~2,000万円の売上をつくり、適正な投資ができるようになった」という話が一人歩きするようになったのです。すると、中小企業庁が、早稲田商店会と同じようなことをやれば活性化すると考え、補助金を付けて全国展開したのですが、結論からいうと、補助金なんか貰って取り組んだって活性化なんかしません。私たちはお金があって取り組んだのではなく、ないものを生み出すプロセスに知恵をしぼったから活性化できたのです。仕掛けを考えることが重要なのです。

2. 海外に出て、まちづくりを見る

国内だけではなく、海外の事例も見に行きました。学生でお金もなかったので、政策系研究財団から研究予算をいただきました。プロポーザル募集もしていないのに「日本の都市政策ではこういうことを調べないとだめだ」と勝手に提案を書いて持っていったわけです。迷惑な学生でした。

海外の色々な都市のエリアマネジメント団体やNPO等の手伝いをするなかで、やはり民間側でできることを中心に考えていくことが極めて重要だということを認識しました。

●まちづくりには戦略が必要

ニュージャージー州のウエストフィールドというまちは、都市再生に関する賞を受賞しています。かつては2,000~3,000万円ほどの予算しかない小さなまちでしたが、そんなところでも大逆転がきくわけで、私が行った当時は10億円ぐらいの予算を動かしていました。これは地権者が拠出したお金です。

ここはもともと商業も住宅近隣型で、ファミリー向けの住宅しかないようなまちでした。そこで、住む人を増やす、つまり需要を呼び込むためには「教育水準の改善」が必要だと考えたということです。商業地区の不動産屋などから集めた資金を、地元の公立小・中学校の学力水準の改善に猛烈に投資したら、全米でもトップ10に入るぐらい一気に成績が上がったのです。教育水準の高いエリアの不動産価値が上昇傾向になるのは万国共通です。そして、次の段階では、教育熱心な家庭が地元でまともな食事ができるようにと店を入れ替えたのです。非常に戦略的な世界を見た気がしました。

つまり、きちんと成果が出ることというのは、しっかりと戦略を組んで、目指していく方向に合致する戦略をその都度軌道修正しながら取り組んでいくことが徹底されているのです。これは、「正論のまちづくり」をやらなくてはいけないということだと思います。「理屈ではわかるけど、現実

はね」と言う人もいますが、理にかなわないことで成果は出ないのです。

●民の力を使って、ないものを生み出す

もう一つ衝撃を受けたことがありました。公園を造ったり管理するプログラムを提供している KABOOM! (カブーム) という NPO を訪ねた私は、あまり豊かではない郊外地域に公立小学校を 新設するプログラムに参加しました。その小学校の建設費や維持費は増税することで賄われます。 それで、費用を抑えるために、自分たちで校庭を造ることにしたのです。

ここで思ったのは、「お金がないからできないというのは、言い訳だな」ということです。お金がなくても実現できる知恵を民間側が持つことが極めて重要なのだと、実際に参加してよくわかりました。さすがに校舎を手造りというわけにはいかないけれど、「校庭ぐらいなら、自分たちの手でできるよね」ということを自分たちで考えるか考えないかの違いなのだ、ということに気づかされました。

海外で地域の事業に携っている人たちに会うと、実はそのバックボーンには「経営」の心得がある人たちが多かったのです。アメリカでも企業系のトップコンサルタント等さまざまな人たちが地域の事業に関わっていますが、彼らの仕事ぶりを見て、「限られたリソースをいかに活用するか」を考えなくてはいけないと思うようになりました。

3. 地域でまちづくりに取り組む(AIAの取り組み)

では、私が代表理事を務める(一社)エリア・イノベーション・アライアンス(AIA)の取り組みを少しご紹介します。私自身の初期の頃の失敗を多々踏まえ、各地でまちづくり会社をつくったり、まちづくり会社がある地域と一緒に事業を進め、プログラムを開発し、他の地域に応用したりしています。

●入店者を決めてから事業スタート

愛知県春日井市勝川にある商店街の、最高齢93歳、最若手63歳のオーナーたちの取り組みですが、この商店街は10年後にはほとんどが空き店舗になると予想されるため、商店街の経営効率を高めるような人に入ってもらうための経営戦略が必要です。

そこで、「TANEYA (タネヤ)」という小さなパイロットケースに取り組みました。商店街のオーナーたちに理解してもらいたかったのは、「補助金は貰わない」、「入店者が決まれば適正な事業規模が算定できる。改装はその後」、「貸すことが仕事ではない。入店者の事業の成功が大切」ということです。

入店者の一人は20代の方で、子ども向けの英会話教室を開いたのですが、地元で信用されているオーナーたちの営業支援により、当初は4人だった生徒が1年後には96人になりました。人を雇って回せるほどになったのです。また、もう一人の入店者であるカフェのオーナーは、平日はここでカフェを営み、週末は各地のマーケットで自家製のチーズケーキを売っていたのですが、商店街のオーナーたちのネットワークでさらに販路開拓し、他の飲食店等に卸せるようにもなり、業績は好

調です。

われわれも初期投資はあまりかけていないので、投資・回収は1.5年でできました。すると、オーナーたちは「不動産だからといってストック重視の商売ではなく、フローで儲けなくてはいけない」ということを理解してくれました。「リスクに合ったリターンの構造をつくる」というと難しく感じますが、要は最初にお金を使い過ぎないことです。それがスタートアップの原則です。

●公民合築施設のあり方

公民連携事業の組織で一生懸命取り組んでいるのが、岩手県紫波町の「オガールプラザ」です。 紫波町は図書館が欲しいということで、図書館を整備するために、図書館部分以外に民間事業棟と いう民間テナントが入るスペースをつくり、そこからの収入と固定資産税によって図書館部分の財 政根拠をつくっています。ちなみに、「紫波マルシェ」という地元産品を売るスペースがありますが、 ここに農林水産省の予算は一切入っていません。

AIAでは、プロジェクトで得た利益の一部を集めて、自費で調査研究事業を実施し、「墓標シリーズ」という失敗事例集などをネット上で公開しています。何が良くて何が悪いかがわからないと、良くもしようがないし、失敗から学ぶことで良い発想もできるようになります。

4. まちづくりにおける経営戦略

●公共側も稼ぐ公民連携を

仲間と (一社) 公民連携事業機構という組織を立ち上げて、役所も稼ぐ公民連携に取り組んでいます。場所は役所が提供し、民間を引き入れて、稼ぎをきちんと納めてもらい、役所はその歳入によって行政サービスを提供していきます。

地方政策では、やってもやっても大赤字で、やらないほうがよかった事業がたくさんあります。 そういうものをしっかり整理して、正論を中心に置いて、地元で議論し、どういう形で事業に固め ていくかを考える。そこがまさに今回のテーマである「経営戦略」の話となります。

●経営戦略とは何か

経営の本質というのは、限定的な「資源」を効果的に分配(投資)して、最大限の「余剰」を生み出すための技術です。私どもがまちづくりにおいて使っている「経営」はそういう意味です。「限定的な資源を効果的に分配する」というのは、マネジメントの基本です。しかし、どこに配るかを政治的に決定したから万事よしという話でもありません。皆が納得したからといって、この先明らかに滝つぼに落ちるであろう方向に船を運んでしまっては意味がありません。経営合理的に考えたらどうなのか、という議論が前提になくてはならないのです。

ただ、まちづくりのほとんどは政治的な意思決定を中心に動きます。政治プロセスは経過重視なので、みんなで決めたことが重要視されます。それで滝つぼに落っこちてもOKなのです。一方、経営は結果重視で、判断能力のある人に預託するので、誰に判断を委ねるかを決めることが非常に重要なのです。それが決定的な違いであり、まちづくりが成果を収められないときの大きな理由と

いえます。

誰がやっても同じ結果が出る活性化事業などありません。確実に、人によります。必要な人を必要なところに収め、その人に判断を委ねるべきなのに、行政事業でも民間のまちづくりでも、これが意外とできていない。みんなで決めた人やチームが取り組めば良くなるわけではないのです。

では、経営をベースに、どう「戦略」を組み立てるのか。これは一般論ですが、「現状」から「目標」に向かう間を埋めるシナリオを組み立てる必要があります。このとき前提とすべきは、戦略というのが「合理的な大方針」であることです。要するに、「みんなが言ってるから」ということではだめです。「こういうやり方をすれば必ず目標に達成する」というものを、ある程度ドラフトで立てなければなりません。詳細は進めながら軌道修正していけばよいのです。

●地域再生において「人口増加」策は有効な戦略か

そこで、地域再生事業、地方創生において人口増加策は有効な戦略なのでしょうか。

今後、日本の人口は一気に減少が加速すると言われています。そこで、本来は自治体の経営を見直すことこそが不可避な話なのですが、なぜか活性化事業では全ての問題を人口問題に置き換えて、人口が増えれば全ての問題が解決するかのように議論されています。

人口推計によれば、2015年に1億2,689万人の人口が、2065年には8,135万人に減少するとのことです。推計どおりなら4,500万人ほどの人口がいなくなるため、そのことを前提に自治体経営、地域経営に取り組まねばなりません。そうすると、住宅問題や社会保障問題など、色々な問題が出てきます。しかし、問題を明確にして、正しいやり方で議論さえできれば、本来解決できるはずです。つまり、総量として人口増加が期待できないにもかかわらず、人口増加によって課題を解決しようという活性化事業がまさに経営戦略からいうと、大きな問題です。クリアできないゲームです。なぜなら今から急に15歳の子どもだけが増えるなんてあり得ないのですから。

●重要なのは、競合都市からリソースを取ってくる戦略

では、交通インフラが整備されるだけで都市の成長戦略は成立するでしょうか。もうそんな時代でもありません。すでに交通は便利になり、日本は狭くなり都市間競争が激化しています。そのなかで考えるべきは、いわゆるストロー現象などの問題です。交通網整備は綱引きの相手を増加させ、都市と都市が競合関係になるのです。

重要なのは、競合都市からリソースを取ってくる戦略です。わかりやすくいうと、営業の問題です。今回新幹線が開通した金沢、函館も、都市計画的にいうと間違ったことをやろうとしているように見えます。県税や国税を使って新幹線が来るよう整備して、たくさんのお客さんを呼ぼうというのであれば、まずは地元でお金を回す計画があるべきなのに、外資系ホテルを含めた地域外資本を誘致しようという戦略になっています。また、長野では新幹線開業と同時に事業所等の長野支店が閉鎖するなど、吸い上げられてしまいました。準備もなく、ただ交通網だけが便利になると怖いということです。

交通が整備されるときに地元が何をやるか。名古屋はリニア中央新幹線が開通したら、東京や大阪から何を取ってくるのか、どの企業のどの部分を取るのか、そのためにはどういう形の整備をすべきなのか。その戦略を考えることがまさに大切なのです。

5. 経営視点のまちづくり

経営という目で見ていくと、個別の事業のやり方も変わってきます。

●民の力がまちづくりの基礎

重要なのは、役所にどうにかしてもらおうといっても、役所に入る財源は民間の経済活動から生まれているものなので、民間側が頑張らないといけないということです。基本原則は、地域に入ってくるものを増やして、循環を促進して、出ていくものを減少させていくことです。「新幹線が来ました、人がいっぱい来ました、でも外資系ホテルが全部持っていきました」では意味がありません。人口とか観光客数ではなく、観光消費額がどれくらい伸びているかを見なければいけないのです。特に、地方や地域の事業者はそこを中心に考えるべきです。

また役所側も、極力民間側に利益を生ませて、自分たちの税収につなげていく発想を持つべきです。特に縮小していく非常に厳しい状況のなか、官民あげて考えなければいけません。

●都市開発は社会保障ではない

まちづくりを経営的に見ていくと、色々な盲点があることに気づきます。

開発が成功すると、そこに入居したいという人たちが出てきます。入居したい人たちが増えれば、月坪の家賃は少しずつ上昇します。つまり、開発事業というのは、予算を投じた以上に、固定資産税の上昇など、行政の期待するような形にならなければいけません。もちろん民間は投資したら、それ以上のリターンが返ってくることを期待して取り組みます。社会保障のように、投じたけれど返ってこなくていいことを都市開発、都市計画においてやるべきではないのです。例えば、ビルを建てるときは、建設費だけでなく、潰すまでのライフサイクルコスト全体を見なければいけません。ところが、維持費がかかるということを無視してしまうと事業がうまくいかなくなってしまいます。

●需要を拡大させて、供給をしぼる

需要を高めるのは、ビルを建てるとか空き店舗を開業するとか、そういうことではないのです。 新しくて大きいものに需要があるなら、再開発は失敗しません。

経済力が上がっていた時代の都市開発ではないので、容積は要らないのです。減築しながら、全体で事業の利回りを大きくすることが非常に大切なのです。いかに土地自体の需要を高めながら全体の面積・容積を減らしていくか。需要を拡大させて、供給(容積)をしぼるのが基本戦略なのです。つまり、きちんと資本効率の高いまちをしっかり地域内でつくっていこう、ということです。

●空き店舗は「逆算開発」で

では、どういう手法でもって開発していくと効率的かというと、「逆算開発」です。

従来の典型的な「空き店舗対策事業」というのは、お金がないのに最初に改装して、入居者の家賃で補填していこうというものですが、それは間違いです。というのは、最初に改装してお金を使うと、ある程度の家賃を払ってくれる人に入ってもらわざるを得なくなります。そうすると、消費

者金融や風俗店が入っているような繁華街のビルのオーナーと同じことをやることになってしまい、それは本意ではないはずです。まちを変えたり、需要を呼び込む事業ではなくなってしまいます。

一方、逆算開発で最初にやるのは、入居者を決めることです。彼らが支払える家賃金額がわかれば、そこから逆算して、改装などの予算金額が査定できます。最初に、「5店舗集めます」とやって、各店が家賃を10万円払えば合計50万円、4年で2,400万円です。4年で投資・回収しようと思うなら、これが家賃の総額であり、投資・回収する金額の合算値です。私たちは、既存物件の場合は、だいたい2年から4年ぐらいの間で投資・回収を終えることをベースとしています。リノベーションの場合は投資・回収の規模が非常に小さいし、かつ短期で終わるので、資金自体をどんどん回していけるのです。

岩手県紫波町のオガールプラザは、当初は鉄筋コンクリート3階建ての計画でしたが、家賃の総額を見て、これは建たないということが逆算したらわかりました。そこで、建築費をより安くするために、貧乏な人でも建てられる納屋の構造を研究されている先生に相談しました。鉄筋コンクリートより木造のほうが償却も早いので、木造の2階建てに見直しました。さらに、後々に厳しくなる状況も十分想像できるということで、この施設はリノベーションのしやすい構造になっています。

●都市経営において利益率を考える

都市経営の視点で見ていくときに非常に重要な要素の一つは、「低売上高粗利」で運営していくことです。それが戦略になります。売上高が大きくて粗利が低い商売は要りません。そうでなくて、売上は小さいけれど高粗利の集積が必要です。客数は少なくても、きちんと生計が立つようなものを持ってこなければなりません。

もう一つは、「短期回収による高利回り」での運用です。最初にたくさんお金を使って長期で回収していく事業計画を立てる人はほぼ要りません。そういう人は、長期で都市開発が成立するところで仕事をするべきです。これは、やり方が違うのではなくて、適材適所ということです。

●金融審査が計画の適切な修正を促す

民間が資金調達する際、「銀行がお金を貸してくれない」という話が出たりします。だから、われわれの仲間には金融や債権について専門のアドバイザーがいます。まちづくりにはお金のプロが必要で、お金の問題をルーズにしていると、事業ごとおかしくなります。そこで重要なのは、金融審査です。銀行は「何でもいいから貸します」というわけではないため、「これでは無理ですね、こうしてください、ああしてください」と修正がかかりますが、こういうやり取りをきちんとしていくプロセスが大事だと思います。

一方、補助金などの制度支援は、お金が残るかどうかはどうでもいいわけで、そのことが結局は 地元にとって大きな問題を抱えることになり、失敗事例が増えることになります。

6. 稼ぐまちづくりへ

昨今では、民間による水辺活用や廃校利用などが出てきていますが、やはり稼げるものが発展していくようです。

●民による公共空間、公共施設の活用

水都大阪の、水辺の不動産活用には見るべきものがあります。川に背を向けていたビルを改築して、川側にせり出せることによって、資産価値が上がりました。国などが「水辺活用しましょう」と言うと、水辺を活用することが目的になってしまうのですが、そうではなくて、活用した先に資産価値が上がっていく状況をつくらなくてはいけないのです。

東京では、公民連携事業機構の代表が、千代田で廃校を利用して「3331 Arts Chiyoda」というアートセンターを運営しています。指定管理ではありません。役所からお金を貰うのではなくて、役所に家賃を払い、20何人の従業員を雇って、事業を実施しています。また、やはり廃校を利用した新宿の「東京おもちゃ美術館」は、年間1千万円以上の家賃を払って、自分たちで事業を回しています。

また、広島の尾道では、民間の40代経営者らが先般、せとうちSEAPLANESという会社を設立し、 しまなみ海道を遊覧飛行したり、他にも路線開拓しています。

このように、役所の持っている資産の上で民間による色々な事業が始まっています。そこで重要なのが、公募なんかで事業者を選んではいけないということです。「こういうチームにやってもらおう」という調査をきちんと行い、しかるべき人に取り組んでもらってこそうまくいくのです。

●既成市街地も裏路地、NTEから

先進国各国で、「ナイトタイムエコノミー(NTE)」という戦略が大きなテーマになってきています。夜の経済で地域経済を回そうというものです。日本でも、新しく整備したまちよりも投資利回りのよい、夜の街の裏側のほうが元気な所がいっぱい出てきています。

大阪の難波も、今は表通りよりも裏難波のほうが、色々なものか集まってきています。北九州のリノベーション展開も中心的に回っているのは実は夜の街です。飲食を含めて夜間の経済が回っています。熊本も、すでに20年以上前から、上乃裏通りという裏側のほうがメインストリートよりも面白い店が増えており、そちらの方が中心地区に変わりつつあります。東京も同様で、夜間経済かつ既存建築を活用に取り組んでいるリノベーションの分野が非常に儲かっているのです。

●まちづくりを成功させる「10の鉄則」

大きくて新しいものが無条件に強いのではなくて、既存のものでも「どういう市場を狙って、他とは異なるものをいかに提供するか」ということがすごく試されていると感じています。そういう時代なのだから、まさに経営という視点からまちを見なければいけない。そして、「民」から変えていくためには、従来のやり方や、専門家が「こうだよね」と言っていることに縛られることなく、自ら考えたやり方で取り組むことが重要だと思っています。それを私は実践しているところです。

最後に、私の思うところの「まちづくりを成功させる10の鉄則」を掲げます。ご清聴ありがとう ございました。

- 鉄則① 小さく始めよ
- 鉄則② 補助金を当てにするな
- 鉄則③ 「一蓮托生」のパートナーを見つけよう
- 鉄則④ 「全員の合意」は必要ない
- 鉄則⑤ 「先回り営業」で確実に回収
- 鉄則⑥ 「利益率」にとことんこだわれ
- 鉄則⑦ 「稼ぎ」を流出させるな
- 鉄則⑧ 「撤退ライン」は最初に決めておけ
- 鉄則(9) 最初から専従者を雇うな
- 鉄則⑩ 「お金」のルールは厳格に

木下 斉 (きのした ひとし)

1982 年、東京都生まれ。早稲田大学政治経済学部政治学科卒業、一橋大学大学院商学研究科修士課程修了、経営学修士。一般社団法人エリア・イノベーション・アライアンス代表理事、内閣官房地域活性化伝道師、熊本城東マネジメント株式会社代表取締役、一般社団法人公民連携事業機構理事。

主な著書に『地方創生大全』(東洋経済新報社)、『稼ぐまちが地方を変える一誰も言わなかった10の鉄則』(NHK 出版新書)がある。



まちづくり講演会・セミナー、アーバン・アドバンス【過去5年間のあらまし】

まちづくり講演会・セミナーの講師、アーバン・アドバンスの執筆にご協力いただいた皆様のご紹介 (所属・役職は当時のもの)

まちづくり講演会

年 度	月日	講師	所属・役職	内 容
平成23年	10月7日	アン・テイラー	スクール・ゾーン・インスティテュート代表	建築と子どもたち
(2011)		酒井敦子	デザイン・プラス	明日のまちづくりを担う
	12月12日	伊東豊雄	建築家	〈講演〉
				建築と子どもたち
				明日のまちづくりを担う
		伊東豊雄	建築家	〈鼎談〉
		鈴木 明	神戸芸術工科大学教授/	建築と子どもたち
			建築・都市ワークショップ/伊東建築塾理事	明日のまちづくりを担う
		曽我部昌史	建築家/神奈川大学工学部建築学科教授/	
			みかんぐみ共同主宰	
平成24年	2月27日	池田 修	Bank ART1929代表/PH スタジオ代表	アートが"まち"を救う!?
(2012)		永田宏和	デザイン・クリエイティブセンター神戸副センター長/	一地域の活性と新たなコミュニティ
			NPO 法人プラス・アーツ理事長	づくりのために-
		山出淳也	NPO 法人 BEPPU PROJECT 代表理事/	
			アーティスト	
		熊倉純子	東京藝術大学音楽学部 音楽環境創造科教授	
平成25年	1月11日	小川三夫	堂宮大工 棟梁	不揃いの木を組む
(2013)				- 時代を超えて受け継ぐ技と心-
平成26年	1月23日	市川宏雄	明治大学専門職大学院長	2020年五輪での東京の変貌と名古屋
(2014)			公共政策大学院ガバナンス研究科長・教授	の課題
平成27年	12月9日	増田寛也	野村総合研究所顧問	人口減少社会における地方の取り組
(2015)			東京大学公共政策大学院客員教授	みと目指す姿

まちづくりセミナー

年 度	月日	講師	所属・役職	内 容
平成23年	7月29日	山崎 亮	studio-L 代表	コミュニティデザイン
(2011)			京都造形芸術大学教授	人がつながるしくみをつくる
	12月16日	馬場正尊	建築家	創造性のある都市づくりに必要な
			株式会社 Open A 代表	空間デザインの考え方
	3月16日	太田浩史	東京大学生産技術研究所講師	公共空間の楽しみ
				~ピクニックとまちづくり~
平成24年	8月21日	平山洋介	神戸大学大学院教授	都市住宅政策の再構築に向けて
(2012)	1月10日	橋爪紳也	大阪府立大学21世紀科学研究機構特別教授	大都市に求められる魅力創造戦略
			大阪市立大学都市研究プラザ特任教授	
	2月7日	服部 敦	地域活性化伝道師/中部大学工学部教授	書を置き、まちへ出よう!
				~まちづくりの「官と民」を考える~
				基調講演 「官から学へ、そしてまち
				へ。わたしの政策遍歴」
		服部 敦	地域活性化伝道師/中部大学工学部教授	書を置き、まちへ出よう!
		山本英樹	豊川市建設部都市計画課課長補佐	~まちづくりの「官と民」を考える~
		渡辺大介	富士河口湖町役場農林課主査	シンポジウム
		樋口藤人	㈱第一観光代表取締役	「まちづくりの現場で考えること」
平成25年	10月17日	小川仁志	哲学者/徳山工業高等専門学校准教授	哲学の視点からまちづくりを考える
(2013)				
	2月4日	小松 尚	名古屋大学大学院環境学研究科准教授	廃校活用とまちづくり
		秋元友彦	㈱ものづくり学校企画室長・広報	
		中島悌吾	岡山市政策局事業政策課主査	
平成26年	10月28日	饗庭 伸	首都大学東京都市環境学部准教授	縮退のまちづくり
(2014)				

アーバン・アドバンス

年度	号	ドトハンス 特集	執筆者	内容
平成23年	55	名古屋都市センター		A 古屋のまちとひと、そして都市センター
(2011)	J	設立20周年記念特集	本川同11 名古屋大学大学院環境学研究科教授	への期待
(2011)		防災まちづくり	右口座八子八子 成泉県子明九代教授 松尾 稔	東日本大震災に関する2、3の所見
		MX 4 ジントリ	松尾 松 名古屋都市センター最高顧問	本日中八辰八匹因りつ 2 、 0 V/川元
			福和伸夫	 東日本大震災を教訓に名古屋のまち作りと
			名古屋大学大学院環境学研究科教授	名古屋都市センターの役割を考える
		 今後の名古屋の	表示	市民主体型まちづくりをきりひらく
		まちづくりと名古屋	三重大学大学院工学研究科准教授	「まちづくり活動助成制度」の改革と期待
		都市センターへの期待		蓄積が「不動」にする
			元名古屋都市センター職員	一名古屋都市センターの20周年に寄せて一
			井澤知旦	希望の持てるまちづくりを展望できるか
				一名古屋都市センターの役割を考える一
			海道清信	「まちづくり遺伝子」を活かす
			/ / / / / / / / / / / / / / / / / / /	「なごやびと」育てを!
			加藤栄司	20周年記念を迎えるにあたって
			加藤木可 社団法人地域問題研究所主任研究員	- 「人財育成・交流事業 の面から今後の
			社团宏人地域问题训先别主任训先员 	お市センターに期待すること-
			秀島栄三	今後の名古屋のまちづくりと名古屋都市
			本	
				名古屋でのまちづくりへの関わりと名古屋 都市センターへの期待
		名古屋都市センター発	名古屋学院大学経済学部教授	調査研究の取組みについて
		石口座部川センダー先	歴典 豆 名古屋都市センター調査課長	調査切入の取組のに りいし
			近藤亜弓、加藤大輔	 明日の「まちづくり」を担う
				- 子どものためのまちづくり学習拠点を
			一 石口座部川セクター正画味	一丁とものためのようラくり子自拠点で
			今井妙美	名古屋のまちづくりとまちづくり
			ったがえ 名古屋都市センター企画課	日日産のようラミリとようラミリ ライブラリーの役割
		座談会	加藤義人	スコンケーの収割 名古屋のまちづくりと名古屋都市センター
		庄	三菱 UFJ リサーチ&コンサルティン	
			グ機研究開発第1部長	の人文印
			長谷川明子	
			ビオトープを考える会会長	
			村山顕人	
			13 円螺八	
			古村輝彦	
			日本福祉大学国際福祉開発学部准教授	
	56	スマートシティ	柏木孝夫	次世代の省エネルギー型のまちづくり
	50	X (1/2) 1	東京工業大学大学院教授	
			村山顕人	 名古屋における次世代の都市計画の
			13日 13日	
			つ口屋ハ子ハ子 環境学専攻准教授	
			三牧浩也	 柏の葉スマートシティ
				一公・民・学が連携した次世代環境都市を
			ンター長	めざして一
			中田聖志	
			中田宝心 三井不動産(株)柏の葉キャンパスシティ	
			プロジェクト推進部事業グループ統括	
			山家公雄	スマートグリッドとスマートシティ
			山豕公雄 エネルギー戦略研究所長	スマートラリットとスマートラティ
		<u> </u>	エヤルコ 栽畑別九川女	M小V尹門〃ひ日平でちんる

年 度	号		執筆者	内容
			北風祐子	「日本新生」を支える意識・ライフスタイル
			(株電通 電通総研ヒューマン・	・社会システムの変化予測
			インサイト部研究主幹	
		名古屋発	玉田勝也	名駅東および名駅南地区地域冷暖房の熱源
			東邦ガス㈱都市エネルギー営業部都市	ネットワーク化について
			エネルギー企画グループマネジャー	
	57	災禍からの復興と文化	和合亮一詩人	ここにある私たちの生活
			國本桂史	デザインプロジェクト・安全と災害のため
			名古屋市立大学大学院	のデザイン
			芸術工学研究科教授	デザイン・医療デザイン・モビリティデザイン
			林まゆみ	コミュニティデザイン
			兵庫県立大学大学院緑環境景観	「震災復興から"みどりのまちづくり"へ」
			マネジメント研究科准教授	
			兵庫県立淡路景観園芸学校主任	
			景観園芸専門員	
			川添善行	風景の防災力
			東京大学生産技術研究所講師	
			川添善行・都市・建築設計研究所	
			加藤誠司	応援します!東北!応援します!
			名古屋市総務局総合調整室主幹	陸前高田市!
			(被災地支援)	
			阪野武郎	
			陸前高田市復興対策局技師	
			(名古屋市派遣職員)	<u> </u>
		名古屋発	山内正照	イタリアに学ぶ歴史まちづくり
			名古屋市住宅都市局歴史まちづくり	
TT # 0.4 / T		11 1 2 2 2 2 1 1 1 1 1	推進室室長	
平成24年(2012)	58	リノベーションとまち	青不 戊 首都大学東京戦略研究センター教授	リファイニング建築による団地再生に ついて
(2012)			青木茂建築工房主宰	50.0
			小松 尚	 木造家屋を活かした名古屋都心の地域
			名古屋大学大学院環境学研究科准教授	
			田村誠邦	新たな建築ストック社会の展望
			株式会社アークブレイン代表取締役	〜我々は、どんなストック社会を目指す
			明治大学理工学部客員教授	べきか~そのビジョンとシナリオ~
			山岸勇一 衛 Anchor 取締役	人がつながる SOHO まちづくり
			出村亜希子	倉庫リノベーション
			株式会社イーソーコ総合研究所	~人、もの、地域を倉庫で活性化する~
			エンジニアリング部一級建築士	
		名古屋発	大西幸雄	既設マンションの可能性
			矢作建設工業㈱執行役員 中日本カンパニー	
			中ロ本ガンハーー 副カンパニー長兼第二営業本部長	
			鈴木英文	名古屋の"防災と成長"戦略
			名古屋市住宅都市局都市計画課	~大震災を乗り越えるために~
			泉善弘	
			名古屋市住宅都市局街路計画課	
			野田 浩 タナ民主は字恕主民ささしまこくづ24	
			名古屋市住宅都市局ささしまライブ24 総合整備事務所	

年 度	号	特 集	—————————————————————————————————————	内 容
1 12	59		城所哲夫 東京大学大学院工学系研究科	連携と競争の時代における都市圏ビジョン の役割
			都市工学専攻准教授 西村 剛 ㈱ ANA 総合研究所主席研究員	進化する LCC ビジネスモデルと 中部・アジア圏交流の課題
			小田俊司 豊田通商㈱プラント・プロジェクト部	アジアの水ビジネス
			関 泰二 クロスコープシンガポール ディレクター	シンガポールの国家戦略に学んだ
			藤本広一 福岡市総務企画局企画調整部企画課長	「アジアのリーダー都市・福岡」をめざして
		名古屋発	渡辺芳人 名古屋大学理事・副総長(国際・広報 ・社会連携関係担当)	名古屋大学における国際化及び グローバル人材育成 ーアジアを中心とした人材育成を通じて一
	60	「新しい公共」による まちづくり	奥野信宏 中京大学総合政策学部教授	多様な主体がつくる魅力ある大都市圏
			小泉秀樹 東京大学大学院工学系研究科准教授	協働のコミュニティ・デザインの仕組み づくり
			岩原明彦 織デンソー経営企画部 CSR 推進室長	企業が担う「新しい公共」
		名古屋発	中田 實 名古屋大学名誉教授 吉村輝彦	「新しい公共」によるまちづくりと地縁 組織 名古屋市名東区における協働型まちづくり
		· 百百百五五	古 付押 に 日本福祉大学国際福祉開発学部准教授 生田啓一 名古屋市役所子ども青少年局主査	
平成25年(2013)	61	老いと向き合う都市	过 哲夫東京大学高齢社会総合研究機構特任教授後藤 純東京大学高齢社会総合研究機構特任研究員	在宅医療を含む地域包括ケアと都市政策
			久野譜也 筑波大学大学院人間総合科学研究科 教授 吉澤裕世 (株)つくばウエルネスリサーチ	エビデンスに基づく健幸都市政策のベクトル
			松田智生 三菱総合研究所 プラチナ社会研究センター主席研究員	多世代交流型 CCRC ~アクティブシニアによる新たな地域活性化~
			吉谷 崇 (株設計領域代表取締役	「遅い交通」とまちづくり 一松山市花園町通りにおける取組みー
		名古屋発	井澤知旦 名古屋学院大学経済学部教授	郊外団地の元気再生にむけて 一鳴子地区(名古屋市緑区)を事例に一
			松田 徹 名古屋市住宅都市局住宅管理課財産 活用係長	名古屋市高齢者共同居住事業 「ナゴヤ家ホーム」について

年 度	号	特集	執筆者	内容
1 /2	62	都市とビッグデータ/		街づくりとビッグデータ
		オープンデータ	東京大学空間情報科学研究センター	
			教授	
			関本義秀	
			東京大学生産技術研究所准教授	
			藤田秀之	
			電気通信大学大学院情報システム学	
			研究科助教	
			川島宏一	オープンデータが都市計画行政にもたらす
			(株)公共イノベーション 代表取締役	含意
			齋藤参郎	回遊アナリティクスがまちの価値を高める
			福岡大学都市空間情報行動研究所所長	
			堀口良太	新しい交通情報のカタチ
			(株)アイ・トランスポート・ラボ	THE CONTRACTOR OF THE CONTRACT
			代表取締役	
			三木浩平	ビックデータを活用した課題抑制型事業
			一千葉市総務局次長(CIO 補佐監)	2 y y y c yay iy c yay iya yayaa ya y
		 名古屋発	河口信夫	スマートな位置情報サービスの構築に向けて
			名古屋大学大学院工学研究科教授	~ NPO 法人 Lisra の取り組み~
			位置情報サービス研究機構(Lisra)	
			代表理事	
平成26年	63	都市の更新	根本祐二	「省インフラ」とまちづくり
(2014)			, 東洋大学経済学部教授	
			難波悠	
			東洋大学 PPP 研究センターシニアス	
			タッフ	
			早川秀樹	既成市街地の整備の方向性
			国土交通省都市局市街地整備課再開	
			発係長	
			岸井隆幸	日本の地下街形成の歴史とその更新の方向性
			日本大学理工学部土木工学科教授	
			村上 誠	マンション建替えによる都市の更新
			㈱長谷エコーポレーション	〜実例を通じた現状分析〜
			マンション再生事業部理事統括部長	
			橋本三郎	
			㈱長谷エコーポレーション	
			関西都市開発事業部建替・リフォーム	
			相談部部長	
			酒造 豊	
			㈱長谷工総合研究所取締役	
			市場調査室長	
			石原晋吾	将来に大きな負担を残さないために
			秦野市公共施設再配置推進課主任主事	―秦野市 公共施設更新問題への取組み―
		名古屋発	池村康成	上下水道のアセットマネジメントとまちづ
			名古屋市上下水道局技術システム課	< 0
			主査	
	64	民間主体・官民連携	木下 斉	縮小社会における、経営型・
		まちづくり	一般社団法人エリア・イノベーション	官民連携まちづくり
			・アライアンス代表理事	~事業と金融による事業手法と地域間連携の今~

年 度	号	特集	執筆者	内容
1 /2		13 %	服部彰治	札幌・大通地区の官民連携によるまちづくり
			札幌大通まちづくり㈱取締役統括部長	TO DO TO THE TOTAL OF THE TOTAL
			岡崎正信	オガールプロジェクト
			オガールプラザ㈱代表取締役	
			後藤太一	福岡都市圏の成長を担う産学官民連携の
			福岡地域戦略推進協議会事務局長	プラットフォーム
				福岡地域戦略推進協議会の取り組み
			大阪市都市計画局計画部都市計画課	大阪市エリアマネジメント活動促進条例に
				ついて
		名古屋発	藤澤 徹	地縁と志縁の関係主体による民間主体の
			アルカダッシュ㈱代表取締役	まちづくりプロセス
				~円頓寺・四間道界隈まちづくりを事例に~
平成27年	65	「道」のデザイン	片木 篤	「乗換え」から「道」のデザインを再考する
(2015)			名古屋大学大学院環境学研究科教授	
			中村英樹	道路の機能設計と魅力的なまちづくり
			名古屋大学大学院環境学研究科教授	
			谷口綾子	道路上のコミュニケーションと協調行動
			筑波大学大学院システム情報工学	— Shared Space が含意するもの—
			研究科准教授	
			中島直人	ニューヨーク市タイムズ・スクエアに
			東京大学大学院工学系研究科准教授	おける「道路」から「広場」への転換
			京都市都市計画局歩くまち京都推進室	人と公共交通が主役の「歩くまち・京都」
				の推進
		名古屋発	伊藤孝紀	栄ミナミ地区における道路利活用と
			名古屋工業大学大学院工学研究科	まちづくりのデザイン戦略
			准教授	
			藤森幹人	長者町通り歩道拡幅社会実験の取組み
			錦二丁目まちづくり協議会/㈱対話計画	~公共空間の主体性を地域が取り戻すために~
	66	広域連携による	大西 隆	縮小時代における広域都市圏
		まちづくり	豊橋技術科学大学学長・日本学術会議	
			会長	
			佐藤大介	地方公共団体間における広域連携の制度と
			総務省自治行政局市町村課	今後の展望
			高島宗一郎	福岡都市圏広域行政推進協議会の取り組み
			福岡都市圏広域行政推進協議会会長	
			一福岡市長 戸田敏行	三遠南信地域連携ビジョン推進会議
			P 田	三 選 判 信 地 域 建 捞 こ グ ョ グ 推 進 云 譲 (SENA)の取り組み
			変加入子二返用信地域建携側先せつ ター長	(SENA) の取り組み
			佐藤 剛	
			佐藤	
			世野 尚	 名古屋圏の産業戦略の方向性についての
			一般社団法人中部経済連合会審議役	考察
		 名古屋発	爾知成	多示
			名古屋市総務局企画部大都市・	一〜広域連携に関する研究会ワーキング
			広域行政推進室主査	グループの取り組み~
			JYM39(広域連携に関する研究会	A CALIFF & May CA
			ワーキンググループ)メンバー	
		L.	- 1	

●編集後記●

名古屋都市センターは、多くの方々に支えられながら無事に設立25周年を迎える ことが出来ました。

本稿は、25周年記念特集号ということで名古屋を取り巻く情勢が刻々と変化していく中、一つの節目としてこれまでの名古屋のまちづくりの移り変わりを写真などで振り返り、これからのまちづくりについて様々なご指南・ご提言をいただきました。名古屋の景観では、昭和初期から現在までの名古屋を写真で振り返ることができ、改めて名古屋が大きく躍動していることを感じ取ることができました。また、執筆者及び座談会出席者からは、名古屋のまちづくりや都市センターへのお考え、ご意見をお寄せいただき、大変興味深く拝読、拝聴し、大きな刺激をいただきました。読者の皆様にとって、本誌が様々な形で過去から現在の名古屋を捉え、その先を見据える一助になりましたら幸いです。

最後になりますが、執筆者及び座談会出席者の皆様には、無理な日程にもかかわらず、快くご執筆、座談会出席をお引き受けいただきましたことを、この場をお借りしまして心よりお礼申し上げます。誠にありがとうございました。(奥・中島)

替助会員のご案内

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

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

● アーバン・アドバンス No.67 ●

2016年12月発行

編集・発行 公益財団法人 名古屋まちづくり公社 名古屋都市センター

〒460-0023 名古屋市中区金山町一丁目 1 番 1 号 Tel: 052-678-2200 Fax: 052-678-2211

印刷 株式会社荒川印刷

Urban Advance 2016.12_No.67

