



アーバン・アドバンス

2025.03
No.83

特集

アジアでの先進的なまちづくり



特集テーマ論文

巻頭言：発展するアジアと都市づくりの同時代性
福島 茂

中国・深圳の都市発展と駅まち人自然一体TOD
野村 哲

韓国のSmart City 2.0：烏山市と釜山市の挑戦にふれて
小笠原 裕光 益子 慎太郎 新階 寛恭

台湾高雄市のスタートアップ支援とまちづくり
是枝 憲一郎

シンガポール：世界クラスの都市実現と制度基盤
福島 茂

インドネシア新首都ヌサンタラの構想と現在地
志摩 憲寿

名古屋発

中川運河の再生

名古屋市住宅都市局まちづくり企画部名港開発振興課

名古屋都市センター事業報告

まちづくりセミナー

うめきた2期区域(グラングリーン大阪)のまちづくり 安田 和弘

建築系愛知17大学共同企画展2024

「にぎわいに続く、中川運河の新たな到達点」

シンポジウム

三の丸地区再生シンポジウム

まちづくり講演会

田中元子さんと考える「1階づくりはまちづくり」

調査研究

名古屋市における分譲マンションの管理・再生に関する研究

田賀 雅宏

名古屋都心部に繋がる中川運河における港湾緑地の高度化に関する研究～みなと緑地PPPの活用によるにぎわい空間の創出～
伊藤 健治



特集

アジアでの先進的なまちづくり

2025.03 No. 83



表紙

A	B
C	D
E	F
	G

- A. 交差点やBRTステーションの新設備
(スマートシェード、ヒータベンチ)
- B. 蘇州市太湖新城バスターミナルTOD
- C. ガーデン・バイ・ザ・ベイ国立庭園
- D. 中川運河を航行する「クルーズ名古屋」
- E. 建設中のヌサンタラ(左)
- F. 建設中の労働者住宅(右)
- G. 南台湾半導体S回廊

A	C	
B	D	E

- A. 深圳西麗総合交通ハブ
- B. 世宗市の環状道路(BRTとPM)
- C. マリーナベイサンズと金融センター
- D. アジアニューベイエリアプロジェクト
- E. ヌサンタラ・ゼロ・ポイント

特集

アジアでの先進的なまちづくり

- 巻頭言 発展するアジアと都市づくりの同時代性
名城大学 教授 福島 茂 5
- 1 | 中国・深圳の都市発展と駅まち人自然一体 TOD 7
日建設計 都市社会基盤部門 都市デザイングループ 部長 野村 哲
- 2 | 韓国の Smart City 2.0 : 烏山市と釜山市の挑戦にふれて 16
国土交通省 国土技術政策総合研究所 都市施設研究室 主任研究官 小笠原 裕光
元交流研究員 (大日本ダイヤコンサルタント株式会社) 益子 慎太郎
室長 新階 寛恭
- 3 | 台湾高雄市のスタートアップ支援とまちづくり 27
日本台湾交流協会高雄事務所 次長 是枝 憲一郎
- 4 | シンガポール: 世界クラスの都市実現と制度基盤 35
名城大学 教授 福島 茂
- 5 | インドネシア新首都ヌサンタラの構想と現在地 45
東洋大学 准教授 志摩 憲寿

名古屋発

- 中川運河の再生 55
名古屋市住宅都市局まちづくり企画部名港開発振興課

名古屋都市センター事業報告

- まちづくりセミナー**
- うめきた 2 期区域 (グラングリーン大阪) のまちづくり 65
UR 都市機構西日本支社都市再生業務部事業企画課長 安田 和弘
- 建築系愛知 17 大学共同企画展 2024 70
「にぎわいに続く、中川運河の新たな到達点」
- シンポジウム**
- 三の丸地区再生シンポジウム 78
- まちづくり講演会**
- 田中元子さんと考える「1 階づくりはまちづくり」 89
株式会社グランドレベル 代表取締役社長 田中 元子
- 調査研究 (令和 5 年度 名古屋都市センター研究報告)**
- 名古屋市における分譲マンションの管理・再生に関する研究 97
元名古屋都市センター 調査課 田賀 雅宏
- 名古屋都心部に繋がる中川運河における港湾緑地の高度化に関する研究 104
～みなと緑地 PPP の活用によるにぎわい空間の創出～
元名古屋都市センター 調査課 伊藤 健治

はじめに

海外では、積極的に最先端の技術を取り入れるなど新たなまちづくりが進められています。

そこで、本号では、アジアにおけるまちづくりの最前線を集めます。

2025.03
No.83



・アーバン・アドバンス

【特集】 アジアでの先進的なまちづくり

巻頭言

発展するアジアと都市づくりの同時代性

名城大学 教授 福島 茂

東アジア・東南アジア諸国・地域は、1980年代末から始まるグローバル経済化に世界のどの地域より良く適合し、海外から投資・技術を誘致し、圧縮化された工業化・サービス経済化を達成してきた。1980年代にアジア新興工業経済地域と呼ばれた国・地域はその競争力を強化させてグローバル市場を獲得し、あるいはアジア太平洋地域の国際ビジネスセンターとして発展を遂げる。2000年代以降の急速なデジタル化のもとで、新興国では先進国が歩んできた技術発展とその制度基盤を飛び越して、新しいサービスを次々と生み出すリープフロッグ型発展^{注(1)}がみられるようになった。今回の特集で取り上げられたアジアの国・地域における1人当たりGDP（2023年：名目価格）をみると、日本の33,767ドルに対して、近年の急激な円安の影響もあるが、都市国家シンガポールは日本をはるかに上回る84,734ドル、韓国と台湾はそれぞれ33,121ドル、32,404ドルに達して日本と同水準にある。中国やインドネシアは広大な地方・農村地域を抱える大国であり、1人当たりGDPはそれぞれ12,614ドル、4,876ドルに留まっている（図1）。しかし、大都市圏GRPベースでみれば日中の差は縮小し、発展途上のインドネシアも2045年の長期発展ビジョンにおいて先進国入りを目指している。

日本における欧米都市研究は先進事例を学び、その政策的含意を得るという点において日本の都市研究の一環としての性格を有している。それに対し、アジアの都市研究は地域研究や国際協力に資する研究であり、日本とは関わりの薄い研究分野としてみなされてきた。今日、その状況は一変しつつある。豊かになった

東アジア・東南アジアの都市は、日本と同じ時代性のもとにある。地球環境問題、環境に優しい都市づくり、激甚化する自然災害、高齢化、グローバル化と経済成長、デジタル化などの諸課題や技術革新への対応など、同様の政策課題を共有している。発展期にあるアジア諸都市では、サステイナブルシティ、リバブルシティ、エコシティ、スマートシティ、レジリエント、イノベーション／スタートアップ・エコシステムなどの現代的な計画概念による都市計画や開発・都市活性化プロジェクトが次々と生まれつつある。とりわけ、中国・韓国・台湾・シンガポールはスタートアップ・エコシステムの発展とともにデジタルサービスが社会実装され、日本以上にスマートシティ化が進み始めている。

今回のアーバン・アドバンス特集「アジアでの先進的なまちづくり」は、まさにそのような状況を報告するものである。拙稿の「シンガポール：世界クラスの都市実現と制度基盤」は2000年代以降にシンガポールが目指した世界クラスの都市像とはどのようなものであり、それがどう達成されているかを、国際競争力を有するグローバルシティの実現、世界クラスの生活の質とシンガポール・アイデンティティの確立という二つの視点から検証している。小笠原・益子・新階各氏の「韓国のSmart City 2.0：烏山市と釜山市の挑戦にふれて」は、2008年ユビキタス都市建設法から2018年スマートシティ造成・産業振興法へと法制度が進化するなかで、スマートシティのバージョンアップやその先進都市事例の取組みを紹介している。この調査は、日韓共通の政策課題の解決のために日本の国土技術政策総合研究所と韓国国土研究院

が締結した研究交流協定のもとで進められたものである。日韓が同時性のもとに都市・地域づくりを進めていることが見て取れる。是枝氏の「台湾高雄市のスタートアップ支援とまちづくり」は、産業構造の高度化を目指して高雄市が推進している①アジア・ニュー・ベイエリア・プロジェクト、②半導体産業育成、③スタートアップ支援の取組みについて報告している。これらの3つの政策が戦略的に統合されたアプローチとなり、重工業・港湾都市の産業構造の高度化を図る実態が紹介されている。韓国と台湾の報告は、首都圏一極集中に対する地方圏の活性化という意味で、日本と共通する政策的文脈をもつ。野村氏の「中国・深圳の都市発展と駅まち人自然一体TOD」は、中国のシリコンバレーと呼ばれる深圳市の都市発展の現状、持続可能な都市に向けたアプローチであるTODと中国最大規模の深圳西麗総合交通ハブの開発計画について報告している。この開発計画には、日本から日建設計が基本構想策定・設計業務に参画しており、日本のTODの経験をさらに発展させたTOD4.0「駅・まち・人・自然の融合」をコンセプトとした開発が紹介されている。志摩氏の「インドネシア新首都ヌサンタラの構想と現在地」は、インドネシアが建国100周年に当たる2045年までに先進国入りを果たす目標を掲げ、経済発展の中核プロジェクトとして位置付ける新首都ヌサンタラ構想について報告したものである。新首都構想は、首都ジャカルタの一極集中問題や地球温暖化に伴う海面上昇への対応という側面をもつ。その構想では、世界で最も持続可能なグローバルシティとして、自然・緑・水が織りなす都市環境、循環的かつエコでレジリエントな都市、スマートシティ、全ての人への経済発展機会の創出といった開発ビジョンが描かれている。

これらの5報告は、サステイナブル、スマート、グローバル、リバブル、産業の高度化とスタートアップエコシステム、TODと都市再生など、多くの日本の諸都市が課題としている

テーマについて先進的な都市づくりを紹介している。先に、日本とアジアは都市づくりにおいて同時代性のなかにあると述べた。しかし、アジア諸都市の先進的なまちづくりが、日本が学ぶべきグッドプラクティスであるとの認識は一部を除いてまだ広がっていない。本特集が、都市づくりにおいても「アジアと日本が相互に学び合う」時代に入ったことを再認識する機会になれば幸いである。



図1 日本とアジアの1人当たりGDPの推移
出所：World Bank, IMF データベース2024をもとに作成

補注

- (1) リーフログ型発展とは、新興国がデジタル技術を活用することで、先進国が長期間にわたり社会基盤・法制度を整え段階的に発展してきた過程を飛び越え、新しい社会サービスを普及させ、関連ビジネスが発展していくことを指す。新興国でのスマートフォンの急速な普及がデジタルサービスのプラットフォームとなった。

中国・深圳の都市発展と駅まち人自然一体 TOD

日建設計 都市社会基盤部門 都市デザイングループ 部長 野村 哲

1 はじめに

中国の南方都市「深圳」は、香港に隣接し経済特区に指定されてから急速な発展を遂げた都市の一つです。本記事では、深圳の歴史と発展、そしてその発展の過程において都市基盤として国家戦略にもなった中国における駅まち一体開発：TOD（Transit-Oriented Development）について深掘りします。後半では、日建設計が2022年国際コンペで当選した中国最大規模の深圳西麗総合交通ハブ（図1）に焦点を当て、駅まちだけでなく人や自然を取り込んだ新しいTODについて説明します。



図1 深圳西麗総合交通ハブ



図2 深圳の地理的位置付け

都市としては、1979年に中国政府によって経済特区に指定されました。これは、中国の改革開放政策の一環として行われたもので、深圳はその実験的な役割を担うこととなりました。当時、深圳は小さな漁村であり、人口もわずか数万人に過ぎませんでしたが、経済特区の指定により、深圳は急速な発展を遂げることとなります。

1980年代初頭、深圳は製造業を中心に発展し始めました。特に、電子機器や電気製品の製造が盛んであり、多くの工場が設立されました。この時期には、全国各地から多くの労働者

2 中国・深圳とは

(1) 深圳の歴史と発展

深圳は広東省の南部にあり、珠江口の東岸に位置し、東は大亜湾と大鵬湾、西は珠江口と伶仃洋に面しています。南は深圳河を挟んで香港と接し、北は東莞市と惠州市に接しています（図2）。気候は亜熱帯モンスーン気候に属し、長い夏が特徴的で年間平均気温は約23.3℃、年間降水量は約2,000ミリメートルで、雨季は主に4月から9月に集中します。



野村 哲

のむら てつ

1975年広島生まれ。MSc. 武蔵野美術大学建築学科卒、オランダ・デルフト工科大学都市工学科大学院卒。アトリエや組織設計事務所を経て、現在日建設計都市デザイングループ部長。主に、海外のマスタープランやTOD、都市更新プロジェクトを手掛ける。JIA正会員、藤沢市まちづくりアドバイザー他。

が深圳に集まり、人口が急増しました。深圳は「世界の工場」として知られるようになり、中国の輸出産業の中心地となりました。

1990年代に入ると、深圳の経済はさらに多様化し、サービス業や金融業も発展し始めました。深圳証券取引所の設立は、金融センターとしての地位を確立する一助となりました。また、この時期には、インフラ整備も進み、高速道路や鉄道、港湾施設などが次々と建設されました。これにより、深圳は交通の要所としての役割も果たすようになりました。

2000年代に入ると、深圳はIT産業やハイテク産業の中心地として急成長しました。特に、インターネット関連企業や通信機器メーカーが集積し、深圳は「中国のシリコンバレー」として知られるようになりました。TencentやHuaweiなどの大企業が本社を構える都市となり、世界的な技術革新の拠点となっています。これらの企業は、深圳の経済成長を牽引し、都市の発展に大きく寄与しています。

2010年代には、深圳はさらに国際的なビジネスハブとしての地位を確立しました。多くの外国企業が深圳に進出し、国際的な交流が盛んになりました。また、深圳市政府は環境保護や都市緑化にも力を入れており、住みやすい都市としての評価も高まっています。公共交通の整備や都市インフラの充実により、深圳は人口1,800万人を超える大都市でありながら、快適な生活環境を提供しています。

深圳の発展は、単に経済的な成長だけでなく、文化的な側面でも大きな変化を遂げています。多くの文化施設やイベントが開催される都市としても知られており、深圳博物館（図3）や深圳大劇院などの多数の文化施設は、市民や市外からのツーリストにとって重要な文化拠点となっています。また、毎年開催される深圳国際文化産業博覧会（ICIF（International Cultural Industries Fair））は、国内外から多くの参加者を集め、深圳の文化産業の発展に寄与しています。



図3 深圳博物館

（2）深圳の都市課題

深圳の発展は、今後も続くと期待されている一方で、その急速な発展の中でいくつかの都市課題を抱えています。ここでは、それら都市課題を5つに分類したいと思います。なお、これら都市課題は深圳のみならず、急速な発展を遂げた中国の大都市全般に共通する課題とも言えます。

1) 交通渋滞と公共交通の整備

深圳は急速な人口増加と経済発展に伴い、車の所有率が高まり交通渋滞が深刻な問題となっています。特に、通勤時間帯には主要道路が混雑し、移動時間が大幅に増加します。これに対して、深圳市政府は地下鉄網の拡充やバス・ラピッド・トランジット（BRT）システムの導入検討を進めていますが、依然として交通渋滞の解消には至っていません。

2) 住宅問題と不動産価格の高騰

深圳は経済発展に伴い、不動産価格が急騰しています。一時期は中国におけるマンション相場の最高値が深圳だった時期もあります。そのような状況において、多くの市民が住宅を購入することが難しくなり、住宅問題が深刻化しています。特に、若年層や低所得者層にとっては、手頃な価格の住宅を見つけることが大きな課題となっています。深圳市政府は、公営住宅の建設や住宅ローンの支援などを通じて、この問題に対処しようとしていますが、近年の経済低迷が追い打ちとなり問題解決に至っていません。

3) 環境問題と持続可能な発展

深圳は、亜熱帯モンスーン気候に属してお

り、本来植生豊かで水と緑に覆われた自然豊かなエリアですが、急速な都市化に伴い、環境問題を抱えています。緑地の減少や大気汚染、水質汚染、廃棄物処理の問題などが挙げられます。また、人口に対して十分な公共空間の整備が追いついていない現状もあります。深圳市政府は、環境保護政策を強化し、再生可能エネルギーの利用促進や都市緑化の推進を行っていますが、持続可能な発展を実現するためには、さらなる取り組みが必要な状況です。

4) 社会インフラの整備

深圳は急速な人口増加に伴い、教育や医療、福祉などの社会インフラの整備が追いついていない状況にあります。特に、深圳の都市部にはアーバンビレッジ「都市の中の村」(図4)と呼ばれる都市化から取り残された中低層高密度居住区がありますが、住環境もインフラ整備の遅れも深刻な状態にあり、市民の生活の質に影響を及ぼしています。深圳市政府は、これらの社会インフラの整備を進めるために、都市更新の推進やインフラ整備予算の増額を計画しています。



図4 アーバンビレッジ

5) 労働力の確保と人材育成

深圳は高度な技術産業が集積する都市であるため、優秀な人材の確保が重要な課題となっています。しかし、急速な経済発展に伴い、労働力の需要が高まり、特に高度な技術を持つ人材の不足が問題となっています。深圳市政府は、教育機関との連携を強化し、人材育成プログラムを充実させることで、この問題に対処しよう

としています。

これらの都市課題に対して、経済特区として深圳市政府は積極的な対策を講じています。さらに、深圳の人口が2000万人に迫る状況の中で、2017年にスタートした香港・マカオと中国広東省の主要都市を統合した地域発展を目指す計画「グレートベイエリア構想（大湾区構想）」(図5)が課題解決や今後の都市発展の基盤になると考えられています。後述するTODや高鉄駅である深圳西麗総合交通ハブもその構想の一端を担っています。

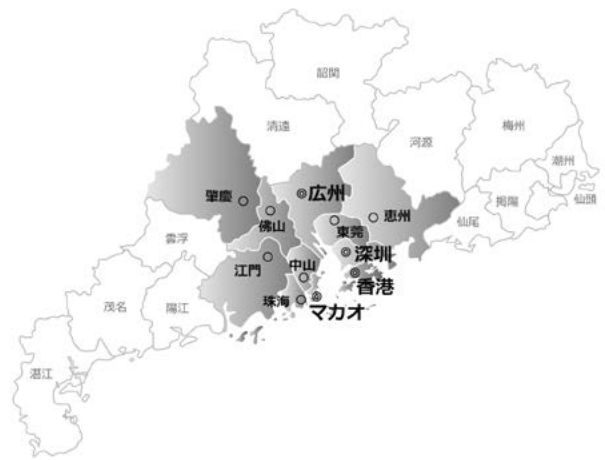


図5 大湾区構想

3 TODについて

(1) 中国のTOD「駅まち一体」について

中国では、人口100万人を超える大都市が2024年時点で105都市に達し、1,000万人を超える超大都市が10を数えます。先述の通り深圳も超大都市の一つです。そのような大都市の交通流動性の確保と持続可能な発展を目指し、TODが2000年代に入ってから中国政府主導の下で注目されています。TODは、公共交通機関を中心に据えた都市開発の手法であり、自動車依存から公共交通への転換を促進します。これにより、都市の中心部における交通渋滞の緩和や駅周辺の経済効果、環境負荷の軽減などが期待されています。

その背景として3つのポイントに着目したい

と思います。

1) 高速鉄道網の発展

中国の高速鉄道網（図6）は、世界でも最も急速に拡大している交通インフラの一つです。2008年に初めて開通した北京-天津間の高速鉄道を皮切りに、現在では全国に広がる広大なネットワークを形成しています。2024年時点で、中国の高速鉄道網は約40,000キロメートルに達し、主要都市間の移動が非常に便利になっています。なお、日本の新幹線の総延長は約3,300キロメートルなので、中国の高速鉄道網の広大さを感じます。この中国における高速鉄道網の発展は、都市間の経済的な結びつきを強化し、地域経済の発展を促進しています。

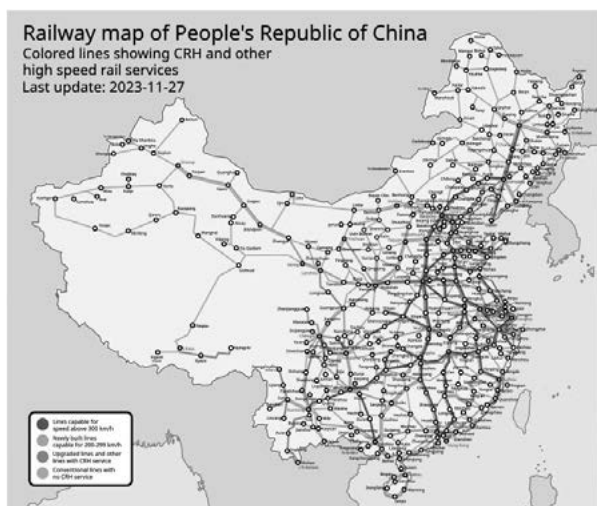


図6 中国高速鉄道網 引用：Wikipedia

高速鉄道の駅は、単なる交通の結節点にとどまらず、都市開発の核として機能しています。駅周辺には商業施設、オフィスビル、住宅地が集積し、都市の新たな中心地として発展しています。これにより、都市の中心部へのアクセス性が向上し、経済活動が活発化しています。いわゆる、駅まち一体開発と言われている開発手法です。

2) 公共交通への転換

中国政府は、急速に拡大した自動車利用に対して環境保護やエネルギー効率の向上を目指し、公共交通への利用転換を推進しています。その施策として、人口300万人を超える大

都市を中心に58の都市で地下鉄網の拡充が推し進められています。その総延長は約10,800キロメートルにも達し2023年だけでも約800キロメートルが新たに建設されました。ちなみに東京の地下鉄の総延長が約300キロメートルですので、その急速な広がりに驚かされます。

また、地下鉄だけでなくバスやオンデマンドタクシーなどの公共交通の整備やスマート交通の発展により、都市の交通渋滞の緩和や住民生活の質が向上しています。例えば、広州市では、BRTシステムが導入され、地下鉄よりも建設コストが安価で効率的な公共交通サービスが提供されています。これらにより、従来自動車利用が多かった中・高所得階層の公共交通利用率が向上し、都市内の移動がスムーズになり、通勤・通学時間の短縮や交通事故の減少が実現されています。

3) 注目される日本のTOD

中国におけるTODの導入にあたっては、日本の成功事例が参考にされています。日本では、1960年代から始まる高度成長期の中で都市の急速な発展に伴い、公共交通を中心とした都市開発が進展してきました。特に、東京や大阪などの大都市圏では、鉄道駅を中心に商業施設やオフィス街が整備され、都市の大規模開発が進められてきました。結果として大都市圏での公共交通分担率は、他国に比べて特に高い値となりTOD大国と言われる所以となっています。

拠点として注目される成功事例としては、東京の渋谷駅（図7）や新宿駅、大阪の梅田駅などが挙げられます。これらの駅は、駅を基点としながら公共交通の結節性を高め、複合的な都市機能を集積させて、都市の中心地として機能しています。

中国でも、日本の成功事例を参考にしながら、TODが導入されてきています。例えば、北京や上海、深圳などの大都市では、高速鉄道駅を中心とした都市の大規模開発や地下鉄やバスとの総合交通ハブとしてのTODが進められ

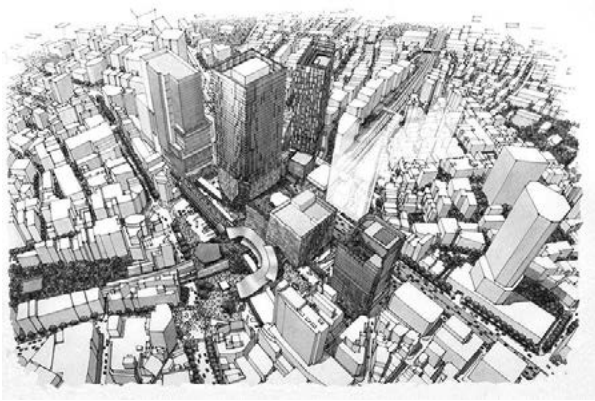


図7 渋谷TODの将来イメージ

ています。

そのような背景から、渋谷を筆頭に日本のTODを多く手掛けてきた日建設計にも中国のTODの黎明期から様々な業務依頼を受けてきました。次節では、日建設計が中国のTODに対してどのようにチャレンジしてきたか紐解きたいと思います。

(2) 中国における日建設計のTOD

都市計画家ピーター・カルソープによって提唱されたTODという概念においては、公共交通全般を対象としており鉄道を主体とする軌道交通に限定するものではありませんでした。一方で、日本では軌道交通の定時性や交通容量の大きさから軌道交通型のTODが大都市圏を中心に発展しました。実は、日建設計は当初「TOD」ではなく、「駅まち一体化」や「Station Integrated City」といった言葉を用いて渋谷駅周辺開発や東京駅周辺開発を紹介していました。それが中国でのTOD隆盛に引っ張られる形で、日本型TODや日建TODとして確立していきました。

前述の通り、中国における軌道交通は都市間を結ぶ高速鉄道と都市内をネットワークする地下鉄に二分されます。日本の在来線のような普通鉄道やLRTなどの軽軌道交通も存在しますが、運行数も位置付けも現時点で高くありません。昨今、バスTODというバスターミナルを中心とした開発が注目されるようになりました

が、地下鉄を整備できない人口300万人以下の都市や地下鉄の補完的な役割が強いと言えます。

日建設計は、中国における高速鉄道駅、地下鉄駅、バスターミナルの3つの領域に対して日本の経験や知識を活用してアプローチしてきました。

まず高速鉄道駅に対しては、東京駅や品川駅のような新幹線駅だけでなく渋谷駅や新宿駅などの都心拠点駅をベンチマークとして活用しています。中国においても都市部の高速鉄道駅は地下鉄が複数路線乗り入れている、バスターミナルを併設しているなど総合交通ハブとしての役割が大きく、交通結節の処理方法には東京駅などの経験が期待されることが多いです。また、駅から大量に発生する歩行者を都市に対してスムーズに誘導するためにアーバンコアや地下ネットワーク、デッキ計画についても渋谷駅などの拠点駅周辺開発の経験が参考にされることが多いです。物理的な解決方法だけでなく、官民境界における権利関係や運営管理なども提案に含めることが多いですが、日本以上に官民など縦割り社会である中国においては、実施にはハードルが高いのが現状です。中国の高速鉄道駅の特徴として無味乾燥で極端に広い駅前空間があるのですが、その役割は日本の年末年始にあたる中国の春節時の混雑を受け止める空間となっています。しかし、近年の利用者のマナー向上やチケットレス化により無駄な空間になってきており、その空間を都市との結節空間として高質な公共空間にする考えや駅前の車の流入を制限して歩行者中心の空間にするなど、日本の駅前空間に勝るような高速鉄道駅も現れています。その一つの事例が、日建設計がコンペ段階から携わり2023年12月に開通した広州白雲高速鉄道駅（図8）です。駅街区内に交通機能と都市開発そして公共空間を一体的計画した中国初の高速鉄道駅型TODとされています。



図8 広州白雲高速鉄道駅

地下鉄駅に対しては、個々の計画規模は高速鉄道駅に比べて小さくなります。一方で、日本の地下鉄駅が実践しているように民地との結節性を高めて駅まち一体化を図っていくという意味では、都市の利便性や経済性に強く影響します。以前は地下鉄と都市開発の建設スケジュールの違いにより地下鉄出入口を民地内に設けることが難しかったのですが、地下鉄利用者が圧倒的に増えたことや地下鉄会社が駅周辺の開発者として駅まち一体化を主導することが増えたこともあり、日本のような地下鉄と一体となったTODが増え始めています。一例を示すと、マスタープラン段階から日建設計が関与し昨年竣工を迎えた上海メディアポート（図9）が好例と言えます。日建設計上海も2024年夏に移転したのですが、地下鉄龍耀路駅からアンブレラフリーで地下街を抜けてオフィスまでアクセスが可能となっています。



図9 上海メディアポート

また、地下鉄TODに関しては、個々の駅に対する計画だけでなく、最近では沿線全体の戦略や路線ごとのデザインガイドラインの作成といった業務も増えてきており、東京の東急沿線などの戦略や日建設計が手掛けた地下鉄銀座線のデザインガイドライン業務などが経験として活用できています。具体的には、深圳の地下鉄5期計画の内、27号線と29号線の沿線戦略とデザインガイドラインを日建設計を含むJVで進めています。

最後にバスターミナルに関するTODですが、バスタ新宿の計画が大きなきっかけとなっています。以前は、中国のバスターミナルは嫌悪施設として市街地中心から少し離れた場所に設置されることが多かったのですが、車両のEV化や公共交通としての見直しからバスターミナルをTODの一つとして捉えられるようになってきています。日建設計の実例はまだ多くないのですが、蘇州市太湖新城バスターミナルTOD（図10）はバスターミナルと地下鉄の結節性を基盤としてその上部の複合開発が一体となった好例と言えます。地下鉄網の拡充がひと段落した今後、フィーダー交通としてのバスやスマートモビリティとの結節点としてバスTODは更なる広がりを見せると思われます。



図10 蘇州市太湖新城バスターミナルTOD

以上のようなTODの多面的な展開の中で、2022年国際コンペで当選した深圳西麗総合交通ハブはTOD4.0という次世代のTODの幕開けとして大きな注目を浴びました。それまで経済性や効率性が中心だったTODに対して、人中心や自然共生という新たな考えを導入した概念となっており、深圳という革新的な都市が舞台と

なったのは必然だったのかもしれませんが。次章ではその計画について紹介したいと思います。

4 深圳西麗総合交通ハブ

(1) まちの境界を超える [TOD4.0]

深圳には、3主4補(西麗駅、深圳駅、深圳北駅、福田駅、空港東駅、坪山駅、深圳東駅)という7つの高速鉄道駅が位置付けられています(図11)。その内、西麗総合交通ハブは中国最大規模の高速鉄道駅として次世代を担うことが期待されています。

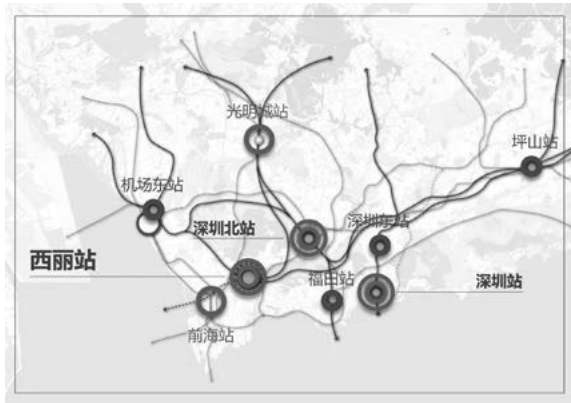


図11 深圳高速鉄道3主4補

その駅舎を含む周辺開発の国際コンペが、新型コロナウイルスが蔓延する直前の2019年に始まり、コロナ禍の下で検討が進められました。そして、2022年5月、施主代表である深圳市地下鉄集团有限公司は「深圳市西麗総合交通ハブ都市デザイン及び核心区建築設計国際コンペ」の選定結果を公告し、日建設計と中鉄第四勘察设计院集団、深圳市建築設計研究総院、深圳市都市交通計画設計研究中心によるJV連合体を設計者として選出しました。現在2025年の着工に向けて設計を進めているプロジェクトになります。

日建設計は、先述の通り経済的で効率的な「駅とまちの融合」という理念を基に駅まち一体開発に取り組んできました。そして、この深圳西麗総合交通ハブでは、より人中心の計画を目指し、地球環境と調和したTODとして中国

初となる TOD4.0「駅、まち、人、自然の融合」という新たな理念を提起しました。本プロジェクトは、駅とまちを隔てる境界をなくし、駅のイメージを変え、都市機能、人々の都市活動、そして自然環境を駅に取り込むなど、革新的な理念を取り入れています。

なお、TOD1.0を単体の駅交通ハブ機能、TOD2.0を商業施設等の駅ビル一体型、TOD3.0を渋谷駅周辺開発のような駅まち一体開発と位置付けています(図12)。

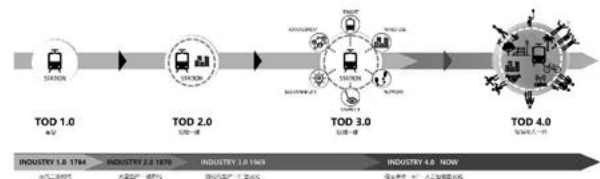


図12 TOD1.0から4.0への変移

コンペ時のプロジェクトコンセプトは、「Ribbon Reborn」と名付けました。そこには、乗り換え空間の動線整理から都市レベルのつながりに至るまで、日本でのTODの経験を中国の実状に合わせて一つ一つリボンのように丁寧に紡ぎながら計画したこと、分断されていた駅とまちの連続性をリボンのような公園を介して融合したこと、そして先進都市深圳に新生TODが芽吹き始めていることを意識して命名しました(図13)。

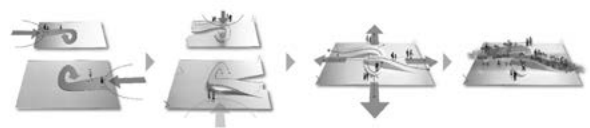


図13 Ribbon Reborn

(2) 3つのVision

そのコンセプトの解像度を高めるために3つのVisionを掲げました。

Vision01：都市の新しい大地

「駅とまちを高次元で融合させることで、駅周辺都市の理想形をさらに進化させる。」

本プロジェクトでは、公共交通システムを前

ます。駅前広場でありながら、まちの広場として機能することが期待されています（図16）。



図16 駅東広場

Vision03：駅、まち、人と自然の融合

「先進都市深圳で日々成長、生活し、奮闘する
人たちへの贈り物（リボン）となる空間。」

本プロジェクトの最大の特徴は、駅舎頂部と両側の都市を繋ぐ「リボンパーク」という都市公園でありランドスケープ空間です（図17）。

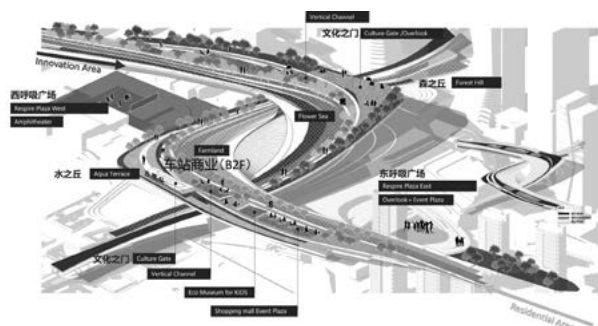


図17 リボンパークの構成

「リボンパーク」は「都市の新しい大地」「センス・オブ・アラライバル」「駅・まち・人と自然の融合」の3つのビジョンを軸に計画されています。同時に計画地の西に位置する前海湾や東の大沙河の水系や植生と合わせて深圳のまちを囲む水と緑の循環を形成することで、グリーンインフラとして都市の自然環境や生態系に貢献します(図18)。また、地上地下に歩行者ネットワークを張り巡らせることで線路や駅舎による都市の分断を避け、都市をつなぎ合わせます。都市に張り巡らされた交通動線をすり抜けるように自然空間や歩行者空間が連続し、深圳の温暖な気候と人々のアクティビティを一体的に計画します。リボンパークは、都心のオアシスであると同時に東西南北を多面的かつ有機的

につなぐネットワークを形成します。

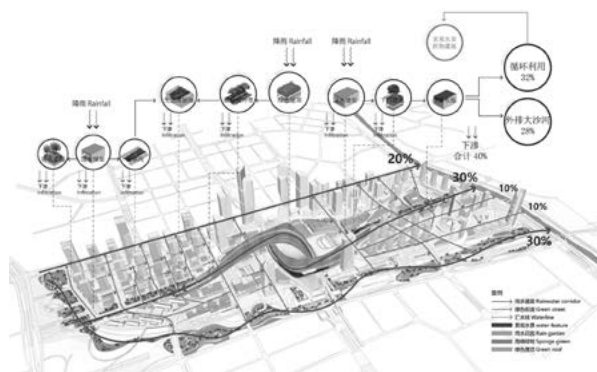


図18 都市のグリーンインフラ

未来のグリーン・低炭素社会に対して、都市と自然が共存・共生し、共に変化する新たなTODとして計画しました。現在、紆余曲折の中で建築設計は着実に進捗しており、2025年には地下鉄駅部分の一部着工を迎えます。竣工時には、深圳だけでなく広く注目されるTODになると確信しています。

5 おわりに

TODは中国全体で注目されているテーマであり、それ自体を深圳という都市と結びつけることは難しいかもしれません。しかし、この数十年で急速に発展しイノベーションを生み出してきた深圳、そして温暖な気候と豊かな自然の下で生き生きとした生活が感じられる深圳だからこそ、この新しいTODが導き出されたのだと思います。

冒頭で挙げたようにいくつもの都市課題を抱えながらも、膠着することなく、様々なことをドライブさせながら発展する深圳は、これからも注目すべき都市だと思っています。



図19 深圳中心部を望む

韓国の Smart City 2.0：烏山市と釜山市の挑戦にふれて

国土交通省 国土技術政策総合研究所 都市施設研究室 主任研究官
元交流研究員（大日本ダイヤコンサルタント株式会社）
室長

小笠原裕光
益子慎太郎
新階 寛恭

1 日韓研究交流

(1) 日韓共通の課題認識

日本と同様に、韓国でも、首都圏一極集中や人口減少・少子高齢化、気候変動への対応といった都市政策上の課題を抱えている。日韓共通の都市課題の解決に役立てることを目的に、国土技術政策総合研究所（以下、「国総研」という。）と韓国国土研究院（以下、「KRIHS」という。国土分野の国立研究機関。）は、2012年に研究交流協定を結んだ。現在に至るまで、相互の国策研究に関する協力・交流を行っている。

近年、両国の都市政策分野におけるIoT、ICT、XR（クロスリアリティ）、ビッグデータ、AI等のデジタル技術の活用、とりわけDX（デジタルトランスフォーメーション）の実現への期待が高まっている。こうした中、韓国の Smart City 政策は、アジアで先行した取り組みもみられる。

(2) KRIHS との共同調査

そこで、筆者ら（研究室一同）は、2024年3月に韓国を訪問し、KRIHS との共同調査を行った。Smart City をテーマに、先進都市への担当者ヒアリング、討議、現地踏査を行った。

本稿で紹介する内容は、その成果の一部について、エッセンスをまとめたものである。韓国[人口約5,156万人（2023年、韓国統計庁）]における先進事例都市は数多くある。共同調査では、北から南までソウル特別市[首都。人口約939万人]、仁川広域市[人口約300万人]、京畿道烏山市[人口約23万人]、世宗特別自治市[人口約39万人]、大田広域市[人口約144万人]、釜山

広域市[人口約329万人]を訪問した（図1¹⁾）。

この内、烏山市と釜山市で、地域密着型 Smart City への挑戦にふれた。両市にスポットライトをあて、韓国政府の推進・支援策とともに、これまでの事業の歩みと今後の展開について紹介する。



図1 韓国の2020年人口密度分布と訪問都市



小笠原 裕光

おがさわら ひろみつ

愛知県生まれ。2013年より名古屋市住宅都市局、国土交通省都市局市街地整備課、まちづくり推進課、盛岡市都市整備部長を経て、現職。これからの都市政策のあり方の研究に従事。



益子 慎太郎

ましこ しんたろう

2017年大日本ダイヤコンサルタント(株)入社。2022年より国総研都市施設研究室の交流研究員として「郊外住宅市街地におけるグリースローモビリティの活用」に関する研究に従事。現在、同社道路基盤計画室主任。2023年UIT推進会議技術研究発表会優秀賞受賞。



新階 寛恭

しんがい ひろやす

1995年建設省（現国土交通省）入省。2014年愛媛大学教授。新潟市技監等を経て、現在、国総研都市施設研究室長。2022年日本オープンイノベーション大賞総務大臣賞受賞。

2 韓国政府の取り組み

(1) U-City、そして Smart City

まず、政府全体の取り組み²⁾を示す。

韓国における Smart City の前進は、国主導のトップダウン方式によるものであった。

2000年代から、世界的にコンピュータが普及し、いつでも、どこでも、誰でも、何でもネットワークにつながる「ユビキタスネットワーク社会」構想が注目された。同時期から韓国で推進された U-City (Ubiquitous City) は、国全体での高速情報通信網の普及を土台にしている。政策の意図は、先端情報通信インフラと、新都市における交通や防犯などの都市サービスを融合・複合させることにあった。2008年には、「ユビキタス都市の建設等に関する法律 (U-City 法)」が制定され、計画から建設、運営を支える制度設計のもと、都市サービスのデジタル基盤の構築を進める事業展開がなされた。基礎自治体で、都市統合運営センターの導入が進み、CCTV を各所に設置し一括で監視するモニター画面が並ぶ管制室の整備が進む。

2010年代の中盤には、デジタル基盤を軸にした連携体制の構築が推進された。統合プラットフォームなど「連携」へ重点がシフトし、政府のガバナンスシステムの構築が進められた。警察や消防など国の各機関での連携、広域自治体で統合、連携して管理運営することが推進された。

一方で、こうした取り組みは、公共主導的な都市サービス開発であったため、分野が国家安全のための内容に寄りがちで、地域の市民の体感不足という限界があった。

そこで次の段階として、多様な都市サービス展開により、社会背景から衰退する都市への課題解決にも資することが求められた。2018年からは、U-City 法から「スマート都市の造成及び産業の振興などに関する法律 (Smart City 法)」へとパラダイム転換した。第四次産業革命の超連結知能社会の実現や気候変動対応等を

目指しつつ、市民中心のサービス開発を、ボトムアップ方式も取り入れ本格的に推進することになった。

(2) 韓国の先進都市

韓国政府は、第四次産業革命の基盤となる新産業を育成する政策を用意し、国家的なモデル都市を2都市選定した。世宗市³⁾の「5-1生活圏」と、釜山市の「Eco DELTA CITY」である。

両地区は、革新的都市の全国展開に向けた技術開発のテストベッドとして、白地状態から新たに造成・開発する地区である。規制緩和のサンドボックスなどの支援メニューが用意された。

世宗市は、ソウルへの一極集中を是正し国土の均衡発展のため、行政首都機能を移転し建設されてきた新都市である。中央に広大な緑地が配置され、周囲を環状道路が巡り構成される RING CITY であるが、あわせて通信ネットワークのためのインフラ (地下共同溝など) も整備されてきた。「5-1生活圏」は環状道路の北東部に位置し (図2)、面積約270ha、計画人口22,500人の大規模開発である。韓国国土交通部の推進により、シェアモビリティや Maas、健康・医療施設と生活者とのデータ連携などの技術開発を目的に、事業主体として SPC が設立され、2026年からの供用開始を目指し土地開発が進められている。



図2 世宗市中心部と5-1生活圏の位置関係

「5-1生活圏」は今後開発が進められることとなるが、世宗市の中心部では先端モビリティ

都市が形成されている。環状道路ハンヌリ大通では、BRT専用レーンを中央2車線に有し（図3）、KTX（韓国高速鉄道）五松駅からの自動運転バス（高速バス）や連節バスが運行されている。



図3 世宗市の環状道路（BRTとPM）

自動運転バス車内には、ディスプレイが2つあり、車体センサーによる周辺感知の様子、速度、現在位置と、運転手のハンズオフの様子のリアルタイム映像が配信される（図4）。都市の基幹公共交通軸として、定時性、速達性が確保され、乗り心地は安定しており、運賃収受は、信用乗車式、キャッシュレスで円滑である。

路線バスは、幹線から乗換拠点を結ぶ支線バス、そして38つの村を結ぶマウルバスが運行し、乗換の割引運賃が適用される。



図4 自動運転バス車内のディスプレイ表示

また、世宗庁舎周辺エリアの市街地では、既に様々なスマート技術の都市空間での実装が行われている。BRT幹線周辺の道路基盤では、ラウンドアバウトを各所に有するが、図5の通り、身近な移動を支えるスマートな統合モビリ

ティサービス「Olink」が構築されている。マルチモードのモビリティサービスとして、デマンド交通、自動運転シャトル（1日8便。2台が循環。交差点や児童保護区域など一部区域は手動運転。）が運行し、カーシェアリングステーション（14拠点各箇所3～50台）、無線充電ステーション、シェアサイクル（電動約700台）や電動キックボード（サドル付きタイプもある）などPM（パーソナルモビリティ）のレーンとステーションの面的な設置、展開が、IoTを導入し統合的になされている。スマートフォンで一括検索、予約、決済が可能なMaaSアプリも実装している。



図5 統合モビリティサービスの案内板

図6の通り、交差点部には、横断歩道の信号待ち歩行者の暑熱対策として、自動開閉するスマートシェードが設置されている（写真は折り畳んだ状態）。自動開閉のトリガーは、温度（15℃以上で開く）、風速（7m/sが2秒以上続くと折りたたまれる）、日夜（日没後に閉じるとともにLEDライトが点灯）となっている。また、島式型のBRTステーション（予定時刻と現在位置がリアルタイム表示される電子案内

板、ホームドアが設置)には、冬の待合でも暖かく過ごせる温熱ヒーター内蔵のベンチが複数基設置されている。



図6 交差点やBRTステーションの新設備

つづいて、2つ目のモデル都市である釜山市の「Eco DELTA CITY」(以下、「EDC」という。)は、釜山駅のある都市市街地から西へ約15kmに位置している。周辺の経済自由区域(FEZ^{注(1)})との相乗効果や、金海空港、釜山新港との近接性、南海高速道路などの広域交通網との連絡性から、国際物流拠点としての発展が期待され、また、洛東江(河川)の三角州である金海平野内に位置し、水辺を活かした環境都市の創造が期待できたことなどから、モデル都市に選定されている(図7)。全体計画や実証事業の内容は後述する。



図7 釜山都心とEDCの位置関係

国家モデル都市だけでなく、全国都市の再生

のため、近年、各広域自治体や基礎自治体等でボトムアップでの推進がなされてきているのが、Smart City Challenge、またスマートシティ型都市再生事業である。釜山や大田などがリーディング都市で、政府支援事業(財政支援等)は、2023年現在147自治体に拡大している⁴⁾(図8。2018年当時は45自治体。)。事業分野は、交通、環境・エネルギー、防犯・防災、保健・医療福祉など多岐にわたる。

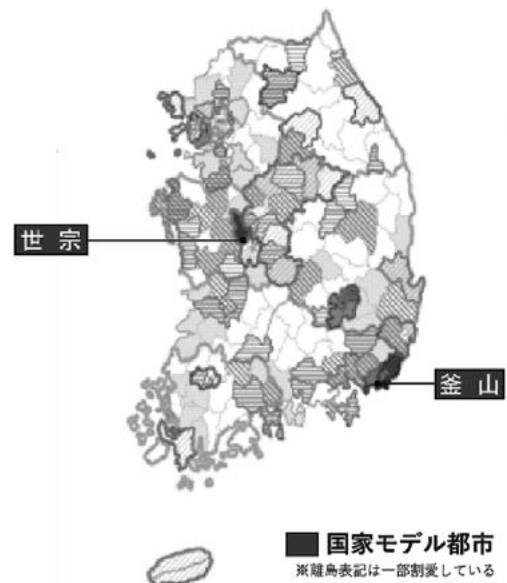


図8 Smart City事業147自治体(着色部)

3 烏山市の挑戦

(1) 地域で育むCCTVと多彩な応用

韓国では公共空間へのCCTVの設置が普及している。CCTVを地域で育んできた応用例として、ここでは烏山市のU-City時代からボトムアップへ移行し進めてきたSmart Cityの成果を紹介する。烏山市Smart City統合運営センターにて、スマート交通安全部のKim氏、Ko氏に対しヒアリングを行った。

烏山市は、面積42.76km²、人口約23万人、市役所職員1,200人である。主なSmart City事業は、街中へのCCTVカメラ2,500台配置による各種応用である。カメラ設置場所には、併せて看板を設置する規定があり(国内共通)、設置目的、設置場所、撮影時間、管理部門、責任

者、連絡先を、市民へ明示している（図9）。

烏山市では次の5種類のカメラ設置目的を提示している。

1. 防犯用
2. 都市公園管理
3. 子供の保護
4. 違法駐停車の取り締まり
5. 自動車防犯特化型

適宜、緊急援助要請の対応（カメラ設置ポールの下部に音声通話ボタン設置）やごみ、たばこの取り締まりなども行う。カメラの耐用年数は7年である。

AIカメラで人の自動認識機能が付いており、性別、年齢、服装はもちろんのこと、車いすとベビーカー、たばこ所持なども検知できる。応用例として、歩く速さによって信号現示を柔軟に制御することなどが考えられる。設置箇所も多いため、顔を認識・記憶して、行動を追跡することも可能である。異常があれば、その場で音声での呼びかけや先方との音声対話もできる。



図9 CCTV（右上）と標識案内（左下）

烏山市の特徴は次の4点である。

1) 計画から運営まで実施

U-City モデル選定から Smart City 法による Smart City 事業への移行までの間、事業の計画、設計、構築、運営のすべてを行った。また、

事業にあたっては、市長、警察、国会議員、市会議員の責任者がそれぞれ協調の宣誓として同列で手形記録をとって展示した（図10）。記録映像について、かつては特定の時間の映像を取り出すのも一苦勞だったが、今は瞬時に取り出し可能になっている。



図10 市長、警察、議員の宣誓の手形

2) 関係主体が体感しながら推進

エンジニア育成のほか、市民や視察者など様々な方々が機械に触れ体験する機会を設けた。Kim氏は市民体験プログラムを10年間企画し実践してきた。市民実感は重要で、本事業が実現できたのは、市民の共感や体感による効果が大いと考えられる。作って見せること、実際に触れて体験いただくことが重要である。

3) 行政データとの連携

市の住民台帳等のビッグデータ（人口、犯罪経歴等）を活用して、CCTVの設置場所の特定・改善や、犯罪発生箇所・ひとり暮らし箇所の把握をしている。なお、移動データの解析も、市場など特定の場所で試したが、費用負担が大きく、移動データやクレジットカードデータ等との効率的な連動は今後の課題とのことであった。

4) 外国人対応

外国人がどこに住んでいるか把握し、サポート対応もしている。

以上が烏山市の取り組みの特徴で、カメラ活用による情報化社会にはメリット（Light）・デメリット（shadow）それぞれあり、配慮が必

要である。

○メリット

安価、少ない労力、いつでも、どこでも、簡単に、迅速に

○デメリット

コンピュータプログラムやデータへの不正な侵入、個人情報、漏洩

図11は、カメラの設置箇所のマップであり、高密度で配置されていることがわかる。統合運営センターのエントランス壁面は、警察からの感謝状で埋め尽くされ、CCTVを活用した犯罪検挙、児童の安全確保、認知症高齢者の搜索、行方不明者の安否確認などの実績がある。日本では、AIカメラの都市空間での導入は、個人情報やプライバシーの面で議論になることが多いが、韓国では、行政が主導して進め、市民から「CCTVが私たちを守ってくれる」と、重要な社会インフラとして受容され、効果的な応用にもつながっている。



図11 CCTV設置箇所マップ

(2) 統合運営センター行政のノウハウ

統合運営センターには、スマート交通安全課24名、管制室21名、機動対策班6名の職員が在籍している。但し、管制室の常駐人数は4名であり、一人当たりカメラ約600台を監視しているが、現場の異常を検知した場合、監視画面上で色、アイコンが自動的に付いて優先表示される機能があるため、多くの台数を効率的に監視できる（図12）。センター職員は市の職員だ

が、別途、警察（韓国では国家公務員）や消防等とも連携し、事件や事故、災害の際には迅速な対応が可能である。

Kim氏は17年間Smart City担当を継続してきた。長年担当してきたからこそ、Smart Cityの専門性や市民理解を獲得でき、実装、応用まで実現できたと考えている（もし数年単位で異動していたら上手いかなかったとのこと）。

Kim氏は、統合運営センターの運営で最も重要な点が3点あると考えている。

1. 持続可能なサービスの構築
：地域特性に応じた基本サービス構築後、段階的にサービス拡大。
2. センター専門家の育成
：計画から運営まで一貫して担える専門家が
必要。各種電子機器の運営も複雑で、相互連動が必要。
3. センターの機能と役割に対する市民の共感の形成
：存在価値を市民などと共有すること。



図12 統合運営センター管制室の効率的な監視

4 釜山市の挑戦

(1) スマート交通でバリアフリー

ここでは釜山市〔人口約329万人〕のSmart City Challenge⁵⁾を紹介する。釜山スマートシティ体験館（海雲台区、DSU & KITビル）を訪問し、釜山IT産業振興院Han氏にヒアリングを行った。この体験館は、2017年に開業し、15万人が訪れている。来館者は、様々な自治体、

小学生～高校生の体験プログラム（四半期ごとに1回）、大学生、お年寄りなどが中心で、教育プログラムや市民理解の醸成の場となっている。

釜山市におけるスマートシティ関連事業のスローガンは「生まれ変わっても行きたい釜山」であり、4つの戦略「市民幸福都市」「デジタル革新都市」「低炭素グリーン都市」「誰もが文化観光大学都市」を掲げている。「市民幸福都市」は15分都市圏（徒歩や自転車、公共交通で15分の範囲で生活必需サービスを楽しむことができる）を交通政策等で実現するものである。ここで見逃せないのは「Happy Challenge」として、英語で追記されていた（図13）。



図13 釜山市民幸福都市（15分都市圏）

市民幸福都市（15分都市圏）に対応した取り組みとして、釜山市は、韓国国土交通部が推進する支援事業でSmart City Challengeを進めている。市内では東区で始まっている。アメリカのコロンブスの新発見をコンセプトに、市民が都市の問題点を発掘し、改善していく取り組みである。サービスのニーズ把握や改善、デジタルギャップの解消のため、リビングラボで、市民が対話しながら活動に取り組んでいる。

特に、超高齢化もあり釜山全人口の3割以上が交通弱者で、いかに円滑な移動を支えるかが課題であった。そこで、スマート交通によるあらゆる市民に愛されるイノベーションシティを目指すこととなる。交通弱者だけでなく一般市民も満足できる利便性の高いバリアフリー・

サービスを提供するものである。情報案内、バス停、セーフティゾーン、データラボ、ライドシェアのプラットフォームの5つについて、新規整備事業を行っている。

1つ目の情報案内として導入している「バリアフリー ナビゲーション キオスク」（図14。韓国でキオスクは無人情報端末機の意味。）は、タッチパネル式の電子情報案内板である。市内の地下鉄1～4号線の全ての駅舎構内において、データ統計計算によりニーズのある箇所を選定し、合計114か所に設置している。改札前などに設置しており、3Dデジタルツインマップ動画に経路を明示して、現在の位置から、出たい場所への順路を、視覚的に順番に案内する。韓国の地下鉄駅は、階段のみの昇降口が多く、エスカレーターやエレベーターの出口が限られているため、車椅子やベビーカー利用者、高齢者、妊婦等へ、バリアフリールートを確認に案内できる。パネル、操作盤の高さを、上下ボタンを押すことで、利用者自ら調整も可能で、車椅子等の方もスムーズに操作可能である。また、聴覚障がい者向けの手話での画面表示のほか、視覚障がい者のために、テーブル部の操作盤上に、点字案内が操作内容に応じて浮き出る点字パネルを設置しており、指でなぞって、現在位置からの出口への経路等を案内できる。なお、健常者用に最短経路の検索もでき、多言語対応でだれでも安心して利用できる（日本語表示も可能）。スマートフォンアプリとも連携している。



図14 駅構内のバリアフリーキオスク

2つ目に、バス停として、バリアフリーステーション（図15）の設置を進めている。コンセプトは「一緒に水平に」である。電動車いすの充電や、エアコン完備の快適な待合空間、非常ベル、バスインフォメーションシステム、無料Wi-Fi、音声・点字案内サービス、CCTVなどを備えている。バリアフリーステーションは、釜山市内に20台程度設置されており、多機能ながら、外観はシンプルで洗練されたデザインである。

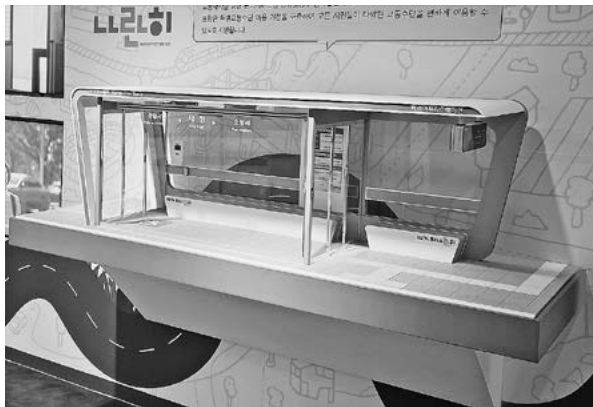


図15 バリアフリーステーション

3つ目のセーフティゾーンは、高齢者や障がい者に優しくするゾーンや交通事故多発ゾーンなどの横断歩道の路肩付近に、片持式のポールを設置し、CCTVやLiDAR、スピーカー、電子掲示板等を取り付けるものである。ドライバーのスピード違反、歩行者の異常行動、ドライバーから見た死角の歩行者の有無を検知する。そして、スピーカーで歩行者へ音声で通知し、併せて、電子掲示板でドライバーへ減速・停止を通知する。

4つ目のデータラボは、交通バリアフリーのサービスから得られるデータを収集、分析、管理するダッシュボードを開発している。これにより、データ主導型の行政を推進するものである。また、新規事業のためのオープンAPIを提供する。

5つ目のライドシェアのプラットフォームは、障がい者通勤送迎や在宅高齢者の通院の付添を交通やライドシェアタクシーを通じて提供する

枠組みである。スマートフォンアプリで利用でき、鉄道駅のバリアフリー導線や上記バリアフリーステーション等と連携し、乗降車位置をピンポイントで案内する。

一連のバリアフリーの取り組みは、市民自らの能動的な移動、ひいては社会活動を円滑にするとともに、移動により生じるリスクを回避できるようサポートする仕組みといえる。そしてデータ取得により継続的に改善するエコシステムも組まれている。取り組みを通じた成果として、他都市でも応用できる評価指標が整理される予定である。

ほか、交通以外にも様々なツール開発を進めている。スマート街路灯（図16）は、LED照明機能だけでなく、微粒子センサー、GPS（ユーザー位置のスマホを介した提供）、CCTV、Wi-Fi、人感・振動センサーなど、複合機能を備えている。PM2.5対策や子供の通学のリアルタイムでの見守りなど、サービス面での様々な応用が考えられ、今後、EDCに設置予定である。

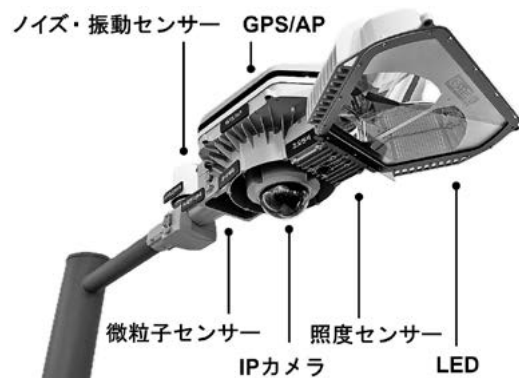


図16 多機能なスマート街路灯

また、流入出人口計測システムという、ToFレーザーセンサーによる特定空間（建物内の各部屋など）へ出入りする人々の双方向計測を活用したサービスも開発している。カウントデータ集計により滞在時間や訪問順序といった流動傾向をみることができる。日常的な応用が考えられるが、特に、ビルオーナーや消防関係者向けには、火災時にビル内で逃げ遅れた人の位置を把握するための活用が提案されている。

建物のデジタルツインの開発も進めている。BIM (Building Information Modeling) を導入し、設計段階から建設工事、竣工後の管理運用段階まで、情報共有、一連の管理の効率化・高度化ができる。建物内の各種設備の位置データをジオコーディングすることで、自動で特定箇所のシャッターを下ろしたりすることが可能となる (図17)。韓国ではスマートプラスビルという政策を進めている。例えば、UAM (Urban Air Mobility) のポート、格納庫について、人々の乗降場、待合スペースなどの配置、設計の際に、風の影響から周りのビルの高さや形状をふまえた安全な場所を考える必要があるが、自動計測技術等による応用ができる。

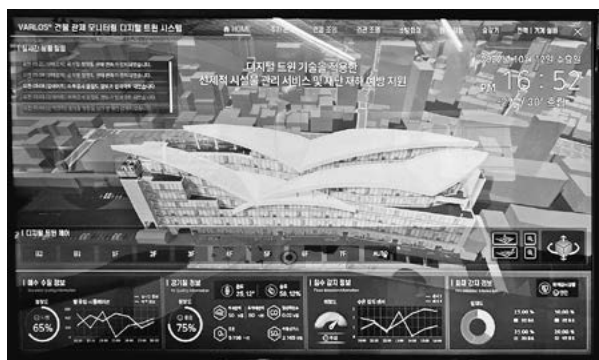


図17 BIMのユーザーインターフェイス画面

さて、段々と細かい要素技術の紹介となったが、Smart City、デジタル技術応用の取り組みは、目に見えづらい面も多いので、民間企業とも連携し、いかに市民が実感できるサービスとして見せていくかが重要である。スマート街路灯をはじめ本節の後半で紹介した要素技術については、サイバー空間上でのサービス開発も進められており、デジタルツインでのサービスのシミュレーションによる問題点の抽出・改善や、仮想都市でのリアルタイム連動の検証を経つつ、EDCで本格運用される (図18)。



図18 都市デジタルツインをEDCへ

スマートシティ体験館は、市の推進してきた取り組みを体感できる施設として2023年にリニューアルしたが、本ビルでの営業は2024年で終了する予定。いよいよEDCへ引越し、釜山IT産業振興院として、引き続き情報発信機能のほかデータセンターとして、デジタルツインでモニタリングをしていく予定である。

(2) EDCの開発

EDCの計画の内、国家モデル都市部分は、河川の合流部周辺である中央に位置し、220ha、計画人口8,500人の大規模開発である (図19)。EDCでは、河川水や太陽光などの自然エネルギーを活用した自給自足、雨水回収から浄化、再利用といった水管理サイクルへのスマート技術の活用により、未来志向の環境に優しい水辺都市の実現を目指している。国の推進主体も、当初は国土交通部であったが、現在は環境部所属の水資源公社に移行し、事業を推進している。事業施行者は、釜山広域市、韓国水資源公社、釜山市都市公社である。



図19 EDC中心部のパース図

水管理やエネルギー、デジタルツインによる都市管理以外にも、都市の清掃や配達等のロボット導入、ヘルスケア、モビリティ、洪水災害予測など、10の要素でのスマート技術の活用が構想されている。交通関係では45のサービス事業の実施を想定している。

開発地全体としては造成中であるが、部分的に先行して、スマートビレッジという戸建て住宅56戸を建設、供用している。居住者を公募し、当選者は、5年間、無料で体験居住ができる代わりに、水資源公社にて各種データの取得、利活用を行っている。居住地建物の開発は、様々な建設会社がそれぞれ行っており、場所によって住民評価が異なり、大手企業による開発の場所は良い傾向にあるという。街区には電気自動車のカーシェアリング、エネルギー状態を可視化するデジタルサイネージ、自動清掃車、CCTVなど、各住戸の屋根には太陽光パネルが設置されている。住戸内には、姿見（鏡）にデジタルで表示される健康管理の情報ボード、エネルギーマネジメントシステム（HEMS）、電気自動車の充電器などが導入されている。得られた成果は、韓国内でのSmart City開発に展開される予定である。

5 技術と情熱にふれた

(1) 共同調査の余韻

韓国のSmart City政策は、国、自治体、民間で各々の適切な役割分担に体系化され、一丸となった事業の継続が、インフラ構築、データ連携、サービス推進と順に進められている。単なる予算支援や事例の横展開、要素技術開発に留まらず、制度整備、都市基盤やデータプラットフォーム、組織化など、行政の総合的な受け入れ体制から整えられている。公共側が主導することで、通信インフラシステムの安全性や独立性の確保が図られてきた。現在はボトムアップで、Smart City 2.0の世界を、実際の都市空間でつくって見せることで、市民が触れて明確

に体感できる状態にきている。生活実感の変化としてユーザー理解を得ながら徐々に事業を拡大し進められている。また、自治体の近年のビジョンでは、Greenを冠し、「Green Smart City」とし、環境面への技術適用も含めて、持続可能な社会への対応が進化している。

筆者らは、政策研究機関の役割についても刺激を受けた。KRIHSと意見交換会も実施したが、各研究者がいきいきと各々の研究テーマを語っていた。既に都市Aiの時代と捉え、その実務での応用に向けた基礎研究や、駅周辺開発といったプロジェクトに携わるなど、国土交通の未来、都市のあり方に直結する重要な挑戦を担っている。

何より、行く先々、出会う全ての皆様の都市づくりへの熱量に感激した。

(2) これからのHappy Challenge

世界的に、DXの価値は、生産性の飛躍的な向上とされている。また、都市におけるHappyやWell-beingの指向が高まっており、世界の幸福都市ランキング（HAPPY CITY INDEX⁶⁾）がロンドンで発表された。都市空間における市民の日常生活が幸福となるよう、新技術を活かし、人々の多様性や地域に合わせた細やかな都市サービスを実現していくことは重要であろう。

日本の各都市でも、政策アプローチは異なるものの、Smart Cityのサービス実装を進める段階にきている。本紹介が皆様に少しでも参考になれば幸いであり、これからも御当地のHappy Challengeを応援している。

謝辞

共同調査にご同行いただいたKRIHSのCho Mihyang（趙美香）氏とLee Woo Min氏、通訳Cho Don Cherl氏に、また、快くご協力いただいた釜山市、烏山市の皆さまに感謝申し上げます。そして、名古屋都市センターの前田氏はじ

め馴染みの皆さまへ執筆の機会への感謝とともに、今後の更なるご健勝・ご活躍を祈念する。

補注

- (1) KFEZ (Korean Free Economic Zone) 韓国経済自由区域。2002年にKFEZ関連法が制定され、外国からの投資促進、国家競争力の強化、また、各地域の成長のため、2003年8月の仁川指定を皮切りに、現在、韓国内で9地区指定。区域内では、外資系入居企業や開発業者に対して、関税、取得税の免除や、固定資産税の軽減といったインセンティブがある。

(<https://www.fez.go.kr/portal/en/main.do>)

釜山・鎮海経済自由区域 (BJFEZ: Busan-Jinhae Free Economic Zone) は、2003年10月に指定され、北東アジア随一の物流ハブである新港湾地域のほか、EDCから南に位置し国際業務地や外国人居住地を提供する鳴旨地域、EDCから西の科学産業団地などを提供する智土地域など計5地域から成る。

(<https://www.bjfez.go.kr/eng/english.web>)

参考文献

- 1) THE NATIONAL ATLAS OF KOREA III 2021
: <http://nationalatlas.ngii.go.kr>
- 2) Smart City KOREA
・ 2023-Smart-city-brochure.pdf
・ National pilot smart city
・ National Plan
・ Regional Smart City Planning
: <https://smartcity.go.kr/>
- 3) 世宗市 HP
: <https://www.sejong.go.kr/jpa.do>
- 4) National Smart City Comprehensive Plan (2024.5)
- 5) Busan Smart City Challenge Project パンフレット, 韓国国土交通部・釜山市・釜山IT産業振興院
- 6) HAPPY CITY INDEX
: <https://happy-city-index.com/>

台湾高雄市のスタートアップ支援とまちづくり

日本台湾交流協会高雄事務所 次長 是枝 憲一郎

1 はじめに

台湾南部最大の都市である高雄市は、1895年からの日本統治時代に鉄道や港湾などのインフラが整備されるとともに、バナナや砂糖の輸出拠点として栄え、太平洋戦争終結後は製鉄所や製油所、造船所などを抱える台湾最大の重化学工業の町として、また世界的な規模を誇るアジア有数の港湾都市として栄えてきた。しかし、近年、産業構造や社会課題の解決に取り組む必要が生じる中で、高雄市は、産業構造の高度化による雇用機会の創出とスマートシティ化を目指して、半導体産業をはじめとするハイテク産業の誘致や都市再開発に加え、スタートアップ支援に取り組むことで進化を遂げようとしている。

本稿では、高雄市の成り立ちと課題を紹介した後、特にスタートアップ支援を通じてスマートシティ化を目指している高雄市のまちづくりについて紹介することとしたい。



図1 台湾全図と高雄市¹⁾

2 高雄市の成り立ち

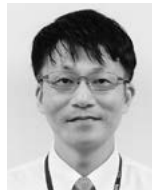
(1) 概要

高雄市は台湾の南部に位置し、人口約273万人を誇る台湾南部最大の都市である。

一年中温暖で、明確な四季はなく、5～9月が雨季にあたり年間雨量の90%が集中することから、気候区分としては「熱帯モンスーン気候」に属している。6～8月でも最高気温はおおむね30℃台前半であり、40℃を超えることはほぼない。湿度は高いが、台北と比較すると、日照時間が2倍に達することや、低温期でも10℃を下回ることばまれであることから、過ごしやすいと言われている。近年は、降雨や台風の接近が比較的少なく、水不足が懸念され、工業用水の取水が制限されることもあったが、2023年後半及び2024年には複数の台風に見舞われたこともあり、水不足の問題は生じていない。

古くは原住民が暮らす漁村だったが、やがて大航海時代のオランダ統治、明代の中国大陆からの入植、鄭成功政権の統治を経て、漁業、塩業、糖業、稲作等が盛んになるにつれ、重要な漁港及び商港を形成した。

清国統治時代に対外交易の窓口として開港し、1895年に台湾が日本に割譲されると、台



是枝 憲一郎

これえだ けんいちろう

通商産業省（現経済産業省）入省後、機械情報産業局（当時）、資源エネルギー庁、米国留学（シラキュース大学）、新エネルギー・産業技術総合開発機構、在フィリピン日本国大使館、通商政策局、製造産業局、産業技術環境局（当時）を経て、2023年6月末より現職。

湾縦貫鉄道が高雄港湾まで敷設されたことにより鉄道と港湾を併せ持つ都市として発展した。

戦後は、金属加工、石油化学、造船などの重化学工業が発展し、楠梓地区に輸出加工区が設立されるなど、大型造船工場や石油コンビナートなどが集まる台湾最大の重工業都市としての地位を確立し、今日に至っている。

(2) 産業

このように台湾最大の重工業都市としての地位を確立している高雄市だが、個別の産業についてより詳しく見ると以下ようになる。

1) 石油化学産業

国有企業である台湾中油（旧：中国石油）は、旧日本軍の製油所等を引継いで石油事業を運営しており、1970～80年代には、石油化学産業は全台湾の製造業全体の約30%を占めるなど台湾の経済成長を支えてきた。エチレン、プロピレン、ブタジエン等の基本原料を生産し、同社周辺に数多くあるメーカーに供給することで、巨大な上流から下流までのクラスターを形成している。

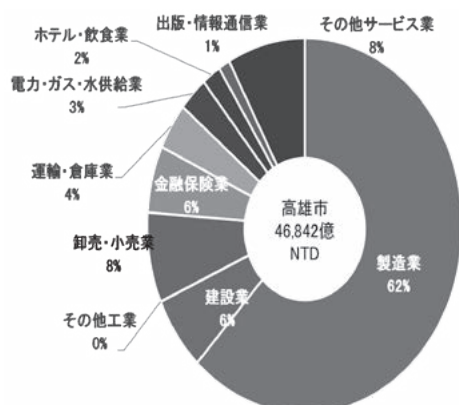


図2 高雄市の産業構造²⁾

2) 鉄鋼産業

高雄市は台湾における鉄鋼産業の中心である。台湾全土の10大鉄鋼メーカーのうち5社が工場を有し、台湾最大の鉄鋼企業で国有企業の中国鉄鋼は、高雄市に本社と製鉄所を有している。

下流にはステンレス、ネジ、ナット、金属精密部品、自動車・航空機パーツ、医療器材メーカーがクラスターを形成している。特に台湾はネジの輸出で世界第3位となっているが³⁾、台湾の生産の半分は高雄で行われている⁴⁾。

3) 造船業

高雄市の造船業は、1937年に三菱重工業㈱の投資により台湾船渠㈱が設立されてスタートした。台湾国際造船は台湾で唯一の大型造船工場であり、世界第4位の大きさの百万トン級ドックを保有し、コンテナ船の受注実績は世界第7位、アジア第4位となっている。その他、高雄市には船舶関連企業が台湾全体の企業数の4割以上を占める117社ある⁵⁾。このように、高雄市は台湾における造船業の中心地となっている。

4) 港湾

高雄市は世界的な港湾都市でもある。コンテナ取扱量は約9,492千個（20フィートコンテナ換算）と、世界第18位のコンテナ取扱量（2022年）⁶⁾となっている。台湾では最大の貨物取扱量であることは言うまでもなく、台湾全体の貨物の約7割を占める。ちなみに、東京港は世界第46位の約4,430千個、横浜港は世界第70位の約2,980千個⁶⁾であり、港湾として高雄市の存在がいかに大きいかが窺える。

5) 小売業

このように、高雄市は台湾を代表するもののづくりの町だが、小売業の興隆も特筆すべきこととして挙げられる。小売業の主役が依然として百貨店である台湾において、ここ数年百貨店の売上げで台湾第2位の地位を維持しており、2023年末にドン・キホーテ、2024年10月にはロピアの高雄市第1号店が開店した。また、2026年後半には三井ショッピングパークららぽーとが高雄市第1号店を開業予定であるなど、日本の小売業の進出も相次いでいる。

店舗名	所在地	売上額	店舗名	所在地	売上額
1 新光三越台中中港店	台中市	258	8 夢時代	高雄市	151
2 台北101	台北市	220	9 漢神百貨	高雄市	137
3 台中大遠百	台中市	214	10 華泰名品Outlet	桃園市	122
4 SOGO復興店	台北市	200	11 板橋大遠百	新北市	120
5 新光三越台南西門店	台南市	174	12 忠孝SOGO	台北市	117
6 漢神巨蛋店	高雄市	172	13 南紡	台南市	106
7 巨城購物中心	新竹市	160	14 新光三越信義A4	台北市	102

(億元)

図3 台湾の百貨店売上額（2023年）⁷⁾

3 高雄市の課題

古くから日本との関係が深く、重化学工業の発達とともに台湾経済の発展に貢献してきたほか、世界的な港湾都市でもある高雄市だが、近年は課題にも直面している。

現在の陳其邁・高雄市長は、2020年8月、①産業構造の高度化、②雇用機会の創出、③重要交通インフラ整備、④大気汚染の解決を「4つの優先」と掲げて当選した。すなわち、これら4つの点が、高雄市の抱える課題として認識されていることを示している。

かつて経済成長の中核を担い、現在でも日々の生活に欠かせない素材を製造する重化学工業は依然として重要な産業である一方、科学技術の進展や国際分業の進展などにより産業構造は高度化しており、この流れに対応することで雇用機会を創出することが求められている。1975年以降、台湾第二の人口を擁した高雄市だが、2017年にその地位を台中市に明け渡し、それ以降、人口では台湾第三の町となっていることから、新たな雇用機会を提供することが必要となっている。

また、重化学工業の一大拠点であることは大気汚染の原因ともなっており、市民の健康を守る上でも大気汚染の解決が必要となっている。

さらに、重化学工業は大量の二酸化炭素を排出する産業でもあることから、二酸化炭素排出量の削減も喫緊の課題となっている。陳其邁市長自身、高雄市の二酸化炭素排出量は台湾全体の約20%に相当する年間約5,700万トンであり、その内訳は工業部門が約83%を占めていることから、高雄市の企業は困難な課題に直面して

いると述べている⁸⁾。このように、台湾が2050年のカーボンニュートラル達成を掲げている中で、重化学工業の町である高雄市は、台湾の中でも主要な二酸化炭素排出源となっていることから、二酸化炭素排出削減の必要性が特に求められている。このため、高雄市幹部によれば、陳市長は、高雄市政府内においても二酸化炭素排出削減を強力に指導していると聞く。

4 高雄市のまちづくり

日本統治時代に農産物やその製品の集散地として栄え、戦後は重化学工業の発展とともに台湾経済の発展に貢献してきた高雄市だが、現在では産業構造の高度化や雇用機会の創出、二酸化炭素排出削減といった課題に直面している。このような中、高雄市政府は、変貌を遂げなければならないとの強い決意の下、TSMCに代表されるハイテク企業の誘致とともに、スタートアップ育成にも力を入れ、スタートアップと従来型企業が新しい発想で新しい製造工程やアイデアを産み出せるようにするべく、様々な施策に取り組んでいる⁹⁾。

このような高雄市政府のまちづくりについて、ここでは、①「アジアニューベイエリアプロジェクト」、②半導体産業育成、③スタートアップ支援の取り組みについて述べることにする。

(1) アジアニューベイエリアプロジェクト

高雄市政府は、国際港湾都市としての発展を図るため、2010年から総額300億元（約1,380億円）を投じ、高雄港に面したベイエリアにおいて、国際展示場である「高雄展覽館」、「高雄港旅客船ターミナル」、音楽イベント会場である「高雄流行音楽センター」、「高雄市民立図書館」と、バイク社会である台湾で公共交通機関の利用を促進するために「ライトレールシステム」の整備などに取り組んできた。これら一連の取り組みは「アジアニューベイエリアプロジェクト

ト」と名付けられている¹⁰⁾。

さらに、台湾当局も2021年から5年間で100億元超を投じて、台湾最大級の5GとAIoTの実証実験エリアの開発に取り組んでいる。具体的には、「高雄展覽館」を「5G展示モデルエリア」、「高雄港旅客船ターミナル」を「5G入国ゲートモデルエリア」、「高雄流行音楽センター」を「5G音楽・映像ストーリーミング実験エリア」などとし、5G環境を提供するためのイノベーションパークとしている¹¹⁾。

なお、2021年12月6日には「亜湾新創園（アジアベイ・スタートアップ・テラス）」が、高雄港に隣接する台湾經濟部経済園區管理局が運営する「高雄軟體科技園區（高雄ソフトウェアパーク）」内に所在する「鴻海ビル」内に開設されている。この施設には、デジタルコンテンツや情報産業、電子機器の生産に携わる企業が入居しており、高雄港の臨海部がハイテク産業育成の一大拠点となる動きを後押ししている。

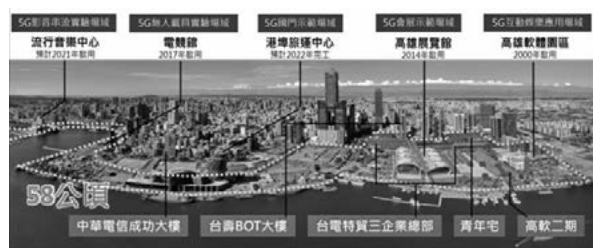


図4 アジアニューベイエリアプロジェクト¹⁰⁾

(2) 半導体産業育成

高雄市政府は、高雄市がすでに金属関連産業の基盤と石油化学産業の集積を有し、半導体における「封止」や「設備」及び「材料」のメーカーがすでに立地していることを強みとして活かすことで、高雄市を重要な半導体産業クラスターに成長させたいと考えており、具体的な構想を有している。

まず、高雄市北部の楠梓地区にある「楠梓産業園區」内の台湾中油高雄製油所跡地を半導体材料の研究開発拠点及び新科学技術クラスターの中核と位置づけ、近接する3つのサイエンスパーク（「南部科学園區」、「高雄科学園區」及

び「橋頭科学園區」）を「新興半導体製造クラスター」として成長させようとしている。

次に、「仁武産業園區」など高雄市南部に位置する複数の拠点を半導体材料及び石油化学クラスターとして整備し、北部から南部にかけて半導体の産業回廊を構築しようとしている¹²⁾。この産業回廊は、各拠点を結ぶとSの字に近い形を描くことから、「南台湾半導体S回廊」と名付けられている¹³⁾。

高雄市は台湾で唯一、空港と港湾の両方を有しているため、交通インフラの面で優位性を持つ。その上、「アジアニューベイエリアプロジェクト」により5GとAIoT実証実験エリアを整備していることもあって、半導体産業の上流（IC設計、設備、材料）から下流（5G AIoT、航空宇宙、医療、ドローン等の応用分野）に至るまで、関係する企業が相次いで進出している。

たとえば、2022年8月、半導体産業の代表的存在となっているTSMCは高雄市北部の楠梓において工場の起工式を行い、2024年11月26日には装置搬入式が行われている¹⁴⁾。また、ドイツのメルクグループや米国のインテグリスなど、国際的な大手半導体材料製造企業による高雄市への投資の拡大も発表されている。台湾半導体材料の大手である日月光（ASE）も高雄市にある既存の拠点を拡大するなど、高雄市の半導体産業クラスター形成は着実に進みつつある。



図5 南台湾半導体S回廊¹⁵⁾

(3) スタートアップ支援

高雄市政府は、高雄市のスマートシティ化を加速させ、台湾南部におけるインテリジェントテクノロジー産業の発展を支援し、地元の雇用や経済拡大のため、様々な取り組みを通じて、デジタルコンテンツ産業やAI、IoT、フィンテックなどのスマート技術に関わるスタートアップに対してカウンセリングを行ってきている。2024年5月時点では合計115社のスタートアップ企業の相談を受ける¹⁶⁾など、台湾南部における魅力的なイノベーションクラスターの創出に取り組んでいる。以下では、高雄市政府が展開するスタートアップ支援の具体的内容や、支援を行うにあたっての考え方について詳述する。

1) スタートアップ支援施設の開設

高雄港の臨海部には、台湾当局が開設したスタートアップ支援機関である「亜湾新創園（アジアベイ・スタートアップ・テラス）」が開設されていることはすでに述べた。これに加えて、高雄市政府自身が3つのスタートアップ支援施設を開設し、廉価な賃料で使いやすいオフィスを提供し、大中小様々な企業を高雄市に誘致することで、新しいビジネスエコシステムの構築を目指している。

具体的には、高雄市政府は産業の高度化と転換を促進するとともに、スマート技術に関わるスタートアップ企業のクラスターを形成するため、①「大港創艦メガベイ（MEGABAY）」、②「高雄インテリジェント・テクノロジー・イノベーション・パーク（高雄智慧科技創新園區（KO-IN 智高點）」、③「デジタルコンテンツ・クリエイティブセンター（數位内容創意中心（DAKUO）」の3つのスタートアップ支援施設を開設している。

これら3つのスタートアップ支援施設にはそれぞれ特徴がある。

まず、①「大港創艦メガベイ（MEGABAY）」は、デジタル化とネットゼロ化といういわば二

大産業トレンドを柱としている。そして、スタートアップ企業が世界の産業トレンドの変化を把握できるように、国際的なアクセラレーターや投資マッチングの機会を提供できるように取り組んでいる。

次に、②「高雄インテリジェント・テクノロジー・イノベーション・パーク（高雄智慧科技創新園區（KO-IN 智高點）」は、AIやIoT、ブロックチェーンなどの技術やアプリケーションに関するスタートアップの支援に注力することとしている。

最後に、③「デジタルコンテンツ・クリエイティブセンター（數位内容創意中心（DAKUO）」は、デジタルコンテンツ産業発展のための前哨基地と位置づけており、デジタルコンテンツ産業に関連するスタートアップ企業に対してカウンセリングと育成の機会を提供することとしている¹⁶⁾。

高雄市の特徴としては、中国鋼鉄や日月光（ASE）といった、台湾北部にはない重化学工業企業が数多く立地していることが挙げられる。このため、高雄市政府は、IoTを活用したスマートファクトリー実現、環境保護対策に係るスタートアップの紹介や、テストベッドの提供を行っている。スタートアップ企業単独では高雄市に多く立地する重化学工業関連の国営企業にアプローチすることは難しいものの、高雄市が開設した「大港創艦メガベイ（MEGABAY）」の入居企業であれば、高雄市政府を通じてそれらの企業に容易にアプローチできる。これは自社の信用という点で劣後することの多いスタートアップにとって大きな魅力と言える¹⁷⁾。

2) スタートアップ企業の認知度向上

高雄市政府は、高雄のスタートアップが注目されて他の企業に認知されるように、高雄のスタートアップに対して台湾内外の展覧会への積極的な参加を支援している。たとえば、「大港創艦メガベイ（MEGABAY）」では、台湾外の

展示会に出展する際には展示会費用について支援を行っている¹⁷⁾。

こうした取り組みに加えて、2021年より、高雄市政府自らが共催者となり、高雄市において「Meet Greater South」と題した大規模な展覧会を開催している。2024年の場合、8月23日と24日の両日、第4回となる「Meet Greater South」を、例年同様、高雄市の高雄展覽館において開催した。高雄市政府によれば、今回は台湾内外のスタートアップ企業300社以上が参加したほか、来場者は2日間で1万2,000人を超え、20%近く増加している。高雄市政府自身もテーマ・パビリオンを出展しており、そこではAIコンピューティング・リソースのスケジューリング、デジタルライフ・ソリューション、ネットゼロ、その他のAIの実用的なソリューションと応用をテーマにした展示が行われた¹⁸⁾。このように、高雄市政府は高雄のスタートアップ企業の認知度向上に努めている。



図6 Meet Greater South¹⁹⁾

3) 人材育成

高雄市政府が目指す産業構造の高度化を通じたスマートシティ化には、それを支えるための人材の確保が不可欠となる。人材育成に関しては、「大港創艦メガベイ (MEGABAY)」が入居している高雄で最も高い「高雄85ビル」の中に、高雄で最も優秀とされる中山大学の国際金融研究学院と、台南市に本部のある名門大学である成功大学のスマート半導体及びサステナ

ブル製造学院が入居している。また、中山大学には、台湾の6つの国立大学（台湾大学、清華大学、陽明交通大学、成功大学、台北科技大学と中山大学）にのみ設置されている半導体学院も設置されている。

さらに、高雄市政府は、台湾有数の名門大学である清華大学と陽明交通大学の高雄分校の開設誘致に成功している。高雄市政府幹部は、こうした取り組みを通じて高雄で人材を育成することにより、その後の発展のために必要な人材をすぐに活用できるようにするとの考えを示している⁹⁾。

4) 国際交流

2024年2月、高雄市政府は熊本市との間でスタートアップ支援に関する協力覚書を締結している。協力の内容としては、両市の間でスタートアップ関連の交流促進や、定期的な情報交換の実施、相互訪問の促進などが掲げられている²⁰⁾。

5) スタートアップ企業育成の考え方

頼清徳政権は台湾をAIの島にするとの考えを表明しているが、高雄市政府幹部もAIについて発展させたいとの考えを示している。高雄市にはエヌビディア製品を活用したコンピューティングセンターが「アジアニューベイエリア」に進出予定であるほか、TSMCも進出することを受けて、コンピューティングセンターとして発展し、地元企業においても生産効率を高めたいとの考えを示している。

また、高雄市政府幹部は、高雄市が工業都市であることからB2Bのマーケットを中心に発展してきており、このB2Bのマーケットが大きいことを大きな魅力と考えているとも明言している。

高雄市に立地する大企業には台湾中油、中国鋼鉄、台湾国際造船などの重工業に関する国営企業が多いことから、台湾の中でも高雄市の二酸化炭素排出量は際だって多い。たとえば、高

雄市は全台湾の約20%の二酸化炭素を排出している中、高雄市にある中国鋼鉄は約2千万トン超の二酸化炭素を排出しているが、この量は台北市の1年間の二酸化炭素排出量の約2倍に相当する。一方、台湾は2021年に2050年のカーボンニュートラル達成を宣言しており、この目標達成のために国営企業も排出削減に強い関心を寄せている。排出削減にあたり、操業におけるオペレーションの最適化や生産プロセスの効率化を実現するためには、情報関連のスタートアップが活躍する余地は大いにあるものと考えられる。すなわち、新しい装置を導入して生産関連データを把握することや、把握したデータを統合していかに排出削減できるか提案するといったことは、スタートアップと大企業との協力の一つの重要な領域になるのではないかと考えられる。このため、高雄市政府幹部も、高雄市に二酸化炭素を大量に排出する重化学工業が数多く立地することをいわば「活用」することにより、スタートアップとこうした国有企業との協業機会を創出し、スタートアップ支援と二酸化炭素排出削減を両立させるとの考えを示唆している⁹⁾。

6) スタートアップ支援とまちづくり

高雄市政府幹部は、これまで高雄市がバナナ・砂糖のような農業、造船や石油化学のような産業の街として発展してきたものの、これからは変貌を遂げなければならないと考えていると述べている。そして、その実現にあたっては、TSMCのようなハイテク企業を誘致することとともに、スタートアップの育成にも力を入れようと考えているとも表明している。スタートアップと従来型の企業が協力し、新たな発想で新たな製造工程やいいアイデアを産み出せるようにしたいとの考えを示している⁹⁾。

こうした考え方からは、これまでの重化学工業の集積を強みとして、そうした企業の操業における二酸化炭素排出削減やデジタル化といった課題の解決にスタートアップの力を活用する

ことで、高雄市をスマートシティに作り上げようとの明確な政策的意図が窺える。こうした取り組みを通じて、産業構造の高度化や、雇用機会の創出を実現するとともに、カーボンニュートラルの達成に向けた道筋を描くことで、未来に向けたまちづくりを行っていることが鮮明となっている。

5 おわりに

高雄市は「製造業の確固とした基盤に支えられ、世界に開かれたスマートな港湾都市への道を進む」ことを標榜しており⁵⁾、台湾随一の重化学工業の基盤や集積と、アジア有数の港湾都市である強みを活かしながら、スマートシティへの進化を遂げようとしている。

高雄市は製造業を中心とする産業基盤を有することから、こうした企業へのアクセスが非常に容易であることは強みと言える。また、高雄市政府は、工業、商業、農業、医療、海洋など、ビジネスに関わるすべての分野を担当する部局と、工場や病院など現場とのつながりを有しているため、協業者や製品及びサービス需用者を発掘しやすいとの強みも有している。

本稿では、これまで重化学工業都市や港湾都市として発展してきた台湾高雄市が、重化学工業の操業改善などにスタートアップの力を活用することを通じて、スマートシティに生まれ変わるためのまちづくりについて述べてきた。すでに有する産業基盤と、地方政府として持つネットワークを活かし、産業構造の高度化を図ることで新たな発展を遂げようとしている高雄市のまちづくりは、同様の課題に直面している日本の地方自治体の皆様にも示唆があるのではないかと推察する。高雄市は、2023年7月に新潟県佐渡市との友好交流覚書を締結するなど、日本の地方自治体との交流に極めて積極的である。本稿を通じて、高雄市政府との交流や対話に少しでもご関心をお持ちいただいたようであれば幸いである。

参考文献

- 1) 日本台湾交流協会ホームページ
<https://www.koryu.or.jp/about/taipei/jurisdiction/> (2024.12.26 閲覧)
- 2) 行政院主計總處 (2021) 2021 工業及服務業普查
- 3) 高雄市政府經濟發展局フェイスブック
<https://www.facebook.com/photo.php?fbid=770689665243992&id=100069088956384&set=a.285791037067193> (2024.11.28 閲覧)
- 4) 台湾經濟部ホームページ
https://www.moea.gov.tw/mns/populace/news/News.aspx?kind=1&menu_id=40&news_id=97178 (2024.11.28 閲覧)
- 5) 高雄市政府經濟發展局ホームページ
<https://orgws.kcg.gov.tw/001/KcgOrgUploadFiles/369/relfile/0/75409/65715f81-12e0-4009-b319-79b05c493060.pdf> (2024.11.28 閲覧)
- 6) 日本港湾協会ホームページ
<https://www.phaj.or.jp/distribution/earth/top100.html> (2024.11.28 閲覧)
- 7) 購物中心情報站ホームページ
https://sc2100.com/2024/01/11/2023_10_billion/ (2024.11.28 閲覧)
- 8) 陳其邁高雄市長フェイスブック
<https://www.facebook.com/photo/?fbid=829854135167111&set=a.516944776458050> (2024.11.28 閲覧)
- 9) 是枝憲一郎 (2024) 「スタートアップとともにスマートシティに進化する高雄市 (後編)」、日本台湾交流協会、交流、No.102、pp.44-47
- 10) 高雄市政府經濟發展局ホームページ
<https://cissearch.kcc.gov.tw/Upload/Attachment/ProjectReport/1129/ccdba860-75fb-4967-aafc-9b2a558cde47.pdf> (2024.11.28 閲覧)
- 11) 台湾經濟部ホームページ
https://www.moea.gov.tw/Mns/populace/news/News.aspx?kind=1&menu_id=40&news_id=93316 (2024.11.29 閲覧)
- 12) 高雄市政府經濟發展局 (2023.2) 「高雄に投資して、グローバルに展開」
- 13) 科技會報辦公室 (2021.4) 「美中科技戰下臺灣半導體前瞻科研及人才布局」 p7
- 14) 高雄市政府ホームページ
https://www.kcg.gov.tw/News_Content.aspx?n=F29A02A9D36C47F0&s=FF140A54FE83E9DA (2024.11.29 閲覧)
- 15) 高雄市政府ホームページ
<https://cissearch.kcc.gov.tw/Upload/Attachment/BusinessReport/1564/b6c93c65-a68a-4389-a931-ee45b001dfa.pdf> (2024.11.28 閲覧)
- 16) 高雄市政府經濟發展局 (2024.5) 「提供日本交流協會—高雄新創事業相關資訊」
- 17) 是枝憲一郎 (2024) 「スタートアップとともにスマートシティに進化する高雄市 (前編)」、日本台湾交流協会、交流、No.101、pp.21-25
- 18) 高雄市政府ホームページ
<https://cissearch.kcc.gov.tw/Upload/Attachment/BusinessReport/1599/aee43a95-5bb1-4a57-a58d-7ea50597ddba.pdf> (2024.11.28 閲覧)
- 19) Meet Greater South 会場にて筆者撮影 (2024.8.23)
- 20) 熊本市ホームページ
https://www.city.kumamoto.jp/hpKiji/pub/detail.aspx?c_id=5&id=53899&class_set_id=2&class_id=143 (2024.11.28 閲覧)

シンガポール：世界クラスの都市実現と制度基盤

名城大学 教授 福島 茂

1 はじめに

シンガポールは1965年のマレーシアからの分離独立以来、第二次世界大戦後の自由貿易体制にうまく適合して1980年代には新興工業経済地域となる。その後、グローバル経済化のもとでアジア太平洋地域の国際ビジネスセンターとして急速な社会経済発展を遂げてきた。独立当時は十分な経済基盤や社会インフラもなく、スラムなどの劣悪な住環境が広がっていた。しかし、社会経済の発展に伴って1970年代末には基本的ニーズを達成し、1980年代末にはその生活水準は先進国のレベルに達しようとしていた。都市国家シンガポールの長期空間計画ビジョンであるコンセプトプランの1991年改訂では、シンガポールはアイデンティティの確立と生活の質の向上を目指して、「仕事と遊び、文化と商業のバランスが取れ、自然、水域、都市開発がシームレスに織り合わされたトロピカルなアイランドシティの創造」という、先進国シンガポールとしての発展ビジョンを掲げた(URA, 1991)¹⁾。そして、2001年コンセプトプランでは、「世界クラス都市」としての発展ビジョンを描くようになる。本稿では、2001年以降のコンセプトプランを概観するとともに、シンガポールが描く「世界クラスの都市像」とはどのようなものであり、それがどう実現されようとしているかを検証するものである。また、計画ビジョン実現を支援する制度・計画的基盤についても概説したい。

2 コンセプトプランと計画実現の制度基盤

(1) 都市国家の空間計画システム

シンガポールでは、社会経済発展方針に基づいた長期空間管理計画（土地利用・交通・環境保全・埋立計画）であるコンセプトプランにより国土空間をマネジメントしてきた。プランでは40年～50年にわたる土地利用ニーズを想定し、限られた国土空間のなかでビジョン達成に向けて土地利用の優先順位が定められている。プランは関係政府機関横断的な諮問委員会にて統合的かつ戦略的に検討される。コンセプトプランは、1989年以降、国家開発省（MND）が所轄する都市再開発庁（URA）が策定している。これまでに、1971年、1991年、2001年、2011年、2021年の5次のコンセプトプランが策定され、1991年以降は10年ごとに改訂されている（2021年プランは改定長期土地利用計画2021と呼称される）。

URAは、コンセプトプランに基づき10年から15年の中期計画としてマスタープランを作



福島 茂

ふくしま しげる

工学博士(東京大学)。国連地域開発センター、東京大学大学院、アジア工科大学(タイ)を経て、名城大学都市情報学部助教授、2002年から同教授。専門は都市計画・地域計画・住宅政策。名古屋市等の都市・住宅政策の立案に関わるとともに、国際協力機構(JICA)のブータン王国・国土計画策定や開発途上国住宅支援研究にも参加。共著に「都市を構想する」「広域計画と地域の持続可能性」「都市情報学入門」などがある。

成し、5年ごとに見直している。マスタープランは法定都市計画であり、即地的に土地利用を誘導する手段になっている。現行の2019年マスタープランはシンガポール全体の計画方針を示すとともに、地域別（セントラル地区・東部地域・北部地域・中部地域・北東部地域・西部地域）の都市計画方針を定めている。また、各地域内で活かすべき地域資源がある場合には当該地区の整備方針を示し、重点開発地区については地区マスタープランを策定している（URA, 2019）²⁾。

コンセプトプランのもと、関連省庁・機関はそれぞれの政策・事業計画をURAの都市計画マスタープランと相互に連動させて策定している。これにより、都市計画、歴史環境や自然環境保全、住宅まちづくり計画、交通計画、公園・緑地・緑のネットワーク計画、産業開発計画が相乗効果を高めるように運用され、コンセプトプランの実現が図られてきた。

(2) 計画ビジョン実現のための制度基盤

シンガポールの国土空間管理において特徴的な点は、計画ビジョンが国有地管理制度のもと、強力な事業実施省庁・機関が連携して計画ビジョンの実現を図っている点にある。広範囲な目的での民有地の公的収用を認める土地収用法（1966）のもとで、政府は国土の国有化を進めてきた。さらに公共埋立事業を積極的に展開することにより、国有地を拡大させてきた。現在、国土の8割以上が国有地であると言われている。

現行の国有地管理制度について概観しておきたい。国有地はシンガポール土地管理庁(SLA)により管理運営されている。SLAは管理下の国有地に、新たな埋立地、事業官庁から返却された国有地、借地権期限切れで回収された国有地などを加えて管理・運営する。各省庁はマスタープランに基づき、SLAに必要な国有地の利用を申請し、その承認を受けて事業展開を図っている。関連省庁が新たに民有地の収用を必要とする場合は、マスタープラン委員会や

財務省・法務省から同意・承認が得られればSLAが当該土地を収用し、申請省庁に引き渡すことになる（CLC, 2018）³⁾。

もうひとつの国有地利活用の経路は、SLAの代理機関を通じた国有地（借地権）の民間売却である。URAが主要な代理機関となっている。このほか、公共住宅団地内の国有地売却については住宅開発庁（HDB）が、産業用の国有地売却についてはJTCコーポレーション（JTC）が代理機能を果たしている。借地期間は通常99年であるが、暫定利用として15年間の借地権を販売することもある。産業用国有地の借地権売却の場合は30年間と短い（60年を30年に短縮）。比較優位が変化しやすい産業用途の陳腐化を防ぐ目的がある。それぞれの代理機関は、国有地売却制度と開発ガイドラインを通じて民間開発を誘導するとともに、新しいアイデアやノウハウを取り入れている。各代理機関は対象地域の発展ビジョンを示すとともに、基盤・環境整備や関係機関との調整を通じて、民間投資を惹きつけている。国有地の民間売却による開発シェア（2019年）は民間住宅供給戸数の40%、オフィス供給延床面積の36%、店舗面積の31%、ホテル客室数の36%を占めている（CLC, 2021）⁴⁾。国有地管理制度は政府事業省庁の直轄事業と民間活力による事業推進の両輪により計画実現を支えている。

国土の大半を占める国有地や公共部門による広範な不動産資産保有、期限付き借地権を前提とする国有地売却制度は、土地利用の新陳代謝を容易にしている。借地権の期限が切れると基本的に土地は国に返納される（CLC, 2018）³⁾。国有地管理制度を通じて時代のニーズに合った利活用がなされることになる。HDB、JTC、国立公園庁（NParks）などの公的機関が保有する住宅団地、工業団地、公園緑地では時代のニーズに合わせて建替え・再整備・改修が実施されている。また、デジタル技術や環境技術なども国が保有する住宅地や工業団地を通じて大規模に社会実装をさせることができる。国有地

の民間売却の際のガイドラインを通じて、民間開発でも新技術を実装させている。ハード・ソフトの両面から土地利用・施設の新陳代謝を促しやすい環境にある。限られた国土のなかで急速な社会経済発展を遂げてきたシンガポールにとって、土地利用・施設の新陳代謝は極めて重要であり、これが時代に応じた計画目標を達成できる基盤となっている（図1）。

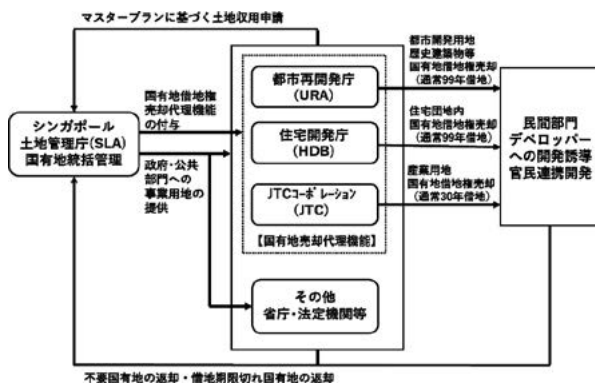


図1 シンガポールにおける国有地管理制度

出所 CLC, Singapore (2016, 2018, 2021)^{3) 4) 5)} 及び SLA, URA, HDB, JTC の各公式 Website 情報をもとに筆者作成。

3 世界クラスの都市像

ここでは、シンガポールが目指してきた「世界クラスの都市像」とはどのようなものであるかを、2000年代のコンセプトプランから概観したい。

(1) 2001年コンセプトプラン

2001年コンセプトプランは、21世紀のシンガポールを豊かな伝統・個性・多様性・アイデンティティを備えた「世界クラスの都市」へと転換するビジョンを示した（URA, 2001）⁶⁾。基本的な方向性は1991年プランを踏襲しているが、アジア太平洋地域におけるグローバルシティとしての発展と生活の質を世界トップ水準に引き上げる目標を明確にした点が注目される。シンガポールは1990年代より研究開発や国際ビジネスの発展に資する海外高度人材の誘致政策を採り、2000年代にこれを本格化させた。世界トップ水準の生活の質を達成すること

はシンガポール国民だけでなく、海外高度人材を惹きつける狙いもあった（Lim, Khoo Cheng, 2001）⁷⁾。

40～50年後の人口を550万人と想定した土地利用計画の方針が示された。経済面では、国際金融・ビジネスセンター機能の発展、国際的な観光機能の強化、高付加価値型産業と研究開発の振興による経済発展の方向性が示された。歴史・文化の保全によりアイデンティティを強化し、緑と水辺が織りなす環境のもとでレクリエーションの選択肢を増やすこと、幅広い住宅オプションを提供し、質の高い生活環境を構築することになった（URA, 2001）⁶⁾。

(2) 2011年コンセプトプラン

URAは2011年コンセプトプラン草案を策定していたが、外国人居住者の急増に対する国民の反発から持続可能な人口フレームに対する国民の意見を聴くために発表を延期することになった。上位官庁のMNDが「未来のシンガポール人のための土地利用計画2013」をとりまとめ、これを2011年コンセプトプランとした（（一財）自治体国際化協会・シンガポール事務所, 2021）⁸⁾。この計画では、2030年に650～690万人という急激な人口増加のもとでも、国際的な競争力を維持し、持続可能で全ての人々が高い生活の質を享受できることを目標とした。2011年計画でも、「世界クラスの都市」を目指すことに変わりはない。内容的には、①良質でアフォーダブルな住宅の提供、②「庭園の中の都市」：住宅地周辺での公園・緑地や緑のネットワークを整備し、緑豊かな住環境を実現、③世界クラスの公共交通の構築：公共交通の利便性を高め、複合型都市機能を有する統合型交通ハブを整備、④国際金融ビジネス・高付加価値型産業クラスターの振興、ビジネス・インフラ整備を通じて活気ある経済と雇用維持、⑤新たな空間創造による将来の成長余地の確保という5つの方針が示された（URA, 2011; MND, 2013）^{9) 10)}。2010年以降、海外高度人材の誘致政策は緩やかなものになり、自国民の教育・訓

練に重点が置かれるようになった。

4 世界クラス都市の検証

シンガポールが目指す「世界クラスの都市」がどのように実現されているか、そのアプローチとは何かを、①国際競争力を有するグローバル・シティの実現、②世界クラスの生活の質とシンガポール・アイデンティティの実現という二つの観点から検証していきたい。

(1) グローバル・シティの実現

1) 国際金融ビジネスセンター・観光開発

1990年代、シンガポール政府は国際金融・ビジネスセンターとしてのオフィス機能や国際観光機能が競争優位を失いつつあるとの認識を持っていた。URAは2003年にマリーナベイ・マスタープランを見直し、その戦略的な開発に取り組む。既存の国際金融ビジネスセンターに隣接するマリーナベイ街区において、URAは国有地売却を通じて最新鋭の大型オフィスビルを含む民間複合開発を誘導し、国際金融ビジネスセンター機能を強化している（CLC, 2021）⁴⁾。

観光・コンベンション・レクリエーション開発の観点では、3つの高層棟を連結する空中庭園により特徴付けられるマリーナベイ統合リゾート（マリーナベイ・サンズ, 2010）、ユニークな蓮の花をモチーフにしたアートサイエンスミュージアム（2011）、世界最大の温室「フラワードーム」や高さ25～50mのシンボリックなスーパー・ツリー・グローブが象徴的なガーデンズ・バイ・ザ・ベイ（2012）などの一連の開発が進められ、世界的にもユニークな都市空間が創出された。併せて、セントーサ島でも統合リゾート開発として、ユニバーサルスタジオ、世界最大級の水族館、ウォーターパークなどのアトラクションやカジノ、ホテルを兼ね備えたりゾートワールド・セントーサが開設された（2011）。その他にもURAはオーチャード・ロードのショッピングモールの活性化のために、国有地売却を通じて新しい民間ショッピ

ングモール開発を誘導した。これは既存商業施設のリニューアルに向けた動きをもたらし、ショッピングモール全体の活性化に寄与したと言われている（CLC, 2021）⁴⁾。



図2 マリーナベイ・サンズと金融センター



図3 ガーデン・バイ・ザ・ベイ国立庭園

国際ビジネス・観光の振興上、見逃せないのがチャンギ空港ターミナル及びその隣接開発である。マリーナベイやセントーサ島の開発と連動するかたちで、2013年にジュエル・チャンギ・エアポート開発プロジェクトが発表され、2019年に開業した。この施設はターミナル1・2・3を結ぶ自然をテーマにしたエンターテインメント型複合商業施設である。チャンギ空港グループは、この開発に合わせてターミナル1を拡張リニューアルし、レインボルトックスと呼ばれる巨大な屋内人工滝を有するテーマパークのような空間を創出した。こうした一連の巨大開発が国際観光都市としてのシンガポールの地位を大きく向上させた。

マリーナベイ開発はシンガポールの都市開発アプローチとして象徴的である。そこには、長

期的視野、戦略性、統合性、都市デザイン、官民連携、世界水準のビジョンとパートナーの取り込みなどの全ての要素が見て取れる。マリーナベイは1960年代に既に埋立事業が決定し、1970年代から埋立が開始されている。この事業では全面埋立による空間確保案と現行の内水面を残す案が比較検討された結果、環境経済価値の高さが評価されて後者が採択された。また、閉鎖堰を設けることで水資源確保につながっている。マリーナベイの埋立による空間創出は都心域における緑地整備や歴史的環境保全を容易にした。URAはウォーターフロントから後背地にかけて段階的に建物高さを上げるように規制することで、マリーナベイを中心とした都市空間を創出し、後背地の建物からもマリーナベイへのビスタを確保できるようにした。ベイサイド・プロムナードを整備するとともに、それに面して配置される低層建築物に公共空間や多様なアクティビティを導入することで、ヒューマンスケールな水辺の魅力を生み出している。(CLC, 2016)⁵⁾ 民間開発はコンセプト&入札方式による国有地売却や開発・デザインガイドラインで誘導されている。とりわけ、マリーナベイやセントーサ島の統合リゾート開発においては、最も魅力ある提案を採択できるよう固定価格提案依頼による国有地売却方式がとられた(CLC, 2021)⁴⁾。国内外の大手デベロッパーに対して魅力ある総合開発ビジョンを示し、世界から投資や開発ノウハウ・アイデアを集めて、開発を実現しているのである。マリーナベイやセントーサ島の開発は、陸上交通庁(LTA)による大量高速鉄道(MRT)ネットワークや高速道路の整備によっても支援されている。

2) 先進的なグローバル生産拠点

JTCは産業施設の開発・運営の領域で世界水準のサービスを提供してきた。シンガポールでは産業の高付加価値化、知識産業化、デジタル化を推進しており、JTCが開発する産業用地・施設は大きく変容している。1997年、JTCは

21世紀産業用地計画(IP21)を策定し、従来産業地区の一括再開発プログラム、立体工場による土地生産性向上、高付加価値型産業の重点化などの方針を示した。ブラウンフィールドと成熟した工業団地を仕事・遊び・学習が融合できるように土地利用の見直しが進められ、サイエンスパーク・ビジネスパークの開発も積極的に展開されている(JTC, 2024)¹¹⁾。2000年代以降、戦略産業クラスター領域でのイノベーションの創発を支援するエコシステムの構築や、インダストリー4.0に対応した生産工場の開発にも取り組んでいる。こうした知識集約的な生産空間づくりのため、JTCはURA、HDB、NParksと連携して開発・整備を進めている。JTCは、①バイオメディカルサイエンス、情報通信、メディア、フュージョン型研究開発などを支援する「ワン・ノース開発(2001～)」、②航空宇宙産業の集積拠点「セレーター航空宇宙パーク(2007～)」、③先進的な製造拠点「ジュロン・イノベーション地区(2016～)」、④IT企業集積拠点・理工系大学・スマートタウンから構成される「ブンゴル・デジタル地区(2020～)」など、先進的な産業ゾーンを次々と生み出している(図4・5)。これらの開発は、研究開発施設の他にビジネス交流・支援施設、人材訓練施設、オフィス・商業・ホテル・サービスアパートメント・住宅、公園、大学(一部)などを有する複合開発である。シンガポールでは将来的にも高付加価値製造業を経済成長セクターの一つとして位置付けている。JTCは国内外の先端企業・スタートアップや才能のある人材を惹きつけ、定着・発展させる先進的で魅力的な創造空間やコミュニティづくりを目指している(JTC, Website)¹²⁾。

シンガポールの航空・海運のハブ機能はいずれも世界トップ水準にある。シンガポール政府はチャンギ空港を計画的に拡張し、ハブ機能を強化してきた。港湾についても2000年にパシル・パンジャン・コンテナ港を、2022年にはトゥアス新港第1期を開発している。これらのハブ

機能が国際ビジネスやハイテク製造業を支えてきた。2019年マスタープランでは、経済ゲートウェイの強化の一環で、ハブ機能を活かしたビジネスパーク、ハイテク製造ハブなどが計画されている（URA, 2019）²⁾。



図4 センター構造と産業拠点開発
出所：URA・Master Plan 2019に筆者加筆



①ビジネスパーク ②住宅 ③マーケットビレッジ
④歴史遺産散策路 ⑤キャンパス大通り ⑥シンガポール工科大

図5 プンゴル・デジタル地区開発計画
出所：JTC-Website に筆者加筆

(2) 世界クラスの生活の質とアイデンティティ

生活の質という観点では、住宅、地域拠点の開発、公園・レクリエーション、モビリティをそれぞれ向上させ、それらを統合的に整備・運用することで魅力的な生活空間を創出している。

1) 住宅・住環境

HDBは1970・1980年代を中心にニュータウンを積極的に開発し、現在、24のニュータウンと3つの住宅団地を有している。HDBは2023年3月末時点で、113万3915戸の住宅を管理し、

シンガポール国民・永住者の76.4%はHDB住宅に住む（HDB, 2023）¹³⁾。今日、HDBは住宅の質の向上を図り、多様なニーズに応じた住宅供給を展開している。URAも国有地売却制度を通じて高質で多様な民間住宅開発を誘導している。HDBはオールド・ニュータウンの再生事業や、近隣住区再生事業、老朽住宅改修事業を実施し、高齢化に対応した住宅・団地改修を展開している。ニュータウン再生事業では、ショッピングモールやランドマークとなる高層住宅の開発、公共施設やオープンスペース・緑道・歩道の整備、コミュニティのニーズへの対応、歴史・魅力資源の活用により、活気あるニュータウンへと再生を図っている（福島茂, 2019）¹⁴⁾。

2011年には、「より良い居住に向けたHDB住宅ロードマップ」を公表し、アフォードブル住宅政策、21世紀型ニュータウン事業の展開、環境配慮型スマートタウン開発などの方針が示された。アフォードブル住宅については、国有地を活用することや住宅取得時の応能的補助金を導入することで対応している。環境配慮型スマートタウンに関しては、パイロット事業としてのエコタウンの開発や、それを包括的に展開する「HDBグリーン・プリント」事業が展開されている。グリーンな住区・住棟とコミュニティづくりを目標に、太陽光発電システム、エネルギー回生式エレベーター、屋外LED照明、雨水利用システム、真空式廃棄物搬送システム、グリーン通勤（公共交通・サイクリング道整備）、グリーンフラット（屋上・壁面緑化）、エコハウスなどがHDB住宅・タウンに実装され始めた。2014年、HDBと経済開発庁（EDB）が連携して、HDBフラットや公共施設の屋根に太陽光発電パネルを大規模に設置する政策「ソーラー・ノヴァ（SolarNova）」事業が開始された（HDB Website）¹⁵⁾。政府のスマート・ネイション構想を受けて、2014年、HDBはスマートタウン・フレームワークを策定し、情報通信・センサー技術とデータ解析などのスマー

ト技術を用いて、HDBタウンをより持続可能で、安全・安心、住みやすいものとする試みがなされている（福島茂，2019）¹⁴⁾。

2) 地域拠点・サブセンター開発

1991年コンセプトプランの分散化政策の拠点として選ばれた、東部拠点のタンピネス、北部拠点のウッドランド、東部拠点のジュロン・ゲートウェイ（旧ジュロン・イースト）は大きく発展してきた。これらの地域拠点に共通する開発アプローチは、URA、HDB、JTC、LTA、NParksが連携して開発を進めている点である。地区マスタープランのもとURAはMRT駅周辺の民間商業・業務・住宅開発の誘導や歴史遺産の保全、HDBはニュータウン再生計画・新規住宅開発、JTCはビジネス・サイエンスパーク整備、LTAはターミナル駅から周辺エリアへのフィーダー交通網や自転車道の整備、NParksは公園緑地や緑道（PCN：後述）の整備を実施してきた。いずれの地域拠点も住み・働き・楽しみ・憩うことができ、職住近接の活気のあるセンターとして発展している。地域拠点では、地域コミュニティのための公共空間整備、文化・芸術活動の展開などのプレイス・メイキングが行われ、プログラムへの市民参加を通じて市民自らが「自分たちのまち」と思えるまちづくりが行われている。

2019年マスタープランでは、これらの地域拠点は都心地域を補完する第二のビジネス・ノードとして位置付けられている。ジュロン湖を囲む400haに及ぶジュロン地区では、これまで地域拠点として発展してきたジュロン・ゲートウェイに加えて、レイクサイドとレイクサイド・ゲートウェイの2つの開発計画が示された。これらの地区では、ダイナミックで多様性に富んだ複合ビジネス・商業・レジャー地区の開発が予定されている（URA, 2019）²⁾。2019年には国立庭園ジュロン・レイク・ガーデン（90ha）が開設された（図6）。



図6 ジュロン・レイク地区開発計画
出所：URA-Website 資料

3) 「庭園都市」から「庭園の中の都市」「自然の中の都市」へ

2001年コンセプトプランは、1960年代から継承されてきた「ガーデンシティ（Garden City）」コンセプトを「庭園のなかの都市（A City in a Garden）」に発展的に転換する。ここでは公園・緑地・自然保護区の「緑」と貯水池・水路網・海岸の「水」の織りなす庭園がイメージされた。国立水道庁（PUB）は2006年から管理する貯水池や水路網（自然的な修景実施）を活用して、アクティブ・ビューティフル・クリーン（ABC）プログラムを展開している。これまでに102kmの水路と947haの水域がレクリエーション利用に開放されている（URA, 2019）²⁾。NParksはこうした水辺を生かした公園・緑地・緑道を整備してきた。さらに、シンガポール全域で公園・緑地・水辺・自然地を緑道・サイクリング道でネットワーク化し、それを住宅地やセンターと連結することで都市生活の質を高めようとしている。これはパーク・コネクター・ネットワーク（PCN）と呼ばれ、「庭園のなかの都市」コンセプトのもとで一層重視されるようになった（武田重昭他，2015）¹⁶⁾。1995年に初めて開設されたPCNの総延長は2012年に200km、2015年には300kmへと急速に拡張している。PCNは住宅環境や健康環境を向上させている。NParksは前述のガーデンズ・バイ・ザ・ベイやジュロンレイク・ガーデンなどの大規模な国立庭園も整備している。こうしたグリーン政策が着実に実現されてきた背景には、ガーデンシティ実行委

員会 (GCAC) がURA、HDB、PUB、LTA などの関係省庁の政策・事業をチェックし、調整・統合しつつ計画実現を推進してきたことがある (Ng Lang, 2008)¹⁷⁾。2020年には、「グリーンプラン2030」と連動して、Nparksは「自然の中の都市 (A City in Nature)」という計画概念を発表した。これは高密度都市と豊かな生物多様性の共生を目指したものであり、住みよさ・持続性・ウェルビーイングのために都市に自然を回復させるものである。従来以上に自然・エコシステムとの共生が重視されている (Govt. of Singapore: Green Plan Website)¹⁸⁾。

4) 持続可能で生活の質を高めるモビリティ社会

LTAは1996年白書において、自動車交通と公共交通を統合的に整備運営することで「世界レベルの陸上交通システム」を構築する目標を立てた。LTAは陸上交通マスタープランの策定と改定(2008年、2013年、2019年)を通じて、高速道路・一般道路、MRT・LRT、バス路線、サイクリング道路などのネットワークを計画的に整備してきた。高速道路ネットワークの骨格は1990年代までにほぼ完成している。国土が狭いシンガポールにおいて自動車交通に異存することは土地利用的に合理的でないと判断し、1980年代後半以降MRT・LRTを拡充してきた。1990年に2路線で運行が開始されたMRTは6路線に拡張され、2021年現在の総延長は203.2kmにまで拡張されている。MRTのフィーダー路線としてLRT・3路線が整備されている。MRTがない地域では専用バスレーンを伴う基幹バス網が補完する。MRTの整備は地域分散化政策や既存・新設のニュータウンを支援するかたちで進められてきた。陸上交通マスタープラン2040(2019)は、①市民の願望に応える：自宅から最寄りのタウンセンターまで徒歩・自転車で20分以内、公共交通等により職場まで45分以内でアクセスできる、②持続可能な交通：徒歩・自転車・公共交通などグリーン交通に転換する、③デジタル化・自動化への対応という目標を掲げている。グリーン交通への転換

に関しては、2040年までに屋根付き歩道を150km整備し、2030年代に自転車道1300km、鉄道網360kmに拡大するとした(LTA, 2019; Er. Chua Chong Kheng, 2024)^{19) 20)}。LTAは国家自転車利用計画の一環としてPCNのサイクリング道路を整備し、そのネットワークを広げている。LTA・URA・HDB・NParksの相互連携により、各拠点・施設は多様な公共交通網・道路網・サイクリング道路・ウォーキング散策路で重層的に結ばれ、質の高いモビリティ社会が実現されている。

(3) 世界クラス都市の達成度

シンガポールが2024年現在で「世界クラスの都市」をどの程度達成しているかを、①スイス国際経営開発研究所(IMD)の「IMD世界競争力ランキング」、②英国エコノミック・インテリジェンス・ユニット「住みよさグローバル・ランキング」、③森ビル「世界の都市総合力ランキング」から確認しておきたい。IMD世界競争力ランキングは企業が競争力を発揮しやすいビジネス環境が整っているかを評価するものであり、シンガポールは世界1位にある。一方、安定性・医療・文化と環境・教育・インフラから都市を評価する「グローバル住みよさランキング」においてシンガポールは26位(アジア3位)と順位を下げるものの、先進国都市の上位層には入る。「世界の都市総合ランキング」は経済・研究開発・文化交流・居住・環境・交通アクセスの6領域、すなわち経済発展性と住みよさを総合して評価するものであり、双方の評価が相殺されてシンガポールは5位という順位に落ち着く。そのほかにも、スマートシティ、公共交通、持続可能性などの世界ランキングもトップクラスである。全体的に見れば、シンガポールは「世界クラスの都市」という目標を、経済・ビジネス領域を中核にかなり達成していると言える。この成果は、政府が社会経済・環境政策と空間計画を統合的に計画運営することでもたらされている。

5 おわりに： 長期土地利用計画2021が目指すもの

2021年改訂長期土地利用計画のタイトルは「夢を実現する空間」であり、政府として包括的な空間コンセプトを明確に示していない。「コンセプトプラン」という名称をあえて用いず、国民の目線に立ったプランニングというスタンスをとっている。2021年7月から1年にわたり、長期土地利用計画案の内容について多くの国民との対話がなされ、インターネット調査、50のセッション討議が実施された。ビジョンや価値、戦略とトレードオフについて議論され、取りまとめられた計画案の展示とフィードバックを受けてプランは策定された。その結果、①ウェルビーイングの質の高い生活、②国際的ビジネスハブとしての活力ある経済の維持と経済機会の創出、③コミュニティの絆を深める包括的な空間、④歴史・文化・自然などの空間のなかで楽しい日常空間をつくる、⑤気候変動に対応した持続可能な都市、⑥空間計画における柔軟性と弾力性の確保の6つの基本原則が確認されている。具体的な計画として、「住生活」「仕事」「遊び」「移動」「愛されるまち」「自然の保全と管理」「持続可能性」「長期的な重点開発エリア：パヤ・レバー空軍基地跡利用」の8つのテーマが示され、それぞれについて詳細な空間整備・管理の方向性が示されている(URA, 2022)²¹⁾。

ここでは、「世界クラスの都市」という概念は明示的な目標とはなっていない。無論、国際金融ビジネス・産業や観光のハブとして、才能のある人材・観光客を惹きつける魅力的な都市であり続けることは意識され、将来の変化に柔軟に対応することで持続的な発展を実現する意図は読み取れる。今日、コンセプトプランに関わる多くの省庁・機関にとって世界水準を目指すことは既に浸透しているようにみえる。新しい長期土地利用計画の本質的な目標とは、シンガポール人にとってのウェルビーイングや愛着

を高める都市空間をどのようにつくり、維持発展させていくかに移っている。社会経済発展と高質な物的環境や都市サービスを達成してきたシンガポールにとり、「ハートウェア」としての街づくりがより重要になっているのである。

【参考文献】

- 1) Urban Redevelopment Authority (URA), (1991): Concept Plan 1991 – Living the Next Lap: Towards a Tropical City of Excellence.
- 2) Urban Redevelopment Authority (URA) (2019): Master Plan 2019.
<https://www.ura.gov.sg/Corporate/Planning/Master-Plan/Master-Plan-2019> (2024/11/26閲覧)
- 3) Centre for Liveable Cities (CLC), Singapore (2018): Land Framework of Singapore: Building a Sound Land Administration and Management System, Urban Systems Studies.
<https://www.clc.gov.sg/research-publications/publications/urban-systems-studies/view/land-framework-of-singapore-building-a-sound-land-administration-and-management-system> (2024/12/8閲覧)
- 4) Centre for Liveable Cities (CLC), Singapore (2021): The Government Land Sales Programme: Turing Plans into Reality, Urban Systems Studies.
<https://www.clc.gov.sg/research-publications/publications/urban-systems-studies/view/the-government-land-sales-programme-turning-plans-into-reality> (2024/12/8閲覧)
- 5) Centre for Liveable Cities, Singapore (CLC) (2016): Urban Redevelopment: From Urban Squalor to Global City, Urban Systems Studies.
<https://www.clc.gov.sg/docs/default-source/urban-systems-studies/uss-urbanredevelopment.pdf> (2024/12/8閲覧)
- 6) Urban Redevelopment Authority (URA) (2001): Concept Plan 2001 – Towards a Thriving World-Class City.

- <https://www.ura.gov.sg/Corporate/Planning/Long-Term-Plan-Review/Past-Long-Term-Plans> (2024/11/25 閲覧)
- 7) Lim, Khoo Cheng (2001): Pitching In: To Shape Singapore's Future. Singapore Government Media Release.
<https://www.nas.gov.sg/archivesonline/data/pdftoc/2000082601.htm> (2024/12/20 閲覧)
- 8) (一財)自治体国際化協会・シンガポール事務所 (2021):「シンガポールの政策 都市開発政策編」
https://www.clair.org.sg/j/wp-content/uploads/2021/02/3_2_Toshi.pdf (2024/12/4 閲覧)
- 9) Urban Redevelopment Authority (URA) (2011): Concept Plan 2011.
<https://www.ura.gov.sg/Corporate/Planning/Long-Term-Plan-Review/Past-Long-Term-Plans> (2024/11/25 閲覧)
- 10) Ministry of National Development (MND) (2013): A High Quality Living Environment for All Singaporeans: Land Use Plan to Support Singapore's Future Population.
<https://www.mnd.gov.sg/docs/default-source/mnd-documents/publicationsdocuments/land-use-plan.pdf> (2024/12/20 閲覧)
- 11) JTC Corporation (JTC, 2024): Integrated Master Planning and Adaptive Reuse: Shaping the Future of Singapore's Land Use.
<https://www.jtc.gov.sg/about-jtc/news-and-stories/feature-stories/master-planning-and-adaptive-reuse> (2024/12/10 閲覧)
- 12) JTC Corporation (JTC): JTC Website: <https://www.jtc.gov.sg/> (2024/12/10 閲覧)
- 13) Housing Development Board (HDB) (2023): HDB-Key Statistics, 2023.
<https://www.hdb.gov.sg/-/media/HDBContent/Images/SCEG/HDB-KS-FY23.ashx> (2025/1/4 閲覧)
- 14) 福島 茂 (2019):「シンガポールの公共住宅政策の展開:新自由主義経済のもとでの公共住宅政策の果たす役割」『都市住宅学』105号, 85-92.
- 15) Housing Development Board (HDB): Website: Smart and Sustainable Living.
<https://www.hdb.gov.sg/cs/infoweb/about-us/our-role/smart-and-sustainable-living> (2019/03/13 閲覧)
- 16) 武田重昭他 (2015):「シンガポールにおける”ガーデン・シティ “から” シティ・イン・ア・ガーデン”への展開時の緑地計画の変化」『都市計画論文集』50-3, 1099-1105.
- 17) Ng Lang (2008): A City in a Garden. Civil Service College, Singapore.
<https://knowledge.csc.gov.sg/world-cities-summit-issue/a-city-in-a-garden/> (2024/12/20 閲覧)
- 18) Government of Singapore Green Plan Website: <https://www.greenplan.gov.sg/> (2024/12/18 閲覧)
- 19) Land Transportation Authority (LTA) (2019): Website: Land Transport Master Plan 2040: Bringing Singapore Together.
<https://www.lta.gov.sg/content/ltagov/en/newsroom/2019/5/2/land-transport-master-plan-2040-bringing-singapore-together.html> (2024/12/18 閲覧)
- 20) Er. Chua Chong Kheng (2024),「シンガポールにおけるモビリティの変革ー鉄道政策に焦点を当てて」, 第4回JTTRI グローバルセミナー基調講演録,『運輸総研だより』Vol.11, 2024 夏号.
https://www.jttri.or.jp/20240530_semi.pdf (2024/12/18 閲覧)
- 21) Urban Redevelopment Authority (URA) (2022): Space for Our Dreams: Long-Term Plan Review 2021.
https://www.ura.gov.sg/-/media/Corporate/Planning/LTPR21/LTPR_publication.pdf (2024/11/26 閲覧)

インドネシア新首都ヌサンタラの構想と現在地

東洋大学 准教授 志摩 憲寿

1 はじめに

人口2億6,000万人を擁する東南アジアの大国インドネシア。このインドネシアにおける近年の都市開発の目玉は新首都ヌサンタラの建設であろう。カリマンタン島の東部に位置するヌサンタラは、「Global City for All」をビジョンとして、総面積256,000ha、2045年には人口190万人の新都市を目指している。筆者の訪ねた2022年11月の時点でも、現地では森林を拓きながら急ピッチで工事が進められていた（図1）。2024年8月の独立記念日式典はヌサンタラでも開催され、当時のジョコ大統領と共に、大統領選に勝利していたプラボウォ（現）大統領も式典に出席するなど、この新首都建設が今後も継承されることがアピールされた。

いよいよ本格的に動き始めた感のあるヌサンタラの建設をめぐっては、スマートシティなどの新たな技術が導入された新時代の都市として期待が寄せられる一方、森林を拓いて建設されるなどの環境上の懸念、さらに、ジャカルタ行末を案じる声など賛否両論さまざまな声が聞かれる¹⁾。この新首都ヌサンタラの建設は、どのような方向に向かうのだろうか。本稿では、まず、ジャカルタとヌサンタラをめぐる議論を概観して首都移転と新首都建設の背景を紐解いた上で、新首都建設の根拠法である「首都法」に位置付けられたマスタープランにおける新都市の構想を整理しながら、動き出したプラボウォ政権下でのインドネシア新首都ヌサンタラ建設の現在地を読み解くこととしたい。

2 ジャカルタとヌサンタラをめぐる諸議論

インドネシアの首都ヌサンタラ建設をめぐっては、実のところ、スカルノ大統領の時代から、ジャカルタからの首都移転や新首都建設予定地をめぐる議論が重ねられてきた。まずはジャカルタとヌサンタラをめぐる諸議論を概観しておきたい。

(1) 「首都ジャカルタ」をめぐる議論

インドネシア共和国の歴史を紐解くと、その首都は、1945年8月17日の独立宣言と共にジャカルタと定められていた。そもそもジャカルタは、1619年頃に「ジャヤカルタ」港湾都市が拓かれて以来、オランダ統治時代には「バタヴィア」、日本統治時代には「ジャカルタ」とその呼び名を変えながら、インドネシアの中心都市であり、独立後は首都ということになったということになる。

その後、オランダとの独立戦争の頃にはジョグジャカルタに臨時首都が置かれたこともあったが、1949年12月27日にオランダから主権が戻されると再び首都はジャカルタとなり、大統領



志摩 憲寿

しま のりひさ

1977年、西宮市生まれ。博士（工学）、東京大学卒、同大学院修了。専門は開発途上国の都市計画、特に都市計画制度論、スラムの居住環境改善、都市計画の国際協力。東京大学都市持続再生研究センター特任講師を経て、現在は東洋大学准教授。著書に「アジア・アフリカの都市コミュニティ」「グローバル時代のアジア都市論」など。

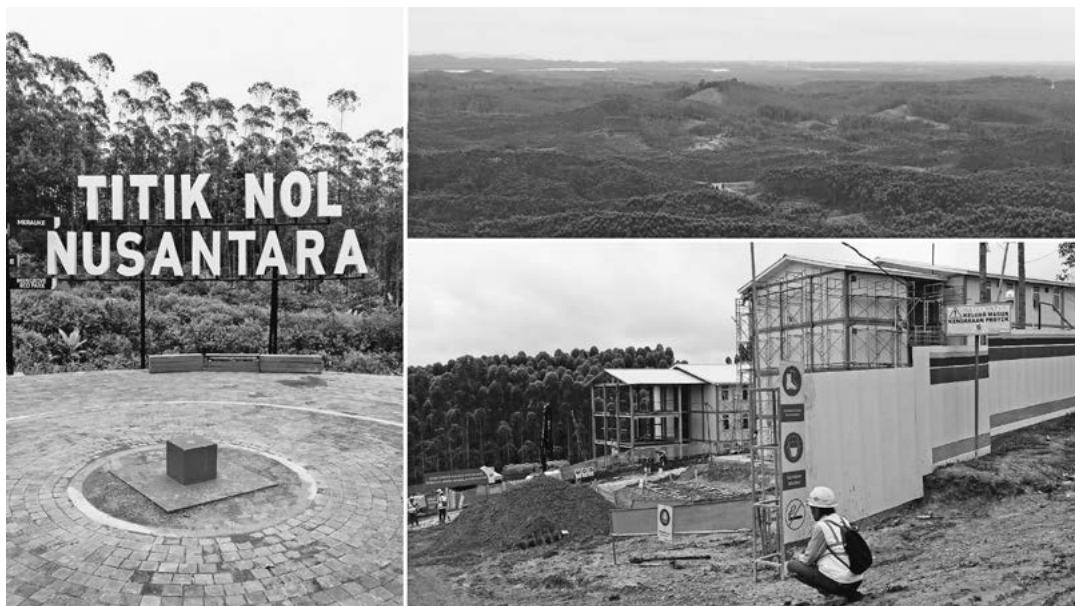


図1 急ピッチで建設が進む新首都ヌサンタラ（2022年11月）：ヌサンタラ・ゼロ・ポイント（左）、建設中の政府中心地区をのぞむ（右上）、建設中の労働者住宅（右下）

領決定1961年第2号によって「大ジャカルタ首都特別地域」が制度的に定められた⁽¹⁾。

一方で、インドネシアは、国土政策上、経済的に豊かなジャワ、スマトラ、バリと資源に恵まれながら貧困率等において経済的に遅れをとる「東部インドネシア地域」（ヌサ・トゥンガラ、カリマンタン、スラウェシ、マルク、パプア）という構造の下で、経済的格差に悩まされてきた。スカルノ政権下の「5ヵ年開発計画」（1956～60年）では、例えば、ジャワ島外への移住と開拓が打ち出されたり、スハルト政権下の「第3次5ヵ年開発計画（Repelita III）」でも移住政策がとられ、「第4次5ヵ年開発計画（Repelita IV）」では地方都市開発に力が注がれるなど、経済的格差の是正に向けた施策が講じられてきた。

この文脈の下で首都移転も検討されていた。スカルノ大統領は、インドネシア群島の中心に位置し、面積も広いカリマンタン島のパランカラヤへの首都移転を提案、また、スハルト大統領は既に過密化が深刻化していたジャカルタから、近郊のジョングルに首都を移転することも提案していた。

そして、2000年代に入り気候変動がグロー

バルな課題としてとりあげられると、なかでもインドネシアでは、2004年にスマトラ島沖大規模地震とインド洋津波などを経て自然災害に対する懸念が高まると、高潮や洪水、地盤沈下をはじめとする災害からもジャカルタが捉えられることとなり、ユドヨノ大統領は再び首都移転に言及しつつ、ジャカルタの諸問題を解決して首都のまま留める、ジャカルタから政府機能の一部を移転する、新たな首都を建設するという3つの選択肢の検討を始めた^{(2),(3)}。

（2）新首都ヌサンタラの建設へ

2018～19年にかけて、ジャカルタからの首都移転に関する調査が国家開発計画庁（BAPPENAS）などによって実施されると、それを受けて（ユドヨノ大統領に続く）ジョコ大統領はジャワ島外への首都移転を表明した。首都移転の必要性として、ジャカルタに象徴されるジャワ島への集中と経済格差、ジャカルタにおける無秩序な都市化に伴う混雑や環境、災害をはじめとする諸問題の深刻化などを指摘した。また、ジョコ政権下で成立した2025年から2045年までの新たな国家長期開発計画「ゴールデン・インドネシア2045ビジョン（Visi Indonesia Emas 2045）」（2019年）において、

建国100周年を迎える2045年までの先進国入りを目指し、新たな経済成長のエンジンとして新首都を意味づけ、ジョコ大統領は国家中期開発計画（2019～24年）においても新首都建設を政策課題として位置付けた。さらに、プラボウォ大統領は2025年からの国家中期開発計画（原案）において17項目の優先プログラムの14番目に「経済的公平性の担保、中小零細企業の振興、新首都をはじめとするイノベティブで個性豊かな自立的な都市づくり」として新首都建設を位置づけた^{3),4)}。

この新首都の建設予定地は、環境アセスメントなどを含む様々な調査や手続きを経て東カリマンタン州に決まった。この決定理由には主として5点があげられている。第一に、国土全体からみて東カリマンタン州は、マカッサル海峡を通る主要な海上航路が通過し、国土の中央に位置する戦略的な立地であること、第二に建設予定地周辺において空港や港湾、高速道路をはじめとする交通インフラやエネルギー、上水道などの既存インフラを利用できること、第三にバリクパパンとサマリンドラという新首都をサポートし得る都市が近いこと、第四に建設予定地において公有地の利用可能性が高かったこと、そして、第五には自然災害リスクが低いことにあるという³⁾。

一連の検討を経て、新首都建設の根拠法となる「首都法」が法律2022年第3号として成立し²⁾、同法により「ヌサンタラ」³⁾と名付けられた新首都の建設が動き出すこととなった。まず、新首都建設の推進役として「ヌサンタラ首都庁（Otorita Ibu Kota Nusantara: OIKN）」が設置された。同庁は、ヌサンタラ建設の準備段階からヌサンタラ特別地方行政の実施に至るまでの監督を主たる業務としており、権限上は、

ヌサンタラ建設において各種計画の策定や諸規制の発行など中央省庁と同等の権限を有しつつも、地方行政の実施において州政府と同等の位置付けを有するとされている^{2),5)}。

3 新首都ヌサンタラの構想

続いて、ヌサンタラの構想について、首都法に示された法定マスタープランを中心に整理しておきたい⁴⁾。

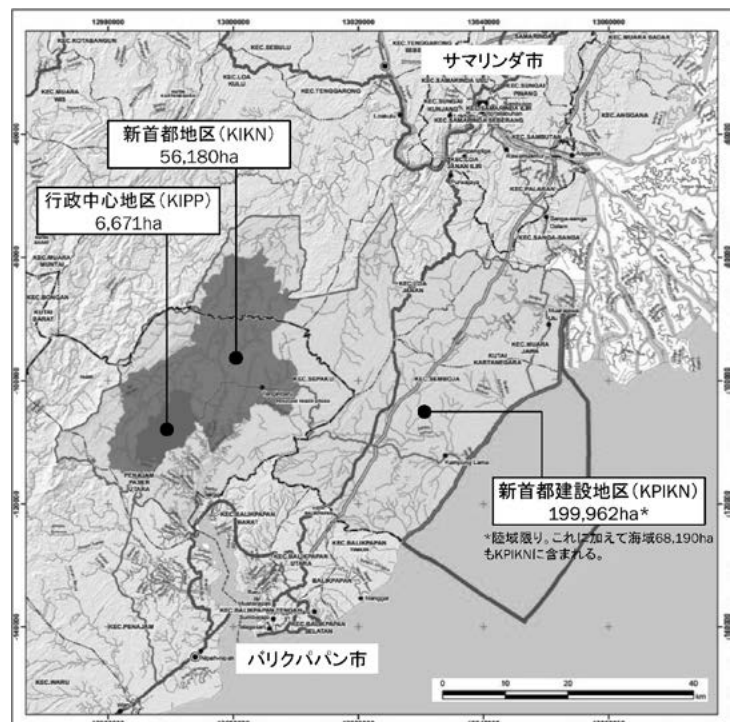


図2 新首都建設地域（出典：文献3に筆者加筆）

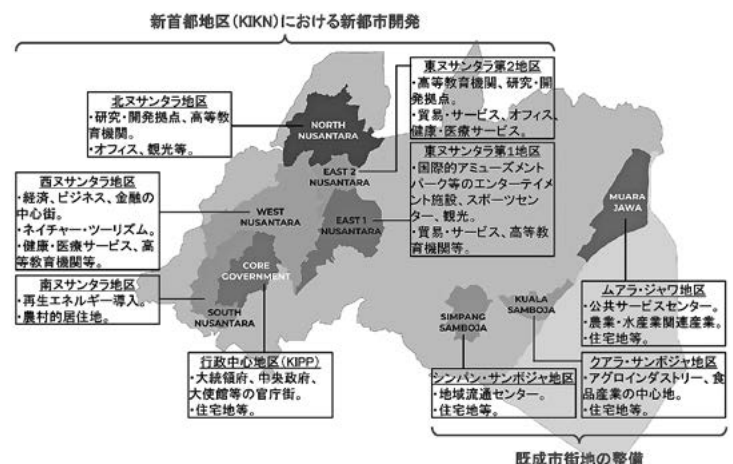


図3 新首都建設地区における新都市開発と既成市街地整備（出典：文献5及び7に筆者加筆）

(1) ヌサンタラの立地と面積、人口

東カリマンタン州に広がるヌサンタラは、北に州都サマリダ市（人口100万人）、南に国営石油公社プルタミナの企業城下町バリクパパン市（人口70万人）との間に位置する（図2）。延べ面積256,000haに及ぶ新首都建設地は、「新首都建設地区（Kawasan Pembangunan Ibu Kota Negara: KPIKN）」（約200,000ha）と「新首都地区（Kawasan Ibu Kota Negara: KIKN）」（約56,000ha）に分けられており、この新首都地区において新たな都市開発が動くこととなる。新首都地区内に指定された「行政中心地区（Kawasan Inti Pusat Pemerintahan: KIPP）」（約6,600ha）には大統領府や中央省庁、行政機関等が並ぶ業務中心地区が開発されるほか、金融・ビジネス拠点（西ヌサンタラ地区）や研究・開発拠点（北ヌサンタラ地区、東ヌサンタラ第2地区）、エンターテインメント拠点（東ヌサンタラ第1地区）等の開発も進められる。また、新首都建設地区内の既成市街地（ムアラ・ジャワ地区、クアラ・サンボジャ地区、シンパン・サンボジャ地区）の整備もまた進められる

（図3）。

計画人口は2045年までに約190万人を見込んでいる。新首都建設の初期から中期の段階ではジャカルタからの公務員等の移住を中心とした人口増を想定して、2024年までに約49万人、2029年までに約128万人、その後、2034年までに145万人と計画に示されている（表1）。

面積や人口でみた新首都の規模感をジャカルタ特別州（面積：約66,000ha、人口：約1,000万人（都市圏人口では3,000万人を超える））と比較すると、ヌサンタラは面積ではやや小さい程度ながら、人口では5分の1程度ということになる。参考までに、インドネシア主要都市の人口を見ると、ジャカルタに次ぐ第二の都市スラバヤで約270万人、続くバンドンで約230万人であるから、ヌサンタラはこれよりも少なく、国内では人口規模にして4～5番目の都市を目指すということになる。

(2) マスタープランにおけるビジョン、目標、開発の原則と実現手段

次に、マスタープランにおける構想として、ビジョン、目標、開発の原則と実現手段をみる

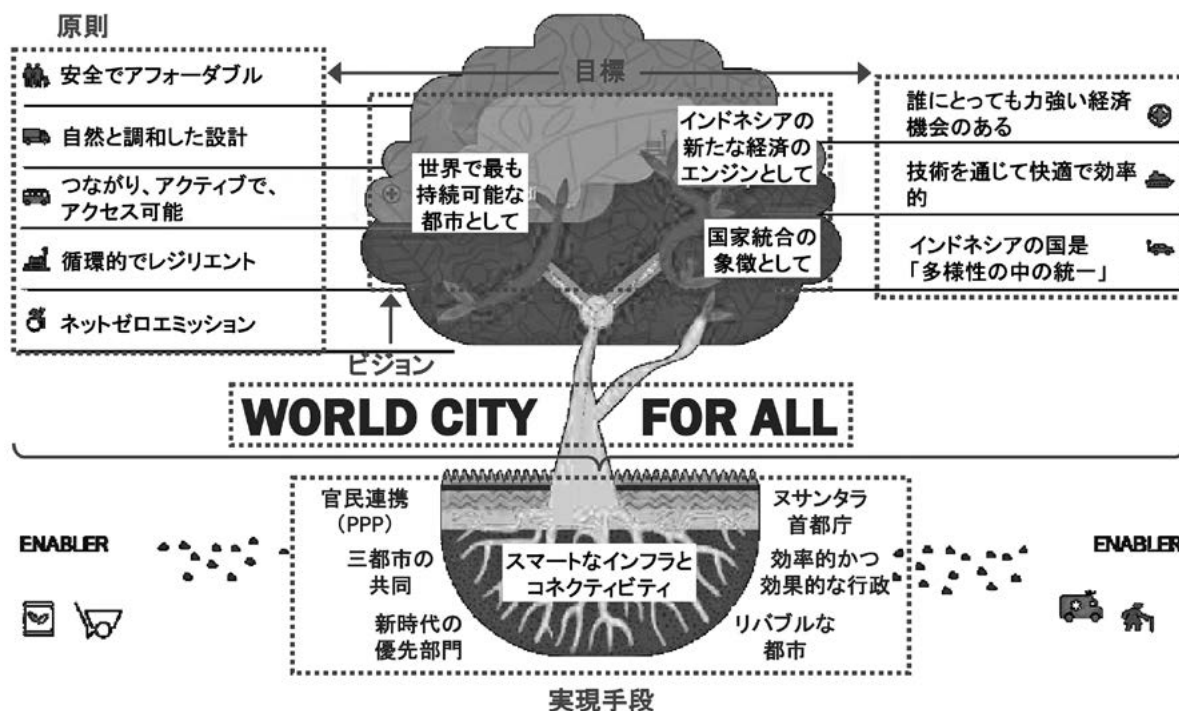


図4 新首都建設のビジョン、目標、原則と実現手段（出典：文献3に加筆）

と、ビジョン「Global City for All」の下、まず、新首都建設の3項目の目標として「国家統合の象徴」「世界で最も持続可能な都市」「インドネシアの新たな経済のエンジン」があげられている。そして、これらの目標に対応した8項目の開発原則として「自然と調和した設計」「多様性の中の統一」「つながり、アクティブで、アクセス可能」「ネットゼロエミッション」「循環的でレジリエント」「安全でアフォーダブル」「技術を通じて快適で効率的」「誰にとっても力強い経済機会」(図4)、さらに、それぞれの開発原則に対して3項目のKPI、したがって全体で8項目の開発目標に対して24項目のKPIが、ヌサンタラ全体と新首都建設地区・新首都地区・行政中心地区の別に定められている。例えば、開発原則「自然と調和した設計」に対するKPIの一つには、新首都全体の256,000haのうち75%を緑地とすることがあげられており、新首都建設地区では面積の75%、新首都地区と行政中心地区では50%とKPIを定めている⁽⁵⁾。

このような新首都建設を実現するためのイネーブラー（実現手段）には、ヌサンタラ首都庁はもちろんのこと、効率的かつ効果的な行政、官民連携(PPP)、リバブルな都市、スマートなインフラとコネクティビティ、新時代に求められる優先分野、さらに、三都市（ヌサンタ

ラ、サマリンダ、バリクパパン）といったキーワードが並んでいる（図4）。

さらに、マスタープランには新首都建設の時間軸も示されており、新首都建設の目標年次の2045年までが5段階の開発段階に区切られ、先に述べた計画人口の他、各段階の開発方針や主たる開発地区などが示されている（表1）。なお、この2045年は先のゴールデン・インドネシア2045ビジョンの目標年次とも一致しており、開発フェーズの5年は国家中期開発計画の計画期間＝大統領任期にも対応している。

(3) 都市開発の基本方針と「トリシティ開発」

マスタープランには、また、新首都建設の概要を成す、都市開発や経済開発など9分野の基本方針にも目を向けておきたい⁽⁶⁾。

この基本方針のいの一にあげられている都市開発には、「フォレスト・シティ」「スポンジ・シティ」「スマート・シティ」の3項目がある（表2）。例えば、開発原則「自然と調和した設計」と関連の深いところで見ると、フォレスト・シティでは森林や緑地の生態系としての機能を活かしたり、また、スポンジ・シティでは、「水」を重視して水循環の回復や洪水の軽減などの内容が示されており、国内外から様々な環境技術の導入が期待されている⁽⁷⁾。

また、経済開発の基本方針は「Locally

表1 新首都建設の各段階における開発方針と主たる開発地区、計画人口（出典：文献3及び6より作成）

第1段階 2022～24年	第2段階 2025～29年	第3段階 2030～34年	第4段階 2035～39年	第5段階 2040～45年
- ジャカルタからヌサンタラへの政府庁舎の移転開始。大統領宮殿、中央省庁や公務員住宅、学校、病院や商業施設など。公務員も移住。 - 主たる開発地区：KIPP - 計画人口：488,409人	- 中心的地域の整備を重視する。公共交通網を整備し、公務員住宅や中央省庁、大学や研究移管、海洋開発を進めるとともに、基本的インフラも整備する。公務員の移住を完了させる。 - 主たる開発地区：KIPP、西地区、東地区 - 計画人口：1,283,589人	- 産業地域や交通網の整備を始める。軍隊／警察関係者の移住。投資の増加と経済部門毎の生産能力の向上を図る。 - 主たる開発地区：KIPP、西地区、東地区 - 計画人口：1,452,967人	- ヌサンタラ及びバリクパパン、サマリンダ3都市全体のインフラ及び生態系の整備を行い、カリマンタン島の開発を加速化する。主たるねらいとして、健康・教育部門の振興、コミュニティの社会文化的レジリエンスの強化、教育・研究機関の能力向上。人口増加に伴い、経済部門の能力と多様性を強化する。 - 主たる開発地区：KIPP、西地区、東地区、北地区 - 計画人口：1,666,121人	- 新首都及び周辺地域において鉄道のような大量公共交通の建設及び関連インフラ・サービスを整備する。ゼロカーボン、100%の再生可能エネルギーの利用、持続可能な産業開発を促進するとともに、競争力において世界的にリードする都市を成す。 - 主たる開発地区：KIPP、西地区、東地区、北地区 - 計画人口：1,911,988人

表2 ヌサンタラ首都マスタープランにおける都市開発の基本方針（出典：文献1）

フォレストシティ：生態系の機能を有した森林や緑地を軸とした統合的なランドスケープを形成し、自然と共生した暮らしを創出する。自然資源及び動物生息地の保全、自然との繋がり（緑地帯など）、低炭素型の開発（温室効果ガス排出量の削減、森林による炭素吸収、再生エネルギーの使用など）、総合的で統合的かつ持続可能な水資源管理、開発コントロール（スプロール防止）、コミュニティの参加など。
スポンジ・シティ：開発に伴い変化する水循環を回復し、洪水の危険を軽減、水の浄化と生態系の保全、水資源利用の効率化、レクリエーション機能の向上などを図る。土壌流出の低減、雨水浸透の最適化、雨水の保持など。
スマート・シティ：アクセスとモビリティ、環境・気候変動、安心・安全、公共部門、都市システム、ライバビリティとダイナミズムなどにおける取り組みに対してデジタルテクノロジーを優先的に導入する。

Integrated, Globally Connected, Universally Inspired」と示されている。この中でも興味深いのは、「Locally Integrated」の部分で、ここでは、経済成長のエンジンであるヌサンタラとサマリンドアやバリクパパンの連携による東カリマンタン州全体の経済振興を図る「トリシティ開発」というコンセプトが打ち出されている。互いに50キロから100キロほどの距離がある三都市の間には、例えば、鉄道などの大量公共交通機関の整備など、地域開発にも力が注がれる。一方で、サマリンドアやバリクパパンにおいては（新首都建設バブルも重なってか）都市開

発事業の活発な様子が伺えるものの、基本インフラ・サービスの供給不足や密集市街地の問題なども深刻化する様子もみられるなど（図5）、トリシティ開発において経済的基盤を成すべき各都市において解くべき課題は多い。このトリシティ開発に対しては国際協力機構（JICA）も高い関心を示しており、今後の動きが注目される場所である。

4 おわりに：正念場の新首都建設

インドネシアにおけるジャカルタからの首都移転と新首都の建設はスカルノ政権下から組上に上がってきた議論の延長線において、ジョコ政権下で東カリマンタン州に新首都ヌサンタラを建設することで実現をみることとなった。2022年に成立した首都法の下で、推進役としてのヌサンタラ首都庁の設立、マスタープランの策定など新首都建設の制度的枠組みは整えられ、また、マスタープラン目標年次2045年と計画期間の対応した国家長期開発計画「ゴールデン・インドネシア2045ビジョン」には経済成長のエンジンとして新首都が位置付けられ、ジョコ大統領もプラボウォ大統領も任期中の国家中期開発計画に新首都建設を優先課題化するなど、政策的な継続性も伺える。一方、マスタープランによると、第2段階に入った現在、2029年までには公務員等の移住が完了して120万人を超える都市を構想するなど野心的な面も見受けられる。

昨年10月に就任したプラボウォ大統領は、施策の目玉に「学校給食無償化」を打ち立てた



図5 バリクパパン市の諸相：活発に進む都市開発事業（上）と都市問題の深刻化（下）

り、住宅供給300万戸（ジョコ政権下の100万戸から引き上げ）を掲げるなど、社会福祉に力を注ぐ向きもあり、また、大統領は新首都の基本設計の見直しや2028年の移転を目指す方針を示したという報道も聞かれるなど（現地有力紙「Kompas」電子版2025年1月21日）、新政権下での新首都建設は必ずしも順風満帆という訳でもなさそうである。これが現実路線への再検討か、いわゆる政治リスクか、係る動向は注視する必要があるだろう。先進国として成熟したインドネシアを象徴することになる新首都ヌサンタラには、ハコモノが並ぶハリボテの都市ではなく、人々が住まい、働き、憩い、そして往き交う成熟した都市が求められるが、このような都市は時間をかけて育まれるものである。「Besok」（辞書での意味は明日、転じて後回しや実行なしなども）ではなく、今できることを一つ一つ取り組まねばならない。その意味では正念場が続く。

補注

- (1) その後も、法律1990年第11号、法律1999年第34号、法律2009年第29号などで「ジャカルタ首都特別州」が規定されてきた。
- (2) 同法は法律2023年第21号として一部が改変されたが、本稿に関わる部分では大きな変更はない。
- (3) なお、「ヌサンタラ」は「群島」や「島嶼国家」を意味する言葉であり、また、新首都建設地はクタイ王国以前に「ヌサンタラ」とも呼ばれていたとも言われている。
- (4) 新首都建設をめぐる計画には、本章であげたマスタープラン（文献2）のほかに、マスタープランを敷衍した「詳細マスタープラン」（大統領令2022年第63号）（文献6）や空間計画法に基づく「ヌサンタラ首都国家戦略地域空間計画（2022～42年）」（大統領令2022年第64号）（文献7）、新首都地区（KIKN）の全6地区に対する詳細空間計画（ヌサンタラ首都庁官決定2023年第1号～6号）などがある。なお、本章の内容もまたこれらの資料に基づく。
- (5) 当該項目に対する他のKPIには、「住民の100％がレクリエーション緑地に10分以内にアクセスできる」「4階建て以上の建物（業務・商業・住居）の100％をグリーンビルとする」がある（文献3）。
- (6) 本節で取り上げた都市開発、経済開発の他に示された基本方針には、社会開発・人間開発、土地の供給と管理、環境の保全と管理、インフラ整備、政府機能の移転と運営、大使館や国際機関等の移転、首都の防衛と治安維持に関するものがある。
- (7) なお、マスタープランには資金調達手段についても言及されている。

参考文献

- 1) 志摩 憲 寿 (2024) 「開発途上国におけるRegenerativeな都市をめぐる議論と取り組み」、『都市計画』、第372号、pp.58-61
- 2) Kepala Otorita Ibu Kota Nusantara (2024) “Peraturan Kepala Otorita Ibu Kota Nusantara Republik Indonesia Nomor 3 Tahun 2024 tentang Rencana Strategis Otorita Ibu Kota Nusantara Tahun 2020-2024”
- 3) Republik Indonesia (2022) “Undang-undang Republik Indonesia Nomor 3 Tahun 2022 tentang Ibu Kota Negara”
- 4) Indonesia Emas 2045 <https://indonesia2045.go.id/>
- 5) Otorita Ibu Kota Nusantara (OIKN) (2024) “Fulfilling a Shared Dream: 2023 Achievement Report – Nusantara Capital Authority”
- 6) Presiden Republik Indonesia (2022) “Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 63 Tahun 2022 tentang Perincian Rencana Induk Ibu Kota Nusantara”
- 7) Presiden Republik Indonesia (2022) “Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 64 Tahun 2022 tentang Rencana Tata Ruang Kawasan Strategis Nasional Ibu Kota Nusantara Tahun 2022-2042”



・アーバン・アドバンス

2025.03
No.83

名古屋発

中川運河の再生

名古屋市中区名港開発振興課

1 はじめに

中川運河は、名古屋港と都心を結ぶ水運物流の軸として、名古屋の経済・産業の発展を支えてきました。

その後、運河の物流が舟運から陸運に移り変わり、都心に残された広大な水辺として、水上スポーツや倉庫を利用した市民芸術活動の定着を背景に、「歴史をつなぎ、未来を創る運河」を理念とする「中川運河再生計画¹⁾」を平成24年に策定しました。今回は、中川運河再生の主な取り組みについて紹介します。

2 背景

昭和7年に全線開通した中川運河は、名古屋港と旧国鉄笹島貨物駅を結び、支線を含む延長が8.2km、最大幅が91mの大きさから、「東洋一の大運河」と呼ばれ、本市の経済発展に大きく貢献しました。

その後、昭和39年をピークに、物流運河としての役割は小さくなっています。¹⁾

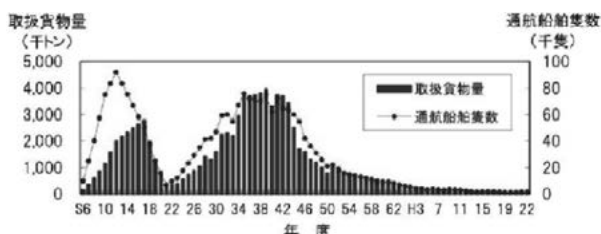


図1 取扱貨物量及び通行船舶隻数の推移

一方で、中川口の広大な水域では、水上スポーツの活用が進み、水辺や倉庫を活用した芸術的なイベントが開催されるなど、中川運河を舞台に市民活動が盛んになりつつあります。

こうしたなか、中川運河の歴史的役割を尊重しながら、新たな価値や役割を見出し、うるおいや憩い、にぎわいをもたらす運河への再生に向けて取り組みを進めています。

3 中川運河再生計画

中川運河再生計画では、「交流・創造」、「環境」、「産業」、「防災」の4つの分野における再生方針を掲げ、土地利用や開発動向等を踏まえ、3つのゾーンを設定しています。

● にぎわいゾーン

港と文化を感じる都心のオアシスとして、運河の歴史や文化・芸術を楽しむゾーン

●モノづくり産業ゾーン

従来の港湾・物流産業に加えて、モノづくりの未来を支える産業が立地し、産業空間として

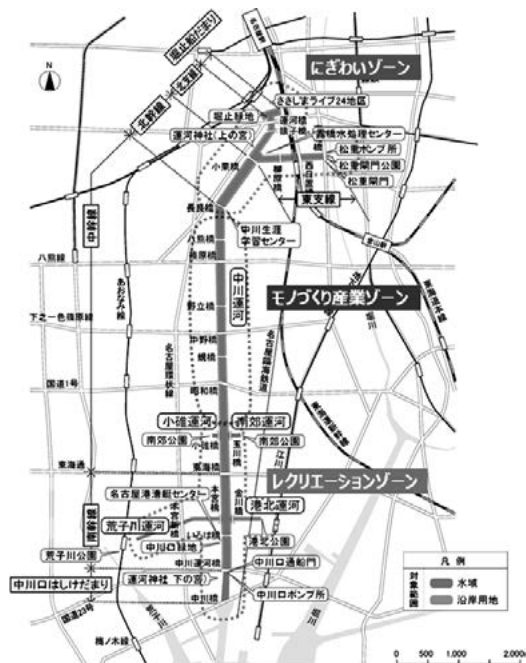


図2 中川運河全体図

の価値が一層高まるゾーン

● レクリエーションゾーン

水上スポーツのさらなる活性化や、周辺の緑地・公園との回遊性向上により、緑豊かな水辺で人びとが交流するゾーン

策定から10年が経過し、情勢の変化やこれまでの取り組み実績と課題を踏まえて、今後概ね10年間で進めていく取り組み内容についてとりまとめ、令和5年に中川運河再生計画更新版²⁾を策定しました。

4 にぎわいゾーンにおける取り組み

(1) 目指す姿

中川運河では、リニア中央新幹線開業を見据え、ささしまライブ24地区や名駅南に近接するにぎわいゾーンについて、再生の加速化を図り、にぎわいを他のゾーンへも波及させたいと考えています。

運河が有する資源を活かしたウォークラブルなまちづくりの実現に向け、再生の核となる拠点の形成や官民連携の取り組みなどにより、再生を推進します。



図3 にぎわいゾーンの目指す姿

(2) これまでの取り組み

1) 緑地・プロムナードの設置

広見憩いの杜において緑地を整備、堀止において親水緑地を整備し、供用を開始しました。

また、親水性や回遊性を高めるため、にぎわい施設や緑地をつなぐプロムナード整備にも着手しました。



図4 緑地・プロムナード

2) 市民交流・創造活動への支援

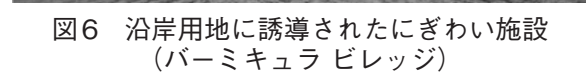
中川運河の魅力向上を目指し、リンナイ株式会社様からの寄附を活用し、平成25年から令和4年までの10年間、運河を舞台とする市民交流・創造活動につながるアート活動を助成する中川運河助成ARToC10を実施し、45にも及ぶ多彩なアート活動が展開されました。



図5 デジタル映像によるアートイベント
(平成23年中川運河チャネルアート³⁾)

3) 沿岸用地への憩い・にぎわい施設の誘導

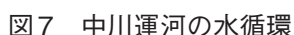
中川運河の沿岸用地は、名古屋港の臨港地区として港湾に特化した土地利用がなされてきました。用途の制限があるなかで新たな土地利用の展開を図るため、名古屋港管理組合によって、一定のルールのもと、にぎわいゾーンではこれまでに3件のにぎわい施設を誘導しています。



4) 水質改善への取り組み

閉鎖性水域である中川運河は、中川口から海水を取り入れ、露橋水処理センターで作られる高度処理水も放出し、堀川との接続点にある松重ポンプ所から堀川へ放流する水循環を行い、水質改善に努めています。

令和6年4月からは、新松重ポンプ所が稼働し、1日あたりの循環量は13万tから18万tに増加しました。



(3) 堀止エリア（再生の核となる拠点）

掘止エリアでは、運河の玄関口にふさわしい、水辺空間と調和したにぎわい拠点を開発することで、都心のにぎわいを、中川運河へ誘導し、中川運河全体のにぎわい創出を目指します。

2) 堀止拗点開発

掘止に面した市有地等において、開発事業者の公募を行い、令和5年9月に事業者を決定しました。

「NAKAGAWA CANAL DOORS～そこに集う誰もが、新しい扉を開き、都心の賑わいと憩いの水辺空間を創出します～」という開発コンセプトのもと、令和8年春の開業に向けて、ホテルや飲食、イベントビーチなどの運河の持つ魅力を活かした施設の整備を進めていきます。



図8 堀止地区位置図

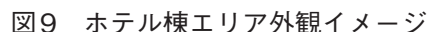


図9 ホテル棟エリア外観イメージ



図10 高架下エリア外観イメージ

3) 堀止緑地の高質化

前述の堀止拠点開発と一体となって、堀止緑地の高質化を図り、昼夜問わず幅広い客層が訪れる拠点の形成を目指しています。そのため、緑地の利便性向上や良好な景観形成の効果検証を行うとともに、みなと緑地PPP（港湾環境整備計画制度）の活用を視野に入れたにぎわい創出を検討するため、名古屋港管理組合と名古屋市による社会実験として、水面を活用したイルミネーションなどを令和6年12月に開催しました。



図11 みなと緑地PPPの概要⁴⁾
(国土交通省港湾局)

(4) 松重閘門エリア（再生の核となる拠点）

1) エリアの目指す姿

松重閘門エリアでは、松重閘門や旧松重ポンプ所等の歴史資産やアート活動等の特性を活かし、目的地となる拠点の形成を目指しています。

2) 施設概要

松重閘門は、中川運河の整備に合わせて、水位差のある堀川と船の行き来ができるように建設され、昭和7年に開通しました。運河利用の変化に伴い、昭和43年に閉鎖されましたが、市民の強い要望を受けて保存され、昭和61年には市の有形文化財に指定されました。

旧松重ポンプ所は昭和12年に建設され、運河から堀川への水流をつくることで、水質浄化の役割を担っていました。令和6年4月に新松重ポンプ所が稼働したことにより役目を終え、松重閘門と合わせて、貴重な歴史資産としての活用を検討しています。



図12 松重閘門及び旧松重ポンプ所の外観



図13 旧松重ポンプ所の内観

3) 松重閘門エリア活性化社会実験

旧松重ポンプ所を活用した初の社会実験として、演劇、グルメ、運河クルーズを通して中川運河の歴史を没入体験できるにぎわい創出イベントを令和6年11月に開催しました。イベントは非常に盛況で、2日間で約900人の来訪があり、認知度の向上や機運の醸成を図ることができました。

社会実験を通して、エリアのポテンシャルや船によるアクセスの有効性を確認できたため、今後は民間活力を含めた旧松重ポンプ所を使ったにぎわい創出に向けて、検討を進めていきます。



図14 ガイドツアー・ガイドクルーズの様子

(5) PALET.NU（再生の核となる拠点）

中川運河の魅力であるアートと地域に根付くモノづくり文化を多くの方が学び、体感し、自らが活動する協働の場として、期間限定で新たなにぎわい拠点「PALET.NU（パレット・ニュー）」を整備し、社会実験を実施しています。

ここでは、誰もが気軽に立ち寄り、運河の魅力を学び・体感できる様々なコンテンツ等を提供しており、多くの方に来訪いただき、運河での日常的なにぎわいが生まれつつあります。

「PALET.NU」の運営を通じて、多様な主体が交流し、協働することで、新たなにぎわいを創出する拠点形成に必要な要件等を検証します。



図15 「PALET.NU」の施設概要



図16 コンテンツ概要

(6) 沿岸用地への憩い・にぎわい施設の誘導促進

中川運河において、魅力的な水辺空間の形成等に資する民間事業者の取り組みを促進するため、（公財）名古屋まちづくり公社に「中川運河再生ファンド」を設立しました。

本制度は、国土交通省が令和4年度より実施

している（一財）民間都市開発推進機構のまちづくりファンドの仕組みを通じて助成を行う「まちづくりファンド支援事業（共助推進型）」を活用し、国からの補助と運河再生に賛同する方々からの寄附を原資とするファンドにより、民間まちづくり事業を支援するものです。

令和6年度には、第一号となる事業者が決定し、沿岸に立地する珈琲元年中川本店の敷地内に、誰もが利用できる机、ベンチ等の休憩施設や通路、安全柵が整備されます。整備した施設は、日常的に水辺で憩える親水空間として、地域住民や運河への来訪者に開放する他、地域のイベント等の場としても提供される予定です。

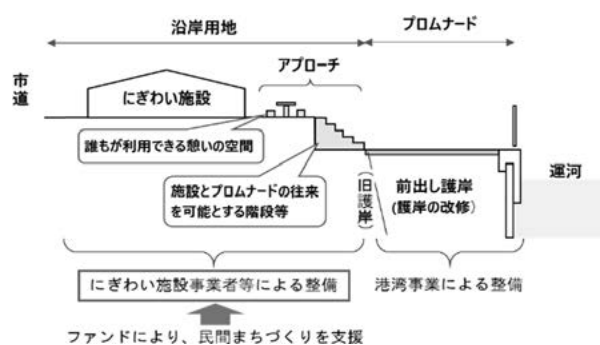


図17 中川運河再生ファンドの対象事業イメージ

また、にぎわい施設の更なる誘導に向け、事業者が進出しやすい環境を整備するため、名古屋港管理組合とともに従来のルールを見直し、新たな方策を策定、運用していきます。

● 新たな方策（検討例）

- ・ 小規模敷地の貸付
- ・ 立地可能業種の拡充
- ・ 既存倉庫等の活用
- ・ まちづくりに資する施設整備等への支援
- ・ 市が名古屋港管理組合から土地を借り受け、都市的観点からにぎわい施設を誘導

5 水上交通の活性化

都心と港を結ぶ交通軸として、中川運河の景観を水上から眺められるクルーズ船「クルーズ名古屋」を運航しています。中川運河再生計画

に位置付けられ、本年度で運航開始から8年を迎えます。堀止のあるささしまライブからガーデンふ頭を経由し、金城ふ頭までを繋いでいます。



図18 中川運河を航行する「クルーズ名古屋」



図19 クルーズ名古屋運航図

都心に居ながら水辺を感じることができる「クルーズ名古屋」は、時間的・空間的広がりを持ちながら、中川運河の魅力を広く県の内外に発信しています。

(1) 時間的広がり

名古屋の物流機能の一翼を担った中川運河は、その面影を現代にも色濃く残しています。沿岸には、運河に面して建てられた倉庫が多数

立地し、荷揚げ等に使用されたクレーン跡や貨物船舶の交通整理を担った信号などが残っています。



図20 港と水位を調整する中川口通船門

また、中川運河と名古屋港の水位差を調整する中川口通船門は、パナマ運河をプチ体験できる「クルーズ名古屋」の目玉スポットとなっています。物流が盛んであった時代を偲ばせる、これら貴重な歴史・産業遺産は、船上からの体験を通じて現代を生きる我々にもその魅力を伝えています。

(2) 空間的広がり

中川運河には、にぎわい拠点が各地に点在し、「クルーズ名古屋」は、それら各拠点の間を繋ぐことにより、人と人との交流を生み出しています。昨年は、第78回海の日名古屋みなと祭り花火大会の開催に合わせて、ささしまライブからガーデンふ頭まで運航するとともに、船上から間近に花火を見られる特別な便を運航しました。その他、金城ふ頭を周遊しながら名古屋オーシャンズの選手と交流のできる特別便の運航やDRILL中川運河堀止緑地マルシェの開催に合わせた松重閘門への周遊便、みなとアクルスまちづくり5周年イベントに合わせた連携企画など、中川運河沿線施設と連携し、地域に根差したにぎわいづくりを進めています。

6 おわりに

従来、物流の場であった中川運河は、多様な主体の連携により、運河を舞台とした市民の交流・創造活動が展開され、多くの人々が中川運河に関心を持ち訪れるようになり、うるおいや憩い、にぎわいをもたらす運河への再生に向かって進んでいます。引き続き、官民一体となった取り組みにより、中川運河再生の加速化を図っていきます。

参考文献

- 1) 名古屋市・名古屋港管理組合（2012）：「中川運河再生計画」
- 2) 名古屋市・名古屋港管理組合（2023）：「中川運河再生計画 更新版」
- 3) 一般社団法人 中川運河キャナルアート
<https://canal-art.org/>
- 4) 国土交通省－みなと緑地PPP（港湾環境整備計画制度）
https://www.mlit.go.jp/kowan/kowan_tk4_000061_2.html



・アーバン・アドバンス

2025.03
No.83

名古屋都市センター事業報告

うめきた2期区域（グラングリーン大阪）のまちづくり

講師：UR 都市機構西日本支社都市再生業務部事業企画課長 安田 和弘
日時：2024年11月7日（木）15:00～17:00
場所：名古屋都市センター 11階ホール



1 はじめに

グラングリーン大阪の先行まちびらきを2024年9月6日に行いました。平日の金曜日にも関わらず多くの方に集まっていただきました（図1）。イベントがないときでも多くの人で賑わう風景が大阪駅の前に誕生しています。ビジネスマン、ショッピングに来た方、インバウンドが多かった大阪の景色に、お子様の笑い声やお年寄りの散歩の風景が新たに加わって、大阪らしいごちゃ混ぜの風景が生まれていると思います。



図1 先行まちびらき当日の様子

2 まちの変遷

大阪駅の前には、1928年から梅田貨物駅がありました。国鉄民営化とともに梅田貨物駅の移転が決まり、2000年代の初頭になると都市再生の潮流によりまちづくりの議論が加速されました。早期に開発可能なエリアを先行開発区域、貨物駅撤去後の開発エリアを2期区域という段階開発を進めることが決定されました。先行開発区域にはグランフロント大阪が2013年

に誕生しております。近代的なビルと昔ながらの貨物駅が共存している風景が見てとれる当時の写真です（図2）。



図2 グランフロント大阪開業時の様子

3 まちづくりの経緯

（1）計画策定

2002年、うめきた全体、先行開発区域も含めた貨物駅跡地をどうしていくのかを考える際に、まず全世界にアイデアを聞こうという国際コンセプトコンペを実施いたしました。その事務局をURが担当しました。結果は52ヶ国から約1,000件の提案がありました。コンペ結果を踏まえ上位計画を策定、それが2004年のまちづくり基本計画になります。現在、都市とイノベーション、エリアマネジメントはよく聞く言葉になりましたが、既に20年前に大阪では上位計画に位置づけていたことも特出すべきではないかと思います。

更に10年後、上位計画をリバイスすることとなり、うめきた2期区域のまちづくりの方針において『「みどり」と「イノベーション」の

融合拠点』というコンセプトが決定しました。ここでは、漢字の緑ではなく、ひらがなの「みどり」に統一しています。そもそも、みどりの定義から変えていこうという考えです。上位計画にあるとおり、『単にまちの中に公園や緑地を確保することにとどまらず、未来に向けた都市や人間と自然、環境との新しい関係性を構築し、比類なき魅力を備え、都市の文化となる新しいまちづくりの空間の概念』と位置づけ、単に緑があればいいということではなくて、新しい価値を生み出す「みどり」をつくっていくことが定められました（図3）。

2015年3月
「うめきた2期区域まちづくりの方針」策定



図3 うめきた2期区域まちづくりの方針

(2) 基盤整備

都市機能を支える基盤整備のプロジェクトを紹介します。まずは、鉄道の地下化でございます（図4）。大阪駅から関西国際空港まで快速で66分かかっていました。国際競争力を高めるためJR東海道線支線を地下化し、新しい地下駅をつくって、既存のJR大阪駅と地下で直結をするプロジェクトです。2023年3月に新駅が開業し、大阪駅から関西国際空港まで約20分短縮、1時間を切ることとなりました。

鉄道地下化・新駅設置事業（整備後）



図4 鉄道地下化・新駅設置事業

次に、開発を可能とするためのインフラ構築を行う土地区画整理事業、防災公園街区整備事業です（図5）。URはこれら事業の施行を担った他、限られた工事ヤードに多くの事業主体による様々な工事を調整する機能も担ってきました。道路及び公園を整備するプロセスでは公民連携に取り組みました。具体的には、民間開発事業者の提案を受けて、民間の資金とアイデアをもってグレードアップを行い、高質な公共空間の整備を行いました。

特に公園整備においてはグレードアップの他、民間の所有物である建築物も建築されております。大屋根を含む公園内建築物については設置許可制度により建設されたものです。



図5 土地区画整理事業・防災公園街区整備事業

また、うめきた公園は有事のときにも機能する防災公園です。大規模火災が発生した際の広域避難拠点（3日間の滞在が可能）として、また大雨等により発生した帰宅困難者のための一時退避場所として、この二つの役割を担った防災公園になります。南北の公園に設置する池は、有事のときに地下のピットに水が抜ける構造となっており、水が抜けた後は避難場所として、また大阪市水道局が運んでくる仮設水槽置場になります（図6）。

うめきた公園（防災公園としての機能）



図6 防災公園としての機能

(3) 民間誘導

まず、民間事業者と対話をして事業成立性のある計画を策定するために1次募集を実施しました。現在でいうマーケットサウンディング調査にあたります。優秀な提案者と対話を行い、区域の半分を公園とし、残る半分で都市開発を行う計画であれば民間による公園の運営管理が実現可能という結果を導き出したこととなります（図7）。

また、開発事業者コンペにおいて、公園区域の変更についても提案を求めたのは珍しい取組だと思います。大阪駅から見たときの景観、大阪駅との接続やおもてなしの空間の在り方、そしてイノベーション施設の連携などを踏まえて、公園区域を変更した方がいいという提案を受けまして、都市計画公園の区域を決定しました。これも公民連携の成果と考えています。

(4) 施工調整

コンペを実施し開発事業者を決定し民間誘導を行ったわけですが、ここからが正念場でした。URが施行する事業の他、多くの事業主体が混在しかつ2階・地上・地下レベルと複層的に行われる多くの工事を円滑に進める必要がありました。開業時期等スケジュールが定まった状況下、いかに最適解を導き実施していくのか。工事ヤードの取り合い、工事車両の調整等、効率的に工事を進めるためには関係者が協力し合わないといけない。この難しい調整もURが担ってきました。



図7 2018年7月当時の計画

(5) 都市機能の導入

うめきた公園は大規模ターミナル駅と直結する都市公園としては世界最大級です。面積は4万5,000平方メートルです。世界的に有名なランドスケープアーキテクトであるGGNがデザインリードを行い、建築家ユニットのSANAAが大屋根の設計を、安藤忠雄氏がVS.の設計監修を行う等、名だたる方とコラボレーションをした公園になります。

グラングリーン大阪の全体プランです（図8）。約1,000室のホテルが万博前に全て開業する予定です。低層部は主に商業施設になっています。北館にはグランフロント大阪のナレッジキャピタルと連携する形で、イノベーション施設であるJAM BASEがあります。

分譲住宅が北端と南端に2棟建てる計画で、現在建設が進んでいる「グラングリーン大阪 THE NORTH RESIDENCE」という分譲住宅では、関西史上最高額である25億円のマンションが売り出されたことでニュースにも取り上げられました。こちらは既に全戸完売しています。

商業施設は多くの店舗が計画されており、その一部に「Time Out Market大阪」が計画されています。リスボンやドバイにあるフードマーケットがアジア初進出となります。

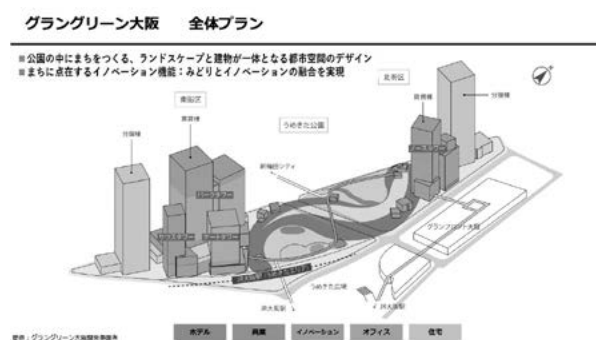


図8 グラングリーン大阪 全体プラン

(6) まちの管理・運営

エリアマネジメントとパークマネジメントを一体的に実施する一般社団法人うめきたMMO（MIDORI Management Organization）という

先程申したように、都市計画道路も、つなぐ空間としてデザインされております（図12）。通常、道路というと、同じ間隔で同じ樹木が並んでいることが多いですが、ここでは樹木の密度が端部では濃くなったり、中央部では密度が薄くなったり、変化のあるデザインになっています。隣接する公園区域内のステップと合わせた囲まれた特別な空間を演出しており、この空間をステッププラザと呼んでいます。ステップには腰掛ける人が自然発生的にでき、多くの方が語らう風景が広がっています。道路空間を利活用するときはステップが観客席となるイベント空間が完成します。まさに道路と公園が一体となった空間の完成です。公共空間の利活用を想定した際、中央分離帯や乱横断防止柵がポイントになります。中央分離帯は可動式とし、移動が可能な構造としました。また、乱横断防止柵も落とし込み可能な構造としました。管理者協議は非常に時間を要しましたが、公民連携で取り組み実現できた空間と言えます。

見た目も使い方も公園と一体的になるようなデザインをGGNが考え、URと民間事業者でいかにしてこれを実現するのかを考え、協力して協議・整備を進めてきた道路になります。



図12 都市計画道路

5 さいごに

URは計画策定支援、土地取得・民間誘導、基盤整備・基盤調整という役割を担い、公民連携のまちづくりを推進してきました。それだけではなく、うめきた2期のまちづくりの取組や効果を積極的に発信することにより、みどりを中心としたまちづくりの波及、防災意識の向上等に貢献していきたいと考え、様々な取組を行っています。引続き取組を推進し、うめきた2期（グラングリーン大阪）のまちづくりの効果を広めていきたいと思っています。



図13 講演会の様子

建築系愛知17大学共同企画展 2024

「にぎわいに続く、中川運河の新たな到達点」

日時：2024年12月7日（土）16:00～18:30

場所：名古屋都市センター 11階ホール

建築系愛知X大学共同企画展（X部分には参加大学数が入る）は、愛知県内の建築系学科のある大学に参加していただき、2008年から開催している。設定されたテーマ・エリアでの学生による設計競技の公開審査とあわせて、そのテーマ・エリアに関係の深い有識者や地域の活動者、行政職員などを招いてトークセッションを開催している。今回は17大学に参加していただき、「にぎわいに続く、中川運河の新たな到達点」をテーマとして実施した。

■建築系愛知17大学設計競技の概要

中川運河は、中川と笈瀬川をもとに1932年（昭和7年）に全線供用された人工的につくられた全長8.2kmの運河であり、開通当時は「東洋一の大運河」と呼ばれていた。かつては水運物流で栄えた中川運河も、現在は水運としての役割を終えつつあり、うるおいや憩い、にぎわいをもたらす運河への再生を目指している。今回の設計競技では、にぎわいに続く目的を考

え、人口減少時代の新たな中川運河のビジョンを再考する提案を募集した。

学生それぞれが中川運河を捉え、計35作品の多種多様な提案があった。35作品の中から建築系大学の教員らが優秀作品として6作品を選び、その6作品からトークセッションの登壇者により最優秀作品を選出した。

最優秀作品となった、名城大学の学生による提案「中川運河における多元的使い方のすゝめ」は、中川運河を都市のヴォイド（構造物のない空間、虚空の空間）と見立て、多元的な関わりを持てる場であると考えた。その上で、「橋」が運河に最も近く、運河を最も感じられる場所であり、運河の可能性を引き出す場になり得るとし、様々な使い方を想定した橋を提案した。

最優秀作品及び優秀作品の6作品については、名古屋都市センターのHPに掲載している。

https://www.nup.or.jp/nui/human/lecture/lecture_backnumber_r6/lecture_backnumber_r6_20241207.html



最優秀作品の提案

■基調講演 「都市とくらしをつなぐ」

有限会社 MARU。architecture 共同主宰 高野 洋平・森田 祥子

1 都市と人間のスケール

「都市とくらしをつなぐ」というテーマで、中川運河堀止地区開発のプロジェクトの話をお話しながら、お話をさせていただきます。

まず私たちの紹介ですが、活動の拠点は東京の上野です。いろいろな都市で仕事をしていると、都市というものが様々な地形や背景の中で出来上がっていくを感じています。事務所は上野公園にある東京芸術大学に隣接した所にあり、最近では周辺エリアのリノベーションとして東京芸術大学の改修プロジェクトや近くの古い文化財の改修などを手掛けています。

プロジェクトとしては住宅から公共施設まで幅広く取り組んでいますが、人間のスケールから都市のスケールまでを連続的に考えていくことが大事だと思います。後ほど紹介しますが、例えば、ささしま高架下オフィスは、都市インフラのようなものと身体というものを接続して考えています。ささしま地区の南側で進む堀止地区のプロジェクトも含めて、都市と人間の場所がどうつながっていけるのかということです。

堀止地区は名古屋の歴史的あるいは交通インフラの変遷を象徴する場所だと思います。現在、堀止地区ににぎわいの起点になるものをつくろうとしています。この場所が面白いのは、東京方面から新幹線に乗ると、名古屋駅に停車するために減速する際に堀止が見えたり、名古屋高速道路が横断していることです。堀止地区はかつては鉄道の起点であり、水運から陸路に切り替える場所であるなど様々な意味を持っている場所です。一方で愛知大学側から見ると、名古屋高速道路の向こうに運河があるので、堀止が都市インフラ的なスケールの裏側になっている印象もあり、ここの顔づくりをどのように



つくるのかは大事なポイントだと思います。

最近、堀止地区の工事が始まり、現場事務所の2階から堀止を見下ろしていると、水面のゆらぎが映り込んだり、様々な鳥がやってきて、水辺環境の豊かさに魅力を感じます。この運河を体感できるのは名古屋港から堀止地区を結ぶクルーズ船であり、名古屋港から水門を通して中川運河にアクセスして、その途中で倉庫群などが点在する様子を見ることができます。これらをポジティブな形に転換していくことを考えたいと思います。

2 中川運河の歴史

我々なりに、中川運河をどう読み解いたかについてお話しします。私は中川運河をつくった石川栄耀の思想が大好きです。都市計画や都市という、地図的なものを思い浮かべて、道路などを描き、家やビルを建てるという記号的なものとして捉えがちです。石川は、人の暮らしがどのようにあって、だから都市はこうあるべきということを考えています。中川運河も単なる交通の手段としてあるのではなく、地域経済やものをつくるという暮らしの営みとともに計画されていることが重要であると考えています。

名古屋をいかに産業都市にしていくかという大きな構想の中に中川運河は位置付けられ、当

時華々しく東洋一の大運河としてスタートした歴史があります。中川運河と近現代史について、取扱貨物量等を示した図があります(図1)。

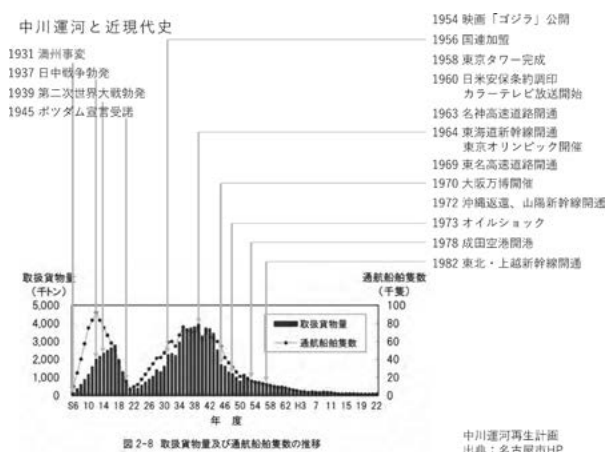


図1 中川運河と近現代史

中川運河の取扱貨物量・通航船舶隻数に2つの山が見て取れますが、歴史を重ね合わせると実は全然違う意味を持っていることが分かります。中川運河の幹線等が供用開始された翌年の昭和6年は満州事変が起きた年で、日本が日中戦争や太平洋戦争に突入していく時代に1つの山ができています。戦争とともに日本経済が疲弊して、この山が終焉を迎えます。次の山は、高度経済成長で日本が活況を取り戻していく時で、もう一度貨物量が上がっていきますが、ピークの昭和39年に東海道新幹線が開通します。日本経済はまた上がっていきますが、新幹線が開通し、その前後に高速道路も開通したことにより、中川運河が日本経済から取り残されて、しぼんでいくのが見て取れます。

そしてもう一つ、閉鎖水域の水質悪化問題があります。中川運河は人工的につくられたため水源がなく、水を引かなければ水流がない仕組みです。そのために水域が閉鎖されて、さらに川底が浅いため日差しが当たってプランクトンが繁殖します。この水質問題と運河が歴史的役割を終えたことの2つが、中川運河が社会から切り離されてしまった原因だと捉えています。

3 水辺環境を生かす

中川運河を、人間の場所であり生物の場所であり、生きていくための場所に転換していくことが大事だと思います。堀止地区のプロジェクトは、名古屋ステーション開発(株)と中部土木(株)と一緒に取り組んでいる事業です。全体的な展望として、名古屋駅から名古屋港まで含めた連続性をつくるために、名古屋駅から堀止地区までは高架下開発を含めて接続していきたいと思っています。中川運河では、名古屋港に向かってプロムナードも整備されつつあり、連続的なビジョンとして考えたいと思っています。

都市に水辺があるということは一体どういうことか、その良さをどう活かすのかという点で、大阪府の松原市民松原図書館のプロジェクトを紹介します(図2)。松原市周辺はため池が多くあり、計画地は既存図書館に隣接するため池の一角でしたが、我々は埋め立てずに建てる提案をしました。水の中に図書館をつくるのはありえないことのように思われますが、都市があって、土木的な環境があって、建築があってという連続性で考えたいと思い、厚さ600mmのコンクリートで外壁をつくりました。非常に開口部が絞られており、そこから水面のゆらぎが天井に映ります。これは中川運河でも活用できるかもしれません。建物が建つことによって、周りをお堀のように水が巡り、水質の改善に寄与しています。都市的な視点では、ため池は、水面を撫でた風により都市を冷やす冷却装置になります。様々な視点から水辺の環境や自然環境を感じることが出来る建築になったと思います。



図2 松原市民松原図書館

堀止地区開発のプロジェクトとしては、マクロな視点で言うと、海から運河を渡る風が吹き込むことを活かして、風が巡る場所のポテンシャルを活かしたいと考えています。にぎわいを創出するための建築的提案は、プロポーザル時点では、まちや運河を楽しむようなアクティビティとセットになったホテルをつくることと、全体にかかるキャナルルーフ（大屋根）によって、様々な人がやって来る公共的な空間をつくることとしました（図3）。最近プレスリリースされた最新計画では、キャナルルーフが元々は建物全体に覆いかぶさるものでしたが、より身体に親密なスケールとしてつくることを考えています。

建築の考え方としては、ホテルなど建物のボリュームは、全体の地形的なものと連続した丘のようなものと考えております。そこに柔らかく雲のようにルーフがかかり、ルーフに光を映しこんだり、木々のゆらぎを投影したりします。こういった建築をつくることで、水辺で過ごす経験を多様に生み出したいと思います。



図3 堀止地区開発イメージパース

4 空間への能動的な介入

堀止の敷地で考える時に、もう一つ重要な課題があります。敷地の周辺には、非常に大きな都市インフラが横断しています。これらの都市インフラは生活において欠かせませんが、あまりにもスケールが大きく身体から離れているため、人の居場所ができるというイメージが形成されづらくなっています。そのことにより使われないまま、まちを分断してしまうことが起こりやすい、というのが土木インフラ、都市インフラの持っている課題だと思います。

今回の敷地の上にも名古屋高速道路の巨大な緑色の高架があり、この高架と垂直に新幹線や在来線が走っています。非常に巨大なものの中に、人の居場所をつくるにはどうしたらよいのか。もう一つの事例をベースにお話しします。

ささしま高架下オフィスという木造のオフィスです（図4）。堀止地区からは徒歩5～10分の距離に位置します。計画当初は、高架下に人が住みついたり広場ができることはイメージしづらい雰囲気のある場所でした。我々が非常に重要だと考えていたことの一つは、木造であることです。非常に硬くて強くて大きい高架の構造体に対して、親しみを持って関われる構造体、例えば人間が生活の中で釘を打ったり棚をかけたり、関わりが持てるような素材として木造を挿入することで、人間の居場所がそこに生まれてくると考えました。



図4 笹島高架下オフィス外観

もう一つ重要だったのが、高架とともに絡み合う木造があり、そこに小さな場所をスキップフロア上に空間を分割しながらつくったことです（図5）。計画が始まったのはまさにコロナ禍になり社会がストップした時代でした。今後オフィスで働くということはどういう意味があるかと考えた時に、本来は住む場所である自宅で無理やり仕事をせざるを得ない状況の中、まちの中で働くことと住む場所で働くことの違いを、体感として感じていました。住むためのプライバシーが保たれた空間と、もう少し社会に開かれた場所、その両方が人間には必要であることを感じて、まちに開いた、あるいは大きな都市インフラの中に入り込んで接続した関係を持ちながら働くということの重要性を考えました。大きなワンルーム型のオフィスではなく、家と大型のオフィスとの間ぐらいで、スキップフロア上に空間が分節されながら様々な居場所をつくる。まちの中で好きな居場所を選べるように、オフィスの中で自分の好きな居場所を点々としながら過ごせることを考えました。



図5 笹島高架下オフィス内観

ここですごく面白かったことがあります。高架の構造体に余計な負担をかけないために、高架の躯体と木造のオフィスの構造は必ず縁を切らなければいけません。それによって木造と高架の間に隙間ができます。少し変な隙間があちこちに生まれると、中にいる人たちはそれをど

うにかして使いこなしたくなってくる。棚を入れてみたり、植物を置いてみたり、どう使おうかという人の能動的な空間への介入が始まって、まるで動物が巣をつくるように、オフィスを借りている人たちが様々な工夫をしながらこの場所を使いこなしていくという状況が生まれています。

5 人間のための居場所

ささしま高架下オフィスでは、大きな構造体に対してもう少し小さな人の居場所を挿入していくことを考えましたが、堀止地区の名古屋高速道路は新幹線の高架下よりもより大きく、より身体から離れています。ここで一つ考えたのが、まず大きな屋根をかけることです。高速の高架ほどの大きさではないですが、少し都市的な空間を挿入してみる。その下に、もう少し小さな居場所をつくることを考えました。

この屋根は幕でできていますが、風や光を受けたり、あるいは、木漏れ日の影をそこに映し出すようになっています。そういうものが非常に巨大な高速道路の間と人間の間に挿入されることで、土木と外構と建築それから身体をつなぐ役割となっています。先ほどの木造と高架の間の隙間と同じですが、屋根の下に小さな居場所や建築をつくることで、その隙間に小さな場所ができて、人々がどのように使いこなしていくのかを期待しています。

水辺のポテンシャルをどのようにポジティブに活かすことができるか、都市という非常に大きなスケールでできているものをどう人間のための居場所にブレイクダウンしていけるのか。この2つを、引き続き堀止地区で実践していきたいと考えています。

■トークセッション

登壇者：高野 洋平 氏 有限会社MARU。architecture 共同主宰
 森田 祥子 氏 有限会社MARU。architecture 共同主宰
 秀島 栄三 氏 名古屋工業大学 教授
 浅井 信好 氏 PALET.NU クリエイティブディレクター
 林 俊樹 氏 名古屋市住宅都市局名港開発振興課 課長
 コーディネーター：恒川 和久 氏 名古屋大学 教授

水面が遠い、中川運河

【恒川】登壇者の皆さんは、それぞれ中川運河に関わっておられます。現状の中川運河についての評価、課題、ポテンシャルなどお聞かせください。

【秀島】中川運河はもともと物流、工業用の水路として使われ、人々が近づかなかった場所でした。しかしその役目が終わり、運河を再生する方法について議論が行われているのですが、私は遠ざかってしまった水面に近づく、中川運河に入ってみようというフェーズになってほしいと思っています。水辺に並ぶ倉庫や名古屋駅周辺の高層ビルなど、水辺や水面におもむいていく風景を楽しむ、そういう次のモードがあるのではないかと考えています。



【浅井】規制緩和の部分が重要になると思います。今はどれだけ言葉で親水空間と言っても、見る中川運河に過ぎず、体験する場にはなっていないと思います。私は、中川運河再生プラットフォームやPALET.NU^{注(1)}で活動しており、リアルに地域住民と関わるなかで、中川運河でやりたいことの声はたくさん出てきます。しかし、中川運河ではそれらはできず、身体的に近づくのは難しい状況にあります。倉

庫の利活用についても、15年前から話をしていますが、ほぼ実現せず、規制があることでなかなか進むことができない状況です。そういった部分と丁寧に向き合っていくことが重要と思っています。実際、有識者の方々も交えて話をしてきた中川運河と、中川運河周辺で暮らす人々の声というものが、若干のずれが出てきているなという印象があります。今、PALET.NUの役割として、拾い集めた声を丁寧に言語化し、今後の中川運河再生に役立つ素材として活用していけるように、地域住民の伴走支援的な意識を持って活動を行っております。



【林】名古屋市の取り組みも交えてお話させていただきます。

1つ目の堀止地区の開発では、ホテルや高速道路の高架下を使った施設の建設を計画しております。堀止地区の西側には、堀止緑地という緑地があり、道路を隔てたすぐ北側には愛知大学や中京テレビがあります。そちらは日中にぎわっておりますが、緑地の方へは、なかなか人が行かず、広大な水面に隣接する緑地がうまく活用されていない状況です。この緑地を昼夜問わず人々が訪れる場所にするにはどうしたらよいか考えており、例えば富山の富岩運河にある

「日本一行きたくなるスターバックス」のようなものができ、人々が水辺に寄り添えるような空間にしていきたいと思っています。

2つ目のPALET.NUでは、いろいろな活動をしながらか人々が交流する場をつくり、将来的には交流創造拠点といった施設を整備していきたいと思っています。そのために、社会実験を通じて、どのような機能が必要であるか、プレイヤーをどう組織化するかなどの取り組みをしています。運河側にステージを設けて演奏会や映画会といった様々な使い方ができるので、地域の方々の声を聞きながら、施設の持つポテンシャルを高めていきたいと思っています。

3つ目の旧松重ポンプ所と松重閘門ですが、旧松重ポンプ所は閉鎖水域である中川運河の水を堀川へ流し循環させる重要な役割を果たしていますが、今年から新しいポンプ所が稼働したため、役目を終えた古いポンプ所の空間をどう使っていくのかを検討しています。ポンプ所すぐ横には、市指定文化財の歴史的建造物である

松重閘門があり、将来的には中川運河の舟運が盛り上がり、船が行き来する形ができたあかつきには、その復活も考えていきたいと思っています。課題としては、中川運河は港湾物流施設のため、沿岸用地の建築にあたり、様々な規制がかかっ

ていることです。港湾管理者である名古屋港管理組合と、沿岸用地ににぎわい施設ができるよう規制の緩和や水面の使い方などルールの整理を進めております。また、事業者が進出する際の事業費支援の再生ファンドを活用していきたいと思っています。



中川運河を変えたい。その声をつなげて

【恒川】 今後の中川運河への期待について、お聞かせください。

【高野】 中川運河は、都市の工業化の過程で建



設され、スケールがとても大きいので、それを処理していくのが非常に難しい。人が時間をかけて手をいれたものは、人の身体にちゃんと近づいていくが、中川運河はそういったプロセスが全くないまま存在しているので

難しい。それを今後、人が手に入れられる状況にどう変えていくのか。制度的な面であったり、建築的提案であったりといったマクロに攻めていく部分と、本日の設計競技での学生の考えなど、身体に近い部分のアイデアをうまく結びつけていくことに期待したい。自分たちも、堀止地区開発プロジェクトを頑張りたいと思っています。

【森田】 秀島先生の話にありました、水が遠いというお話は本当にその通りだと感じております。水辺そのものに気が付きにくく、アプローチしにくい物理的な問題があると考えており、堀止地区もそのような状態です。一方で、水辺を平面として捉えるとすごく遠く感じるが、立体として川を捉えることであれば、活用の幅が広がると思います。



規制の話は、非常に時間がかかる話でいろいろな人を少しずつ紐解き関係を変えていく必要があると思います。今日のような活動に参加したい仲間をどれだけ増やせるか、顔が見えるコミュニティで声を上げていくことが、大事だと思います。

【秀島】水辺の周辺などに「危ない、入るな」という看板が至るところにあるのは、法律によるものではなく、地元の要望によるものが多いです。要するに、市民の意識が変わる必要があると思います。そういう声をなんとか変えていきたいと思い、自分は活動しています。

名古屋は水辺が乏しい都市ですが、中川運河の売りは広大な水面と、それが流れや潮の干満に左右されず一定であることです。例えば隣にある、堀川と比べてみたり、つないでみるのも面白いのではないのでしょうか。松重閘門の復活もぜひとも期待したいところです。お金のかかる話だと思いますが、それも住民の意識さえ変われば、応援する人が増えてくると思います。

沿岸用地の土地利用の転換についても関わっており、初めの頃のにぎわい施設はロードサイドのコンビニ、薬局などでスタートしました。公募を繰り返すごとに、パーミキュラや珈琲元年をはじめ、地元企業によって中川運河らしさが高まり、中川運河に対して地元の認識が変わりつつあります。ここに立地したいという人も出てきています。将来に期待が持てると思っています。

【浅井】中川運河に関わりはじめ15年を経て、見えてきたことがあります。海外の実例などをモデルケースに、中川運河の水辺空間をどう再生していくかという視点が多い時期もありましたが、今は、ここに関わってきた人たちの人的な資源がつながってきていると思います。ここから皆さんと私たちが、どのように協働して中川運河のことを考えていくことができるか。そういったプラットフォーム的なものをマネジメントできる組織体制が必要になると思います。こういった種が、消えずに育っていく環境

整備も、私たちソフトを運営する側として考えなければと思いました。

【恒川】中川運河は浅井さんや秀島先生を始めとするいろんな活動があつて、長きにわたり取り組んでいただき、いろいろ実現してきている段階です。さらにステップアップできるように、是非つなげていただきたいと思います。

最後に、これまでの議論を踏まえて、今後の中川運河整備に向けた抱負をお願いします。

【林】皆さんの熱き思いを中川運河へ寄せていただき、ありがとうございました。

中川運河の元々の歴史を尊重しながら、この都市が誇る水辺資源をどう活かし、名古屋の魅力発信につなげていくのか。人々が水辺に親しむことで得られる価値、楽しさを大事にしながら、さらに育て、今後のまちづくりにつなげていきたいと思っています。引き続き皆さんの熱い思いや、運河にかかる期待をいただきながら、進めていきたいと思っています。

【恒川】様々な方がプレイヤーとして継続していくことが大事ですし、特に、これからの名古屋を背負っていく若い人たちにつなげるという意味でも、今後もこういう場を大切にしたいと思います。皆さん、ありがとうございました。

補注

- (1) PALET.NU：中川運河の水辺を舞台に、運河の魅力であるアートと地域に根付くモノづくり文化を多くの方が学び、体感し、自らが活動する協働の場として整備された期間限定のにぎわい拠点のこと。

三の丸地区再生シンポジウム

日時：2024年10月21日（月）13:30～16:45

場所：名古屋市公館1階 レセプションホール

登壇者：

第1部 まちづくり

服部 敦氏 中部大学 教授

佐藤 久美氏 名古屋国際工科専門職大学 教授

大竹 正芳氏 名古屋商工会議所 商務交流部長

坂本 敏彦氏 名古屋市 住宅都市局担当局長

第2部 防災

福和 伸夫氏 名古屋大学 名誉教授

福山 由朗氏 内閣府（防災担当）参事官補佐

則武 聖子氏 愛知県 防災危機管理課長

唐澤 秀之氏 三重県 災害即応・連携課長

川野 佳慶氏 中部電力㈱ 防災グループ長

コーディネーター（第1部・第2部）

加藤 義人氏 岐阜大学 客員教授／名古屋都市センター 特任アドバイザー

名古屋城の城郭内に位置する官庁街「三の丸地区」は今、変化の時期を迎えようとしています。今後、庁舎の更新時期を迎える中、名古屋の、そして名古屋圏全体の新たな拠点として再生していくことが期待されています。三の丸地区の将来について、「まちづくり」と「防災」の観点から考えるシンポジウムを開催しました。

開会

鈴木 英文氏（（公財）名古屋まちづくり公社 理事長）

三の丸地区は、江戸時代は武家屋敷地、明治から戦時中は陸軍用地として利用され、現在は国、県、市の庁舎などが立地する緑豊かな空間となっております。一方、名古屋城や久屋大通公園との分断要因になっており、また、今後老朽化による建物の更新時期を迎えることから、三の丸地区の再生が期待されています。名古屋まちづくり公社名古屋都市センターでは、本日

ご登壇いただきます皆様のご協力の下、三の丸地区のあり方について考える研究会を設置して、都市機能の誘導や空間のあり方といったまちづくりの観点と、南海トラフ地震発生時に圏域を守る司令塔としての役割を担う防災の観点から議論してきました。本日はこれまで議論してきた内容をご報告するとともに、三の丸地区の再生に向けたパネルディスカッションを開催いたします。

中田 英雄氏（名古屋市 副市長）

名古屋市では、現在三の丸地区の構想を作ろうということで、検討会議を設けてまさに検討を行っている最中ですが、この地区は官庁街であり、地権者は国、県、市が主になりますが、どういう街にしようかという構想は非常に重要で、市だけではなく、国、県も一緒に建物の更新や導入すべき機能について、意識合わせをしておかなければいけません。地区の再生には長い年月がかかりますし、人手もかかります。まちづくりにしても防災にしても、官民が連携し

て、このエリアをいい街にしていこうという思いを持つ人がたくさんいることが大事だと思います。ぜひ、皆様の力を貸していただき、プレイヤーとして一緒に進めていけたらと考えております。

三の丸地区の概要と再生の必要性(事務局説明)

三の丸地区の歴史的な経緯として、江戸時代に清須越により武家屋敷地が形成され、明治時代から戦時中にかけては国の陸軍用地として利用されました。戦後、三の丸地区を含む名古屋城郭内の大部分を都市計画公園にしようという計画がありましたが、三の丸地区については都市計画公園から削除する代わりに公園的な雰囲気有する官庁街にする計画となり、今に至ります(図1)。名古屋市総合計画において、三の丸地区は縦軸のまちづくりの拠点の1つとして位置づけられており、広域的な連携と高次な都市機能の集積を図ると記載されております。



図1 三の丸地区の航空写真

三の丸地区再生の必要性として、一番の要因は建物の老朽化になります。地区内の約7割の建物が築40年を経過し、今後老朽化に伴う更新等が予想されます。さらには、リニア中央新幹線の開業、南海トラフ地震を見据え、この機会を捉えて単なる建替えに留まらない新たなまちづくりや、災害時に圏域を支えるための強靱化を図ることが求められます。以上を踏まえ、名古屋都市センターでは、学識者や経済界、ライフライン企業、関係行政機関からなる「三の丸研究会」を設置して、機能導入や空間のあり方としてのまちづくりと、大規模・広域災害時に圏域を支える防災司令塔機能のあり方として

の防災の観点について、令和3年度から3年間議論してきました。

第1部 まちづくり

新たな拠点形成に向けた三の丸地区のまちづくり(事務局説明)

三の丸地区の有する歴史性・文化性を発信するために、官庁街としての機能発揮を基本としながら、より広く県民市民に開放することで、誰もが利用できて集まる場所となるような街を目指すべきではないかとの考えのもと、新たな機能導入として、県市本庁舎の利活用と地区への民間機能の導入可能性について検討いたしました。県市本庁舎の利活用については、高級ホテルと博物館への転用可能性について検討を行い、地区への民間機能の導入可能性については、機能別(業務、商業、宿泊、MICE、住宅)の導入可能性と課題について整理いたしました。

新たな機能を受け入れるための空間として、現状の規制緩和や、道路、建物外部空間のオープンスペースを再配分することを念頭に将来の空間イメージを検討しました。例えば、南北の本町通の延長にあたる空間は、名古屋城天守閣への眺望を確保して、沿道には江戸時代風の店舗を配置することで歴史が感じられる空間を形成してはどうかと考えました(図2上)。また、地区内の東西道路は、トランジットモール化や緑豊かなオープンスペースにより人中心の空間を形成してはどうかと考えました(図2下)。



図2 将来の空間イメージ

パネルディスカッション

三の丸地区のポテンシャルと再生の意義

【加藤】最初に三の丸地区のポテンシャルの評価と、再生の意義についてお話しいただけますか。

【服部】1つは、これだけの豊かな土地が今の時代に残っていることだと思います。逆に言うと、これからの未来に向けて大きな絵を描いていける潜在的余地が残されているということです。今は名城地区と栄地区の整備が進んでいる中で、三の丸地区がミッシングリングになっていますが、ポストリニアを睨んだ都心のあり方を考えた時に、非常に重要な意義を持っています。都心部の回遊性、魅力を高めていくために、名駅、栄、大須だけでなく、三の丸地区にも足が伸びてくる必要があると思います。

もう1つは、もっと大きな話として、ポストリニア時代に、名古屋という街がいかにか世界から見て、目的地、デスティネーションに足りうるかが非常に重要だと思います。デスティネー

ションになるということを考えた時に、その都市の文化性、歴史性に大きな意味があります。政治・経済的な交流をする時にも歴史性、文化性を持ってリスペクトされる都市でないと、行きたいと思われません。名古屋は元々城下町ですから、城下町をいかに再生して世界からリスペクトされるような都市にしていくのか。三の丸地区の再整備はその出発点であり、大いに意義があると考えています。

【佐藤】都市にはイメージが重要だと思います。魅力的な名古屋の都市像を、まずは名古屋城そして三の丸地区から作り上げていくことができると確信しています。皆様ハリウッドで制作された「SHOGUN 将軍」をご覧になりましたでしょうか。世界の人たちが「SHOGUN 将軍」を通して日本を見ています。将軍とは徳川家康のことですよね。名古屋城は徳川家康が天下を取るべく築城した史上最強の軍事要塞で、三の丸地区も家康によって考えられたエリアです。今こそ将軍が造った名古屋城、三の丸地区を世界の人たちに発信するべき時です。そうすれば旅のデスティネーションとして、世界の人たちがやって来て、名古屋がリスペクトされるに違いありません。

【大竹】名古屋商工会議所が、三の丸地区に注目するようになったきっかけは、令和3年に中部経済連合会と一緒に作った提言に「三の丸」を明記し公表したことです。当時の山本亜土会頭は、コロナ禍で様々な活動がストップする中、東京一極集中の是正をしっかりと訴えていこうと、自ら中部経済連合会の水野明久会長とお話をされました。共同で提言を作ったのは初めてだったと思います。三の丸地区は名古屋の新しい顔となり得る可能性を秘めたエリアだと思いますので、平時における賑わいの創出と、有事における防災対応、この二本柱で三の丸をうまく活用できればと考えております。

【坂本】名古屋の発信において、名古屋城は欠かせない資源ですが、城下町という形で発信されることはありません。名古屋で働きたい、住みたいと思ってもらえるシンボルとして、城下町名古屋をどう作っていくのか、その中で三の丸地区の開発を考えていくことが非常に重要だと考えています。名古屋市としましては、名古屋城・三の丸、栄、金山、熱田を繋ぐ縦軸のまちづくりを進め、その出発点として三の丸でどういう魅力作りができるかを考えていきたいと思っています。

三の丸地区再生の具体的なイメージ

【加藤】新しい名古屋の顔づくりとして、この三の丸を使わない手はないだろうというお話をいただきました。では、具体的に三の丸の再生をどうイメージし、何に重点を置くべきかについてお話をお願いします。

【服部】名古屋の都市軸は、江戸時代、近世の頃は名古屋城三の丸を起点に城下町が熱田台地まで広がり南北軸の本町通を中心に栄え、明治期から戦時中にかけては、名古屋駅と千種駅を結ぶ広小路通、桜通の東西軸が形成されました。さらに戦後の戦災復興で100m道路が整備されました。都市軸が時代とともに移り変わり、都市構造が複雑化し、軸が見えにくくなって現在に至っております。大事なことは、江戸時代の都市構造がそのまま残っていることで、これだけの大きな城下町の都市構造が残されているのは全国どこにもありません。さらにソフトな資源を見ると、江戸時代から戦前にかけて名古屋の都心部には、京都の祇園祭に匹敵するほどの山車祭がありました。戦災で消失した山車もありますが、残されたものを再集結して、名古屋都心部の山車祭を復活させることは非常にインパクトがあります。三の丸はこうした祭りを介して町民文化と強いかわりを持った求心性の高い場所だと紐解くことができます。三の丸を整備していくことは、歴史的に意味があ

り、面としての城下町再生に繋がっていくんだろうと考えています。

近代から現代軸の大津通、久屋大通の頂点となるのが、重要文化財である愛知県庁と名古屋市役所です。これを皆のものとして使うのか、使わないのかは大きな境目になると思います。さらに、隣にはテレビドラマ「虎に翼」で有名になった旧高等裁判所もあります。これらをいかに活用するかが現代のまちづくりに繋がっていきます。活用の一つとして博物館・美術館があります。世界的に見ても、テート・モダン(ロンドンにある国立の近現代美術館)、大英博物館などは、歴史的建造物をうまく活用して、世界からのデスティネーションとなり得る発信力のある文化資源を創造しています。名古屋の問題は国立のミュージアムがないことです。経済界、県民市民含めて、ぜひ問題意識として持っていたきたいと思っています。

改めて、本町通の近世軸を通して名古屋城に行くラインと、大津通、久屋大通の近・現代軸から県市本庁舎に至るラインが重要だということを指摘させていただきます(図3)。

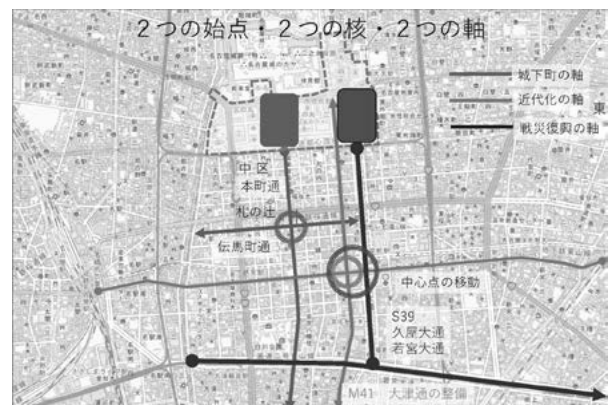


図3 都市の軸線と核

【佐藤】将軍が築城した名古屋城と城下町を世界の人々に見てもらいたいというテーマでお話しさせていただきます。先ほど都市にはイメージが大事だと申し上げましたが、都市のイメージとなる地域のアイデンティティを発信していければと思っています。毎年10月に名古屋駅前で名駅山車揃えという祭りが開催されてい

ます。こういった名古屋市内で江戸時代から行われている祭を通して世界の人々と感動を共有したいと思っております。将軍が生まれたのはこの愛知県で、名古屋城はその将軍が築いたお城です。徳川家康が持てる力を注ぎ込んだ近世城郭の最高傑作であり、それが名古屋のものづくり王国の源泉になっています。尾張地域は、日本全国の山車からくりの3分の2が集中するからくり人形の宝庫であり、その技術があったからこそ、織機や自動車、ロボットというものづくり産業に受け継がれていきました。過去から現在そして未来へと繋がっていくのが、からくり人形の技術だと考えています。

名古屋市は平成26年に名古屋駅周辺まちづくり構想を発表しており、「都心における多彩な魅力をもったまちをつくり、つないでいく」という方針を掲げています。その中で私が期待しているのが、2025年から走行するSRT（新たな路面公共システム「Smart Roadway Transit」の略称）です。当初のルートは名古屋駅から栄までですが、名古屋城、栄、大須などの拠点を繋ぐことも視野に入っています。SRTのデザイン懇談会では、車内空間の演出として「MOOX-RIDE」とコラボレーションしてはどうかという提案がありました。MOOX-RIDEとは、五感で体感する移動型エンタメ体験バスで、豊田紡織が開発にかかわっています。これまで人々が大切に守り続けてきたお祭り、山車やからくりを最先端の技術も駆使しながら車内で見せ、体感してもらい、世界の人々との交流を生み出していこうというのが、私の提案です（図4）。



図4 名駅山車揃え

【大竹】 私からは3点申し上げます。1つ目は情報発信になります。三の丸地区は官庁街で、お城の近くだけれど飲食店が少なく、人がいなくて、そもそも楽しみに行く場所ではないというイメージだと思います。三の丸地区の存在・重要性が広く認識されていないので、産官学民をうまく巻き込みながら、発信していくことが大事だと考えます。2つ目は地区特性を生かしたまちづくりです。「名古屋城」に近接している三の丸ですから、名古屋城を最大限生かして、「三の丸と言えば名古屋城」と言うくらいのまちづくりを進めていくべきだと思います。姫路城の場合、駅を降りたら目の前に姫路城があり、思わず写真を撮りながら歩きだしていて、お城までの空間が素晴らしい雰囲気でした（図5）。3つ目はアクセスですが、現状、行きやすい場所ではありません。私もSRTには大変期待しており、盛り上げていきたいと考えています。SRTを上手く活用すると同時に、シェアサイクル、パーソナルモビリティなどを加えて、アクセスの強化を図ることができればと思っています。



姫路駅から見た姫路城

姫路城から見た姫路駅

図5 姫路城の眺望

三の丸地区再生の実現に向けての期待と課題

【加藤】 三の丸地区再生の実現に向けての期待と課題について一言ずつお願いします。

【服部】 2つお話しします。1つは時間がかかるということで、大津通より東側のエリアをリー

ディングプロジェクトとして先行的に進めていただけると良いと思っています。それをきっかけに官庁街の整備が進んでいき、迅速性が増すのではないかと思います。もう一つは、地区の整備効果について、周辺も含めて見ていただきたいと思っています。白壁、那古野、四間道、周辺には魅力的な街が広がっていて、それぞれが個々に存在するのではなく三の丸と繋がり、三の丸を整備することで周辺の街のポテンシャルが上がるという認識を持っていただきたいです。

【佐藤】名古屋市、名古屋圏は何をアイデンティティとして世界に発信していくのか。私は徳川家康をもっと出していいのではないかと思います。家康は経済の活性化を行い、幕府の財政再建を果たし、泰平の礎を築きました。人々は260年もの間、平和な世の中を楽しむことができました。さらに、彼は新しい技術を積極的に導入して技術革新も行いました。そのスピリットと功績をアイデンティティとして官民一体で発信していくことが必要ではないかと思っています。

【大竹】今ある行政機能と他の機能をどうバランスよく配置するのか、また、経済的なことを考えると夜の賑わいをどう作るのか。それから、名古屋は夏が大変暑い中で、三の丸は緑は多いものの水を感じるところはありません。そのような視点も考えていけると良いと思います。

【加藤】皆様からの期待と課題を聞いていただいた上で、最後に名古屋市の坂本様に今後名古屋市として三の丸とどう向き合って、取り組んでいくのかについて、コメントいただきたいと思っています。

【坂本】名古屋市では、現在三の丸地区のまちづくり構想の検討に着手しているところであ

り、今回いただきましたアイデアも生かして構想作りを進めていきたいと思っています。ただ、短期的に建物が更新されるということではありませんので、まずは道路や建物の外部空間などの公共空間を利活用するところから始まり、低層部の利用転換をするなど、できるところから進めていくということを念頭に長期的な構想を作っていくしたいと思います。その上で、当面の超短期的な取り組みとして、来月に三の丸の豊かな空間を使った社会実験を予定しており、ストリートピアノやワークショップなどを考えておりますので、ぜひお越しいただければと思います。

【加藤】今回、ご登壇の皆様からのお話を聞いて、三の丸は非常にポテンシャルを秘めていて、名古屋のまちづくりの新しいアイデンティティを確立していくためには欠かせない地区だということがわかりました。この議論が名古屋市の構想作りへと引き継がれていくことを強く期待したいと思います。また、三の丸の再生が動いていくために重要なことは、三の丸への関心が市民社会の中で、徐々に高まっていくことが重要だと思います。それが議論の熟度を高める背中を押していくことになるのではないかと思いますので、今日お集まりの皆様方はそのような役割の一旦を担っていただけると大変ありがたいと思います。



図6 第1部 パネルディスカッションの様子

第2部 防災

大規模・広域災害を見据えた三の丸地区の防災力（事務局説明）

三の丸地区の庁舎等の建物は新耐震基準での建築か、耐震化・免震化がされているため、大規模地震が発生した際でも建物倒壊等の恐れはないとされています。しかし大規模地震発生後の避難や業務継続性の点で、潜在的なリスクを抱えていると思われます。三の丸地区は発災後に名古屋市・愛知県だけでなく、この圏域全体の司令塔機能を発揮する必要がある、業務継続性を確保しておくことが重要です。そのため、三の丸地区の各庁舎の現状を検証し早急に対策を進める必要があると考えられます。

南海トラフ地震が発生すると、災害対策基本法に基づき政府に緊急災害対策本部等が設置され、現地対策本部が静岡、名古屋、大阪、高松、熊本の5つの候補地のうち最大4か所に同時に設置されます。名古屋の現地対策本部は三の丸地区にある名古屋合同庁舎に設置されることとなっていますが、近年、現地対策本部が同時に複数設置されたことはありません。このため、このような局面で関係者がどのように連携していくかを事前に検討し、体制を整備しておくことが必要だと考えます。

発災後の政府の現地対策本部と自治体の災害対策本部、及びライフライン企業の要員の動きを見える化してみると、各組織が災害対応に係る連絡・調整のために各会議体へ多くの要員を派遣する必要があります、その行先も錯綜しています。このことから、現地対策本部と国の地方機関、県、市の災害対策本部と連携し、静岡、岐阜、三重県の各県やライフライン企業等と連携し、迅速に災害対応するための体制を事前に整えていくことは不可欠です。三の丸地区においては、現地対策本部を中心に、国の地方機関や関係する自治体、ライフライン企業等の関係者が一堂に会して協議・意思決定を面着で行うことで、即時に協議・調整できる環境を整えて

いくことが重要であると考えられます。

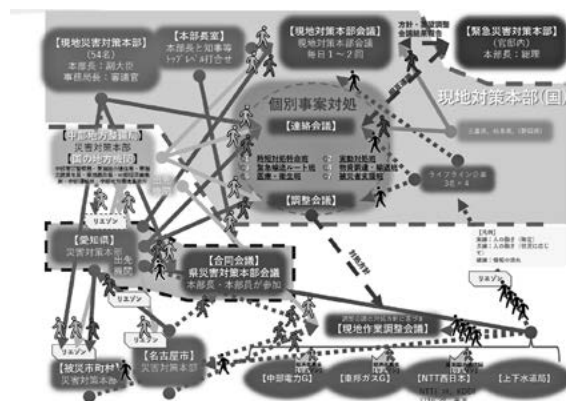


図7 有事の関係者の動き

パネルディスカッション

【加藤】大規模・広域災害が起きた時に広域連携をうまく行う防災司令塔機能を強化することが必要なのではないかという議論を、三の丸研究会で3年間進めてきました。本日はまず、三重県の唐澤様から、先の能登半島地震で現地に支援に入られた時の模様を話題提供していただけますか。

能登半島地震における石川県庁等の状況

【唐澤】令和6年1月1日発生の能登半島地震では1月6日～10日、1月30日～2月8日まで、情報連絡員として石川県庁に、そして3月には総括支援チームの1人として輪島市に行ってきました。三重県は、現時点においては三重県職員、市町職員含めて20名の職員を輪島市に派遣して支援しています。

能登半島地震では、令和5年度中部9県1市協定の幹事県として、石川県庁に情報連絡員2名を急派しました。石川県庁はまさに、ミニ霞ヶ関が設置されていた状況で、輪島市には東京都、大阪府など約20の都道府県市が入っており、三重県が統括支援県としてまとめておりました。輪島市には総務省から調整能力がある参事官クラスが派遣され、三重県、輪島市役所とも常に調整されていました。

それを踏まえて、国と県との連携について求

められることを3点申し上げます。

一つ目は「強いリーダーシップ」。甚大な被害が発生する災害では、地方にミニ霞ヶ関ができることがあります。この際必要となるのが、国と被災自治体・支援自治体との連携です。中心となる省庁がある程度のポストの人材を派遣して、支援対策の全体像をしっかりと把握した上でリーダーシップを取ることが重要かと思えます。自治体間についても、中部9県1市協定などの自治体間協定の幹事県がいかにリーダーシップを発揮するかが求められます。

二つ目は「情報共有」。これについては、能登半島地震では必ずしも上手くいったとは言えない状態でした。1月6日の時点では支援自治体を取りまとめる総務省と、石川県、国交省などの国の機関との情報共有が非常に難しかったと感じています。事例としては、発災後1週間程度で被災地に応援自治体の本隊が入る予定でしたが、その頃石川県で大雪警報が発表される見通しで、道路も通行止めになりました。しかし応援自治体にはこの情報は伝えられていませんでした。応援自治体を取りまとめる総務省も情報を掴んでなく、この情報は、石川県と実動機関である警察、消防、自衛隊、海上保安庁、国交省で共有されているのみで、それ以外は知らされていない状況でした。今回は、たまたま海上保安庁から三重県に出向している私が常に

海上保安庁と情報共有をしていたので、関係自治体に共有することで回避できました。各組織の全体調整がないことから、このような事態が発生したと思われます。

三つ目は「調整能力」。私が入りました1月6日頃でも、輪島市には雪の装備を整えるのに時間を要して、応援自治体本隊が入っていませんでした。我々三重県のリエゾン（リエゾン）は派遣されている総務省リエゾンと調整ができず、調整能力に長けている本省の方と電話で調整をしていました。その方が1月9日頃に石川県に派遣されてくると、一気に調整が進み、総務省を中心に被災地を支援できる体制が整ったと言える状況でした。調整能力が高い方は本庁本部に残されることが多く、いかに現場指揮本部に調整能力を有する者を送るかが課題だと感じました。

【加藤】非常に生々しいお話で、この後の議論にも重要な示唆をいただいたと思います。

福和先生、防災司令塔機能の役割とその重要性についてお話をお願いします。

南海トラフ地震を前に総力の結集を！

【福和】2000年に東海地震の強化地域が広がって、直後に国が「名古屋圏広域防災ネットワーク整備基本構想」を作りました。ここでは「三の丸に防災拠点を作る」と明言しています。その後も、愛知県や名古屋市、名古屋都市センターで様々な減災ビジョンが策定され、それらには「三の丸に防災拠点を」と明確に書いてあります。20年来の懸案なのに、最も重要な三の丸の防災拠点について国、県、市が連携して議論できないというのは、役所の怠慢と言われても仕方ないと思います。結局は南海トラフ地震が来れば全くのリソース不足となり、さらに耐震化は全然進んでいない状態です。みんな本気になって考えないと取り返しがつかないことになると思います。



図8 能登半島地震における石川県庁等の状況

全国に先がけて、この地区では放送会社がヘリコプターを共同運行し、いざという時には地域社会のために映像を供給していこうというような努力をしています。そろそろ役所も部局を越え、省庁を越え、国、県、市を越えて、手を携えて次の災害に向かい合わなければ許されない状況だと思います。これからやるべきことは明解です。名古屋合同庁舎第2号館にある防災の司令塔と言われる場所は、面積が足りません。少なくともみんなが集まることができるスペース、一緒になって議論をし、物事を決めていく場所を作る。こういったことに対して本当に危機感を持っていただきたいと思います。

防災司令塔機能は、なぜ必要か

【加藤】それぞれのお立場から広域的な防災司令塔の必要性、あるべき姿などについてご意見をうかがいます。

【福山】仮に南海トラフ地震、最大クラスの地震が起こった場合、お話があったように、複数拠点で現地対策本部が置かれます。唐澤さんのご指摘もありましたが、国から迅速に支援の人材を派遣することができるのか。我々としては各省をまたいで防災に熟知した人材を集めながら、各県とタッグを組んで、県同士、動きやすいように調整する役割も果たしていきたいと考えています。国も全力で対応しますが、まずは地元、県、市、町、民間企業の皆さん、総力を上げて防災拠点を作っていただくことが非常に重要なことだと思っています。

【則武】今年6月に公表された能登半島地震にかかる検証チームによる自主点検レポートの中で、課題としましては、現地に派遣された職員は急遽各府省庁から参集したため、お互いに顔の見える関係となっておらず、発災の初動対応に必要なチーム作りなど本部内体制のより速やかな構築、フェーズや業務内容の変化を踏まえた柔軟な人員配置への見直しが難しかったと

いったことが挙げられていました。中部ブロックでの防災司令塔機能強化に関しては、国において検討がなされるものと考えておりますが、その検討にあたっては、能登半島地震などから得られた教訓を活かして、備えていくことが非常に重要だと考えます。

【唐澤】能登半島地震では、主な被災県は石川県1県で全国から物資が届けられましたが、南海トラフ地震では太平洋側の多くの自治体が被災することから、人的支援、物資配分が非常に重要になってくると考えます。

三重県には国の防災拠点になり得るような施設はなく、多分、実際南海トラフ地震が起きた場合、名古屋港や県営名古屋空港が国の拠点になるのではないかなと考えているところです。そうなった時に、支援物資が愛知県で止まってしまうのではなく、必要な物資・燃料、そして人的支援をいかに引き込めるかが、三重県の実生命線になってくると考えます。支援物資で言えば、主に現地対策本部になりますが、各県の被害状況を把握し、どこの県にどれだけの物資・燃料を配分するのか、陸上輸送か海上輸送か、道路や航路の状況なども考え総合的に判断して物資を配分する必要があります。そういった意味において、司令塔機能は非常に重要になってきます。

特に三重県については、海からの支援が非常に重要になってきます。海上自衛隊や海上保安庁が主となるんですが、そういったところがいかに効率的に動けるか、それらをまとめるのも三の丸司令塔機能に求められると考えます。

【川野】巨大地震が来た場合、このエリアの大体6〜7割、ざっと600万世帯ぐらいは停電する可能性があります。停電する理由は、主には伊勢湾岸にある火力発電所が機器の安全確保のためにまず全部停止します。そして、沿岸部にある配電設備が被災します。これは能登半島地震を見ていただければリアル感が伝わってくるか

なと思います。そうした中で、どこから優先して復旧していくのか。それを考えるのが私のポジションになります。

当然、復旧の最優先としては、この三の丸地区です。次には、全体の状況を見ながら、愛知県、場合によっては静岡、三重、岐阜、長野県にリエゾンを派遣し、復旧順位について、道路、港、空港、それぞれの状況を確認し、いろいろなプランを考えていきます。そういう状況下において「ちょっとよくわかりません」という言葉が出てくる。それが一番だめな言葉です。わかりませんというのは、判断ができないということです。判断ができないというのは、災害復旧においては人災です。そういうことを絶対になくすべきだと思います。そのためにも、現地現物の事実が集まり、意思決定がなされる司令塔機能を持つ三の丸が、広域的な巨大地震の復旧復興においてはとても重要だと考えています。

防災司令塔機能の実現の鍵は

【加藤】では、この三の丸防災司令塔、実現のポイントは何だとお考えでしょうか。

【福山】広域的な巨大地震の対応については組織全体でカバーできるよう訓練や研修、人材育成などが必要だと思っています。先般、8月8日の日向灘の地震で、南海トラフ地震臨時情報（巨大地震注意）が発表されました。マグニチュードは7.1でした。一瞬の情報で臨時情報が出るかもしれないと判断できたのは、ごく限られた人だったという、情けない状況でした。国、県、市町村、民間企業、危機担当だけでなく全員が有事の時には対応できるような、しっかりした人材育成に努めなくてはならないと思います。

【則武】顔の見える関係を速やかに構築することが重要だと考えます。6月28日に中央防災会議で決定された国の総合防災訓練大綱の中に、

緊急災害現地対策本部運営訓練を実施するとあります。こうした訓練の相手に愛知県が選ばれましたら、私どもも積極的に参加し、平常時からの連携構築を図っていききたいと思います。

【唐澤】愛知県を除き各県の災害対策本部は、三の丸から離れています。また人命救助をはじめ物質搬送、広域医療搬送などの実動部隊の主力の一つでもある第四管区海上保安本部、陸上自衛隊第10師団があるのは名古屋市港区、守山区です。中部電力も三の丸から少し離れていますね。こういった地理的に離れた場所に所在する機関と三の丸司令塔機能の連携方法、これをいかに作っていくのが非常に重要になってくると思っています。

【川野】三の丸司令塔機能の強化について、一つ目は意思決定できる人間が参集すること。二つ目は対面できる広いスペースが確保されること。切迫感や緊張感はやっぱり対面じゃないと伝わりません。三つ目は、そういった場は確実に電力、通信設備が使えて、現地現物の情報が集まる、統合的なプラットフォームがしっかり構築される。そういったことが重要だと思います。これを実現するには、発災時からのタイムラインに沿って、防災司令塔機能が本当に果たせるか、オペレーションの検証と改善を続けていくことが大事だと思っています。

求められるのは本気度と覚悟

【加藤】福和先生、今一度、動き出すために必要なポイントは何だとお考えですか。

【福和】何よりも役所側の覚悟だと思います。みんなで様子見し合うこの体制は、なんとも許されない状況です。

先日室蘭で災害時の病院船の訓練に参加しました。フェリーをチャーターし、赤十字、災害支援ナース、災害派遣医療チームDMATなどが結集し、それぞれの部局のトップが集まる本

気の訓練を、毎年行っています。何も言わなくても、足りないことを補いながら動けている。その真剣さが明確にありました。そろそろ我々も、本当に南海トラフ地震が来た時のことをイメージして、部局を越えた本気の訓練を、国を動かすぐらいのことをすれば、一瞬にして防災拠点の重要性が明白になります。社会のスイッチを押すために、できることをしないと取り返しがつかないことになります。逃げ道を塞ぐのが今日の僕の役割だと思っています。

【加藤】ありがとうございました。本日ご参集の皆様、ぜひ県境を、行政域を越える、その難しさを共有しつつも、非常時の広域的な防災拠点について模索していただきたいと思います。



図9 第2部 パネルディスカッションの様子

いただきました。そのような経緯の中、冒頭の中田副市長の挨拶にもありましたが、名古屋市では、全体像を描くべく動き始めており、非常に頼もしく思っております。市民の皆様にもより広く周知され、機運が高まることを願っております。本日はありがとうございました。

三の丸地区に関する報告書は、名古屋都市センターのHPで公開！

<https://www.nup.or.jp/nui/investigation/index.html#p02>



閉会

奥野 信宏 氏（名古屋都市センター長）

非常に中身の濃いお話をしていただきました。もともと三の丸は、大学の教員を中心として議論が始まり、中日新聞にも取り上げてもらい、名古屋商工会議所、中部経済連合会も呼応していただき発信してきました。その後、名古屋都市センターで研究会を立ち上げ議論を重ねてきました。それらと時を同じくして、国の名古屋第四地方合同庁舎の整備がありました。当時、三の丸全体の構想はありませんでしたが、「歩いて楽しい街を作る」、「防災減災の拠点にする」という2つの方針でPFI事業をやっている

田中元子さんと考える 「1階づくりはまちづくり」

講師：株式会社グランドレベル 代表取締役社長 田中 元子
日時：2024年11月15日（金）15:00～16:30
場所：名古屋都市センター 11階ホール



1 まちづくりに コミュニケーションを

東京の多摩市にある大きな公園の脇には、市民ボランティアの皆さんが何十年もかけてつくってきた美しい緑道がありました。しかし、ある日突然、その緑道がスッパリとなくなる事態が起きたんです。ボランティアの方々が「晴天の霹靂」だとおっしゃったこの出来事は、私の中で深く印象に残っています。なぜかという、実は緑を切った人は意地悪したくてやったわけではないんです。どんな天気でも見通しがよく、誰もが安全に歩行できる場所をつくるのが良いという、切った人なりの考えがあってやったこと。一方、ボランティアの方々は、自然に囲まれて心健やかに生きられることが良いまちだと考えているんですね。

まちに対する考え方はいろいろあって、どれが正しいということではありません。ただし、まちの一つしかありませんから、「みんなの意見を盛り込みましょう」や、中間をとって木を半分だけ切るなど、曖昧にすることもできません。こういうとき、私はもう少しコミュニケーションができないかなと思っています。

残念ながら、まちはみんなの理想の形にはなれません。開発したい人がお金の力で開発をしているというようなことが言われがちですが、開発を推し進める人も意地悪な人ではありません。じゃあ、何のために開発をしているのか。そもそも、そういう仕事をしているあなたはどんな人で、どんな音楽を聴いているのか。も

し、一緒に食事をしたり、お酒を飲んだりできたら、自分の思い通りにならない場面であっても、あなたが素敵だから、仲が良いから応援したいという気持ちになれるのではないのでしょうか。

意見が違っていたら、友達になれないのかということ、私はまちづくりのときによく考えます。似た考えの人同士は、集まりやすいですが、まちにはいろいろな立場、意見の方が暮らしています。裕福な人、貧乏な人、元気な人もいれば、病気で困っている人もいます。「属性が違うから、意見、宗派が違うからあなたとは口もききません」と言っていたら、誰にとっても不愉快なまちにしかならないと思うのです。

私は、いろんな人が100%でなくても納得がいくような関係性をつくれるとか、このまちで生きるのが楽しいと思えることが少しでも増えていくような、確率を高める仕事をしています。良いまちとは何かを一言で表現できなくても、なんとなくお互いが「こういう感じがいいよね」という雰囲気をつくるのが大切なのではないかと考えています。

田中 元子

たなか もとこ

株式会社グランドレベル代表取締役社長。建築コミュニケーションとして建築関係のメディアづくりに従事後、2016年「1階づくりはまちづくり」をモットーに会社設立。2018年私設公民館「喫茶ランドリー」を開業。同年グッドデザイン特別賞グッドフォーカス賞（地域社会デザイン）。設計コンサルティングやプロデューサーなどを全国で手がける。主な著書に「マイバブリックとグランドレベル」「1階革命」（晶文社）ほか。

2 1階は特殊で面白い

「1階づくりはまちづくり」の言葉を掲げて、2016年に1階専門の株式会社をつくりました。「1階」は、建物の1階もそうですが、広場や公園など、見たくなくても目に飛び込んでくる風景すべてのことを指しています。公園や空き地、道路、建物の1階も全部持ち主や責任者、管轄は違うわけですよね。でも、人はそんなふうにはまちを見ていないし、視界を選ぶこともできません。まちづくりを「頑張っているところだけ見てあげましょう」なんてできないですよね。それで、うっかり目に飛び込んで、気付くことのできる風景が、その人の人生や心のコンディションに影響しているのかなと気にするようになったんです。



図1 1階の特徴

たとえば、大体の人は1mちょっとのところに目の高さがある、前方140度程度を見る構造になっています。そのうち、文字を読めるのは1~2度くらいだと言われていますが、もし、人の頭の後ろや上に目がついていたり、真っすぐ歩かない動物だったりしたら、こんな会社はつくらなかったと思います。誰もがうっかり目にしてしまう高さ、つまり人の体の構造として1階ばかりを眺めてしまうならば、そこを何か少しでも良くしたらいいのと思ったのです(図1)。

皆さんは日々、通勤・通学のために家から目的地向を往復しますよね。その日常の中で「ああ、

素敵だな」と絵に描いたり、写真を撮ったり、咲いている花を愛でてみたり。心がそわそわして寄り道している方が楽しいと私は思っています。その行き来の間に、壁しかない、ガレージしかない、空き地しかない。誰もその場所を愛しているような形跡が見られない。自分には関係がなく、見たいと思っていないとしても、そういう風景も見ながら、人は暮らすわけです。それはつまり、人生の長さが同じでも、人生の質は変わるんじゃないかと思っています。

ゴッホの作品に「夜のカフェテラス」と呼ばれる絵があります(図2)。この絵には、マルシェやフェスなど、特別な何かが描かれているわけではありません。普通の風景の中に店があることで、まちが少し明るくなったり、楽しい雰囲気外に漏れていたり。ここを歩き交う人々がこの店の常連じゃなくていいんです。店に寄らなくても、こんな場所であることが何かいい雰囲気を分け与えていると思います。この絵は南フランスのアルルを描いたものですが、最近アルルに行った人が百年以上前の絵なのに「今でもこのまま、何ら変わらない」と言っていました。まちづくりをしている方によく言うのですが、なんで普通のいつもの雰囲気をボトムアップする地道なことを誰もやりたがらないんだろうと。新しくなくていい。いつもでもいい。でも、いつもがチャームで素敵って思える環境に、自分は暮らしたいなって思っています。



図2 講演会の様子

一方、日本で公園をつくろうとしたら、大義

名分は「皆さんに公開する場所」と言いつつ、つくる人がトラブル回避や管理費を安く抑えたいと思っていくと、寄り付きたくなる広場ができてしまうだろうと思います。商店街もシャッター下ろしても困らないでいられるし、ご高齢の方も多くて、シャッターをもう一度開けて素敵にすることも難しくなっています。そうならざるを得ない事情があるということです。だからと言って、建物の1階は隠れたり消えたりしませんし、個人邸を2階から建てることは絶対ありません。

たとえば、私が誰にも見られない家をつくりたいと思ったとしましょう。壁によって、私はプライベートをゲットできて満足かもしれない。でも、周りから見たら壁がバーンッと立ち上がった寂しい風景がそこに現れます。だから、いくら隔絶したいと思っても、どなたかに影響を及ぼしてしまう。1階は見たくなくても目に飛び込んでしまう。ゆえに1階は特殊で面白い場所だと思っています。2階から上や地下がどうでもいいとは言いませんが、建物を上から下まで見ながら歩かないですね。人の構造上、1階だけが特殊な場所になっているのです。

3 私と建築との出会い

2016年に1階づくりの会社を立ち上げたとき、すごく馬鹿にされました。仕事の一つもないのに株式会社にしたことも、馬鹿にされました。でも、インターネットで調べてみると、海外では同じような着眼点で研究や活動が行われていたんです。健やかなまちであるために街路と街路樹と車との距離をどうすれば適正なバランスになるかなど、さまざまな研究結果をオープンソースにしている情報も見つけました。それまでは、都市計画全体を考える、あるいは建物をつくるときに建物全体を考えるのが主流だったんです。それが1階だけは特殊で、1階だけが風景になり、直に影響を与える、ということに、同時多発的に気づいたタイミングだったと思っ

ています。

では、会社を立ち上げる前は何をしていたかというと、出身は茨城県で、高校まで実家に住んでいました。そこから東京へ逃げるように引っ越し、独り暮らしをしながらパチンコ屋の店員をやっていました。時給も良くて彼氏と住んでいて、めちゃくちゃ幸せだったんです。子供たちに「夢とか希望とか目標とか持って頑張らないと幸せじゃないですよ」と言っている大人には、そんなこと言わないでと言いたくなります。やりたいことを思いつくタイミングなんて人それぞれだし、そもそもなくても幸せの形はたくさんありますから。私はそれを実体験していました。

もともとプロダクトやグラフィックといったデザインを見るのが好きでした。それである日バイトの帰りに興味もなかったのに、建築の本を手にとったのがきっかけで建築が好きになりました。仕事でも建築関係で執筆する機会に恵まれ、2016年から今の会社を始めました。

当時、東京には「同潤会アパート」という、戦後復興の住宅供給のために集合住宅の形でつくられた同潤会アパートがいくつか残っていて、私は表参道の青山同潤会アパートが特に好きでした。一等地に堂々と昔から建っている風景をそれまで田舎では見たことなく、圧倒されたことを覚えています。新しいものだけが良いものと思わざるを得ない土地がある中で、ここは昔から人が活動していたことが風景から見えてきます。歌舞伎町や渋谷がどんなに賑わっていても都会とは感じませんでした。この風景を見たとき、やっぱり都会と田舎は違うなって衝撃を受けました。ちょうど青山同潤会アパートが取り壊しになりそうなタイミングで、このことをガチャガチャいじっていたら日経アーキテクチュアという専門誌で連載を持ったり、取材や記事を書いたりするきっかけをいただき、編集執筆の活動に移っていきました。別に建築が好きだったからと言って、建築家や専門ライターになりたいと、具体的に仕事を決めた

ことはありません。建築が好きになったから、少しでもそばにいたいと思って、建築の文章を書きながらいろいろなことをしていたんです。

4 いつものまちを、 いつもと違った視点で

2014年に「アーバンキャンプ東京」という企画をしました。これは都市部の遊休地をキャンプ場にする企画です。最初にこの企画をしたときは川も緑もなく、下はコンクリートでテントを固定するペグも打てないので、土のうでテントを固定していました。「こんな場所に誰が来るの?」と馬鹿にされた企画でしたが、やってみると変わり者が集まってくれました。ほとんどが東京の人で、このまちが初めてじゃないという人も多かったです。彼らはいつもは学んだり、働いたり、遊んでいたりするわけですが、ここでは地べたに座って、テントの中でお茶飲んだり、テントで一晩過ごしたり。お腹が減ったらキャンプ飯にチャレンジするのもいいけれど、失敗したらいつでもコンビニに行けるし、お風呂に入りたと思ったら、東京にはまだまだ銭湯がある。そんなふうに、いつもと同じまちをいつもとは違った距離感・視点・角度から見ていくのは、主催の私としても楽しかったです。

屋台をつくって遊ぶということもしています。ワゴンのような組み立て式の屋台で、組み立てた後でさらにデコるんですよ。そうすると多くの人が興味を持ってくれるんです。私は看板にフリーコーヒーと書いて、どなたにも一杯コーヒーをお渡しするという酔狂な遊びをしています。費用は3,000円くらい。皆さん、3,000円でどんな楽しいことができますか? 予測不可能なドラマをどんな風に感じますか? だって、今まで会ったことない人に会うんです。ありがたいと言ってくれる人もいれば、ありがたいも言わず「早く何人分持ってきてよ」といった図々しい人もいます。すべてが驚きです。人が集まって裏道だったところがわいわい賑わう状態

になることもあれば、全くそうならないときもあります。1人2人しか来ないこともあります。が、がっかりしません。だって仕事ではないし、そういうミッションでもないからです。1人2人のときはその人たちとゆっくりおしゃべりでき、人が来ないときは「誰が来るかな」と待っている時間も、私にとっては豊かです。コーヒー1杯を通して、いろいろな人と関わっておしゃべりできる。と同時に、男でも女でも貧乏でも金持ちでも同じようにコーヒーを渡せるのは、私が屋台を用意して「皆さんいかがでしょう?」ということをやって、やっとできた自家製の公共だと感じました(図3)。そういうしつらえもなく、駅で突然誰かに声をかけることができますか? 多分、通報されますよね。知らない人にむやみやたらと声をかけないのが今の社会ですよね。屋台や無料のコーヒーといったしつらえやきっかけがあれば、それが叶ってしまうことにすごく面白みを感じました。



図3 It's my public

それまでは公共というものに全然興味がなかったんです。でも、この活動をしているとパブリックと呼ばれるものは自分1人のためだけでなく、家族や友人など既に知っている人との仲を深めていくものでもない。似たような属性や価値観の人たちだけで集まる、そんなサロンがあることを否定しませんが、パブリックと言う以上は本当に誰が来るかわからない、不特定多数の人が来る可能性があるということが大前提だと感じています。「この人とは一生しゃべることはなかっただろうな」と思えることが

たくさんあって、そのたびにめちゃくちゃ興奮しました。本当に普通の人なんていないと思います。他人から見たらみんな変人です。

関西のご婦人がバッグに飴を忍ばせているって言いますよね。彼女たちは不特定多数の人と関わりあったり、言葉を交わしたりするときに飴を使うんです。不特定多数の人とちょっとしたやり取りを交わすきっかけを、ハンドバッグに忍ばせるって、なかなかのパブリックマインドの持ち主だと私は思っています。

ニューヨークの公園には「フリーアドバイス」と書いてある屋台があります。この屋台も自前でつくって自分で引いて回って、FacebookやSNSで「次は〇〇公園で屋台出すよ」って予告をしているようです。そして、彼女は手にぬいぐるみをはめています。おそらく、相談者に地声で返答するというよりも、ぬいぐるみがしゃべっているというユーモアを加えて、コミュニケーションをしているのだと思います。そういう遊びを知り合いだけじゃない、全く予想もつかない第三者としている。私はこれを「パーソナル屋台」と呼んでいて、別に屋台の形をしなくてもいいし、どこで出すかも、100人いたら100通りの形があると思っています。まちのどんな場所で、どんな時間に、どんなことをしていると、どんなことが起きるかなって。そういう目でまちをジロジロ見るのが大好きなんです。

80年代ぐらいまではインターネットもなくて、みんなで同じテレビを見て、同じ音楽を聞いて、良いこととはどういうことかとか、全部ほとんどの人が共有している前提がありました。まちづくりにおいても「みんなで力を合わせて一つのロマンチック街道をつくるんだ」みたいなことが、まちづくり活動と言われていました。でも今は、価値観が多様化しています。「歳をとってからスケボーを始めました」「子供が起業しました」って言われても、驚かないですよ。そうやって、誰もが自分の得意なことや好きなことにトライできる。昔と同じような塊ではなくて、ちょっと散らばって分散して寂

しいところもあるかもしれないけれど、むしろお互いどんなことやっているのか、まちの中で見られた方が楽しくないですか。いろんな方がまちを使って自分のやりたいことや人となりを表現できることが、これからのまちづくりに生かせるんじゃないかと思います。

5 目指したのは、私設公民館

あるオーナーさんから、築55年の空きビルの1階を事業化したいとご相談をいただきました。これが、私が会社をつくって初めての仕事です。立地は川沿いではありませんが、隅田川近くのエリアになります。かつては水運といって、川を利用して材木や物資を運んでいたのですが、だんだん衰退していきました。水運のための倉庫や工場、それをリノベーションした演劇の練習場などユニークな場所もあったのですが、何もしなければ全部マンションになってしまいそうなエリアです。移住者が欲しい、人の賑わいづくりをしたいと言っている人に、私は聞きたいです。かつて倉庫や工場だったところがマンションになったということは、劇的に人口密度は高まっていますよね。人が集まって縦に詰まって暮らす建物が増えて、どんな賑やかな場所ができたのか想像してみてください。前より人が暮らしているにも関わらず、誰もいなくなるんです。まちを見渡したとき、人を感じる、人の姿が見える、何かが動いている、音がする。人に会わなくても、誰かがそこに生きていた形跡が残っているとか、そういったものが一切なくなっていくんです。謎でしょう？でも不思議じゃないですよ。マンションの1階で誰かが活動している、その様子が見える場所をつくらず、それが連続すると本当に誰もいなくなってしまうんです。せっかく同じエリア、同じ建物に暮らしていても顔も知らない状態を、ちょっと不健康だと思いました。このエリアにお茶する場所をつくって「近所にこんな人がいるんだ」という風景が見えるといいなと思った

のですが、私自身は飲食店をつくることに興味が
ないし、料理もそんなに得意じゃありません。
ただ、フリーコーヒーの屋台のように、マイパ
ブリックをつくるのであれば…。「私設公民館」
をつくろうと考えたら、面白いんじゃないかな
と、やる気になりました。

この私設公民館をつくるというのは、単なる
思いつき以外にもいくつか事情がありました。
たとえば、そんなに家賃が安くはないという
こと。その場所は、銀座や丸の内にママチャリ
ですぐに行ける立地。つまり、この辺の人たち
は「日本で初めて」とか、「世界屈指のシェフ、
パティシエ」だとか、日本屈指のニュース
みたいなものにすごく慣れているわけです。
だからこそ、自分がある程度の場所をセッティ
ングして、そこでこんな過ごし方ができている
から、私にはこういう価値がある。私にはこう
いう使い方がある。私にはこういう関係のある
場所だ。というふうに、それぞれが勝手にその
場所の価値を読み込んでもらえるようにしなけ
れば、この場所でやる意味がないと思いました。
もっとかっこよく、もっと安く、もっと美味し
く…。そういう土俵に上がっては駄目だと思っ
たんです。誰がなんと言っても私はここが居心
地いい。私にとってここはこういう意味があ
る。そう思える場所にしようと考えました。

友達って、その人が社会的にどう評価されて
いるなんて関係ないですよ。一緒にいると楽し
くて、気が合う。そういう関係をまちの人と
結べたらいいな。そして公民館と言うからに
は、どんな立場・収入・性別・年齢の人であ
っても利用できる場所にしたいと思いました。ま
た、「このまちに何が欲しいですか？」といっ
たリクエストを聞くような、御用聞きでもあり
ません。そのエリアでこれが欲しいって言われ
ても、それに答える義務もないわけです。そん
なことより、私自身がこんな公民館があったら
いいと思えるものに集中しました。まちにはい
ろんな人がいるし、人それぞれいろんな状態
がある。賑やかにしたいときもあれば、独りで

ほっといてほしいときもある。自由で多様なこ
とを許容できるような、そういう思い思いに過
ごせる環境をつくるのが、私設公民館を設置す
ることだと思ったんです。絶対良い人、絶対悪
い人っていうのは多分いない。でも、ちょっと
だったらこういうのもありかな、こういうの私
は好きだな、と思ってもらいやすい物理的な環
境をどう設定できるかという実験を、「喫茶ラ
ンドリー」でしています。

2018年初頭にオープンして6年ほど経ちます。
マンションだらけの誰の姿も見えないような場
所でちらっとでも人のうごめきが見える場所に
したかったし、「ランドリー」と言う通り洗濯
機も置いてあって、「コーヒーが飲みたい」と
いう人以外も来ていいですよって言いたいだけ
なんです。それで、いろんな人に言ったんです。
「ここ、喫茶店としては別に自慢できるような
ものはないので、どんどん使ってください」と。
レンタルスペース的なことをたくさんしていっ
たら、現代美術家の方が展示室に使ってくれた
り、いろんな子供や大人がワークショップを開
いてくれたりすることもあります。実はこのエ
リア、一瞬マンションだらけに見えたのです
が、会社があってサラリーマンの方もいらっ
しゃって、勉強会の会場にもしてくれました。
店をつくって初めてわかったことですが、意外
と独立して活動している音楽家、写真家といっ
た人も多かったんです。このエリアに全く地縁
のない子育て中の方と、昼間からビールを飲ん
でいるようなミュージシャンが友達になるみた
いなのが本当に起きるんです。これって子育て
中の方のために、ミュージシャンのためにつ
て、やっていたら出会わなかったことじゃない
ですか。ランドリーの居心地が好きという人
が、ミュージシャン、子育て中の人、子供、お
年寄り、誰であってもおかしくないでしょ。そ
れって音楽と一緒になんです。まちづくりの話
をしているときに、属性で人を見ていくのはす
ごく危険だなんて思っています。子育て中だか
らといって同じじゃないし、お年寄りもいろい

ろな人がいますから。

私設公民館としてオープンして、半年やっていたら、100個以上の展示やパーティーに使われていきました。普段はイベント会場ではないので、コーヒーを飲んでゆっくり過ごしてくれる人もいるし、ミシンとアイロンもあるので、家事をしに通う人もいます。だんだん実家のようになっていました。

よく「田中さんだからこういう場所ができたんでしょ」って言われることがあります。また、「東京だからできたんでしょ?」「計画してできたことじゃなくて偶然でしょ?」とも。他のまちに展開できない、ここでしかできないことを何か悪いことみたいに言われるんですが、別によくないですか。その人、そのまちの特徴を生かして、タイミングやそのチームでしかできないことが目に見えて現れたことはサイコーじゃないかと思うんです。属人的であること。土着的であること。一回性であること（図4）。どちらかと言えば批判的に語られるようなこの三つのことを、グランドレベルという会社ではきちんと発露する、きちんと見える設計をしています。こう思ったんです。

属人的であること
土着的であること
一回性であること

図4 グランドレベルの魅力

そして、もう一つ。喫茶ランドリー宮崎台店という店舗がスポーツジムの1階にあるのですが、たまたまグリーン好きなアルバイトの子がお店の中を緑いっぱいしてくれたり、ガラス面にチョークアートしたら素敵なんじゃないかと思った子が、師範になるまでチョークアートのスクールに通ったりもしました。私、一つ

も指示してないんです。でも、彼女たちなりに「私設公民館のつもりで、喫茶ランドリーをやっているってどういうことか」ということを勝手に読み込んで、勝手に実践してくれていますし、それを実現しやすいように私は設計しています。それで属人性、つまり田中さんだからできたでしょうではなくて、スタッフが褒めてもらえたり、その属人性をお客さんに感じてもらえたりしています。



図5 喫茶ランドリー

6 たくさんの人が行き交う「リアライズカフェ」

自分の会社に仕事の依頼が来ると、心の中で全部こう言い換えています。この人が、この企業さんが、この行政さんが、私設公民館をつくるとしたら、どんな形をしているのかなと。帯広駅前に起業家支援施設をつくりたいと言われたときもこう言いました、「起業家だけを支援することが起業家支援ですか」と。いろんな人が行き交うと起業に興味がない人も、「自分が知っていることで独立できるのか」と発見できたり、起業に向けてビジネスアイデアが欲しい人が、属性の違う人と出会うことで新たなニーズに気づけたりもします。いろんな人が行き来することで起業家の支援につながる、ここに来たらいろんなことを実現できる、「リアライズカフェ」というコンセプトでこの場所をつくりました。狙い通り、起業への関心が高くない人もたくさん行き交うようになりました。今では

高校生や大学生といった若い子たちから、「自分たちでイベントをやりたい」といった相談を受けて、まちの人たちやさまざまな仕事をしている人たちとつないで、実践のサポートを進める場所になっています。

7 ベンチの設置で生まれる まちの優しさ

物件や店舗でなくても、まちの人たちや属性の違う人たちの様子を見て、どんな人か知るのは、いちばん簡単な方法はベンチです。さまざまな国内外の資料をまとめた結果、ベンチには大きく、①歩行距離UP ②滞在時間UP ③経済効果UP ④健康度・幸福度UPの四つの効果効果があると考えています。①は、地域の人々の歩行距離が伸びるということ。長い距離を休みなく歩いてくださいと言われたら、もう帰りタクシー使いたくなりませんか？でも、途中途中にベンチがあれば、疲れをほどよく取りながら歩き続けられ、歩行距離UPにつながっていきます。これは、④の生活習慣病やフレイル予防、健康に対するアプローチ、ひいては医療費削減への影響も期待できます。次に、②の滞在時間の長さ。そのエリアでの滞在時間が延びるということは、そのエリアで買い物をするなど何か消費活動する機会が増え、③の経済効果UPにもつながります。ただ、私はこの他にもう一つ、五番目の効果があると思っています。それは、このまちに優しい心があるということが目に見えてわかるということです。東京はさまざまな事情があって、ほとんどベンチを置いていません。ベンチがなくてカフェに入るとか、何かペイしないと座れない状況に陥っています。ですから、あなたがどんなときでも、ここで休みできるんだよってという風景が、優しさがまちの中で可視化されていることが大事だと思っています。

実は、東京の京橋という通りで実験的にベンチを置いています。文句を言う人も戸惑う人も

いません。皆さん、本当に昔からあったみたいに住っていきます。座っている人というのは、座りながら何か食べたり、考え事したり、パソコンや携帯をいじったり、マルチタスクな状態なので、いろんなことしています。座っている人がいるとより人間多様なんだと、いろんな人がいろんな生き方、表情をしていることが、まちの中でわかります。そして今、私はこのベンチを置く人になっていて、ベンチのブランドも持っています。



図6 ベンチのあるまちの様子

こうやって全国でもう道端から都市計画並みの大きなプロジェクトまで、さまざまなことに関わっています。まちの中にはいろいろな人がいる、本当にその人らしさが見える豊かさを、まちの中でちょっとしたきっかけでつくれるんじゃないかと私は考えています。そして、まちの人々の個性を、日常の風景の中で見てみたいという思いで、1階づくりをしています。

本日はありがとうございました。



図7 講演会の様子

名古屋市における分譲マンションの管理・再生に関する研究

元名古屋都市センター 調査課 田賀 雅宏

1 はじめに

分譲マンション（以下、「マンション」という。）は、主に都市部においてなくてはならない主要な居住形態である。現在、マンションを取り巻く大きな課題として、建物の老朽化、居住者の高齢化という「2つの老い」（これに管理組合の高齢化を合わせて「3つの老い」ということもある。）が急速に進行している。戸建住宅とは異なり、ひとつの建物を多くの人が区分所有するマンションは、権利関係が複雑化して合意形成が難しく、また、建物の規模も大きいことから、適切な維持管理・再生がされなければ、居住環境の悪化や資産価値の低下のみならず、周辺市街地へ悪影響を及ぼすおそれもあり、早急な対応が必要となっている。

名古屋市では、2020年6月のマンションの管理の適正化の推進に関する法律の改正を受け、2022年3月に「名古屋市マンション管理適正化推進計画」を策定、「名古屋市マンションの管理の適正化の推進に関する条例」の制定を行い、マンションの管理状況を把握し、管理実態に即した適切な支援をすることを目的に、2022年10月に政令指定都市で初となる管理状況の届出の義務化を開始した。

本研究は、名古屋市におけるマンションの現状・課題^{注(1)}を明らかにするとともに、今後のマンションの管理及び再生に向けた施策事業の方向性を示すことを目的とする。

2 名古屋市におけるマンションの現状と課題

(1) 名古屋市のマンションストックの現状

名古屋市内のマンションストックの推移を図1に示す。2023年3月末時点で、名古屋市内にはマンションストックが約6,000棟、約22.7万戸あり、最も古いマンションは1961年に建設（築62年）、1983年までに建設（築40年以上）されたマンションは1,685棟（27.8%）である。経年的にみると、1980年代前半頃と1990年代後半から2000年代前半にかけて建設のピークがあるが、以降の新規建設棟数は大きく減少している。直近5年間においては、棟数ベースではピーク時の約3割程度となっているが、マンションの大規模化の傾向がみられる。

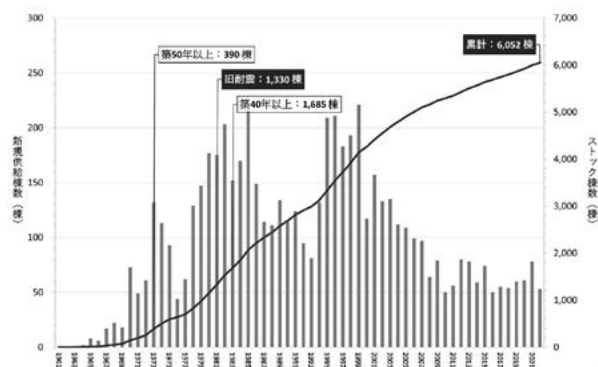


図1 名古屋市内のマンションストックの推移（棟数）

名古屋市内のマンション棟数を新しいものから10年ごとに区分して表1に、分布状況を図2に示す。

表1 築年数別・戸数別のマンション棟数^{注(2)}

(単位:棟)

戸数	築50年 以上	築40～ 49年	築30～ 39年	築20～ 29年	築10～ 19年	築10年 未満	計	旧耐震
10戸未満	83	155	125	45	3	0	411	208
10～19戸	83	403	421	452	74	28	1,461	337
20～29戸	91	251	320	479	198	97	1,436	257
30～49戸	66	270	237	438	260	151	1,422	279
50～99戸	49	155	167	238	218	193	1,020	183
100戸以上	18	61	38	39	71	75	302	66
計	390	1,295	1,308	1,691	824	544	6,052	1,330
駅そば	225	826	802	995	607	485	3,940	812
非駅そば	165	469	506	696	217	59	2,112	518



図2 名古屋市内のマンションの分布

名古屋市内のマンションのうち65.1%が駅そば圏内^{注(3)}に立地している。経年的にみると、マンション建設の初期の頃は、中区や覚王山駅周辺をはじめとした地下鉄東山線沿線の栄以東、地下鉄鶴舞線沿線を中心に、規模としては小～中規模のマンションが多く建設され、1980年代からは、鉄道沿線外の市南西部、南東部を含む広範に建設が広がり、徐々に小規模のマンションの割合が減少、1994年以降(築30年未満)は10戸未満のマンションの割合が大きく減少している。近年は、再び駅そば圏内、特に都心部に建設が集中しており、新規建設の棟数が減少するなか、小規模マンションが減少、大規模化する傾向がみられる。20戸未満のマンションのうち67.9%は1993年までに建設された築30年以上のものである。

(2) 近年の新築マンションの供給動向

図2に示したマンションの分布のうち、2014年以降のものを図3に示す。

図3及び表1より、直近の10年間においては、商業地域等が指定され指定容積率が高く、高度地区の指定のない名古屋市中心部にマンションの新規建設が集中し、併せて大規模化が進んでいることが分かる。

図3 名古屋市内のマンションの分布
(2014年以降)

マンションの価格については、国土交通省が公表する不動産価格指数の推移(図4)をみると、2013年頃から著しく高騰している。その背景として、マンションの価格を構成する工事費、土地価格がともに上昇傾向にあることが考えられる。

図4 不動産価格指数(マンション(区分所有))
の推移(愛知県)

工事費や土地価格が上昇すれば、マンション建設のコストに応じて分譲価格も上昇していくことになるが、土地利用の規制等により高価格設定や一括大量分譲ができないエリアでは、戸当たりの分譲価格が上がりすぎて事業が成立しにくくなり、その結果として、名古屋市全体ではマンション新築棟数が減少するなかで、都心部への集中、高層化が進んでいると考えられる。また、マンションの事業が成立するエリアでは、その需要を受けて土地の価格も上昇しており、マンション価格のさらなる高騰につながっているという側面もある。一方で、価格の高騰に対して実際にマンションの購入がされるのは、居住地としての評価が高く、人気のあるエリアが中心となることから、現在の名古屋市内では、マンション事業が成立するエリアは限定的になりつつあると考えられる。いわゆるタワーマンションにおいては、高層階を高価格で分譲し、低層階の居室を狭くして低価格で分譲するような形態が多いものの、マンション価格全体が上がっていくことで、市内の新築マンションの購入のハードルはより高くなることが想定される。

また、建設コストの上昇の影響として、マンション建替え再生事業においても、事業性の確保がより困難になることが想定される。

(2) マンション管理状況届出データの集計分析

名古屋市内のマンションの管理状況について、マンション管理状況届出データを集計した。提出率は83.6%(5,060棟)である。マンションの管理上に課題があり、改善がなされなければ、いずれ外壁の剝落等の外部不経済の発生等につながる可能性のあるマンションを評価する指標として、次の5項目を設定した。

- ・総会なし：総会を年1回開催していない
- ・管理規約なし：管理規約がない
- ・修繕積立金なし：修繕積立金を徴収していない
- ・大規模修繕未実施^{注(4)}：

大規模修繕を実施していない、かつ、実施予定もない

- ・大規模修繕前回15年超^{注(4)}：

大規模修繕を実施してから15年経過、かつ、実施予定がない

マンションの築年数別に管理不全の兆候を集計したものを表2に示す。届出のあったマンションのうち、管理不全の兆候が1つ以上みられたマンションは453棟で全体の9.0%であった。このうち、修繕積立金のないものが71棟、大規模修繕の未実施または前回実施から15年経過したものが364棟と、大規模修繕に課題を抱えているものが多い。

築年数別にみると、築30年以上（1993年以前に建設）のマンションにおいて、管理不全の兆候ありの割合が高くなり、このうち、築30～39年（1984年から1993年に建設）のマンションにおいては、大規模修繕から15年を経過したものが約77.6%であった。さらに、築30年以上のマンションにおける管理不全の兆候を戸数別に整理すると表3のとおりで、戸数20戸未満の小規模マンションにおいて、管理上の課題を抱えているものが多いことが分かる。

ただし、管理不全の兆候の指標に該当していても、現時点では、マンション内のコミュニティが良好である場合など、健全なマンション管理運営がなされている場合は、実態としてマンションの管理に問題が起こっていないこともありうることに注意する必要がある。

表2 築年数別の管理不全の兆候

(単位：棟)

築年数	棟数	管理不全の兆候					兆候あり	
		総会 なし	管理 規約 なし	修繕 積立金 なし	大規模修繕		棟数	割合
					未実施	前回 15年超		
築50年以上	308	8	6	5	14	14	41	13.3%
築40～49年	1079	20	12	52	29	89	174	16.1%
築30～39年	1026	9	4	13	18	118	152	14.8%
築20～29年	1388	0	0	1	18	33	52	3.7%
築10～19年	728	0	1	0	30	1	31	4.3%
築10年未満	531	3	1	0	0	0	3	0.6%
計	5060	40	24	71	109	255	453	9.0%

表3 戸数別の管理不全の兆候（築30年以上）

（単位：棟）

戸数	棟数	管理不全の兆候					兆候あり		管理不全の兆候数別棟数			
		総会 なし	管理 規約 なし	修繕 積立金 なし	大規模修繕		棟数	割合	兆候数 1	兆候数 2	兆候数 3	兆候数 4
					未実施	前回 15年超						
10戸未満	259	15	6	28	18	15	65	25.1%	50	14	0	1
10～19戸	700	16	12	19	17	70	115	16.4%	98	15	2	0
20～29戸	550	3	4	18	11	57	88	16.0%	84	3	1	0
30～49戸	482	2	0	3	8	50	60	12.4%	58	1	1	0
50～99戸	316	1	0	1	5	26	33	10.4%	33	0	0	0
100戸以上	106	0	0	1	2	3	6	5.7%	6	0	0	0
計	2413	37	22	70	61	221	367	15.2%	329	33	4	1

これらの高経年・小規模マンションが管理不全となる要因については、次の2つが挙げられる。

①マンション管理に関する法制度への未対応

マンション管理の基本である、「建物の区分所有等に関する法律」いわゆる区分所有法は、1962年に制定され、マンションの増加に伴い、1983年に大幅に改正された。改正内容には、区分所有者が管理のための団体（管理組合）を構成すること等が挙げられる。また、1982年には国土交通省（当時は建設省）が中高層共同住宅標準管理規約（現在のマンション標準管理規約）を制定、1997年には標準管理規約に長期修繕計画の作成を管理組合の義務として位置付けるよう改正している。これらの法制度の改定等の流れに十分に対応できていないマンションにおいて、管理不全の兆候が表れている可能性がある。

②高経年・小規模マンションにおける管理運営の実態

高経年・小規模のマンションには、自主管理のものの割合が高いが、特に、小規模マンションにおいては、居住者が少ないがゆえに、寄合所帯で運営ができていたことや、居住者の中に強力なリーダーシップをとる人がいたことなどにより、管理組合の組成や総会の開催等が不十分でもマンションの管理運営ができてきたケースがある。また、等価交換マンションにおいて

は、元の土地所有者がマンション内の一定の区分所有を占め、実質的な管理者の役割を担っていたケースもある。このような場合は、管理不全の兆候の指標に該当していても、実態として問題は起きていないかもしれないが、今後、非居住化の進行や居住者の入れ替わりで居住者の構成が変化した時や、相続の発生や売却等により管理運営の中心を担ってきた人がいなくなった時に、管理不全に陥ってしまう可能性がある。

以上より、特に築40年以上（1983年以前に建設）のマンションにおいて管理不全の兆候がみられるのは、経年的にマンション管理の状況が悪化していったというよりも、マンションが建設された年代の影響が大きいと考えられる。従って、築30年未満（1994年以降に建設）のマンションは、ほとんどが管理運営を外部委託していることも踏まえると、年数を経ることのみによって、管理不全マンションとなるということは考えにくい。ただし、築年数が上がれば非居住化率が上がり、居住者の高齢化も進んでいくため、マンション内のコミュニティを良好に維持していくことが必要である。

一方で、管理不全の兆候があるマンションのうち、修繕積立金のないものが71棟、大規模修繕の未実施または前回実施から15年経過したものが364棟で、大規模修繕に課題のあるマンションが多いことが分かったが、マンション全体でみても築30年以上のマンション（1993年以前に建設）において、長期修繕計画を作成

しているマンションの割合が低下していること等、今後、大規模修繕の実施に課題のあるマンションがさらに増加していく可能性がある。工事に掛かる費用が増加傾向にあるなかで、マンションが外部不経済を起こさないよう、どのように維持管理していくかということも大きな課題であるといえる。

3 名古屋市における今後のマンションの管理・再生の方向性

(1) 今後のマンション管理・再生の方向性

①高経年マンションが都市の不良ストックになることを阻止する

マンションの建替え再生がより難しくなっていくことが想定される状況においては、除却による再生も現実的な選択肢であり、そこへ向けた誘導についても、真剣に議論、検討する時期が来つつあるのではないかと考える。

まずは、居住者自らがマンションの状況を知るうえでも、マンション管理状況届出の提出率向上と耐震診断の実施の促進を図ることが必要である。工事費の上昇等により、高経年マンションの建替え再生が可能な条件は限定的であり、ストックとしての価値が下がっていることや、居住環境が現代のニーズと合わないことも考慮すると、管理不全のマンションや耐震性不足のマンションは、管理改善のうえで現居住者が安心安全に住み続けられるようにしつつも、将来的な除却も視野に入れた再生を促す必要がある。そのためには、個々のマンションの事情や課題に応じた、きめ細かなプッシュ型による支援の強化する必要がある。

②高経年に至らないマンションは、価値向上を図りつつ、再生に向けた検討を進める

築30年未満のマンションにおいては、長寿命化を図り、質の高いマンション管理を継続して、良好な住環境を維持することが基本であ

る。そのなかで、大規模修繕や改修に併せて住宅としての付加価値を付けるなどで、特に若い世代の新たな入居の促進が図られることが望ましいと考える。加えて、将来的なマンション再生に向けて、マンション内での議論や資金の積立て等の取組みを始めるよう促す必要があると考える。

③マンション新築時から将来の再生を見据えて取り組む

名古屋市内のマンションの大規模化・高層化が進むなか、マンションの再生は容易ではないということを踏まえ、新たなマンションが将来、管理不全や再生が困難なマンションとなってしまうことがないように、分譲時点から再生までを見据えてマンションを管理・運営することが必要である。都心部で増加傾向にある大規模マンションについては、比較的新しいものが多いが、長期的な視点で、管理状況の推移をみていく必要がある。

(2) マンション管理・再生に向けた施策の提案

①高経年マンションへの支援

管理状況届出の提出や耐震診断の促進について、小規模マンションに対して特に重点的に取り組むとともに、管理不全マンションや自主管理マンションに対する支援の充実が必要である。高経年・小規模のマンションで、自主管理のマンションについては、管理を外部に委託しようとしても、受け手がいなかったり、管理費の増加に対応できないこともあるため、いずれはマンションが自立して管理運営できるところを目指した、伴走型支援が良いと考える。名古屋市では、分譲マンション外部役員派遣事業等の支援制度を推進しており、さらなる拡充による対応が考えられる。マンション管理届出制度では、届出が必要なマンションの管理状況等について、5年ごとに、書面による調査を行うこととなっているので、継続的な状況把握や、状

況変化に応じたフォローアップ体制の構築ができることが望ましい。

②総合的なマンション建替え再生方策の検討

マンションの建替え再生については、集約連携型都市を目指した駅そば圏内における再生と、土地の高度利用の難しい郊外部における再生のそれぞれにおいて、事業採算性の評価や、事業手法、あるいは規制の見直しといったことを検討することが求められるが、民間主体のマンション事業という要素も強いことから、事業者と連携した再生シミュレーションやケーススタディの実施が必要である。その際には、マンション所在地の住宅地としての評価やニーズも考慮して、敷地売却の可能性も示す必要があると考える。そのなかで、居住者にとって必要な費用の明確化や、マンション解体に向けた費用確保の方策、移転した場合の生活再建までのシナリオといったことも検討することができれば、マンション再生を検討する居住者に対して、建替えのメリット・デメリットをしっかりと説明することができるのではないかと考える。

また、高経年マンションでは居住者の高齢化も進んでいるため、マンションの売却を選択できるようにするためには、移転先の斡旋支援や市営住宅等への受入れ、生活支援策についても検討が必要である。高齢福祉施策との連携ができると望ましい。

③市内居住の促進に向けた既存マンション価値の向上

高経年に至らないマンションにおいては、長寿命化と合わせて、新たな入居を促進できるよう、居住ストックとしての価値の向上につながる取組みができればと考える。例えば、リノベーションの際に、駅そば圏内等の立地条件や長期修繕計画、修繕積立金の状況等に一定の条件を付したうえで、子育て世帯に向けた居室空間に改装する場合には、既存の制度に対して上

乗せ助成をするといった制度を、名古屋市独自の取組みとして導入できれば、周辺都市との差別化も図られ、名古屋市が居住の地として選ばれることにもつながると考える。このようなことは、住宅施策としてのみでは考えにくいかもしれないが、人口対策や福祉施策の面からは、行政関与の必要性や可能性があるのではないだろうか。非居住化の進むマンションでは、高経年マンションの建替え再生の際の仮住まいや、居住者の移転先として活用することも考えられる。

また、市内の中古マンションを選択してもらえようにするには、マンションに関する情報を広く提供することも重要である。マンションの管理状況等を評価・公表する仕組みとしては、国のマンション管理計画認定制度や一般社団法人マンション管理業協会のマンション管理適正評価制度があるが、これら評価制度への登録を促すとともに、神戸市のように、マンション管理状況届出の情報を開示することで、市場での評価につながるとともに、マンション管理に対する意識や管理の質の向上が期待できる。

一方で、中古マンションは新築マンションに比べて安価で購入できるものの、耐用年数の関係上ローンが組みにくいところがある。社会全体で、中古マンションでも管理状況やリノベーションによる価値向上を評価できるように変えていければと考える。

④中長期的な検討課題

都心部を中心に増加している大規模マンションについては、現時点では、管理運営が良好になされており、問題が顕在化していないが、入居者の属性の差による合意形成の困難さなどの特有の課題もあるため、中小規模のマンションに比べて再生事業の成立がより困難になることが想定される。将来の再生に向けて、まずは、居住者の入居や転居の状況の推移や、居住の意向を把握することが有効であると考えられる。

また、マンションのライフサイクルの観点か

ら、マンションの新築分譲時から、再生がより円滑に進められるよう、解体や再生に向けた資金確保、管理・修繕等の運営のあり方についての検討や、区分所有者や購入者に対する将来の備えの必要性の啓発が必要であると考ええる。

4 おわりに

分譲マンションは市内居住のための貴重なものではあるが、分譲マンションの管理・再生は居住者や所有者だけの問題でなく、問題が深刻化すると都市全体に様々な影響が波及することが懸念されるため、市内で簡単に解消できないストックとして累積を続けてしまうような事態は阻止しなければならない。これからの分譲マンションは、可能な限り長く使い続けることを前提として、将来に向けて、居住者や所有者だけでなく、事業者や自治体も一緒に、総力をもって時間をかけて対策を進めていくことが必要だと考える。

補注

- (1) 名古屋市住宅都市局から名古屋市内の分譲マンションの所在地、建設年及び戸数を収録したデータベース（2023年3月31日時点）及び分譲マンション管理状況届出のデータベース（2023年3月31日時点）の提供を受け、集計分析を行った。
- (2) 「旧耐震」は、1981年以前に建設したマンションを対象とする。
- (3) 現在の鉄軌道駅から800m圏内とする。
- (4) 築15年未満のマンションを除く。

名古屋都心部に繋がる中川運河における港湾緑地の高度化に関する研究 ～みなと緑地 PPP の活用によるにぎわい空間の創出～

元名古屋都市センター 調査課 伊藤 健治

1 はじめに

2012（平成24）年度に名古屋市と名古屋港管理組合が共同で策定した中川運河再生計画（以下、「再生計画」という。）では、方針として、人と人、人と運河をつなぎ、水や緑、生き物に親しめる水辺空間の形成などを打ち出している。具体の施策として、憩い・にぎわいのある空間の創出、運河や周辺の歴史資産の保存・活用や緑地・プロムナードの設置が示されている。

再生計画の策定後における取り組みとして、名古屋港管理組合では、再生計画に掲げるにぎわい施設等を誘導するため、2015（平成27）年3月に「中川運河再生計画に基づく沿岸用地の土地貸付に関するガイドライン」^{注(1)}（以下、「ガイドライン」という。）を策定し、沿岸用地にバーミキュラビレッジ（愛知ドビー株）や珈琲元年（富士コーヒー株）などの誘致を実現してきた。

さらに、2017（平成29）年度より、水上交通の活性化に向け、都心と名古屋港を結ぶ「クルーズ名古屋」の運航が開始されるとともに、市民交流・創造活動の展開として、2013（平成25）年度から10年間にわたり、中川運河を舞台に「ARToC（アートック）10」というアート活動への助成事業が実施されるなど中川運河再生に係る様々な取り組みが行われ、にぎわい創出の動きが始まっている。

更なるにぎわい創出に向けて、既存緑地である堀止緑地（以下、「堀止緑地」という。）や老朽化した護岸の補強工事で生まれた上部空間を活用したプロムナードが整備され、沿岸用地が

憩いの空間として機能しつつある。

こういった動きが進む中、中川運河の水辺を活かした魅力的な都市空間の創出に向け、取り組みが進められるなど中川運河を取り巻く情勢が変化してきており、中川運河の再生を更に加速化していくため、2023（令和5）年10月には、再生計画更新版が策定された。

他方、全国の港湾緑地においては、民間活力を活用して魅力あるにぎわい空間機能を付加させたいニーズが顕在化していることを受け、国土交通省港湾局は、2022（令和4）年12月、収益施設から得られた収益を港湾緑地の整備や維持に還元する事業者収益施設の設置を可能にする港湾環境整備計画制度（以下、「みなと緑地PPP」という。）を創設した。

そこで、本研究では、中川運河において、にぎわい空間の創出や緑化の推進に向け、堀止緑地を含め、みなと緑地PPPの活用による沿岸用地への収益施設の誘導可能性について、ガイドラインとの比較を通して明らかにすることを目的とする。

2 本研究の対象範囲

本研究の対象範囲は、再生計画にあるにぎわい誘導を目指す中川運河の長良橋以北の区域（以下、「にぎわいゾーン」という。）とする（図1参照）^{注(2)}。

にぎわいゾーンは、名古屋駅に近いささしまライブ24地区に隣接する「堀止地区」、堀止地区から小栗橋に至る「北支線」、小栗橋から松重閘門に至る「東支線」、長良橋から小栗橋に至る「北幹線」で構成されている。

堀止地区では、地区の西側に「堀止緑地」が整備され、憩いの場として利用されている。また、地区の東側では、名古屋市がにぎわい事業者の公募を進めた結果、名古屋ステーション開発㈱が提案したホテル等の施設の計画が公表されており、将来的に、多くの人でにぎわうことが期待されている。

北幹線では、にぎわい施設を名古屋港管理組合が誘導したところ、鋳物ホーロー調理器ブランド「バーミキュラ」の製造・販売を手掛ける愛知ドビー㈱の体験型複合施設「バーミキュラビレッジ」や富士コーヒー㈱の旗艦店「珈琲元年」が立地し、多くの人でにぎわっている。

北支線や東支線では、中川運河の開通以降、引き続き、港湾関連用地として利用されているものの、一部において低未利用の状態にある。

本研究において、「にぎわいゾーン」を対象範囲とした理由は、名古屋駅に近い都心部に位置しており、既に港湾計画で緑地に位置付けられ整備された堀止緑地や、以前から港湾関連用地として利用されている用地について、将来的に、収益施設の誘導とともに一般市民が緑や水辺を楽しめるにぎわい空間の創出の可能性があると考えられるためである。

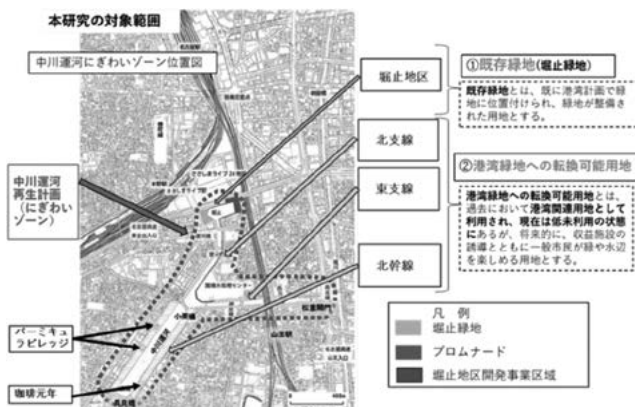


図1 本研究の対象範囲

出典：中川運河にぎわいゾーンにぎわい創成プロジェクト（平成29年3月）

3 みなと緑地PPPを活用した港湾緑地への収益施設の導入可能性の検討

(1) 港湾緑地に収益施設を誘導する意義、みなと緑地PPPの活用メリット

1) 収益施設を誘導することによる港湾緑地の機能拡大

港湾緑地は、国土交通省港湾局の資料によると、港湾における就労環境や生活環境の向上並びに良好な自然環境の保全や向上等に資する港湾環境整備施設（緑地、海浜、植栽、広場、休憩所等）と定義されており、名古屋港においても、港湾緑地の積極的な整備や活用が期待されている。今般、港湾法改正によりみなと緑地PPPが創設されたことから、港湾緑地に収益施設の立地が可能となり、港湾緑地が憩いの空間のみならず、にぎわい空間の創出にも活用できる可能性が高まってきた。

例えば、堀止緑地は、2017（平成29）年度に一部を供用開始し、2024（令和6）年4月に全面供用となった樹木や芝生が広がる港湾緑地であり、一般市民の憩いの場として利用されている。ここに、みなと緑地PPPを活用し、同緑地に収益施設の誘導を進めることで、憩いの空間と収益施設が併存するにぎわい空間を有する高度な緑地を形成できる可能性がある。

また、これまで港湾倉庫等に利用され、名古屋港及び背後圏経済の発展に寄与してきたものの、徐々に利用されなくなっている沿岸用地については、港湾緑地に位置付け、利用転換することにより、緑化の推進とともに、港湾物流空間から憩いの空間やにぎわい空間への転換が可能になるものと考えられる。

2) みなと緑地PPPの概要（図2参照）

次に、港湾緑地に収益施設の誘導を可能にする制度であるみなと緑地PPPの概要について説明する。みなと緑地PPPは、2022（令和4）年12月の港湾法改正に伴い、港湾緑地等において、カフェ等の収益施設の整備と当該施設が

ら得られる収益を還元して緑地等のリニューアルを行う民間事業者に対し、緑地等の行政財産の貸付を可能にする認定制度である。

この制度が創設された背景として、港湾緑地は、これまで、港湾で働く人たちの休憩の場、港湾地域と住宅地を隔てる緩衝緑地、一般市民の憩いの場として機能してきた。しかしながら、港湾緑地の維持管理に係る費用の負担感が強まってきており、また、民間活力を活用して魅力あるにぎわい空間としたいといった必要性も顕在化しつつあった。

この制度に対する国の期待は、みなと緑地PPPの活用により、港湾緑地の管理者は、緑地の整備、管理に係る財政負担の軽減が図られ、民間事業者は、港湾緑地に導入した収益施設から長期間安定的な収益が得られ、一般市民は、飲食施設などが充実した利便性、快適性、安全性の高い港湾緑地を楽しめることである。

なお、国土交通省ホームページにある資料^{注(3)}では、「既存の緑地ではなく、新設の緑地においても本制度を活用することは可能ですか？」という問いに対し、可能です。本制度は、必ずしも老朽化・陳腐化した緑地等のみを対象としているものではございません。新設の緑地においてもご活用いただけます。」と記載されていることから、国は、みなと緑地PPPにより、既存の港湾緑地のみならず、これまで活用が困難であった用地についても、港湾緑地に利用転換した後、収益施設の誘導を図ることで、にぎわい空間の創出や土地の有効活用が図られることを期待していることが窺える。

3) みなと緑地PPPのメリット

国土交通省の資料では、みなと緑地PPPの活用メリットとして、水際線を活用した質の高いにぎわい空間の創出、民間資金の活用による緑地の整備、管理にかかる財政負担の軽減などが列挙されている。

みなと緑地PPPを本研究の対象であるにぎわいゾーンで活用する1つ目のメリットとして、港湾緑地は、収益施設を誘導できるとはいえ、

公共インフラであることを理由として、緑化を含めた基盤整備に国の支援が受けられるため、収益施設の設置を考える民間事業者が魅力を感じやすい仕組みとなっていることにある。

2つ目として、港湾緑地内に設置された収益施設の利用者のみならず、その収益施設を利用しない方も敷地に立ち入って楽しむことが可能となることである。名古屋港管理組合では、ガイドラインを策定し、公募により沿岸用地を収益事業者に貸付している。しかしながら、収益事業者が設置した施設は、利用者でにぎわっているものの、一般市民が近寄りがたいといった課題を抱えており、その解決に向けては、沿岸用地を港湾緑地に利用転換することにより、沿岸用地に一定の公共性を確保することが必要となる。

最後に3つ目として、港湾緑地は公共インフラであるがゆえに、行政が率先して港湾緑地の立地条件やコンセプトに合致した多種多様な収益施設を誘導できることである。

みなと緑地PPPの活用により、これまでは、憩いの空間に過ぎなかった港湾緑地や、ひいては、これまで港湾関連用地として利用されていた用地においても、収益施設を誘導し、にぎわい空間を創出できることが期待されている。



図2 みなと緑地PPPを活用した港湾緑地イメージ
出典：国土交通省

(2) 収益施設の誘導に必要な事項の整理及び検討

収益事業者が、沿岸用地に収益施設の設置を検討する場合、集客に必要なアクセスの良さや用地の使いやすさを重視するものと考えられる。そこで、沿岸用地のうち、堀止緑地、港湾緑地への転換可能用地（北幹線、北支線、東支線）の現状について調査した。

1) 立地条件の確認（収益施設の設置しやすさ、アクセス性）

・収益施設の設置しやすさの状況

堀止緑地は、面積が1haあり、土地の形状も良く、収益施設の立地条件が整っているものと考えられる。北幹線は、土地の奥行が36mあり、まとまった土地を確保できる可能性のある魅力的な条件である。しかしながら、北支線や東支線は、土地の奥行が9mと狭く、収益施設の設置には制約が多い状況である。

・アクセス性の状況（最寄り駅からの徒歩所要時間）

堀止緑地は、名古屋臨海高速鉄道あおなみ線ささしまライブ駅（以下、「ささしまライブ駅」という。）から徒歩5分程度であるが、名古屋駅からは徒歩20分以上要する立地条件にある。

北幹線、北支線、東支線は、名古屋駅からやや距離があり、アクセス性に課題がある。東支線については、名鉄山王駅に近いものの、北支線や北幹線は、名鉄山王駅やささしまライブ駅から徒歩で10分以上要し、バス路線に頼らざるを得ない状況である。

・立地条件の現状認識と対応

このような条件の下では、収益事業者に対し、収益施設の設置を働きかけることは困難である。とはいえ、このような状況の改善が進まないと沿岸用地が遊休化し、一般市民の立ち寄りにくい活気のない場所となる恐れがあるため、一般市民や収益事業者に、中川運河が持つ潜在的価値を訴求できるようにするための施策に取り組む必要があると思われる。

2) 収益施設の設置しやすさと一般市民のアク

セス性の関係から見た沿岸用地の現状

沿岸用地が、収益施設の設置しやすさや一般市民のアクセス性の観点からどのような位置づけにあるか分かりやすく示すために、収益施設の設置しやすさ（用地の広さ、使いやすさ）を横軸、アクセス性（立ち寄りやすさ）を縦軸としたマトリックス表を作成した。マトリックス表を作成した理由は、沿岸用地の現状と目指す目標（にぎわい空間の創出に資する収益施設の誘導）との関係を明確にして、改善の必要性を浮き彫りにするためである。

そこで、沿岸用地を、堀止緑地、北幹線、北支線、東支線の4つに分類し、マトリックス表に落とし込んだ（図3参照）。

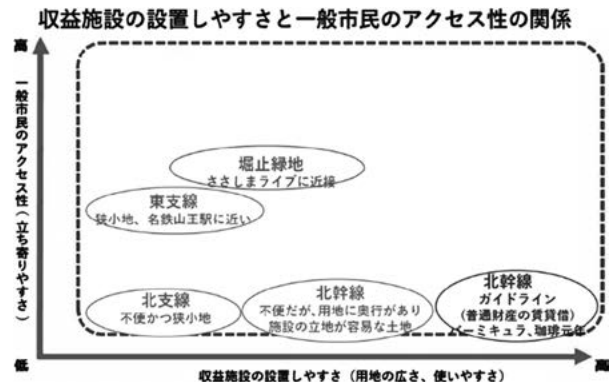


図3 収益施設の設置しやすさと一般市民のアクセス性の関係

(3) 調査結果

沿岸用地への収益施設の誘導方法の検討に当たり、はじめに、土地の収益性に着目したところ、土地の収益性の高いガイドラインによる誘導が有効であることが分かった。しかしながら、収益事業者の地代負担が大きくなるため、事業者の進出判断が困難になる可能性があること、また、収益事業者の私権が発生するため、一般市民が立ち寄りにくくなるといった課題のあることも分かった。

このことから、土地管理者が収益施設の誘導を進めるのであれば、事業者や一般市民の立場においては、港湾緑地におけるみなと緑地PPPを活用した収益施設の設置を期待するのではな

いかと考えられる。

沿岸用地のうち、北幹線については、土地に十分な奥行があって利用しやすく、土地管理者、収益事業者の双方が収益性を高めることができるため、ガイドラインによる誘導が有効と考えられる。他方、北支線、東支線については、土地が使いにくく収益性が低いことから、港湾緑地として整備を進めながら、収益事業者の地代負担が軽減されるみなと緑地PPPによる誘導が現実的と考えられる。

4 中川運河における港湾緑地の高度化に向けて

これまでに、中川運河の沿岸用地における港湾緑地の高度化（港湾緑地に収益施設を誘導することによるにぎわい空間の創出や緑化の推進）の可能性を明らかにするため、はじめに、港湾緑地に収益施設を誘導する意義やそれを可能にするみなと緑地PPPを活用するメリットについて整理した。

次に、収益施設の設置しやすさとアクセス性の関係から沿岸用地における収益施設の設置可能性を把握するとともに、収益施設の誘導に向けた改善策や中川運河に適した水辺や水面を活用した収益施設を提案した。また、土地管理者、収益事業者、一般市民といった異なる立場から見た収益施設の設置のあり方についても検討した。以上を踏まえ、港湾緑地の高度化に必要な事項について、以下のとおりまとめた。

ステップ1

沿岸用地における収益施設の設置しやすさや一般市民のアクセス性の改善

ステップ2

みなと緑地PPPを活用した中川運河の港湾緑地に適した収益施設の誘導

そこで、2つのステップについて、以下のとおり具体的に提案する（図4参照）。

ステップ1 沿岸用地における収益施設の設

置しやすさや一般市民のアクセス性の改善

(1) 収益施設の設置しやすさの改善

収益事業者が施設を設置しやすいと考える条件は、施設配置など用地の使い方に制約が少なく、適正な賃料が設定されていることである。そのため、土地管理者において、収益施設の収益性に応じ、用地の貸付面積や地代を柔軟に設定したり、土地造成や駐車場、浮桟橋、トイレなど基盤施設の整備を行ったりすることが必要になる。

(2) 一般市民のアクセス性の改善

一般市民のアクセス性向上策として、名古屋市営バスやささしまウェルカムバスといった既存バス路線の充実はもとより、駐車場の設置や、回遊性や連坦性が確保できるプロムナード整備、最寄り駅における案内看板の設置、水上交通の利便性が高まる小型船用係留施設の整備が考えられる。

ステップ2 みなと緑地PPPを活用した中川運河の港湾緑地に適した収益施設の誘導

ステップ1の実施により、収益施設の誘導を進めるための環境整備が整った段階において、中川運河に相応しい収益施設の誘導を進めることが可能となる。

堀止緑地では、水面を望むカフェ、都心でバーベキューが楽しめるグランピング施設、水面に浮かぶ水上レストラン、北支線や東支線では、狭小地での立地が可能なコンテナハウス、キッチンカー、水面やプロムナードの利用者の利便性向上を図る施設（ランニングステーショ

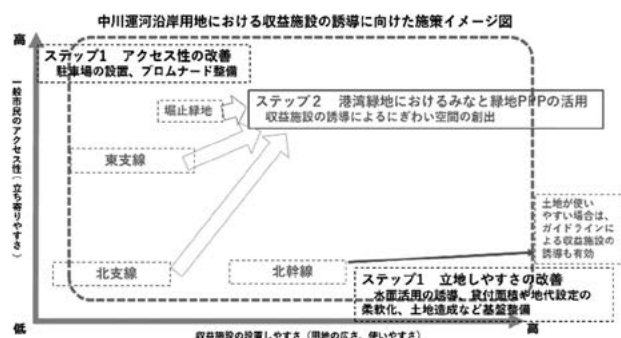


図4 中川運河沿岸用地における収益施設の誘導に向けた施策イメージ図



図5 収益施設のイメージ
出典 上：富山市観光協会のHP
中央：国土交通省のHP
下：大阪府のHP

ン、喫茶スペースなど)、北幹線では、これまでの収益施設の誘導実績を生かした収益施設が有効と考えられる(図5参照)。

5 まとめと考察

本研究の主題である「港湾緑地の高度化」については、「港湾緑地」を「既存緑地及び港湾緑地に利用転換され、収益施設の設置しやすさやアクセス性が改善された港湾緑地」、「高度化」を「港湾緑地に運河の水面を生かすとともに、土地の特性を踏まえて、みなと緑地PPPを活用した港湾緑地への収益施設の誘導を進めることによる一般市民でにぎわう空間の創出」と定義づけたい。

名古屋港における港湾物流の中心が市街地か

ら沖合に移動する中、港湾倉庫等が撤退し、空地が出始めている中川運河において、一般市民が気軽に来訪できるにぎわい空間の創出を進めるには、行政が率先して、収益施設の設置しやすさや一般市民のアクセス性を改善するとともに、港湾緑地において、みなと緑地PPPを導入し、水面を生かした収益施設の誘導を進めることが必要であると論じてきた。

特に、収益施設の誘導の確度が低いと思われる北支線や東支線については、土地管理者による土地造成や駐車場の設置などの基盤整備、浮桟橋の設置による付加価値創出、みなと緑地PPPの活用による貸付面積や地代設定などの柔軟な対応や支援がどうしても必要になると考える。仮に、本研究における提案を実行しようとする際には、実用に耐えうるかどうかを検証すべきと考えられる。例えば、仮設店舗を準備して、事業者にトライアルしてもらうことも一案であるが、多額の費用と労力に見合うメリットを見出すことが困難であり、現実的でないと考えられる。また、収益施設の設置を前提に港湾緑地を整備したものの、収益事業者の応募がなかったという事態も実際に起こりうる問題として想定する必要がある、実用性の検証の進め方については、今後の課題としたい。

6 むすびに代えて

中川運河の沿岸用地への収益施設の誘導は、にぎわい空間創出に向けた手段であり、ゴールは、沿岸用地が一般市民の立ち寄りやすい空間になることであると考えている。そのためには、単に収益施設が設置されるだけではなく、一般市民の便益及び中川運河という都市空間の付加価値の向上が求められ、その手段として、沿岸用地を港湾緑地に利用転換し、収益施設の誘導(港湾緑地の高度化)を進めることが有効と考える。

本研究では、沿岸用地を堀止緑地、北幹線、北支線、東支線の4つに分類した上で、収益施

設を誘導するために必要な施策や具体の収益施設について調査研究を行った。今後、沿岸用地を港湾緑地に利用転換した後、実際に収益施設を誘導する際には、用地の収益性ととも、一般市民の立ち寄りやすさを考慮しながら、最適な手法を選択することが必要と考える。

－ 謝 辞 －

本研究を進めるに当たり、名古屋市、名古屋港管理組合、名古屋都市センターをはじめ関係機関の方々から多くの知見やご指導を賜り、この場をお借りしまして厚く御礼申し上げます。

補注

- (1) 中川運河再生計画に掲げるにぎわい施設等（商業施設や文化・芸術施設）を誘導するため、沿岸用地（普通財産）の貸付方法を定めた指針
- (2) 中川運河にある港湾緑地のうち中川口緑地については、研究対象をにぎわいゾーンとしたことから、本編では割愛する。
- (3) 民間事業者による賑わい創出に資する公共還元型の港湾緑地等の施設整備（国土交通省港湾局産業港湾課）

参考文献

- 1) 中川運河再生計画（平成24年10月）、中川運河再生計画更新版（令和5年10月）
- 2) PPP/PFI推進施策説明会資料（港湾分野における官民連携の推進～港湾環境整備計画制度の創設について～（令和5年2月3日国土交通省港湾局産業港湾課））
- 3) スモールコンセッションの推進方策に関する検討会資料（国土交通省）
- 4) 総務省統計局 地図で見る統計（jSTAT MAP）
- 5) 立法と調査 2022. 12 No. 452（参議院常任委員会調査室・特別調査室）
- 6) 飯島健太郎（2018）都市公園の管理運営と公民連携 芝草研究47（1）、1～6

編集後記

本号では、「アジアでの先進的なまちづくり」について、TOD、スマートシティ、スタートアップ、住宅整備、首都移転といった観点から5つの都市におけるまちづくり事例をご紹介します。アジアにおけるまちづくりの最前線の取組み事例を参考にしながら、今後のまちづくりが展開されるものと考えています。

最後になりますが、大変お忙しい中、本誌のために快く執筆いただきました皆さま方に、この場をお借りして心よりお礼申し上げます。(前田)

賛助会員のご案内

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

年会費 ◇個人会員…一口5,000円 ◇法人会員…一口50,000円

(期間は4月1日から翌年の3月31日までです。)

なお、当公社は税法上の「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.83

2025年3月発行

編集・発行 公益財団法人 名古屋まちづくり公社 名古屋都市センター

〒460-0023 名古屋市中区金山町一丁目1番1号

Tel : 052-678-2208 Fax : 052-678-2209

印刷 株式会社荒川印刷

アーバン・アドバンス バックナンバーのご案内

号数	発行年月	テーマ
No. 65	2015.10	「道」のデザイン
No. 66	2016.03	広域連携によるまちづくり
No. 67	2016.12	名古屋都市センター設立25周年記念特集号
No. 68	2017.10	ランドスケープ
No. 69	2018.03	シェアリングとまちづくり
No. 70	2018.09	モノづくりとまちづくり
No. 71	2019.03	交流拠点の新たなカタチ
No. 72	2019.09	ICTを活用したまちづくり
No. 73	2020.03	スポーツとまちづくり
No. 74	2020.09	水辺を活かしたまちづくり
No. 75	2021.03	パブリックスペース
No. 76	2021.09	名古屋都市センター設立30周年記念特集号
No. 77	2022.03	起業家×まちづくり
No. 78	2022.09	地域主体のまちづくり
No. 79	2023.03	3D技術でひろがるまちづくり
No. 80	2023.09	歴史的資源を活かしたまちづくり
No. 81	2024.03	学生が参加するまちづくり
No. 82	2024.09	モビリティの動向とこれからのまちづくり

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

次号予告

LA Urban・Advance **No.84**
2025.09

【特集】 スタジアム・アリーナとまちづくり

多様な世代が集う交流拠点やプロスポーツチームの本拠地として、国内外でスタジアム・アリーナの計画・整備が進められています。そこで次号では、スタジアム・アリーナを核としたまちづくりや地域活性化の潮流について特集します。

2025年9月 発行予定

Urban・Advance
2025.03
No.83

定価 700 円



名古屋都市センター
Nagoya Urban Institute