

# アーバン・アドバンス

| Urban・Advance | No.24 2002.1 |

[特集] 新しい交流アイテム  
New exchange items



# Urban・Advance

[2001・年間テーマ] 交流拠点としての都市の役割

[特集]



## 新しい交流アイテム

New exchange items

11

### 交流拠点としての都市の役割 「新しい交流アイテムへの視座」

The role of the city as an exchange base "The viewpoint to a new exchange item"

浅野 光行 Asano Mitsuyuki  
早稲田大学理工学部土木工学科教授

16

### 新しいビジネスモデルの核として進展を始めた 地球観測データの利用技術

The Satellite Remote Sensing with a recent remarkable technical growth as a new business model

大林 成行 Obayashi Shigeyuki  
東京理科大学理工学部教授

24

### 三鷹の森ジブリ美術館の誕生と新たな交流

Birth of "GHIBLI MUSEUM, MITAKA" and new exchange

清水 富美夫 Shimizu Humio  
三鷹市企画部企画経営室副主幹

31

### 新しい交流アイテムとしての ノンプロフィット・オーガニゼーション

Roles of Non Profit Organizations to Promote People Exchange

青山 公三 Aoyama Kozo  
ニューヨーク行政研究所上席研究員

37

### 新たな交流インフラ「セントレア(中部国際空港)」

"Centrair" as a new exchange infrastructure

河隅 彰二 Kawasumi Shouji  
中部国際空港(株)企画部経営計画室  
経営企画グループ課長

45

### 映画と都市計画

City planning by CINEMA

木全 純治 Kimata Junji  
シネマスコレ支配人

55

### 都心情報発信・交流の拠点としての循環バス

—札幌市都心循環バス実験の試み—  
a Bus Experiment for Base of Information Sending and Interchange in City Center

高野 伸栄 Takano Shin-ei  
北海道大学大学院工学研究科助教授

65

### 大都市における観光振興のあり方を考える

—京都市を中心に—  
The sightseeing promotion in a big city — in a case of Kyoto City —

岡田 知弘 Okada Tomohiro  
京都大学大学院経済学研究科教授

[海外便り]

72

### 「ヨーロッパの中心」の町から見えてくるもの

From the city of "Heart of Europe"

石田 裕喜 Ishida Hiroki  
ロバール・シューマン大学第三課程

[講演録]

80

### 名古屋都市センター設立10周年記念シンポジウム

パネルディスカッション: 名古屋の都市計画の21世紀的課題と都市センターの役割  
The 21st century-subject of the urban city planning of Nagoya, and the role Nagoya urban Institute

コーディネーター 竹内伝史(岐阜大学地域科学部教授)

パネリスト 井沢知旦(名古屋都市再開発研究会副幹事長・都市研究所スベシア代表取締役)

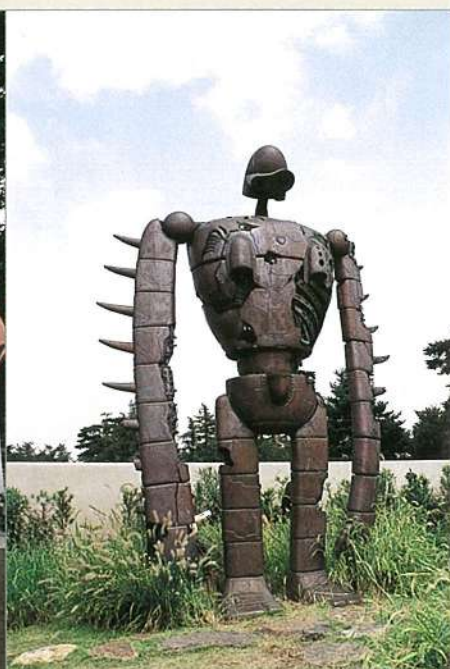
片木 篤(名古屋大学大学院環境学研究科教授)

後藤澄江(日本福祉大学社会福祉学部教授)

佐藤久美(英語情報誌「アベニューズ」編集長)

山本幸司(名古屋工業大学社会開発工学科教授)

# GHIBLI MUSEUM, MITAKA



1 2

## 三鷹の森ジブリ美術館

- 1 建物外観 井の頭公園の自然と調和した、ちょっとした不思議な建物。新しい発見・交流ができるかも。  
— 三鷹の森ジブリ美術館ケーキハウス(入口)
- 2 美術館屋上「天空の城ラピュタ」ロボット兵
- 3 風の散歩道でのパレード — 三鷹の森フェスティバル
- 4・5・6 風の散歩道 美術館と人をつなぐ、魅力ある道に変貌した都市計画道路
- 7 「となりのトトロ」に登場するバッタやトカゲなどの不思議な動物たちが車体いっぱいに描かれたコミュニティバス
- 8 小さな体に大きなめを持った鷹の子をイメージした、三鷹の新しいシンボル「Poki(ポキ)」



3



4



5



6



7



8



1

# Non Profit Organization



2

## ノンプロフィット・ オーガニゼーション

- 1 NPOのシビック・アライアンスが主催するワールドトレードセンター事件後のダウンタウンの復興を議論する市民フォーラム
- 2 1つのテーブルにいろいろな立場の人が振り分けられ、議論の交流を行う  
(左から、建築、金融関連のコンサルタント、ケースワーカー、貿易関連の自営業、病院の事務員、この他に大学職員、消防署員、役人、そして筆者というメンバーで議論を進める)
- 3 WTC2崩壊後1本だけ残ったWTC1

3



# セントレア [中部国際空港]

- 1 ロゴマーク
- 2 ターミナルビル鳥瞰図
- 3 護岸既成状況 (2000年3月15日)
- 4 工事の進捗状況

*centrain*

1



2

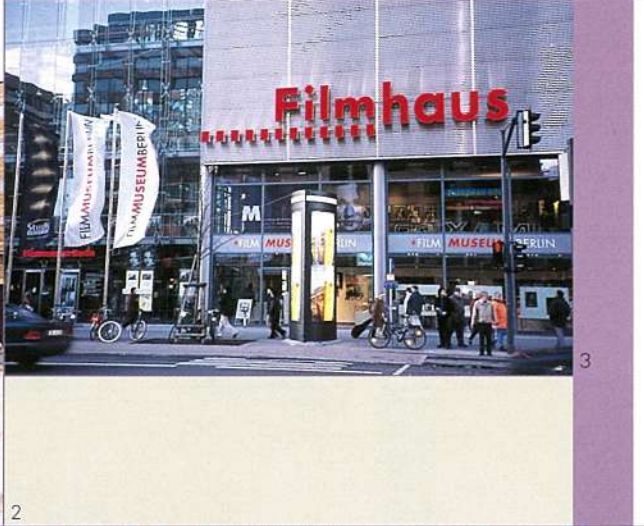
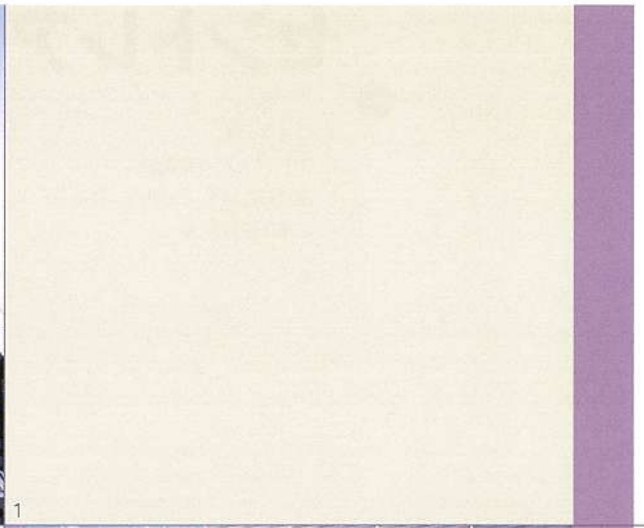
Central Japan International Airport  
"centrain"



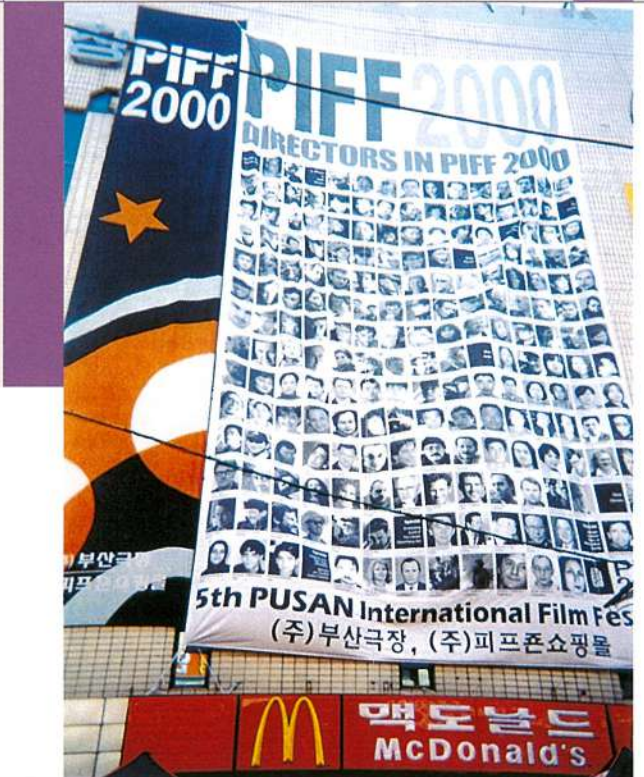
3



4



City Planning  
by CINEMA



## 映画と都市計画

- 1 バーベルスベルグ・スタジオ内 映画・テレビ単科大学
- 2 ベルリン市・ポツダム広場
- 3 ポツダム広場・映画博物館
- 4 プサン国際映画祭 —ゲストの顔写真で大きなポスターを作成—



# 札幌市・都心循環バス実験

- 1 都心循環バス経路図 [第1期]
- 2 都心情報ポケットを車内に設置 [第III期から]
- 3 高校生のボランティアスタッフ [第V期]
- 4 バスロケーションシステム [第V期]

大人100円・こども50円、2路線を10分間隔で運行。



1



2

Circulation Bus



3



4



1



2



3



5



4

海外便り フランス・ストラスブール

# 「ヨーロッパの中心」の町から見えてくるもの

- 1 欧州人権裁判所
- 2 欧州評議会
- 3・4 欧州議会
- 5 トラム
- 6 イル川
- 7 共和国広場



6



7

特集

新しい交流アイテム

## はじめに

21世紀を迎えた現在、社会は本格的な情報化時代を迎えたことによって、人・物・情報の交流がめまぐるしく変化しています。「交流」と一言で言っても、世界規模から地域の個性を活かした交流、ハードからソフトに対応した交流、少子高齢化や地球環境問題など、社会状況の変化に応じた交流アイテムとしての方法・手段等が多様化し、生活やビジネスに様々な影響をもたらしています。

また、最新の予測人口では、2004年をピークに減少し、これからの100年で半減する可能性があるという結果がでている現在、都市の活性化のために交流人口を増加することが必要となっており、グローバルな視点での交流の急速な進展が都市計画やまちづくりにどんな影響を与えていくのか、また、交流が都市の役割として何ができるのか、今一度考えるべき時がきています。

そこで、今回のアーバン・アドバンスでは、このように多様化している「交流」の方法・手段に視点をおいて、交流によってどのような変化をもたらし何に影響を与えていくのかを考える材料として、新しい交流を生み出すアイテムについてとりあげていきます。

# 交流拠点としての都市の役割

## 「新しい交流アイテムへの視座」

早稲田大学理工学部土木工学科教授 浅野 光行

### はじめに

「21世紀は交流の時代」と言われて久しい。しかしながら、そもそも人間の社会は交流があって初めて社会が成立するのであり、交流と戦いを通して歴史は形成されてきた。交流とは異なるものが互に行き交い、入り交じることを意味する。従って、交流の概念はきわめて広く、文化交流、経済交流、国際交流など、その対象、広がり、媒体、手段は様々である。

それではなぜ、今、交流時代なのであろうか。人、もの、技術、文化、そして地域が成熟化するなかで、地域社会の成長は新たな交流を通して活路を見いだそうとしているように見受けられる。様々な交流が進み活発になっていくことが、我々の社会のさらなる発展にとって、また活力を維持するためにもっとも重要な要素といっても過言ではない。

この社会の様々な交流において都市の役割が大きいことは言うまでもない。それは、多くの交流の場が都市を舞台にするからである。これからの都市・地域計画は、様々な交流をいかに掘り起こし、促進させ、スムーズにする環境を整えるかが大きな目標になる。

そのような背景から、これからの交流の場としての都市の役割と都市づくりの方向について、21世紀を迎えた都市地域をとりまく社会经济環境の文脈との関連から述べてみたい。

### 1 交流の場としての都市

現在、世界人口は63億人に達しようとしており、都市人口は開発途上国を中心に今後とも増加し続けることが予想され、2025年には世界の総人口の60%が都市に住むと予測されている。一方、我が国の人口は2000年に127百万人となり、その後若干増加してピークを迎える2006年以降は、人口減少に転じる。しかしながら2000年時点においてすでに市部の人口は78.7%、市街地人口（人口集中地区）で見ると65%は都市地域に住む。このように、都市は国土のなかの比較的狭い地域にもかかわらず多くの人々が住み、今後ともこの傾向は続くと考えられる。

今、10人で構成される社会を考えよう。この社会の内部において2人以上が交流する組み合わせの数は、可能性として1,000以上にもなる。



#### 浅野 光行

あさの みつゆき

1943年 生まれ  
1968年 早稲田大学大学院理工学研究科修士課程修了  
1968年 首都高速道路公団計画部  
1976年 建設省土木研究所道路部・主任研究員  
1977年 建設省建築研究所都市施設研究室・室長  
1993年 早稲田大学理工学部土木工学科・教授  
1996年 米国マサチューセッツ工科大学都市研究・計画学部・客員研究員  
1999年 日本都市計画学会・副会長  
著書：「都市と高齢者－高齢社会とまちづくり－」（共編著）1994大成出版  
「地下空間の計画と整備」（共編著）1994大成出版  
「Japanese Urban Environment」（共著）1998 Elsevier Science Ltd.  
「駅前広場設計指針」（共著）1998擬報堂出版 ほか

10万人、50万人、100万人と都市規模が大きくなるにしたがい、都市に住む人々の交流の組み合わせは可能性としては天文学的数字を越えて無限に近くなる。さらにその都市と他の地域との交流の可能性を考えれば限りがない。それ故に都市は交流の源として、無限の可能性を持つことを意味する。

また、都市規模がもつ交流の機会の可能性として、千人に1人が興味を持つ商品を考えてみよう。10万人の都市では100人に過ぎないが、100万人の都市では1,000人の顧客を見込むことができ、商売が成り立つかもしれない。音楽演奏会において、都市規模によって曲目構成の幅が異なるのはそのような集積のもつ交流の可能性と無縁ではない。無論、近年の高度情報化の社会にあって、交流の可能性は距離を克服して日常性を増し、地域を越えて世界に広がるものではあるが、都市という集積が持つ交流の潜在力はきわめて大きい。

そのような意味で、様々な交流の可能性を引き出す視点からの都市の装置、都市づくりはこれからますます重要性を増すことになる。

## 2 ユビキタスな時代と都市拠点

21世紀はユビキタス社会の時代と言われる。このユビキタス (Ubiquitous) とは、ラテン語で「あまねく存在する」ことを意味するが、もともとは、インターネットとモバイルによって、利用者がどこに移動しても、同じような性能のコンピュータの能力を利用できる環境のことを指している。

情報技術 (IT) の進展が進むなかにあつて、ユビキタスな社会とは、「いつでも」、「どこでも」、「だれとでも」コミュニケーションでき、交流できる社会と捉えることも可能であろう。テレワークやスモールオフィス・ホームオフィス (SOHO)、eコマース、ネットバンキング等

の普及は、人々がどこに住み、どこに働こうがユビキタスな世界を実現でき、人々を立地から解放し、都市に集中する必然性もなくなりそうである。

しかしながら、交通が距離に反比例して少なくなるのと同様に、情報のやり取りも都市内、地域内が大半を占め、広域的、国際的な情報の量は相対的には少ない。同時に、インターネットやモバイルを駆使する最先端企業は渋谷のビットバレーを例にとるまでもなく、大都市に集中する傾向が見られる。それは、情報技術によって加工された大量の情報が一般に広く拡散すればするほど、経験やノウハウなどのIT技術を通しては共有できない情報を求めて集積し、face to face から得られる情報の価値が高まるからである。

交通と通信の関係は、これまで補完的なとらえ方がされ、通信技術、情報技術の発達は交通需要を少なくすると一般的には考えられてきた。しかしながら、これからの時代は情報が交通需要を喚起し、人と物を集積させる大きな力になることは確かである。都市は情報を生み出す源であり、これからの時代は知識と知恵が都市を成長させる原動力になることを考えると、そのような情報をはぐくみ、発進できる都市集積、都市構造、空間配置をどのように組み立てるかが都市づくりの大きな課題となる。都市における情報基盤の整備は、単に高度情報基盤施設の整備ではなく、いかに情報を集め、いかに新たな情報を生み出し、新たな交流を促進させ得る知的な集積を形成させるか、という都市づくりには他ならない。

一方、モバイル時代における身近な都市空間に目を移せば、若者たちは携帯電話を片手に何やら話をしながら動き回っている。人々の待ち合わせ場所も、以前に比べて人は少なく、待ち合わせの時間も短くなっている。お互いに場所の確認をとりながら、目的地に集まることにな

る。都市空間の中で自分のいる位置の確認ができることが最も重要となり、広場、シンボル等の作り方、意味合いも大きく変わっていくことになる。

### 3 高齢社会の時代と都市生活

2002年1月に発表されたわが国の将来人口の推計結果によれば、総人口に占める高齢人口(65才以上)が2000年の17.4%から、2025年には28.7%、2050年には35.7%になると予測されており、高齢者が4人に一人から3人に一人へとまさに高齢社会を迎える。

一般に、我々は加齢とともに視力、聴力、筋力を始めとする心身の機能は低下するが、一口に高齢者と言っても、自力で日常の生活ができる人から、寝たきりの老人まで多様であり、平均値で語ることは難しい。同様に精神的な生きがいや意欲といった点でも、個々の高齢者におけるこれまでの経験や現在の状況により大きな幅がある。

高齢社会の到来により、都市はこのように多くの様々な高齢者が住むまちとなるが、そこでは、高齢者だけが集まって住むリタイアメント・コミュニティのようなアメリカ型の高齢者都市ではなく、北欧の都市に見られる高齢者が地域社会のなかで孤立せず、各世代が共に住み、交流する都市生活のイメージをもつことが重要である。

そのような高齢社会における都市生活の目標像として、次のような視点がきわめて重要となる。

#### 1) 安全で快適に住む

安全で快適に住み続けられることは生活において最も基礎となる。特に、社会的、経済的に弱い立場にある独り暮らしの高齢者やアパートに居住する高齢者が安心して住み続けることができる。

#### 2) 趣味を生かして自由な生活をする

21世紀に向けて、高齢者一人一人のライフスタイルや趣味等は今後ますます多様化するであろう。そのような多様な生活のニーズに対応して、それぞれの自由な生活ができる。

#### 3) 地域での役割を担う

高齢者のこれまでの経験、知識や技術を活かして。地域のなかで何らかの役割を担い、生きがいを兼ねて働ける。

#### 4) 多世代と活発に交流する

地域において高齢者の役割が高くなるなかで、高齢者だけが集まり何かをするというのではなく、子供から大人まで様々な世代と、日常的に触れ合い活動等ができる。

#### 5) 気軽にまちに出られる

健康者から体力の衰えた高齢者まで、出かけるだけ多くの高齢者がまちに出ていき、活動に参加できる。

#### 6) 生活行動に選択性がある

一律的に生活パターンを想定するのではなく、多様な高齢者の多様なニーズを前提として、生活、活動の自由度をできるだけ広げ、選択性を持つことができる。

このことは、高齢社会における都市づくりが、高齢者も若者も、障害をもつ人もそうでない人も、共に暮らし、共に生きる社会、すなわちユニバーサルな交流の場としての方向をより強くもたなければならないことを示している。

### 4 都市再生時代と中心市街地

20世紀は間違いなくモータリゼーションの時代であった。自動車の保有と利用は、わが国はもとより、世界のすべての都市において各種の都市活動、居住地の選択、さらにはに都市の形態から空間構成に至るまで、きわめて大きな影響を与えてきた。同時に、単に交通手段として

ばかりでなく、人々の生活スタイルや文化まで深く入り込んでいること十分認識すべきである。

しかしながら、車のもつモビリティが様々な立地を自由にした結果、市街地は外へ外へと低密度に拡大し、歴史的に形成されてきた中心市街地は、集中する自動車交通を十分に受け入れることができず衰退を招いている。郊外の住宅地、沿道型商業施設さえも、さらに外縁部への立地により荒廃の危うささえ見せている。同時に、自動車なくしては基本的な生活すらできない地域も多く存在する。そのような都市地域にあって、大量の自動車による人と物の移動は、都市全体のモビリティの低下をもたらし、交流の機会を減少させるばかりでなく、都市地域に過大な環境負荷をかけていることは周知の通りである。

マイク・ジェンクス、他の提唱する「コンパクトシティ」(1996)に啓発されるまでもなく、わが国の都市はもともとコンパクトな市街地の形成を目指してきた筈である。しかしながら、このように低密度に広がったわが国の都市地域において、様々な交流を生み出す拠点としての市街地の在りようを、次のようなコンパクトシティの条件から点検することは価値がある。

1. 街なかに住める、
2. 公共公益施設が街なかにある、
3. 郊外開発が抑制されている、
4. 公共交通機関野役割が大きい、
5. 移動距離が少ない。
6. 街なかの密度が高い、
7. 土地利用が混在している。

現在、多くの都市で中心市街地の再生、活性化へ向けた様々な取り組みが試みられている。歴史的に形成されてきた中心市街地、とりわけいわゆる都心地区が、これからも都市の中心地区で在り続けるためには、これまでのような仕事や買物中心の機能から、「時間を楽しむ」、「空

間を楽しむ」、そして「ふれあいを楽しむ」ことを目標とした空間へと再生することが何より重要となる。それがとりもなおさず21世紀の都市における交流の拠点へとつながるであろう。

## 5 人口減少時代と都市観光

わが国の総人口は2006年に127.7百万人とピークを迎えた後に人口減少の時代に入り、2050年には100.6百万人まで減少すると推定されている。都市の人口もしばらくのタイムラグをもってピークを迎え、その後、我々がこれまで経験をしたことがない人口減少に転じる時代となる。

このような人口減少とともに、都市地域が、経済的にもかつての高度成長時代が期待できず、また社会的にともしれば停滞から衰退への危惧の方向へと進むなかで、都市がつくり出す新たな交流への期待はきわめて大きい。人口の減少を交流による人口で補おうとする試みは、そのような意味では十分に理解できる。都市観光(Urban Tourism)が期待されるのもその表れと見ることができよう。

逆に、交流人口を意識しすぎた観光開発は、近年のテーマパークの淘汰に見るまでもなく、一時的な人集めの方策にしかなりえず、かえって都市の衰退を加速させることも十分に考えられる。都市における交流の場としての都市観光は、その都市、その地域の歴史と風土と文化に深く根ざしたものであることが求められる。

発展と成長期の社会にあっては、都市基盤施設は活動需要に対応するために機能する。一方、安定と成熟の社会にあっては、それまでの間に整備された施設空間を、都市空間全体の質を高め、豊かにし、都市観光をはじめとして広く人々を集め、引きつけるために機能させることになる。そのためには、基盤施設内の空間のグレードアップのみならず、周辺地区における様々な



空間を、快適さや豊さのために提供することが必要である。

人口減少時代の都市交通空間については、これまで利用者がもたらしてきた外部不経済を内部化し、本来のモビリティを提供する絶好の機会としてとらえることが必要である。それが、結果として新たな交流の誕生につながるものと考えたい。

## 6 都市間競争時代と都市の個性

本格的な地方分権の時代を迎えようとしているわが国の都市は、言葉を変えれば都市間競争の時代を迎えることでもある。新幹線駅と駅前広場一つとっても、これまで、駅に降り立ったときにどの都市であるかわからないほど駅前が似通っているという感覚を持った人は少くないであろう。土地区画整理事業などの行われた地区においても同様である。多くの都市は何か画一的であり、個性が見えにくい、そこにはこれまでの国を頂点にした都市づくりの仕組みの影響も少くないと思われる。

現在の時点では最終の姿は必ずしも定かではないが、地方分権の進展は必然的に都市間の競争を促し、意欲的とそうではない都市地域とを峻別し、格差をもたらすであろう。逆に、都市が自ら責任を持ち、そのような競争を可能とするような個性ある都市づくりが何よりも必要となる。高速交通体系の整備は、都市に成長と発展の可能性を提供するが、同時に、個性と魅力のない都市から全てを吸い取る可能性も秘めていることを忘れてはならない。

21世紀は、人も企業も、これまでとは異なる価値観のもとに魅力のある都市地域を選択することによれば、日本の社会・経済システムに満足できない人々は、国内だけではなく、海外の都市に住むために日本を離れ、世界のなかでの自分の活動と居住の場所を見つける時代と

なろう。そのような意味では、各都市は単に国内ばかりでなく、国際間の競争に打ち勝ち、サバイバルしなくてはならない。

交流の視点から見ると、国内的にも国際的にも通用できるグローバルスタンダードを目指して都市の魅力と個性を高めるような都市整備を行うことによって、内外からいかに多くの人々と企業を引きつけ、投資を呼び込めるかがポイントになる。

## おわりに

都市づくりにおける交流拠点は、大きな意味で「国際交流センター」や「文化交流センター」や「人材交流センター」などの整備ではない。都市そのものが交流拠点であり、都市整備そのものが交流拠点整備だからである。21世紀の都市を牽引するのは「知」(ナレッジ)であり、それをつくるのは人である。新たな交流は「知」を通して生まれ、新たな交流をつくり出すのもまた人である。

新たな交流が生まれるにあたっては、これまでの行政、企業、市民に加えて、NPOなどが大きな役割を果たすことになろう。交流拠点そのものはきわめてソフトに近いものもあろう。それらも含めて、21世紀の都市づくりは、新しい様々な交流が都市で生まれ、活発に行われ、結果として都市に活力をもたらすような環境づくりが一つの方向になろう。

# 新しいビジネスモデルの核として 進展を始めた地球観測データの利用技術

東京理科大学理工学部教授 大林 成行

## 1 はじめに

人工衛星を用いた地球観測は、21世紀を迎えて、観測精度が格段に向上し、ユーザが利用できる地球観測データの種類も選択利用できるまでになってきました。その一方で、一般のユーザは、地球観測データを使用するに際して、どのデータを選択したら良いのか（空間分解能の選択）、どの波長域を使用したら良いのか（有効波長帯の選択）困惑することが多くなってきたとも言われています。しかし、長い期間の試行錯誤を経て、人工衛星を用いた地球観測は地球発見の時代から地球システムを理解する時代へと進展してきたと言っても過言ではありません。言い換えますと、地球観測データ（衛星データ）の利用技術について新しい時代の展開が期待できるようになってきたと言えます。

社会基盤整備事業を例にしても、これまで長い年月にわたる多方面からの検証実験の積み重ねと各種の数値シミュレーションモデルを用いた研究成果を基盤に、地球観測データの実利用化への機運が急速に大きくなってきています。国土防災を中核とした国土管理も宇宙からの視点で考え直してみようとする意識が定着し始めたと言えます。

しかしながら、実際に地球観測データを利用しようとした場合、それらを使用した既存の適用事例を短時間に検索し、参照できないといった一般ユーザの声が大きいことも事実であります。さらに、毎日のように地球上に送られてくる地球観測データについても、具体的な利用事

例を含めて、ユーザのニーズに沿った形で提供できる運用体制になっていないことも指摘されています。これらの問題は、これまで、ユーザ個々の問題として片づけられてきた事柄ではありますが、実務として地球観測データを利用することを考えるとき、放置できない問題として認識されるようになってきたことも事実です。一般業務の片手間で地球観測データをハンドリングすることの難しさを多くの人達が認識できるようになってきた証拠でもあります。

## 2 新しいビジネスモデルの核となる地球観測データ

国土防災や国土管理、広域環境調査といったキーワードには周期性、瞬時性、広域性といった従来の調査データには無い特徴を有する地球観測データが効果的であることは、これまでの数多くの研究成果が示しています。地球観測データは、長い年月にわたって従来から行われてきた業務の中に取り入れることによって新し



大林 成行

おおばやし しげゆき

1967年に神戸大学大学院を修了後、建設コンサルタント業界、東京大学、建設コンサルタント業界、東京理科大学で道路計画・設計、景観設計、環境設計、リモートセンシング、施工技術の自動化・ロボット化等の理論と実践を経験する。財土木学会土木情報システム委員会、財日本リモートセンシング学会、建設ロボット研究連絡協議会、等の設立に当初から参加し、現在は、東京理科大学教授。東京理科大学リモートセンシング研究所所長。  
(株)国土情報技術研究所を主宰する。

い発想を創造し、新規業務を興し、結果として既存産業の活性化に大きな力になるものと期待されています。地球観測データはグローバルな地球環境や国土管理にとって掛けがえのない無限の可能性を有したデータであることが実証され始めています。自然環境や国土に関する情報は効果的に蓄積・整備していくことによって、年とともにその価値を増していくことは、航空シテレオ写真を例にするまでもなく、周知のことです。

現在、高い空間分解能を有する地球観測データが実用化を前提に具体的に議論されるようになってきました。高解像度衛星データの1つである IKONOS データは、一般配付が始まって1年余、その効用を存分に見せ始めています。ASTER データも当初の計画通り、地球の情報を私たちに安価な値段で提供してくれるようになってきました。本文が読者の目にふれる頃には、50cm の空間分解能を有すると言われていた QuickBird 2 データのサービスが開始されているかもしれません。我が国だけでも、情報収集衛星や陸域観測衛星の打ち上げが目前にせまっています。ようやく地球環境観測もビジネスモデルを前提に利用できる時代を迎えようとしているのです。

地球観測データの空間分解能が高くなると、土地利用の解析能力は飛躍的に向上することになります。土地利用形態が複雑な我が国の場合、航空写真に近い画像がグローバルに利用できることの利点は計り知れないものがあります。この面での研究が、現在、急ピッチで進められ、多くの成果が得られるようになってきました。特に、環境の保全や監視を初めとした国土情報の管理に高度利用が可能になることが実証されています。

一方、自然災害や産業活動に伴う環境へのインパクトを事前に察知し、持続的利用や循環型システムの構築を進めていくためには、国土の

現状把握、自然現象のモニタリングだけでは不十分であり、社会科学からの知識が重要であることは言うまでもありません。そのために、人工衛星を用いた地球観測データも従来の地理情報の要素データの1つとして統合利用（いわゆる、従来からの地理情報と人工衛星から得られる地球観測情報の融合化利用）することが重要な課題になっています。これらの統合化利用の向こうに、地球観測データについての無限の利用分野が見えているのです。

しかしながら、国土管理を目的にしたマクロな視点からの新しいビジネスモデルを展開していくためには、従来のコンピュータに傾注しすぎた融通性の利かないシステムに代わって、人間の柔軟性を取り込んで曖昧性や不確実性を伴った推論ができるシステムを取り戻すことが重要であると言われています。言い換えれば、環境や開発に関する政策決定を支援することのできる国土情報処理技術の導入を真剣に考える時期に来ていると言っても過言ではありません。そのためには、それぞれの分野の技術者一人一人が地球観測データの特徴を知ることが大切な要素となるのです。

### 3 新しいビジネスモデルの核となる数値シミュレーションモデル

これまでの地球観測データの利用経緯を振り返って見ると、人工衛星から得られる地球観測データと国土管理は切っても切れない関係になりつつあると同時に、その関係は一層大きなものになってきています。地球観測データの精度（空間分解能や波長分解能）が向上し、その種類が多くなっても、地球観測データを高度に利用することのできる解析モデルがなければ、単なる映像情報としての価値しか得られなくなります。地球観測データの特徴を効果的に利用するためには、それぞれの利用分野から発生す

るニーズを取り込んだ専用の解析モデル（一般には、数値シミュレーションモデル）が必要になるのです。解析モデルの善し悪しが地球観測データの利用範囲を左右することになります。この点が、これまで、地球観測データを利用してきた上での最も大きな阻害要因であったのかもしれませんが。

そのような問題に対処するために、これまで経験したこともない膨大な情報量を効果的に蓄積し、検索・配布を容易にすることを前提とした各種のデータベースの構築が現在進められているのです。上述した各種の地理情報と地球観測データの融合利用方法の模索はその代表的なものであります。これまで、10年以上にわたって、多くの研究機関や実務機関においてそれぞれ明確な目的を設定した上で数多くのモデルが開発され、公表されてきました。筆者が直接開発に携わり、公開してきた主なモデルの幾つかを列挙すると以下のものがあります。個々の内容については紙面の制約のために割愛しますが、いずれも地理情報と地球観測データの融合利用を前提にしたものであり、画像処理理論や統計学、確率理論に裏付けられた技術者支援システムとして開発されています。地球観測データの利用を前提としたこのような目的指向型の解析モデル（数値シミュレーションモデル）がますます多くなり、それらが一般に流布したとき、新しいビジネスモデルが定着することになるのです。その傾向と実現への努力は、現在、至る所で見ることができます。

- ・地球観測データを対象としたデータセットの区分設定と情報提供システムの設計／開発
- ・土地分級評価支援システムにおけるデータセット整備と管理手法の開発
- ・土地被覆・地表面データのメタデータベースの作成
- ・ネットワーク環境下で稼働する地球観測データの処理／管理システムの整備

- ・利用対象分野別の地球観測データの効果的な蓄積・検索・編集システムの構築
- ・地球観測データの利用を前提とした河川情報活用支援システムの開発
- ・地球観測データの利用を前提とした沿岸海域情報活用支援システムの開発
- ・地球観測データと地理データを統合化した斜面安定性評価支援システムの構築
- ・地球観測データを用いた農地管理支援システムの構築
- ・地球観測データを用いた都市の成長過程のモニタリングシステムの構築
- ・国土管理情報の管理・提供システムの構築

#### 4 ビジネスモデルの構築に際してのニーズ

現在、国土交通省が中心になって「国土建設から国土管理へ」といった標語の下に多くの議論が行われていることは広く知られています。地球観測データの利用技術を抜きには考えられない分野であります。国土情報を収集する面から言えば、国土管理とは国土全体を広域にかつ定常的に観測することであり、国土管理技術とは、それらの観測データを用いて危機管理・国土計画等の管理を行う際に必要となる技術の総称であると言えます。従って、地球観測データを用いた国土管理とは、宇宙の視点から国土全体を繰り返し観測することから始まることになります。そして、危機管理、国土防災、国土計画、等の目的を持った利用を想定した上で時系列データとして一定のフォーマットに従って蓄積し、蓄積したデータを要領よく取り出して編集・加工できる地球観測データの処理・解析システムを構築することまでが含まれるのです。ここでは、時系列データの収集が重要になります。時系列データへのニーズに関しては、資源探査などの分野とは大きく異なる特色の1つか

もしもありません。地球観測を繰り返し実施し、要領よく蓄積・管理することによって国土の状況をより詳細に把握することが可能になることは言うまでもありません。その結果、国民の生命や財産を守るためにきめ細かい対応が可能になり、国民に対するサービス水準が上がることにつながるのです。こうした点から、地球観測データを用いた新しいビジネスモデル（新規産業）が目指す最終目標は、人工衛星を用いた国土の常時観測体制の確立がイメージとして現れてきます。

人工衛星を用いて国土管理を進めていく上で、我が国が有する特有の背景やそれらの背景を前提とした技術開発項目およびその国土管理のための技術的なニーズを整理すると以下のようになります。ここでは、膨大な内容を極めてコンパクトに、キーワードの形で列挙しただけですので誤解を招く部分もあるかもしれませんが、私たちが地球観測データを用いていく上で大変重要な事柄と言えます。地球観測データの効果的な利用を行う上からも対象領域の特質を知ることは技術者の基本的な姿勢と言えます。

#### 1) 地球観測データを用いたビジネスモデル構築の背景

- ・わが国は南北に細長い国土の形状、脊梁山脈、急峻な河川勾配といった特徴を有しています。地球観測データの取り扱いに工夫が必要です。
- ・台風襲来と言ったキーワードが示すように我が国は極めて厳しい自然条件の下に置かれています。地球観測データの収集方法について工夫が必要です。
- ・軟弱地盤上への人口と財産の集積、低地帯への人口と財産の集積、中山間部からの人口流出（人口の過疎化）といった世界でも類のない制約された社会条件を有しています。地球観測データを解析するアルゴリズムの開発に工夫が必要になります。

- ・多雨多湿な気候、多発する地震、豪雪・豪雨、台風襲来といった多様な災害要因を抱えています。地球観測データの収集手段に工夫が必要です。

#### 2) 新しいビジネスモデルの為に要求される技術開発の対象

- ・最も重要な技術開発項目としては地球観測技術、各種観測センサー技術、情報ネットワーク技術、シュミレーション技術、地理情報の利用技術およびコンピュータ利用技術といったキーワードが考えられますが、これらの要素技術については、現在、実務に利用できるまでに技術全般のレベルが揃ってきたと考えられています。
- ・技術開発項目の2つ目は国土情報や災害情報のモニタリング技術です。具体的には、国土観測技術、情報処理技術、各種の災害予測システム、災害リスクマネジメントといった言葉で表現される場合もありますが、いずれも早急な技術開発が望まれる分野であります。ビジネスモデルとしての発展を支える部分といっても過言ではありません。
- ・技術開発の対象となる3つ目は先端的な技術を活用した国土管理の実現であります。ここでは、国土計画、環境保全、防災対策、国土の防衛（安全保障対策）と言ったキーワードがありますが、いずれも地球観測データを用いた国土管理のための理論武装となるものです。新しいビジネスモデルを構築していく上で大変重要な事柄であります。

## 5 新しいビジネスモデルが適用される分野

国土建設から国土管理に大きく意識が転換していく中で国土防災が国土管理の中に占める割

合がますます大きくなってきます。この点から言えば、人工衛星から得られる地球観測データを用いた新規産業の中核は災害時に迅速に対応するための情報等（災害情報、環境情報、国土利用情報、等）の収集を広域に、かつ詳細に得ることが大きな目的になります。この目的を実現するために、国土管理の定義と国土管理を実行していくための要求水準を明確にした上で、地球観測データを利用する上での効用について関係者（実務者と研究者）が連携して詳細な調査を行うことが重要であります。以下に、地球観測データを用いることによって効果があると考えられる分野（研究内容）を列挙してみます。これらの内容は、これまでの多くの研究会や委員会等で議論されてきたのもであり、すでに多くの研究者によって効用が実証され、実用化している事柄も沢山含まれています。

#### 1) 広域の環境モニタリングを目的とした地球観測データの利用

- ・ 林野の植生活性度調査（植生指標図の作成を含む）
- ・ 土地利用調査（正確で一様な季節毎の土地被覆図の作成や土地分級評価を含む）
- ・ 軟弱地盤調査
- ・ 自然災害による被災地調査（被災地マップの作成を含む）
- ・ 自然環境の復元状況調査（社会基盤施設整備によるインパクト調査）

#### 2) 都市および地域計画への地球観測データの利用

- ・ 土地分級評価（土地が有する使用価値、潜在価値、存在価値の評価・分析）
- ・ 土地利用計画
- ・ 都市内の緑被率調査（画像の比演算処理・分析システムの適用）
- ・ 都市の経年的成長過程の継続調査と成長予測（土地被覆時系列分析を含む）
- ・ 住宅市街地の環境情報の監視（熱環境分布

図の作成を含む)

- ・ 市町村単位での都市計画支援（土地利用構想システムの適用）
  - ・ 都市内河川の防災対策
  - ・ 土砂災害の防災対策
  - ・ 土地・家屋の実態調査
  - ・ 都市内の工作物調査
  - ・ 都市内における屋上緑地の調査
- #### 3) 農地管理を対象とした地球観測データの利用
- ・ 農地や畑地の現況把握（作付状況調査を含む）
  - ・ 農地や畑地の管理（営農システムの開発を含む）
  - ・ 農地管理支援（土地利用構想システムの適用を含む）
- #### 4) 沿岸海域を対象とした地球観測データの利用
- ・ 構造物の施工計画・施工状況調査
  - ・ 沿岸海域の生産力調査
  - ・ 海岸線の浸食、堆砂状況の現況把握
  - ・ 沿岸海域での波向・波高調査
  - ・ 沿岸直背地の環境状況把握（防砂林、畑地、砂丘、等々）
  - ・ 河口からの流出状況把握
  - ・ 自然災害による沿岸海域へのインパクト調査
- #### 5) 河川・湖沼調査への地球観測データの利用
- ・ 流域水文情報（濁水、堆砂、流域植生、河道、等）の収集と蓄積
  - ・ 流域の微地形調査および植生調査
  - ・ 河口域の経年的なモニタリング
  - ・ 災害予測（インパクト調査を含む）
  - ・ 浸水区域、倒木状況、斜面崩落、積雪量、等の監視
  - ・ 河口堰等の施設計画（事前調査を含む）
  - ・ 湖沼や河川を対象とした水質・水温調査（水質・水温分布図の作成を含む）
  - ・ 湖沼や河川での水性植物の調査と管理
  - ・ 治水・利水計画（水量のモニタリングを含む）

- 6) 砂防分野における地球観測データの利用
  - ・流域の土砂環境把握
  - ・地すべり危険度評価（自然斜面の安定性評価を含む）
  - ・大規模岩盤斜面の長期的変形調査（SARデータの応用技術の適用を含む）
- 7) 道路環境や交通のモニタリングへの地球観測データの利用
  - ・移動体調査・交通量調査
  - ・道路網計画・路線や施設計画支援
  - ・衛星通信技術を用いた道路交通分野への適用可能性検討
  - ・路線周辺的环境分析（植栽管理や環境要素のモニタリングを含む）
- 8) 施工の支援を目的とした地球観測データの利用
  - ・軟弱地盤地帯の把握
  - ・自然災害地の現況把握（土砂災害、水害、等々）
  - ・災害復旧作業計画
  - ・施工重機等の位置認識および最適配置計画
- 9) 社会基盤施設の維持管理を対象とした地球観測データの利用
  - ・位置認識
  - ・社会基盤施設等の状況把握
- 10) 地図作成を目的とした地球観測データの利用
  - ・ステレオデータから高さ情報の抽出（オルソ画像の作成を含む）
  - ・各種地理情報との融合利用（各種主題図の作成や地形分析を含む）
  - ・景観シミュレーション（地形の3次元表現と動画の作成を含む）

## 6 地球観測データを用いたビジネスモデルの価値を高めるために

地球観測データを効果的に利用するためには、まず、利用する人工衛星の運用体制（観測方法や観測頻度）を知ることが大切です。人工衛星を用いた地球観測データの精度や種類によって業務内容や研究開発の成果（研究目標）が異なってくるからです。既存の技術やデータだけを前提とした利用方法から脱却した下で、新しい付加価値を求めて技術開発に向けての提言や要求をしていく姿勢が重要視される時代になっています。地球観測データを用いたビジネスモデルの価値を高め、さらに新しい産業創成に向けて発展させていくために大切な事柄であります。2つの面から以下にとりまとめます。

1) 個々のビジネスモデルとして検討を開始する前に意思決定が必要な具体的な事項

①新しいビジネスモデルでは、人工衛星を用いた国土の常時観測体制を前提に構築していくのか、従来方法による極軌道周回衛星で2日に1回程度の観測で良いのかについての意思決定がまず大切な岐路になります。ビジネスモデルが異なることによって人工衛星の運行体制も異なってくるのです。

②災害時等に対応することを想定した場合でも、何を（どのような情報）どのように対応するかを明確にしておくことが大切です。例えば、必ずしも現状のデータ処理方法を前提とした上で将来のシステムを考える必要はありません。新しい処理方法を要求される場合も多いのです。

③使用するセンサーは光学センサだけでよいのか？。SARを併用した形にするのか？。といった意思決定をしておくことが具体的なビジネスモデルとして公開する上で大変

重要になります。

④光学センサーの空間分解能は1mを要求するのか2～5mで良いのか、ステレオデータはどうするのか、についても前もって決めておく必要のある重要事項であります。また、衛星データの精度が一桁上がることによって、どのような難しい問題が生じることになるのかについて知っておくはユーザとして大変重要な事柄であります。一般に、地球観測データの空間分解能が10mを境にして、観測センサーの実現や解析アルゴリズムの開発についての難易度が大きく変わってきます。空間分解能は詳しく言えば良いというものではありません。

⑤利用についての効用が高く評価されているSARデータを用いる場合には、その精度は1～3mで良いのか？。また、偏波の組み合わせをどのようにするか？。等について事前に決めておかなければならない事柄です。また、SARデータの導入効果についての検証結果も可能なかぎり情報収集しておく必要があります。SARデータの利用については、現在、可能性が先行する時代であると言われていています。

以上、①～⑤までの内容を与件とした上で、新しいビジネスモデルの対象(例えば国土管理)として何が可能なのかについて検討する姿勢が大切であります。技術開発の分野では、難しい内容を無理強いすることは禁物であります。明確な目的を実現するために必要と思われる事柄(技術開発内容)を正当に要求し、提案していく姿勢は大切なことであります。「無いよりはあった方がまし、無ければ無いように工夫する」といった従来の技術者が有してきた美德は早く捨て去ることが肝要であります。

2) 新しいビジネスモデルを育成するために必要とされる具体的な留意点

地球観測データの利用を前提にした新しいビ

ジネスモデル(新規産業)を創成していくためには、言うまでもなく、新しいモデルの構築やデータ処理技術の開発が要求されることが多くなります。効果的な技術開発やモデルの構築を実現するためには、以下に列記するような点について多くの角度から詳細な検討をしておくことが大切です。

①従来から長い年月をかけて開発・整備されてきた個別管理ツール(ソフトウェア)に新しい概念を導入して高度化を図っていく姿勢が大切です。全てのツールを新しく作り直すと言った考え方は得策ではありません。

②ビジネスモデルの構築に際して、当然の事ですが、コスト・パフォーマンスを十分に分析した上でコストの縮減を図り、サービス水準の高度化を図っていく姿勢が大切です。情報通信技術を可能な限り導入していくこともこれからのビジネスモデルとしては不可欠の要素になります。情報通信手段を利用していく上での巧拙が新しいビジネスモデルの質に大きく影響することは容易に想像できます。

③長い年月をかけて培ってきた多くのビジネスモデルについての考え方を転換した上で新しい発想で考え直してみる姿勢が重要です。例えば、国土防災を中心にした国土管理についても、新しい時代に合った国土管理の定義づけを行うことによって間違いない新規のビジネスモデルが数多く発想できるのです。

## 7 おわりに

本文を読まれる方々の混乱をさけるために、敢えてリモートセンシングと言う言葉を全く用いることなく、これまでの筆者が考えてきた一端を表現してみました。本文の趣旨とは異なり



ますが、リモートセンシングや GIS といった言葉の定義を今一度考え直して見る時期にきているように思われます。言葉の定義が曖昧であるために多くの混乱を招いている事例も沢山あるように思います。

新しいビジネスモデルとして体系化し、多くの人達の賛同を得るためには是非共必要なことと考えています。

# 三鷹の森ジブリ美術館の誕生と新たな交流

三鷹市企画部企画経営室副主幹 清水 富美夫

## はじめに

三鷹市では、文化の薫る三鷹をめざし、市民の芸術文化活動を支援するため、文化行政を推進してきた。今回紹介する『三鷹の森ジブリ美術館』は、美術館が少ない多摩地区にあって、アニメーションを扱う全国初の美術館である。その知名度や集客力の面で、まちづくりの大きなインパクトとなり、魅力あるまちとして大きくイメージアップするものと期待される。

現在、特徴ある美術館や博物館が、まちおこしを主眼に設置されたり、誘致されたりしているが、美術館は美術館としての本来の役割を大切にし、そのうえで、三鷹が全国から注目を集め、まちの活性化につながるいろいろな事柄について、市民の方と一緒に考えていくことが大切ではないかと考えている。

そのためには、美術館をまちづくりの主役としてではなく、あくまで一つのアイテムとして、市民の一人ひとりがまちづくりに何ができるかという認識を持つことが重要になってくる。ここで挙げた事例は、美術館を契機として、さまざまな場面で生まれた新たな交流を紹介していくこととしたい。

## 三鷹市立アニメーション美術館の誕生

東京・三鷹、緑に恵まれた都立井の頭恩賜公園という人気スポットに新たな名所が誕生した。その名も『三鷹の森ジブリ美術館』。正式名

称は三鷹市立アニメーション美術館。

平成13年10月1日オープンした三鷹の森ジブリ美術館は、アニメーション映画制作のスタジオジブリの作品を中心とした展示を通じ、次代を担う子ども達にメッセージを発信する施設として、また子ども達に夢と希望を与え、世代を超えて愛される施設をめざして、三鷹市と株式会社徳間書店スタジオジブリ、日本テレビ放送網株式会社が共同して計画したものである。

武蔵野の緑のなかに埋もれた地上2階、地下1階建ての不思議な建物に一歩足を踏み入ると、思わず触ってみたいくなるような不思議で面白い展示物がいっぱい。「となりのトトロ」や「もののけ姫」、「千と千尋の神隠し」など、世界的に高い評価を得ているスタジオジブリの作品を中心としたアニメーション作品が展示されている。その他にも絵が動くことのも不思議さを知ることができたり、アニメーション工房の様子をのぞいてみたり、オリジナルの短編アニメーション映画を鑑賞したり、いままでにない体験をすることができる。

美術館屋上には「天空の城ラピュタ」でお馴染みのロボット兵が守り神として立っている。



清水 富美夫

しみず ふみお

昭和55年4月 三鷹市役所入庁  
議会事務局、文化室、介護保険課を経て、平成12年4月より現職



三鷹の森ジブリ美術館ケーキハウス（入口）

## 美術館建設までの経過

この美術館事業は、三鷹市と(株)徳間書店スタジオジブリとのコラボレーション(協働)によって実現した文化施設の新たな形である。いいかえれば、民間と行政の「交流」により実現したものであるといえる。

大規模な交流ではないが、目的の違う両者が、接点を見出し、信頼関係を築く過程での「交流」は、行政にとっても大きな変革のきっかけとなった。

事業の経緯を簡単に申し上げると、三鷹市では「創造性と豊かな人間性を育む教育・文化の都市づくり」を基本構想に掲げた行政を推進し、その具体的施策の一つとして、都立井の頭恩賜公園への文化施設の建設を計画していた。そうした折りに、(株)徳間書店スタジオジブリの美術館構想を知るところとなり、市の構想・理念と合致するところから、市の文化施設として招致した。

当初、東京都から井の頭恩賜公園の拡張に際し、土地の一部、約4,000㎡を無償で使用できるため、民間施設を誘致することを考えていた。当然のことであるが、都立公園内に民間施設は設置できないという問題に直面した。この大きな壁を乗り越えるため、美術館建設のために設立された(株)ムゼオ・ダルテ・ジブリが建物を建

て、三鷹市に「負担付き寄附」(注1)をし、三鷹市所有の「公の施設」(注2)とすることで、東京都の了承を得ることができた。

スタジオジブリという芸術集団のこだわりと行政の制約という、困難を克服し、平成12年6月に建物が完成、三鷹市に寄附された。

(注1)「負担付き寄附」

寄附を受けるにあたって一定の条件が付され、その条件に基づく義務を履行しない場合に当該寄附が解除されるもの。地方自治体が負担付き寄附を受けるときは議会の議決を要する。

(注2)「公の施設」

地方自治体が住民の福祉を増進する目的をもって、その利用に供するために設ける施設。公の施設の設置及び管理に関する事項は条例で定めなければならない。

## 美術館の運営

美術館の管理運営は、三鷹市、(株)徳間書店、日本テレビ放送網(株)の出捐により設立された財団法人徳間記念アニメーション文化財団が行っている。施設の維持管理費については、三鷹市が一部を負担しているが、管理運営については「利用料金制」を導入し、来館者の入場料などにより、財団が独立採算的に運営を行っている。また、入館は、館内の混雑緩和、事故防止等の観点から、美術館としては全国的にも例がない「日時指定入場予約引換券」による完全前売り制としている。

## 美術館とまちづくりの融合

美術館の来館者は、年間の80万人と予測されている。全国の美術館のなかでも群を抜く予測数値である。宮崎駿監督を擁するスタジオジブリの作品が世界的にも高い評価を得ているとは

いえ、この数値目標が果たして可能か、関係者のすべてが思っていたことに違いない。しかも公立の美術館では例のない完全前売り制とし、1日2,400人の入場定数としたことを思えばなおさらである。しかし、開館から連日の盛況である。3ヶ月分の入場券も発売時にほぼ完売状態で、ほぼ計画が達成される見込である。

これまで三鷹市にきたことがなかった人が、“三鷹市”を訪れることになる。まちの魅力を高めることにより、美術館だけでなく、三鷹を全国に発信していくことが可能になる。

美術館は、三鷹駅から玉川上水沿いを歩いて約15分の距離にある。この道はさくら並木が美しい緑豊かな道である。途中には山本有三記念館や太宰治の碑などもあり、散策にはちょうどいい散策道になっている。道路も新しく整備し、「風の散歩道」と愛称名もつけられた。歩道には、キャラクターデザインの誘導サインが美術館まで案内する。ここで記念撮影もできる。この誘導サインは、このほか井の頭公園や自然文化園にも設置されている。また足元を見ると、子どもと動物の足跡が描かれた絵タイルがあり、美術館まで気分を盛り立ててくれる仕掛けがたくさんある。



風の散歩道

また三鷹駅南口からは、美術館行きのコミュニティバスが運行されている。車体には宮崎駿

監督がデザインしたキャラクターの動物たちが描かれ、見ても楽しく、乗っても楽しいバスである。開館後も約4割の来館者が利用され、予想以上の乗車率である。



コミュニティバス

こうした美術館の建設を契機に、三鷹駅から美術館近辺までを新たに整備し、都市化されたまちなかにある自然に触れながら、美術館に向かうというストーリーの中にある、まちづくりと美術館との融合が生まれた。

## 美術館を契機に始まる市民の交流

この美術館が、三鷹市の新たなシンボルとして、また地域の活性化に資する施設として期待され、美術館を契機としたあらたな市民の交流が始まった。

### (1)まちづくり推進協議会の発足による市民の交流

平成12年6月には、市民自らが美術館を契機にまちづくりを進めようと、「アニメーション美術館によるまちづくり推進協議会」を発足した。市民や商業者、有識者を中心に構成された協議会は、美術館を地域振興の目玉として位置づけ、まちづくりや商業の活性化、さらには教育、文化にも大きなインパクトを与えることのできる

機会ととらえ、その推進主体として活発な議論を重ねてきた。

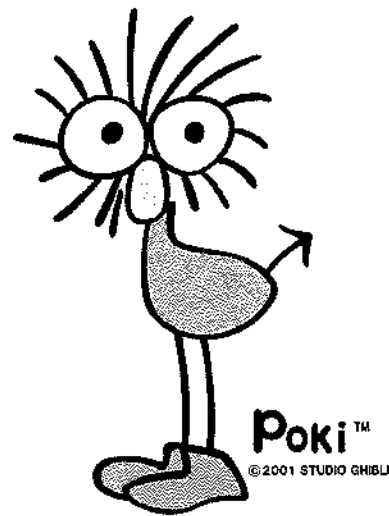
アイデア形式による検討はユニークであり、わかりやすく、80項目にも及ぶアイデアが出された。また一般公募によるアイデア応募者との懇談を行うなど、アイデアの実現に向けた幅広い検討を重ね、その一部が実現化されるなど、協議会での論議は、新たな市民交流として意義のあるものである。協議会は開館後も、これまで検討されたアイデアの検証を行うとともに、アクションプログラムについて、考え方やメニューを協議するため、現在も活動を続けている。

## (2) オリジナルキャラクターを活用したまちづくりでの交流

美術館の誕生を記念して、宮崎駿監督が三鷹のためにデザインし、市民が名付け親となって生まれた三鷹市のオリジナルキャラクターがある。名前は「Poki (ポキ)」という。

このキャラクターは鷹の子をイメージしたもので、初めて見る世界にキョトンとしているようにも見える。三鷹のまちづくりの貴重な財産として、まちの活性化のあらゆる場面で活用されるよう、大事に育てていきたいと考えている。

三鷹市では第3セクターである㈱まちづくり三鷹と連携し、「Poki (ポキ)」を主人公とした商品開発を行うとともに、市内事業者による各種商品開発や商品販売の指導等を行っている。製品には、ぬいぐるみや各種シールなどのほか、包装紙や街路灯フラッグなどにプリントされ、まちのいたるところに顔をのぞかしている。また、市内事業者が開発・販売している「鷹にまん月」というオリジナルの饅頭も好評である。今後も、三鷹を舞台にオリジナルキャラクター「Poki (ポキ)」の物語が始まる。



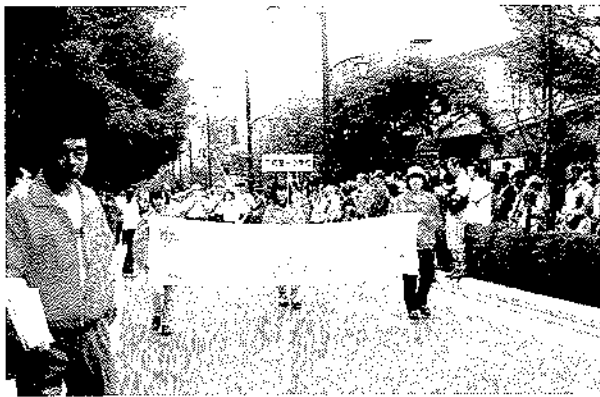
三鷹の新しいシンボル「Poki (ポキ)」

## (3) 記念イベントの市民による開催

美術館の開館を記念して、商工会を中心に市民が参加する実行委員会を設置し企画・実施した。「風の散歩道」の新規開通とコミュニティバスの運行開始を祝い、美術館の歓迎をアピールした。

地元小学生などによる楽器パレードも行われたイベントは、華やかな装飾などによる過剰経費を一切使わず、手作りで仕上げたイベントであった。また三鷹の森音楽祭と銘打って、この企画のために制作したオリジナル曲「三鷹の森の歌」などの合奏・合唱を行い、美術館の完成を祝うとともに、文化都市三鷹をアピールした。

当日は600人を超える参加者をえて、約3,000人の観衆がこのイベントを盛り上げた。温もりが感じられる市民一体型のイベントとして、新たな交流が生まれ、大盛況であった。このような市民主導型のイベントを行うことは、自分たちの暮らす地域にできた施設と一緒に盛り上げていくという意識の醸成に効果的であり、継続的に展開することで新たな交流の輪ができてくるものと確信している。



風の散歩道でのパレード～三鷹の森フェスティバル～

#### (4) 名称の公募

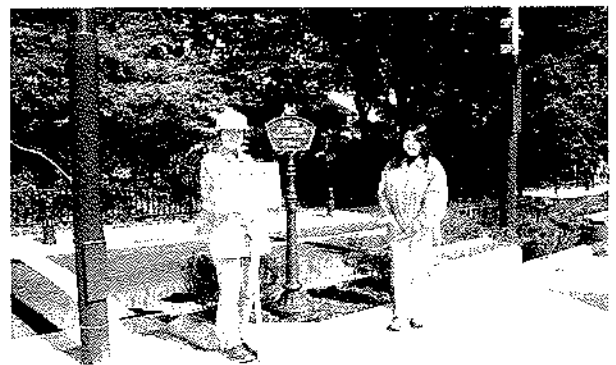
「風の散歩道」という名は、公募による愛称名である。三鷹駅から井の頭公園を結ぶ玉川上水沿いの道の整備に際し、道路愛称名を募集しました。この道路は御影石のブロック舗装、ガス灯風の照明、電線類の地中化など、市のモデル的道路である。沿道には文化施設も多く、愛称名募集には、文化財や玉川上水にちなんだものや、山本有三や太宰治などゆかりの文学者をイメージしたもの、三鷹の森ジブリ美術館に関連したものなど、1千件もの作品が集まった。小学生と主婦の方の提案により命名された。

また、宮崎駿監督デザインの新キャラクター「Poki (ポキ)」という名も、公募による愛称名である。宮崎駿監督が三鷹の森ジブリ美術館の誕生を記念して、三鷹のためにデザインしたキャラクターです。1千200件もの応募の中から選ばれたのが、「Poki (ポキ)」という名前。この名前は、ほきほきと小枝を折るような泣き声の鳥をイメージしたもの。4歳の女の子の案が採用された。

今回の取り組みは、市民が名付け親となり、多くの方に親しまれることによって、美術館とともに、自分の住んでいる土地に愛着を持つよい機会となり、人々の交流による活気が生まれてくるものと期待するものである。

#### (5) 市民ボランティアによる交流

美術館開館時、美術館周辺の案内や誘導に市民ボランティアが活躍しました。美術館を契機に駅前や「風の散歩道」を中心に案内誘導や美化活動に携わるボランティアを募集したところ、募集の3倍を超える応募があった。応募者の方の意志を尊重し、全員にご協力していただいた。わずか2ヶ月間の間であったが、美術館の来館者を気持ち良く迎えるため、皆さん精力的に活動された。今後もこうした交流の芽をさらに大きなものに発展させていきたいと考えている。



市民ボランティア

#### (6) 既存文化施設との交流による芸術・文化の向上

美術館を契機にこれまでの市の既存文化施設にアニメーションの文化施策が加わる。アニメーションという“芸術・文化”に興味を持つ多くの人々が三鷹市を訪れることで、三鷹市の芸術性・文化性が向上していくものと期待される。

また、「芸術文化センター」で質の高い優れたアニメーション作品を上映したり、「美術ギャラリー」でアニメフェアを開催するなど、市内の文化施設と美術館との連携・交流を図ることで、より一層の芸術性・文化性の向上が図られることになるだろう。

## まちとまちの交流

### (1) 友好都市・姉妹都市との交流

三鷹市は、昭和39年に福島県矢吹町と姉妹都市を提携した。物産交流や子ども交流会、バレーボール交流試合など、さまざまな形での交流を行っている。平成13年には、童謡「赤とんぼ」の作詞者三木露風の生誕地である、兵庫県龍野市と姉妹都市を提携した。詩作活動の後半生を三鷹で過ごしたという縁で結ばれた。文化、教育、産業など幅広い分野で交流を行っている。

また、全国の「鷹」のつく市町が一堂に会して、平成元年に「第1回ホークスサミット」を行い、同じ「鷹」の名がつく縁で結ばれた絆をもとに、相互の友好と親善を深めながら、人や文化、産業等の交流を展開している。

平成元年に三鷹100周年を記念して、従来から市民レベルでの友好を深めていた岩手県遠野市をはじめ1市3村との間で友好市町村共同宣言を発表した。これらの市町村とは、文化的な交流や物産等を通じて、親善を深めている。

三鷹の森ジブリ美術館の誕生は、これら友好・姉妹都市との交流施策に新たな1ページを加えることになる。矢吹町では町制100周年事業の一環として、小学生の美術館見学などが検討されている。今後も友好・姉妹都市との交流は、美術館を契機にさらに発展・拡大して行くものと思われる。

### (2) 近隣市民との交流～市民デー

三鷹市では、美術館の開館に先立ち、市民1万人をプレオープンに招待した。三鷹市民だけでなく武蔵野市や府中市、調布市など近隣6市の市民も招待した。

昨今、子ども達が置かれている状況は決して楽観できるものではない。今必要なのは、明日の未来を担う子ども達への支援であり、子どもを育む環境を良いものにする事である。美術

館は、「未来への投資」という視点から、子ども達の「今」を豊かにし、まちの未来に向けた施策の一つといえる。

近隣市民と交流する市民招待は、こうした考え方にもとづき、市立の美術館でありながら、たくさんの子どもの夢と希望を与え、心豊かな社会の形成をめざす美術館本来の役割から生まれたものである。

## スタジオジブリの作品の持つ魅力

多くの人の心をとらえる作品の底に流れているテーマは、「生きる」ということである。このことは、国を越えて誰でもが抱えるテーマであり、三鷹の森ジブリ美術館には、それらの作品のエッセンスが展示されている。建物自体がファンタジーな世界へ誘う外観を呈し、展示物同様、作品の一つとなっている。館内にはゾートロープ（残像現象を利用し、連続して描かれた絵が動いて見える装置）によりアニメーションの仕組みを紹介し、見る人に変化と驚きを与える空間や“映画の生まれる所”では物語が小さな発想から生まれ、動きと色彩により命が吹き込まれるまでの過程が体験できる。

こうした展示作品との交流から、子ども達が夢と希望を持って生きていけるようないろいろなヒントを発信し、入ったときより、出るときにちょっぴり心が豊かになれる——そうした美術館づくりをめざしている。

館内をはしゃぎまわり、映画で心躍らされる姿や笑顔を見ると、美術館を開設した意義は大きいと感じている。

## 世界に向けた交流を目指して

スタジオジブリの作品が訴えることは、日本だけの問題ではなく、だれもが抱える問題である。映画作品が海外で上映され、おおくの人た

ちが美術館に訪れる。すでに美術館では香港、台湾、韓国のジブリファンからの要望を受け、海外向けチケットを販売した。今後も映画作品が海外に広がるにつれてさらに拡大して行くことになるだろう。

三鷹から世界に向けた交流が美術館から発信されることになる。美術館を契機に世界に向けた交流のスタートとしたい。

## 最後に

子ども達に夢と希望を与える施設として誕生した三鷹の森ジブリ美術館が、現在や未来への交流を導く一つのアイテムとして、三鷹を訪れる人との交流や市民の間に交流を生み、三鷹のまちに新しい息吹を吹き込んだといっても過言ではないと考えている。



# 新しい交流アイテムとしての ノンプロフィット・オーガニゼーション

ニューヨーク行政研究所上席研究員 青山 公三

## はじめに

2000年秋、ダウタウンニューヨーク振興組合 (Alliance for Downtown New York : ADNY) の理事長カール・ワイスプロッド氏に、ダウタウンにおけるシリコンアレイ形成についての苦勞話を聞きに行った時のことである。私が話の最後に、「ニューヨークのダウタウンは情報技術 (IT) 産業の導入が成功し、1980年代後半から1990年代初めにかけての金融不況を見事に乗りきった。しかし、IT 産業の成熟化を考えたとき、IT 産業の次に狙うものは何か?」という質問を投げかけた。

その質問に対し、彼は即座に「ノンプロフィット・オーガニゼーション (NPO<sup>1</sup>) だ」と答えた。特に全米や世界とのつながりを持つ NPO は重要だとのことであった。国際的な NPO には、日常的に全世界から人々が集まってくるし、彼らの年次総会やワークショップは大きな集客力を持つと同時に、大きな情報集積をもたらすとの評価であった。集客力はニューヨークのツーリズム (観光) に大きな影響を与え、情報集積は新たなビジネスチャンスと呼び込む起爆剤になるというわけだ。

ご承知のように、ニューヨークのダウタウンは2001年9月11日のワールドトレードセンター (WTC) 事件で大きな打撃を被り、現在、その復興議論が大変活発である。WTC、WFC (ワールドファイナンシャルセンター) に入居していた多くの大手金融・保険企業が近郊に移転してしまった今、NPO の話は吹っ飛んでしまっ

たかのように思えた。

しかし、ニューヨーク市全体はもちろん、ダウタウンにとっても、集客・交流の推進は依然として一つの重要な課題である。その役割を担う NPO の誘致・育成・支援は、むしろ今後の大きな課題となっている。

「交流」を考える時、様々な分野で NPO が重要な役割を果たしている。集客・交流が目的のコンベンションの開催、情報・人材の交流を通じて新たなビジネスチャンスを創出するイベント開催、情報の共有・交流による共通の問題解決、等々、国を越え、地域を越えて、一定の目的で人々が集まり、交流する。そこに NPO が大きな役割を果たしている。

本稿では、ニューヨークを中心に、いくつかの分野での NPO の「交流」における役割に焦点を当て、「交流アイテム」としての NPO について論じるものとする。



青山 公三

あおやま こうぞう

1949年名古屋生まれ。73年名古屋大学卒業、日本都市開発研究所 (東京) 研究員。1976~92年(社)地域問題研究所。この間、中部圏各地の諸計画、まちづくりに参画。1992年渡米。93年ニューヨーク行政研究所研究員、97年上席研究員。アメリカ諸都市の産業開発、都市開発等の調査・研究に従事。著書に「IT 大圏アメリカの真実」東洋経済新報2001. 3等。

## ニューヨーク・ニューメディア・アソシエーション

(New York New Media Association : NYNMA)

NYNMA<sup>®</sup>は、1994年にニューヨークのインターネットを中心とする新しい情報・メディア関連産業によって設立されたNPOである。ニューヨークには、それまでIT関連の企業をネットワークし、サポートする団体が存在しなかったが、関連企業の増大に伴いNYNMAが設立された。この機関は、冒頭に書いたシリコンアレイ形成に重要な役割を果たしてきた機関である。

### 〈全米一のIT業界団体〉

2002年1月現在の一般会員数は、約6,500人で、3,500の会社・団体から参加している。また、一般会員とは別に、NYNMAを財政的に支える65社の企業会員、8社の企業パートナー、13社の企業スポンサーがある。会員数は2000年のピーク時には8,000人を数えていたが、近年のIT産業低迷により、6,500人に落ち込んだ。しかし、それでもIT関連の業界団体としては、全米一の規模を誇っている。

### 〈多様な交流事業による新たな産業創出〉

このNYNMAの会員の特徴は、ソフトウェアやITコンサルティング、インターネット関連のいわゆるIT業界の会員に加え、教育、行政、金融・保険、法律、医療、メディア、出版、音楽、映画、商業等々の多様な会員によって構成されていることである。これらの多様な会員達を様々なプログラムによって交流させ、そこに新たな産業創出の可能性を見出している。

NYNMAがこうした多様な会員間及び会員以外も含めた交流を促す事業として以下のような7つのプログラムを提供している。

#### ①イブニング・パネル・シリーズ

年間で6～8回、平日の夕刻に開催され、IT業界の将来展望に関わる一定のテーマを設定して、パネル討論を行う。

#### ②経営者円卓朝食会議

会員の中から希望する経営者達に、有料で年8回の円卓朝食会議を提供し、活力ある業界を維持するための議論を行う。

#### ③CyberSuds

年5回、会員企業の製品（ソフトウェアやウェブデザイン、マーケティングのアイデアなども含む）の展示発表会を行い、会員間の新たな協力体制を模索する。

#### ④Super CyberSuds

CyberSudsの全国版で、会員に留まらず、国内、国際を問わず、年1回の大展示発表会である。参加者は全米から集まる。

#### ⑤エンジェル・インベスターズ・プログラム

毎年1回、個人投資家100人前後を集め、スタートアップのベンチャー企業がアイデアと経営計画を投資家に示す交流機会。

#### ⑥ベンチャー・ダウntaxン

毎年25社前後のベンチャー企業が投資家を相手にプレゼンテーションを行う交流機会。

#### ⑦特別関心グループ

(Special Interest Groups : SIGs)

テーマに応じて関心のある会員達が定期的に集まり、具体的な議論を行う。現在、デザイン、デジタル技術、ビジネス開発、法律、市場開拓等、14のグループがあり、会員は複数のSIGsに属し、議論に参加している。最も会員交流の活発なプログラムである。

### 〈シリコンアレイのIT企業の復興支援〉

これらの交流事業がシリコンアレイの企業展開に大きな役割を果たしてきた。WTCの事件以後、シリコンアレイの企業のビジネス活動も一時危機的な状況に見舞われたが、NYNMAは市経済開発公社や他の団体と協力し、復興のための様々な支援活動を積極的に展開してきた。今、シリコンアレイのIT企業は、今後のダウンタウンの経済復興において重要な役割を担っており、それを支えるNYNMAの役割は大きい。

## ニューヨーク開催の様々なコンベンション

### 〈年間400件近くの国際イベントの開催〉

ニューヨーク市の公式サイトでの国際ビジネスカレンダーによれば、2002年3月中にニューヨーク市内で予定されている様々な国際イベント数は75件にのぼっている。この中には、開催団体の会員による朝食会のようなものも含まれているので、それらを除き、今後の開催予定等から推定すると、年間で約400近くの国際イベントが開かれている計算になる。このほとんどがニューヨークに本拠を置く、もしくは有力な支部を持つNPOによるイベントである。

もちろんこの数は、市に何らかのアプローチがあった国際イベントだけなので、実際にはこれ以上のイベントが開催されている。

### 〈多様なイベントを開催する多様なNPO〉

イベントを主催する団体の顔ぶれは千差万別であるが、3月のイベントの一部を紹介すると以下のような団体があがっている。

(英字はNPO、カッコ内はイベント)

- ・ Japan Society (国際安全保障円卓会議)
- ・ The Americas Society (ラテンアメリカの芸術市場に関するシンポ)
- ・ New York Software Industry Association (ソフトウェアサミット)
- ・ Foreign Policy Association (中東政策のビジョン討論)
- ・ United Nations (メキシコの開発金融)
- ・ Brazillian-American Chamber of Commerce (2002 ブラジルサミット)
- ・ National Association of Export Companies (ビジネス文化の理解に関するシンポ)
- ・ Professional Women in Construction (コミュニティへの関与に係る表彰式)
- ・ JETRO (日本の個人資産に関するシンポ)
- ・ Asia Society (人道援助に係るNGOの寄与)

以上の他、ニューヨーク最大のJacob Javitsコンベンションセンターでは、間断なく、様々な国際展示会が開催されている。これらを主催するのも大部分がNPOである。

ここに挙げたのはほんの一部の団体に過ぎないが、このような形で、ニューヨークでは日々NPOによって、何らかのイベント、コンベンションが開催されている。

### 〈国際イベント支援のNPO: NYC & Company<sup>\*)</sup>〉

これらのイベント、コンベンションの開催を支援しているのがNYC & Companyという、NPOである。NYC & Companyは1999年に、それまであったNew York Convention & Visitors Bureau (1935年設立)と、財界が設立していたNew Yorkers for New Yorkというコンベンションなどのホスト委員会とが合体して設立され、コンベンション開催の強力な支援を開始した。

このNYC & Companyは、美術館、ホテル、劇場、商業等の企業、団体を含む約1,300の会員による組織であり、年間で約1,200万ドルの予算で運営されている。このうち48%は市からの補助金であり、アメリカのNPOとしては珍しい行政主導のNPOである。

### 〈4つのゴール〉

NYC & Companyは以下の4つのゴールを定め、これに従って、観光客向け、観光エージェンツ向け、コンベンション企画者向けの具体的なサービスプログラムを展開している。

- ①目的地としてのニューヨークのPR
- ②ニューヨークを売り出すための様々なイベントの開催、支援 (ニューヨークマラソン、レストランウィーク、ブロードウェイ・オン・ブロードウェイ等々)
- ③コンベンション拡大のための市の施設・設備の拡充とサービスの向上によるホスピタリティの充実
- ④大きなイベント (2012年オリンピックゲームなど) の誘致及び誘致支援

### 〈対象に応じたサービス展開〉

これらの目標に向け、NYC & Company では、一般観光客向けには、ハイテクを装備したビジター情報センターを通じた各種の情報サービス、地図や印刷物等の資料サービスなどを行っている。また、ウェブサイトを通じた情報提供、支援も充実している。

コンベンションの企画者や、旅行エージェントなどに対しては、以下のようなプログラムが用意されている。

#### a) Convention Service

コンベンションがニューヨークで開催されることが決まったら、NYC & Company のサービス専門家が、開催者側のニーズに応じて様々な手配を行う。

#### b) Conference Express

200人以下の参加者の会議に対し、イベントプランナーを派遣し、即座の見積もりなども出し、会場の計画から決定までを支援する。

#### c) VIP Delegate Program

会議の参加者を、NYC & Company の会員の劇場、美術館、レストラン、クラブ、観光などに紹介するプログラムである。

#### d) その他

その他、コンベンションが決まる前段階でのセールスプロモーションに積極的にでかけるプログラムや、参加者のホテル確保のサービス、旅行専門家の派遣等のサービスもある。

### 〈観光客の市経済へのインパクト調査〉

また、これらの他、観光客のニューヨーク経済へのインパクト等も定期的に調査をしており、直近の調査では、2000年に3,740万人がニューヨークを訪れ、約250億ドルを使い、それにより、282,000人が雇用の場を得ていることが明らかになっている。ただ、この数字は、2001年の統計が出ると、WTC事件の影響等が見込まれるため、若干減少すると見られている。

NYC & Company の機能は、様々な NPO が行

う交流のお膳立て役である。日本でもコンベンションビューローが設立されている都市もある。しかし、その強力なプロモーション活動の展開においては、真似のできないパワーを持っており、これがニューヨークの活発な交流イベントの開催を支えている。

## シビック・アライアンス (Civic Alliance)

最後に、WTC 事件後のダウンタウンの復興を議論し、具体的な計画を立案するために設立されたシビック・アライアンスという NPO を紹介する。この例は市民の間に様々な交流を創造し、そこから何かを生み出そうという試みである。

### 〈多数の NPO がシビック・アライアンスを設立〉

シビック・アライアンスは、2001年12月に、大学、市民団体、計画団体、環境関連団体、労働団体、芸術団体、ビジネス団体そして様々な財団など、総数で100団体近くの NPO によって設立された。

市民の様々な分野からの意見を交流させ、それを具体的なダウンタウンの復興に繋げていくことを目的に、非常に幅広い分野からの参加者がメンバーとなっている。

WTC 事件後のダウンタウンの復興については、2001年の12月頃から、大学や民間団体がそれぞれ個別に議論を開始し、多くのシンポジウムが実施された。そうした動きを、一つの強力なパワーとしていくためにシビック・アライアンスが生まれた。

このシビック・アライアンスこそ、ニューヨーク市に関わる様々な NPO の交流を推進し、その交流の中から具体的な復興提案を行っていくとする NPO の中の NPO である。

### 〈市民交流を推進するワークショップの開催〉

写真1、2はシビック・アライアンスが2002年2月に開催した市民ワークショップの様子で

ある。様々な分野の市民の参加を得て、具体的な議論をする試みであった。ワークショップには約700人が参加し、朝8:00から午後3:00まで、昼食をはさんで約7時間のマラソンワークショップが開催された。

このワークショップの面白いのは、参加者を事前に約70くらいのグループに分け、それぞれのグループは、できるだけ多様な構成となるように配慮された。私が参加したグループには、建築家、金融コンサルタント、ケースワーカー、貿易関連の自営業、病院の事務員、消防庁に勤める職員、ポート・オーソリティの職員、大学職員などが参加していた。事件に直接遭遇した人はいなかったが、現場の近くで働いていた人は2人いた。

#### 〈ハイテクを活用した議論の交流〉

シビック・アライアンスは、これらの人々の議論をできるだけ活発に交流させるために、ハイテクを活用した。写真2のテーブルの上に、テレビのリモコンのようなものがあるが、これは、議論の途中途中で、参加者からアンケートを取るための道具である。

会議の冒頭には、参加者の属性を認識させるために年齢や職業、人種、所得までを聞き、参加者がリモコンで、それぞれボタンを押すと、その結果が即座に前面の画面に映し出される。またワークショップはいくつかの議論のセッ

ションに分けられていたが、そのセッションの最初に、例えば「復興を考える上で、あなたにとって何が最も重要な要素か？」と問い、いくつかの選択肢を選ばせ、その集計結果を見せた上で、議論に入っていく。

またさらに、写真2のテーブルにコンピュータがあり、1人が議論の記録をタイプしている。このコンピュータはワイヤレスでインターネットに接続されており、タイプされた記録は同時にマスターコンピュータに送られる。コーディネーターはそれを整理し、セッションの最後に、「こういう議論があった」と紹介する。単にテーブル毎に多様な人達を配置して議論を交流させただけでなく、会場全体の議論も、交流させるという試みである。

全部のセッションが終わって、会場を出る際には、会議の中で行われたアンケート結果と、出された主要な議論についての数ページのレポートが会場の出口で配られていた。議論の交流と言うのは、口でいうのは簡単だが、人数が増えると、実際には非常に難しい。しかし、シビック・アライアンスは、それを克服してしまった。このシステムに要した費用75,000ドルは、シビック・アライアンスに参加する多くの財団からの寄付でまかなわれた。

シビック・アライアンスの存在はもちろん重要であるが、こうしたハイテクシステムを活用



写真1 700人の市民が WTC 事件後の復興を議論



写真2 多様な立場からの議論の交流

した議論の交流も、特に多数の市民レベルでの交流を進める際には重要な要素である。

## おわりに

以上のように、IT産業育成のための交流はNYNMA、観光振興、コンベンション開催にはニューヨークに立地するNPOとそれを支援するNYC & Company、そしてWTC以後の復興を議論する市民レベルの交流を創出するシビック・アライアンスがそれぞれ大きな役割を果たしていた。あらゆるレベルの交流に、NPOがその触媒として大きな役割を果たしているのである。

現在、全米には内国税務庁の免税登録をしているNPOが約130万存在している。そのうち宗教関係が74万、社会福祉関係が14万であり、残り約42万の団体が広範多岐の分野にわたって分布している。これらNPOの大部分が何らかの「交流」の創出に寄与していると言っても過言ではない。例えば、宗教関係のNPOの教会も一つの交流の場となっているのは言うまでもない。NPOは、それぞれのレベルと規模で、何らかの交流を創出する役割を担っているのである。

各都市に立地するNPOは、どの団体も以下に示すマトリックスのどこかに位置付けられるはずである。ある都市で、その都市に立地するNPOを活動のレベルによってこのマトリックスに整理してみると、どのレベルでの交流がよく行われているかが概観できる。

冒頭でADNYの理事長が、IT産業の次の産業はNPOだと述べたが、彼は多分、このマトリックスの中で、特に全国レベル、国際レベルの交流を推進するNPOを意識していたに違いない。確かに、ニューヨークで様々な国際イベントを開催しているのは、国際レベルのNPOが多かったが、例えばNYNMAは以下のマトリックスの

中で言えば都市圏レベルだし、NYC & Companyやシビック・アライアンスは都市及びコミュニティレベルの団体である。

必ずしも全国的、あるいは国際的な団体のみが地域を豊かにするとは限らない。要はその交流の質と量である。それを左右するのはひとえにNPOのプログラムとそれを支えるメンバー、及びNPOのスタッフである。良いNPOの育つところには素晴らしい交流が創出され、それがすばらしい都市を構築するエネルギーになりうるといえよう。

i アメリカでは、通常、ノンプロフィット・オーガニゼーション(Non-Profit Organization)のことを短縮形でNPOとは略さない。略す場合はNGO(Non-Governmental Organization)が一般的である。略さない場合でもNot for Profitとか、Civic Organizationという呼称を用いることが通例である。しかし、日本ではNPOが一般化しており、本稿では、NPOをそのまま使用するものとした。

ii <http://www.nynma.org>

iii <http://www.nycvisit.com>

### NPOの活動分野と交流レベルのマトリックス

交流レベル 活動の分野	都市及び コミュニティ レベル	都市圏 レベル	全国及び 国際レベル
環境			
医療			
福祉			
宗教			
法律			
ビジネス			
芸術			
教育			
労働			
基金・財団			
その他			

# 新たな交流インフラ「セントレア(中部国際空港)」

中部国際空港(株)企画部経営計画室経営企画グループ課長 河隅 彰二

## 1 はじめに

「セントレア(CENTRAIR)」、応募総数9,200件の中から昨年5月に選定した「中部国際空港(CENTRAL JAPAN INTERNATIONAL AIRPORT)」の愛称です。

中部地域、日本の中央を表す「セントラル(CENTRAL)」と空港や航空を表す「エア(AIR)」の合成語で、シンプルな中に優美さと発展性を表現したロゴマークとともに皆様に覚えていただき、親しまれる空港を目指しています。

セントレアは、伊勢湾常滑沖の海上に2000年8月現地着工し、2001年3月には空港島周囲の護岸を概成させ、2002年2月末現在でおよそ半分の250haほど用地を埋め立てています。そのうちの一部では、旅客ターミナルビル(PTB)建設にも着手し、埋立工事が完了した部分から上物施設建設を順次、平行して行っています。

さらに、弊社が整備している空港用地470haとともに愛知県企業庁により空港島内に110ha、対岸部に130haの地域開発用地の整備、中部国際空港連絡鉄道株式会社により名鉄常滑線を延伸し空港島を結ぶ連絡鉄道の建設、知多

半島を南北に縦断する知多半島道路半田常滑ICから分岐し、新設される知多横断道路を経て空港島を結ぶ自動車専用道路の整備が始まるなど、多くの関係者の皆様のご協力をいただきながら、2005年3月の開港を目指しています。

## 2 発展する名古屋空港とその限界

当地域の空の玄関である名古屋空港は、滑走路長2,740m、年間およそ1,100万人の旅客と18万トンの貨物を取扱い、海外29都市と国内30都市を結んでいます。年間離着陸回数は11万回を超え、ここ10年で約1.5倍の増加となっています。

現在は、昨年9月の米国同時多発テロ事件の影響で、特に国際線の旅客が減少していますが、中長期的には、この地域の航空需要は、今後も着実に増加することが見込まれており、21世紀初頭に滑走路能力が限界に達することによりは無いものと考えています。

しかし、名古屋空港は、周辺を市街地に囲まれ、これ以上拡張することは難しいうえに、現状でも2万世帯を超える方々が騒音規制区域の中での生活を余儀なくされているなど、航空機

**centrair**

ロゴマーク



河隅 彰二

かわすみ しょうじ

1956年 愛知県生まれ  
1979年 名古屋大学法学部法律学科卒  
愛知県職員  
2000年 中部国際空港(株)出向  
2001年 中部国際空港(株)企画部経営計画室経営企画グループ課長(現職)

騒音の影響から、夜9時から朝7時までは離着陸が制限されています。さらに名古屋空港を利用する航空機は、国内線や国際線の旅客機、貨物機ばかりでなく、個人や法人の小型機、自衛隊との共用空港であることも離着陸回数の限界を早めています。

また、名古屋空港の国際航空貨物の取扱量は、中部地区で発生する貨物量のうち、輸出が2割、輸入が3割にとどまり、現状では輸出入とも成田空港、関西空港に依存しています。この原因は、滑走路が短い(2,740m、燃料、貨物を満載したジャンボ機(B-747)の離着陸には不十分)、運用時間帯が短い、貨物上屋やトラックヤードが手狭であるなど空港施設・機能面での限界があること、北米方面・欧州方面の旅客便が少なく、また貨物専用便がほとんど無いといった就航路線の不足が挙げられます。

※名古屋税関が2000年9月に実施した物流動向調査結果によれば、東海5県(愛知、岐阜、三重、静岡、長野)の輸出航空貨物は、重量ベースで全国の19.1%、輸入航空貨物は同じく全国の11.2%を占めていますが、東海5県の輸出航空貨物の積み出し空港別の構成比(重量ベース)では、成田空港が56.8%と最も大きく、次いで関西空港が25.7%、名古屋空港は15.4%となっています。一方、輸入航空貨物の取り卸し空港別の構成比(重量ベース)では、成田空港が

48.8%と最も大きく、次いで、名古屋空港の28.8%、関西空港の19.7%の順になっています。

したがって、このままでは、名古屋空港が今後の航空需要に適切に対応し、十分な国際交流機能を支えることが難しくなります。中部圏の経済力を背景とした航空需要に対応する新しい拠点空港の整備が、地域の将来の発展を支えるための社会基盤として必要不可欠になっています。

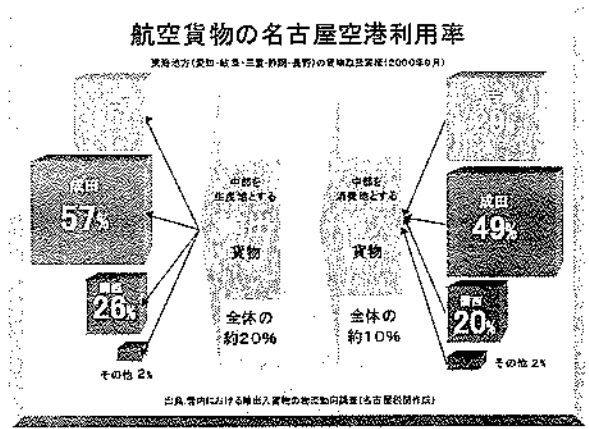
### 3 新たな交流インフラの建設に向けて

名古屋空港に替わる新空港の建設構想は、1985年(昭和60年)に東海3県・名古屋市、中部経済連合会及び名古屋商工会議所で組織される「中部新国際空港建設促進期成同盟会」と、中部地域における航空輸送のあり方、空港の整備充実に関する調査研究を行う「財団法人中部空港調査会」が設立されたことに始まります。

1989年(平成元年)には、東海3県知事と名古屋市長により「伊勢湾東部常滑沖海上」が新空港の建設候補地として望ましい旨、合意されました。1991年(平成3年)には国の第6次空港整備五箇年計画で「調査実施空港」に位置付けられ、1996年(平成8年)第7次空港整備五箇年計画で「大都市拠点空港としての事業の推進」が決定されました。

その後、1997年(平成9年)BIE総会で2005年国際博覧会の愛知開催が決定され、同年11月、経済対策閣僚会議で「21世紀を切り開く緊急経済対策」決定、中部国際空港についてPFI手法を活用して整備を推進することが盛り込まれました。

1998年(平成10年)4月「中部国際空港の設置及び管理に関する法律」が施行され、翌月に弊社(中部国際空港株式会社)が創立されました。





その後、弊社は、運輸大臣から同法に基づく基本計画に従い中部国際空港の設置及び管理を行う指定会社となり、環境アセスメント、漁業補償を経て、飛行場設置許可、公有水面埋立免許をいただき、2000年(平成12年)8月1日に現地工事に着手、2001年(平成13年)3月15日に護岸を概成、現在およそ半分を埋立、一部上物施設の整備にも取りかかっています。

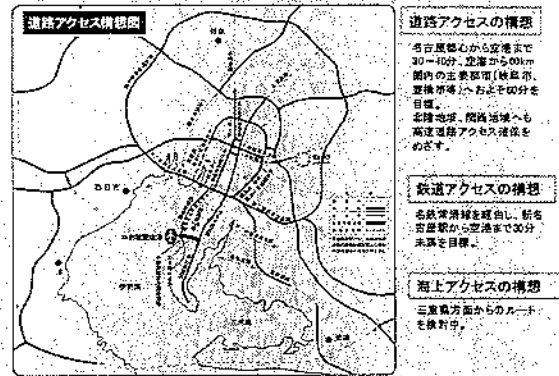
## 4 セントレアの概要

セントレアは、羽田、伊丹、成田、関西に次ぐ、日本で5番目の第1種空港で、名古屋市の南35km、知多半島常滑市沖に24時間運用可能な海上空港として、3,500mの滑走路を持ち、空港面積470ha、愛知県企業庁が整備する地域開発用地と合せて580haの空港島を整備する計画です。これは、現在の関西空港(510ha)とほぼ同じ規模となります。

道路アクセスは、知多半島道路から知多横断道路を経て、空港島への道路連絡橋と自動車専用道路が整備され、鉄道アクセスは、名古屋鉄道常滑線が延伸され、空港島まで直接乗り入れる予定です。また、三重県方面からは、海上アクセスも整備される予定です。

こうした状況を踏まえて、開港時における周辺の主要都市からの鉄道と道路のアクセス時間

### 1. 利便性の追求<アクセスの状況>



を予測し、関西空港、成田空港と比較してみると、東海3県では、①最も身近、②長野県、静岡県からは成田空港と同程度の時間距離、③滋賀県、北陸3県からは関西国際空港より近い距離となり、セントレアが北陸、信州、近畿のかんりの地域に対して便利な位置にあります。

また、現在の名古屋空港の定期航空路線はすべてセントレアに一元化される予定で、第1種空港としては、初めて国際線と国内線がひとつの空港に集まり、コンパクトな施設設計と併せて、利用者には便利で使いやすい空港となります。

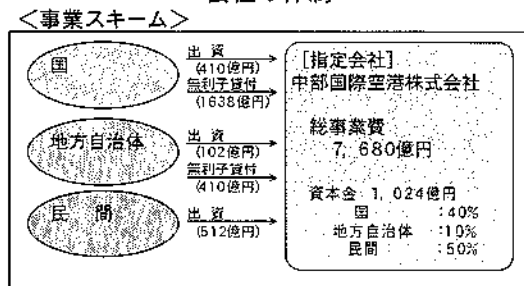
総事業費は7,680億円、うち4割の無利子資金3,072億円を国、地方自治体、民間から出資、無利子貸付していただき、残りの6割、4,608億円が有利子資金となります。資本金は、1,024億円

セントレアの位置

分類	第1種空港
建設予定地	愛知県常滑沖
滑走路	3500m×1本
運用時間	24時間
開港目標	2005年3月
アクセス	名古屋から30分
空港面積	470ha



会社の体制



<従業員 (平成14年3月1日現在)>

国 : 87、地方自治体 : 81、民間 : 75、プロパー : 18、合計 261名

ですが、国、地方自治体、民間の出資割合が4：1：5の比率となっており、わが国の空港建設では、初めて民間の資金と経営ノウハウを積極的に活用するものとなっています。

当社従業員は2002年3月1日現在で261名で、会社創立時の122名と比べると2倍以上となっており、プロパー採用も2000年から始めています。

## 5 セントレアが目指す空港づくり

### (1) 利便性の追求

2005年開港するセントレアへは、名古屋から鉄道は名古屋鉄道常滑線を利用して約30分弱、車は自動車専用道路を使い30～40分程度で到着します。

バス・タクシーを利用した場合、4階建ての旅客ターミナルビル（PTB）の1階に到着します。また、電車を利用した場合は空港駅に併設するマルチアクセスターミナル（MAT）から動く歩道を設置した連絡通路を経て、PTBに到着します。空港駅では手荷物用カートプラットフォーム

ホームから利用できるよう、鉄道事業者と調整しています。自家用車を利用した場合も同様に駐車場、MATから連絡通路を経てPTBに到着します。

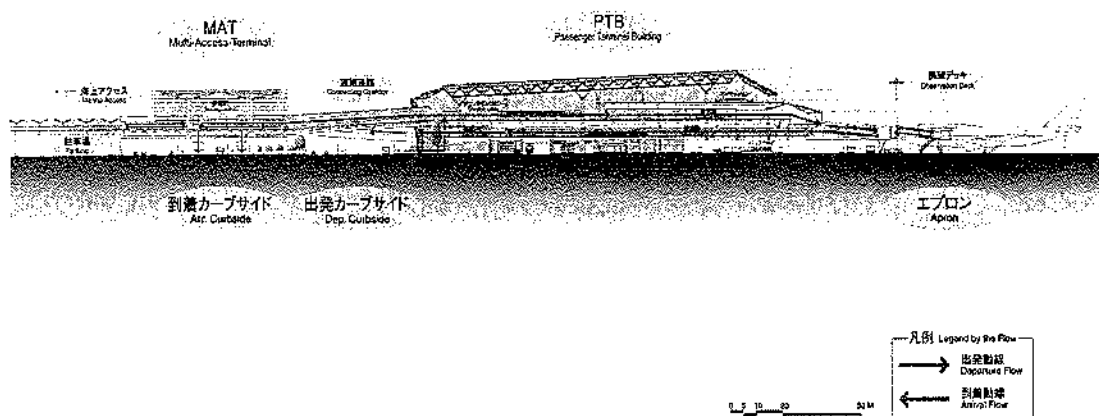
また、PTBの1階には、中央部に修学旅行等多人数の団体用ロビーを確保しています。国際線、国内線搭乗用のバスラウンジについても1階に配置しています。

PTB内の動線は、出発、到着の動線をそれぞれ一層にまとめ、階層移動の煩わしさを解消しています。国内線についても国際線と同様に保安の観点から出発旅客と到着旅客を階層分離したことが、これまでの空港と大きく異なる点のひとつです。

PTBの2階は到着エリア、3階は出発エリアで、北側が国内線、南側が国際線となります。MAT→チェックインロビー（3階）→航空機、航空機→到着ロビー（2階）→MAT間の移動には、乗降の際、注意が必要なエスカレーターや待ち時間があるエレベーター等を利用せず、スロープで移動する旅客動線計画とすることで、車椅子の方、高齢者の方、小さなお子様、

## 旅客動線(出発・到着)

断面図



手荷物カート利用の方等、誰もが使いやすいユニバーサルデザインを取り入れた計画となっています。

※ユニバーサルデザインとは、バリアフリーをさらに一歩進め、「年齢や障害の有無に関わらずすべての人に使いやすいものを」という欧米で主流となってきたデザインの考え方です。

## (2) 経済性の追求

国際線、国内線を一体としたコンパクトな施設構成とし、各ゲートの配置も実際の歩行距離を300m以内に収めるよう計画しています。PTR全体で約22万㎡、本館の間口は230m、奥行き190m、地上4階建てで、最高部は地上30mの計画です。

滑走路側に突き出すセンターピアは、長さ350m、幅55mで、国際線、国内線のピーク時間のずれを利用し、どちらにも利用できるようスイングスポットを計画しています。また、両側のウィングは、それぞれ長さ400m、幅25mとなっています。

このPTRは、年間旅客数1,700万人(国内線1,000万人、国際線700万人)に対応できるよう施設計画していますが、将来スムーズに拡張できるようにモジュール化した構造とすることで、初期投資を抑制し、ご利用いただくお客様の負担を軽減するとともに当社としても健全で効率

性に優れた経営を実践していきたいと考えています。

航空機に直接搭乗できる固定スポットを22スポット(国内線9、国際線13)整備する計画で、名古屋空港の12スポット(国内線5、国際線7)のおよそ2倍となります。この結果、旅客数では90%、便数では80~85%の方がPTRから直接航空機に乗降いただける施設計画となっています。

## (3) 魅力あるサービスの提供

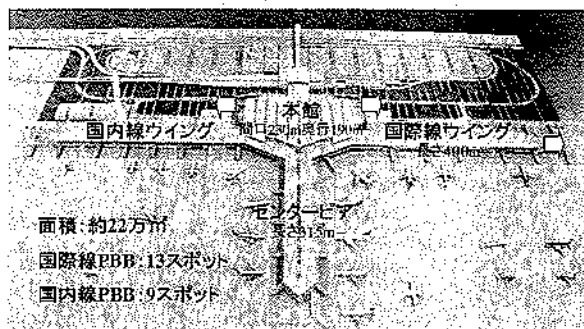
商業施設の面積は約15,000㎡、PTR全体の約7%を占め、魅力ある商業空間を整備し、経済的かつ集客力のある施設にしたいと考えております。

全体コンセプトは、国際空港という非日常的な空間に海上空港が持つ雄大な景観を最大限に活かした売り場づくりと魅力ある店舗展開となるよう検討しています。特に「遊び心」をキーワードとして、いつ、何度来ても楽しい商業施設を目指しています。

4階に「World Festive Port(食べる・買う・遊ぶ・寛ぐ)」をコンセプトにした明るく華やかな祝祭感のある商業施設を展開し、旅客と見送り客の皆様が搭乗までの時間を心地良く過ごせるよう、また空港に遊びに来られたお客様にも楽しんでいただけるよう計画しています。特に

### 経済性の追求

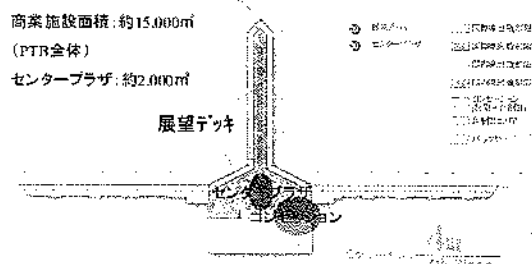
コンパクトで機能的な施設配置



### 魅力あるサービスの提供

にぎわいターミナル 魅力ある商業空間

#### 4階平面図



「寛ぐ」をテーマとする「マルチリラクゼーション施設」としてマッサージ、エステティックサロン、温浴施設などのサービスも計画しています。中央には、約2,000㎡のイベントスペース「センタープラザ」を配置し、常時イベント開催することも検討しています。

また、4階からは航空機を直近に見られるセンターピア屋上の展望デッキに行き来が出来、その先端には、滑走路、伊勢湾が一望できるラウンジを計画しています。

#### (4) 環境への配慮

環境への負荷を低減するため、空港島の形を単なる矩形ではなく潮の流れが確保できるよう曲線を取り入れています。今後も空港動力施設(GPU)やエネルギー効率の高いコージェネレーションシステム、低公害車、太陽光発電などを導入していきたいと考えています。

また、循環型社会にふさわしいセントレアの設置及び管理を目指し、用地造成から施設建設までの空港建設事業を対象として、施工部門、設計部門及びオフィス部門の3部門で環境管理システムを構築し、2000年12月に国際規格「ISO14001」の認証を取得しました。今後も引き続き、環境に配慮した空港運営を目指していきます。

さらに環境保全に万全を期すため、環境モニタリングを実施し、その結果を公表しています。また、自然石などを用いた傾斜堤護岸を基本に藻場の造成にも取り組み、漁場に配慮した環境づくりにも努めています。

#### (5) 豊かな地域社会づくりへの貢献

豊かな自然環境と製造業を中心とする産業の世界的な集積地域としての利点を生かし、空港整備を通じて、この地域が新たな国際交流圏域を形成し、より一層発展するのに貢献していきたいと考えています。

また、国内、海外に向けて、地域の産業・文化の情報発信基地としての役割を担うとともに、空港内の各種イベント、情報の提供などを通じて、地域の皆様とのコミュニケーションにも努めます。

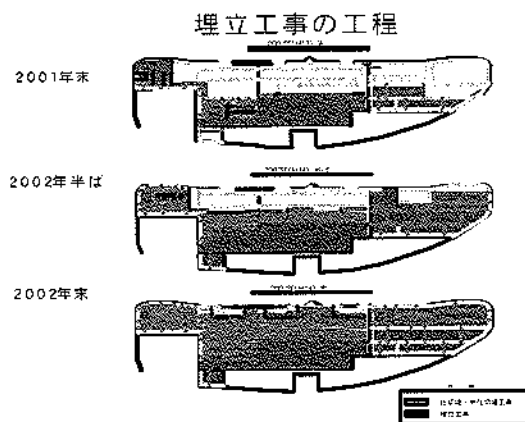
## 6 今後の課題

ここまで比較的順調に進んできたセントレアですが、開港までには乗り越えなければならぬ課題がいくつかあります。

### (1) 2005年3月開港に向けて

ひとつは総事業費7,680億円の確保です。平成10年度から13年度までに3,779億円の事業費をいただいておりますが、さらに平成14年度(1,141億円予算要求)から16年度までの3年間でおよそ3,901億円の事業費が必要になります。当社としてはコスト縮減に最大限努めており、総事業費を上回らない見通しは立ちつつありますが、まだ、未確定な部分も多く、今後も一層のコスト縮減に努めていきます。

次に工期の短縮が挙げられます。埋立工事と空港諸施設の建設を順次平行して進めるなど、あらゆる工夫を図って早期開港を目指していますが、2005年3月開港の目処が立ったというのが現状です。



## (2) 関係機関との調整

また、空港建設事業は、当社のみならず道路、鉄道などのアクセスやエネルギー、通信、上下水といったライフライン、管制機能やCIQなど関係する多くの施設や体制が整備されて初めて機能を発揮することができます。これら関連諸施設も2005年3月の開港に向けて整備していたなければなりません。このため、これら関係者との調整も課題となりますが、密接な連携を取って事業促進を図っていきます。

## (3) 採算性の確保

現在、PTBは、1,700万人対応の施設規模で、将来の需要に合わせて拡張可能なモジュール化構造としています。また効率的な運用を確保するため、国際線では航空会社毎にチェックインカウンターやスポットを固定しないCUTE(Common User Terminal Equipment)を導入することにより、省スペース、スムーズな旅客動線の確保を目指すことや手荷物検査についてインライン方式を導入することにより、旅客が検査を受ける手間を省くとともに検査作業の省力化を目指しています。

さらに「オープン&フェア」を基本方針に空港諸施設の調達に市場原理を導入するなど経済性を追及しています。具体的には、建設工事に関するコストマネジメント業務を行うQS(Quantity Surveyor)の活用、空港諸施設の設計から施工における各段階でのVE(Value Engineering)の導入、設計から施工までの業務を一括して発注するデザイン&ビルド方式の導入を実施し、コストマネジメントに努めています。

収入については、非航空系収入の柱となる商業施設を充実し、全収入のうち50%以上を確保し、着陸料等の航空系収入をできる限り安くしたいと考えています。

開港後の国際競争力及び収益性の確保については、何よりもまず航空路線の誘致活動が重要

となります。現在の名古屋空港の実績は前述したとおりですが、航空旅客については、第7次空港整備五箇年計画の予測値とほぼ同程度であるものの航空貨物については、空港施設・機能の限界、就航路線不足等からこの地域の持っている潜在能力からするとかなり低いものとなっています。

一方で近年近隣アジア諸国において大規模な国際空港が相次いで開港しており、国内においても成田空港の暫定滑走路が完成し、関西空港の第二滑走路の建設が進められています。

このような状況からも開港前の現段階から路線の誘致活動を行うことが、空港経営上必要不可欠なものであると考えています。具体的には、名古屋空港に未就航の航空会社を中心に訪問先を選定し、経営者等による活発な誘致活動を順次展開し、セントレアの概要・理念をご説明するとともに各航空会社の要望の把握に努めています。今年度は、現在就航中の会社にも路線誘致活動を実施していますが、今後は、着陸料をはじめとする空港使用料について空港利用者の要望を反映した多様な料金メニューに基づく料金体系を構築し、各航空会社に対し積極的な営業活動を実施していきます。

特に貨物便の誘致に関しては、成田・関西空港に流れている潜在需要を掘り起こすべく早期に物流戦略を策定し、一大物流基地を目指して積極的に取り組みます。

着陸料については、現在社内で検討中で、具体的な金額はお示しできませんが、関西空港や成田空港より出来るだけ低い水準となるよう検討しています。

さらに、セントレアに路線を誘致するためには着陸料を低減するだけでなく、トータルコストを低減する必要があります。日本は着陸料などの料金が高いと言われていますが、ハンドリングチャージなども高水準なので、これらの料金を安価にする努力が必要となります。

貨物のハンドリング作業は、機械化に限界がある労働集約型の業務なので、24時間空港においては、従業員に深夜勤務あるいはシフト勤務を課すことになり、コストアップ要因となっています。深夜の就航便数が少なく、貨物需要が些少であれば、コストアップを吸収することが困難となります。そこで、例えば、深夜便の着陸料割引など深夜便に対するインセンティブを導入することで就航を増やし、利用しやすい環境づくりを行うなど様々なアイデアを検討しています。

## 7 最後に

「語感が優雅で美しく、中部国際空港への期待感を象徴するような新しいイメージを感じさせる言葉」というのが、「セントレア」を中部国際空港の愛称として選定した理由のひとつですが、ヤグルマギクという花の名前でもあります。

この地域の新たな交流インフラとして、セントレアを大きく花開かせるため、関係者の皆様と連携しながら事業を進めてまいります。

2005年3月、是非ともセントレアにご来訪いただき、お楽しみいただくとともに、国内、世界の各地にお出かけください。社員一同、心よりお待ちしております。

※2月26日、常滑市は、空港島の町名を「セントレア」に決定したと公表されました。

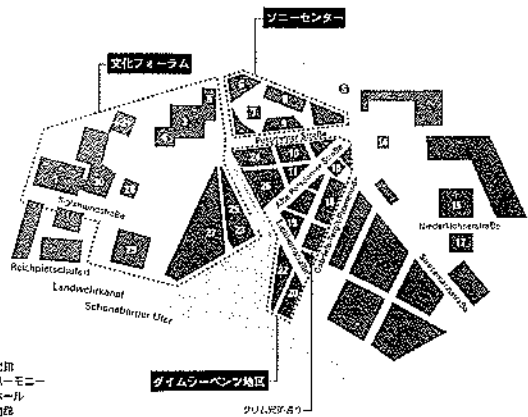
# 映画と都市計画

シネマスコアレ支配人 木全 純治

## はじめに

2002年2月、ベルリン。毎年この月に開かれるベルリン国際映画祭の会場が、繁華街のツォー駅周辺からポツダム広場に移った。この広場はこれまで広大な荒地であったが、ここ数年間の建築工事により近未来都市が現れた。それもそのはず、この場所は89年まで東西ベルリンの壁が築かれていた。そこに最新デザインのビル、ショッピングモール、シネマコンプレックス、映像ミュージアム等が作られた。そしてここが新しいベルリン国際映画祭の会場となった。

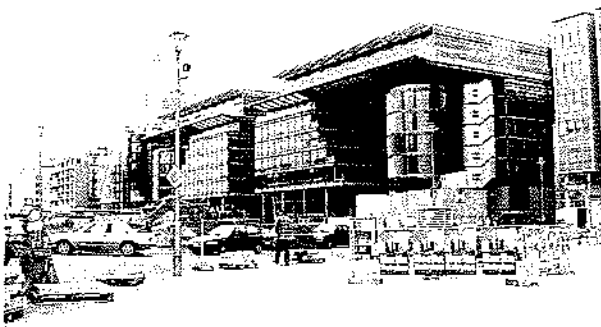
まだ工事中の現場には作業車が頻繁に走り、草が茫々と生えている様子は、ベルリンの情緒はない。ところが、ふと目をそらすと近くに新ナショナルギャラリー、ベルリンフィルハーモニー、国立図書館が見える。ポツダム広場の新都心と合わせると、ここは一大文化地区になる。2002年ほぼ完成を見る都市計画が、1960年代に「文化フォーラム」構想として計画されていたこ



- |                        |                     |                   |
|------------------------|---------------------|-------------------|
| 1 建設局                  | 16 ワインハウス・フート       | 24 ベンツ            |
| 2 工務局                  | 17 マルティン・グロピウス・パワ   | 25 カジノ            |
| 3 フォルハーモニー             | 18 ポツダム・プラッツ・アルカーテン | 26 クラウド・ハイアット・ホテル |
| 4 国立図書館                | 19 IMAX (3D映画)      | 27 四谷屋旅館          |
| 5 交通博物館                | 20 ベルリンナー・フォルクスバンク  | 28 聖マテウス教会        |
| 6 ゾニー・ヨーロッパ社           | 21 マレーネ・ディートリヒ広場    | 29 ナショナルギャラリー     |
| 7 IMAX (3D映画)          | 22 デービス本社           | 30 名画商館、映画保存館     |
| 8 エスプラナード (高級マンション)    | 23 ベルリン劇場           |                   |
| 9 フォルムハウス・ドイツ・メディア・アート |                     |                   |
| 10 シネマックス (映画館)        |                     |                   |
| 11 ストロ                 |                     |                   |
| 12 ライプツィヒ広場            |                     |                   |
| 13 ポツダム広場              |                     |                   |
| 14 インフォボックス            |                     |                   |
| 15 ベルリン州議会議事堂          |                     |                   |

「ベルリン＝旅物語」より

とを知ったとき、ベルリン市の壁の崩壊を見通した遠大な計画に驚きを禁じえなかった。さらに、その中心部分に映画関連施設を置いたことに、21世紀は映画を中心とした映像メディアがますます重要な位置を占めることを確信した。映画と都市計画について、日本、ドイツ、韓国の例を検証しながら、名古屋における映画と都市計画の関わりを考察してみたい。



ベルリン市・ポツダム広場

## 木全 純治

きまた じゅんじ



同志社大学文学部文化学科卒業。  
1983年よりシネマスコアレ支配人となる。  
96年よりあいち国際女性映画祭のディレクターを担当。  
愛知淑徳大学、福山文学園大学非常勤講師。

## 1 日本に見る映画と都市計画

リュミエール兄弟の考案したシネマトグラフが日本で初公開されたのが1897年2月。京都の新京極にある東向座において、スクリーンに映写する現在の方式で興行し、大成功をおさめた。このシネマトグラフを輸入したのが科学者の稲畑勝太郎。彼はフランスに留学後、京都染工講習所を設立。新しい染色技術を日本にもたらし。彼がフランス留学中に同級生だったのが、リュミエール兄弟の兄、オーギュスト。その縁から、稲畑は日本での興行の権利を獲得した。彼は以前より、京都にもう一つの産業を興したいと考えていた。その好機がやって来た。

シネマトグラフは、その後、活動写真と呼ばれ人気を博す。稲畑は、将来の産業としての活動写真の手応えを感じ、日活の前身となる横田商会に興行の権利を譲渡した。1908年、「日本映画の父」と呼ばれる牧野省三がこの横田商会で、日本で初めての劇映画『本能寺合戦』を製作した。その後、活動写真は大衆に受け入れられ、大衆娯楽の大きな地位を占めていく。京都では、主に時代劇映画が太秦地区を中心に、日活、松竹、新興キネマの製作所で作られた。さらに、戦中・戦後には大映、東映の各撮影所が設立され、京都は、時代劇のメッカとしての役割を果たし、ここに稲畑が描いた夢、映画が新興の産業として都市に定着する。

### A. 映画とテーマパーク

映画と産業資本をダイナミックに結びつけたのが東宝。東宝の前身、PCL〔写真化学研究所〕は、1930年に国産トーキーを企業化するため、明治製糖、大日本ビールなどの大企業の援助を受けて設立された。当初は、トーキーの自主製作は行わない建前であったが、日活との提携がうまく行かず、自社製作を断行する。製作した映画を上映する映画館は、阪急電鉄の子会社の

宝塚系統の映画館、劇場を所有する東京宝塚劇場と手を組むことになる。

箕面有馬電軌（現・阪急電鉄）は1905年、兵庫県の僻地の温泉地であった宝塚まで鉄道を敷設する。当時、専務であった小林一三は、この終点地に、少女歌劇の宝塚歌劇場、新温泉をふくむレジャーランドを建設する。鉄道の起点となる大阪の梅田には、映画館街を作り、終点にはテーマパークを開発する。そして、その沿線に新興住宅地を建設して、大成功を収めた。鉄道とアミューズメントを融合させた最初の成功例である。

この勢いをもって、1930年より東京の省線〔山手線〕の新宿について乗降客数の多い有楽町に映画館街を建てた。これらの事業を順調に展開した小林一三は、1936年、その頃苦境にあったPCL映画製作所と、東京宝塚劇場、京都のJOスタジオを合併させ、東宝映画配給株式会社を創立し、製作、配給に乗り出していく。特に電鉄資本をバックにする東宝は、大まかな製作予算やコネ採用が習慣化していた既存の映画会社の中で、能率的な採算主義、試験で社員を採用する合理的な経営方針を打ち出した。ここに従来の映画界にはない新風を巻き起こし、次第に成果を挙げていく。

その後この成果をみて、東京の電鉄資本が映画に資本を投資する。東映の前身の東横映画は、1938年渋谷地区の繁栄の一環として、東京横浜電鉄〔現・東京急行電鉄〕の子会社として設立された。戦後の1947年より製作開始。1951年に、東横映画、東京映画配給、吉本興行系の大泉スタジオの三社が合併して東映株式会社が設立される。そして東映は、時代劇を連続的に大ヒットさせ、1956年には邦画六社の中でトップに立ち、時代の風雲児となる。この頃より、日本映画の黄金時代が到来して、渋谷、新宿の映画館街が急速に開発されていく。日本映画界は、トーキーを機に電鉄をバックとする大資本と手を結



び、製作、配給、興行が一新され、映画館が町の風景として重要な地位を占めていく。

その中であって、関東に作られた映画製作所は都市との関係を余り持たなかった。東京の世田谷区砧に東宝、板橋区大泉に東映、調布市の多摩川沿いに日活、大映の各撮影所が設立。松竹は、神奈川県の大船に撮影所を設けるが、いずれも映画製作のみに終始して、次第に新興住宅に取り囲まれていった。

日本映画の黄金時代は1950年代。1958年に11億2千万人余の観客を動員した映画界は、テレビの普及と共に減少の一途をたどる。1970年代に入場者が2億人台になった映画界は、1980年代の高度成長期には社会的話題からすっかり取り残された。1971年に東宝は映画の製作部門を分離、日活はロマンポルノに路線を転換、大映は倒産する。映画界の社会的役割がかすんでいくなかで、唯一東映が、1975年「東映太秦映画村」をオープンした。入場者数は2年7カ月で500万人、5周年で一千万人に達する大成功を収めている。だが、この新展開も東映だけの一社にとどまった。その後の新しい動きは、95年松竹大船撮影所内の「鎌倉シネマワールド」のオープンまで待たなければならなかった。

## B. 映画祭と都市との関わり

映画と都市との関わりの中で、最近とみに注目されているのが映画祭である。映画祭の始まりは、1933年イタリアで開催されたヴェネチア映画祭と、歴史は古い。戦前のヴェネチア国際映画祭は、ムッソリーニの影響下にあり、映画祭は国威発揚のための宣伝というファシズム色が強かった。1938年田坂具隆監督「五人の斥候兵」が、この映画祭に参加し入賞を果たしている。フランスの映画人は、もっと自由な映画祭をと、第2次大戦後の1946年、カンヌ国際映画祭を始めた。ベルリン国際映画祭は、1951年東ドイツに取り囲まれ、孤島になっている西ベル

リンの市民を励まし勇気づけようと、西ベルリン政府が創設した。現在、世界の三大映画祭と言われるこれら映画祭の始まりには、いずれも国家の体制と深い関わりがあった。今日これらの映画祭は、その都市のビッグ・イベントとばかりではなく、その国を代表する行事にまでその認識が高まって来ている。

さて、日本での映画祭といえば、東京国際映画祭、アジアフォーカス・福岡映画祭、山形国際ドキュメンタリー映画祭が世界的に知られている。この他にも、町おこしの一環としてや、観光地の目玉として映画祭が積極的に利用されている。代表例として、大分県の湯布院映画祭、北海道の夕張ファンタスティック映画祭があり、広島市、新潟市、長岡市、函館市、萩市、浪岡町なども映画祭を開催し、その数は近年ますます増えてきている。愛知県では1996年より、男女共同参画に関する意識の变革と女性の映画界への参入を支援するあいち国際女性映画祭が開かれている。東京国際映画祭、アジアフォーカス・福岡映画祭、山形ドキュメンタリー映画祭を例にとり、名古屋の今後の展望を含めてそれらの特徴と都市との関わりについて考えて見たい

### ①東京国際映画祭

東京国際映画祭は、1985年、つくば科学万博を記念して開催された。映画祭事務局は東映、東宝、松竹などから、社員の出向で構成され、ヨーロッパの映画祭が採用しているディレクター制は採られなかった。会場は、渋谷地区で映画館を展開する東急リレーションの運営参加で、渋谷が中心となった。この映画祭で特質されることは、第1回目に、グランプリに150万ドル〔3億9000万円〕を次回作の製作資金に提供するというビッグ企画があったこと。結果は相米慎二ほか3人に提供され、3人共次回作を製作して翌年発表したが、あまり話題にならな

かった。そのためか、2回目からはぐっと縮小されゴールド賞2000万円、シルバー賞1000万円となった。

当初は、隔年ごとが、1991年より毎年開催となる。この映画祭は、渋谷地区の映画街を活性化する力となった。渋谷パンテオン、渋谷東急などの東急系の大型映画館の他に、1980年頃よりアート系ミニシアターがつつぎと作られるようになる。1981年に西武系の劇場 SPACE PART3 [現・シネクイント] が、1982年ユーロスペース、1985年シネセゾン渋谷、1986年シネマライズ渋谷と現在アート系映画をリードする映画館が活動し始める。国際映画祭とそれをフォローする新興の映画館群が先端の話題を提供する。さらに渋谷は、西武 PARCO 等の百貨店と連動して、若者の注目を集める場所となり、日本全国にファッションを発信する街となった。

東京国際映画祭は、1993年に15万1千人であったものが、2000年では12万5千人の集客数となる。1990年半ばまでは渋谷地区を活性化し、アジア地区を代表とする映画祭であった。しかし、巨大化した渋谷の街に飲み込まれるようにして、次第にその意義が薄れ、1996年から始まるプサン国際映画祭にしだいに押されていく。

## ②アジアフォーカス・福岡映画祭

この映画祭は、1991年よりアジア・マンズの一環として9月に開催されている。アジア・マンズは、日本のアジアへの窓口として、福岡市がアジア諸国とのつながりを深めようと、文化研究、民族舞踊、映画などの各種の文化事業を9月に集中的に展開している。映画祭の予算は約一億五千万円。アジア諸国から20本以上の新作上映に加えて、特集上映、シンポジウムも行われている。ディレクターは映画評論家の佐藤忠男氏。彼の作品選択を通じて、フィリピン、ベトナム、カンボジア、イラン、タイなど

の作品が次々と紹介され、アジア映画の日本での認知に大きな役割を果たしている。さらに、新作上映された作品は、映像図書館に保管され、アジア映画の散逸をカバーしている点でもユニークである。ただ、分散している会場の関連性、7月に民間主催の福岡アジア映画祭が開かれるなど、いま一步、市民と行政が一体化していない。

## ③山形国際ドキュメンタリー映画祭

1989年より隔年にて山形市で開催される。山形市でドキュメンタリー映画祭が開催されるようになったのは、ドキュメンタリストの小川紳介が、1974年、千葉県の三里塚より山形県上山市牧野村に映画製作の拠点を移したことから始まる。この地で小川は米作りをしながら、新作映画を撮影する。1982年『ニッポン国古屋敷村』[ベルリン映画祭国際映画批評家賞]、1987年『1000年刻みの日時計・牧野村物語』を発表、この年より、小川は、第1回山形国際ドキュメンタリー映画祭の実現に向けて奔走する。その願いは1989年に実現したが、彼は、1992年に肝不全で死去する。

日本のドキュメンタリー映画は、世界の映画界の中でも、歴史が古くかつ、水準も大変高い分野である。山形市が、偶然とはいえ小川紳介の意向を汲む形で、この映画祭を立ち上げたのは立派である。隔年ごとの開催で、予算は一億五千万円。長編15本のインターナショナル・コンペ部門を始め、アジアプログラム、招待作品など多彩に構成されている。コンペの大賞〈ロバート&フランシス・フラハティ賞〉には賞金300万円、最優秀賞〈山形市長賞〉には賞金100万円が贈られる。また、事務局によって製作された日本語字幕版は、映画祭終了後、山形市のライブラリーに保存される。世界のドキュメンタリー関係者が一同に会する点で世界的に注目され、また、韓国や中国のドキュメンタリス

トにおおきな刺激を与えている。

以上、三つの映画祭を見てみると、映画祭は、第一に、一般の人が世界の映画人と気軽に交流出来る点で優れている。二つ目に、ユニークな映画祭を開催する事でその都市が、世界的な文化的地位を確立することが出来る。三つ目に、映画祭は、その地域のみでなく全国から人が集まる要素を持ち、観客の集客力に優れている。民間と行政が手を結ぶことで、町おこしから都市構想まで展望出来る。ただ日本では、初期の東京国際映画祭を除き、都市構想と連動したダイナミックな計画があるわけではない。そこで、映画が都市構想の一環として大きな役割を果たしているベルリン国際映画祭とプサン国際映画祭を例にしてその違いを検証してみよう。

## 2 ベルリン国際映画祭と都市計画

ドイツは、1920年製作『カリガリ博士』を始め、フリッツ・ラング監督『メトロポリス』(1926) ジョゼフ・フォン・スタンバーグ監督『嘆きの天使』(1930) ほか『三文オペラ』(1931) 『制服の処女』(1931) 『会議は踊る』(1931) など、1920年代から1930年代初頭にかけては、ドイツ映画の黄金時代を築いた。1933年ヒットラーが政権を掌握して「第三帝国」を成立させると、宣伝大臣ゲッベルスを使い、映画を大規模に利用するようになる。その成果は、レニ・リーフェンシュタール監督『意志の勝利』(1934) と『民族の祭典／美の祭典』(1938) となってあらわれた。その反面、ユダヤ人への弾圧によりフリッツ・ラング、マレーネ・ディートリヒはじめおおくの有能な映画人がアメリカなどへと亡命した。また、終戦直前の1945年にはドイツ最大のウーファ映画製作所が壊滅的な損傷を被った。この結果、人材面と施設面で打撃を受けたドイツ映画界は、長い停滞の時代が来る。

ベルリン国際映画祭は、1951年に東ドイツの

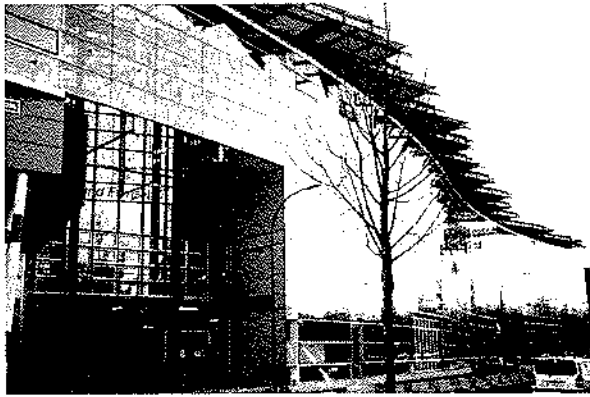


ポツダム広場・映画博物館

なかで唯一西側の窓口であった西ベルリン市で開催された。陸の孤島であった西ベルリン市にとってこの映画祭は、多くのハリウッドや西ヨーロッパのスターが参加することで、西側の自由と繁栄を東側に見せつける役割を果たした。

会場は、繁華街のツォー駅を中心とする劇場で開催される。コンペティション、ヤング・フォーラム、パノラマ、児童映画、ニュー・ジャーマン・シネマなどの部門からなり、その規模の大きさと注目度において、世界の三大映画祭に数えられる。この映画祭は2000年に50周年を迎える。と同時に、ベルリンへの首都遷都にともない、ポツダム広場を中心に新築されている新都心に場所を移した。

この新都心は、もともとベルリンの壁の境界線上のあった場所である。その広大な荒地であった場所に、ソニーセンターとデービス（ダイムラー・ベンツ・インターナショナル）本社ビルを中心とする大企業が斬新な建築物を建て、入居する。さらに、その中心部分にショッピングモール、シネマコンプレックス2館、IMAX（3D映画）2館、映画博物館と映画ライブラリー、ベルリン劇場を建築した。ベルリン劇場の前の広場が新都心の中心点となり、ここがマレーネ・ディートリヒ広場と呼ばれる。1930年よりドイツを離れて生き、1960年のベル



バーベルスベルグ・スタジオ内  
映画・テレビ単科大学

リン公演で売国奴と呼ばれたマレーネは、再びドイツに住むことのなかった。1992年に死去したマレーネは、ここにドイツ映画界に受け入れられ復権した。

ドイツ映画界はこの新都心を映像先進地域として世界に売り出そうとしている。かつてのウーファ撮影所はバーベルスベルグ・スタジオとして一新された。スタジオの一部を公開して、「バーベルスベルグ・スタジオツアー」を展開している。さらに、撮影所内には映画・テレビ単科大学がある。映画祭を中核として、撮影所をテーマパークとして売出し、映画館、映画博物館、映画ライブラリーを完備する。また最新のデジタル技術はソニーが提供する。これらの複合的な映像展開は、もう一度1930年代の黄金時代の夢を再現しようと、ドイツ映画界が並々ならぬ決意をしている証拠である。事実最近では、「ビヨンド・サイレンス」(1998)「ラン・ローラ・ラン」(1999)など世界的にヒットを飛ばす作品が登場して、新しいドイツ映画が注目されはじめている。

この区画から旧西ベルリン地区を見渡せば、すぐ真近にベルリンフィルハーモニー、新ナショナルギャラリー、国立図書館、装飾芸術美術館が見える。この地域一体が文化地区をなしている。これは偶然出来たのではなく、1960年代に東西ドイツの統一を見通してこの文化地



プサン国際映画祭  
～ゲストの顔写真で大ポスターを作成～

区を構想した人がいる。ベルリン都市計画議員で建築家のハンス・シャロウンは、自ら設計したフィルハーモニー(1963年完成)や国立図書館を次々と建てた。そして、ポツダム広場を含めた地区を一大「文化フォーラム」にする構想を立てていたのであった。1989年にベルリンの壁が崩壊した。そして、東西ベルリンを結ぶ中心点に映像施設を作ることによって「文化フォーラム」構想は完成した。

### 3 プサン国際映画祭と都市計画

1996年に始まるプサン国際映画祭は、歴史が新しいにもかかわらず、作品の出品数、観客動員数、ゲストの参加数においていまやアジアで最も注目される映画祭となった。第一回目から若者の熱気でむせかえり、大盛況で推移しているこの映画祭は、いまではプサンの名物行事として定着した。そしてプサンはこの映画祭を利用した都市計画に乗り出し、国際映像都市を宣言した。

この映画祭がこれほどまでに成功するには理由があった。1995年まで韓国では日本映画は公

の場所では公開できなかつた。国際映画祭を始めるにあたり、開催都市は当然ソウルが第一候補であった。しかし、ソウルは政治の中心地。対日感情もまだまだ良好ではない。もしここで日本映画を上映して問題が起これば映画祭は失敗する。そのためソウルから最も離れた、韓国第二の都市、観光と漁業の街、プサンで開かれることになった。プサンにとってこの事が幸いした。1996年のこの映画祭で日本映画が解禁されると大反響を呼び、映画祭の目玉となった。全国各地から観客がつめかけ、観客数は18万4千人（この年、東京国際は12万5千人）を達成した。この初回の成功が現在の興隆をもたらす大きな要因となっている。

1998年には金大中大統領が誕生する。そして、日本映画の一般映画館でのロードショウが許可された。「車一台輸出するより、映画を一本輸出しよう」との掛け声のもと、韓国映画が世界に向けて羽ばたきはじめる。新人のホ・ジノ監督「八月のクリスマス」(1998)がその先陣を切り、「シュリ」(1999)「ペパーミント・キャンディー」(2000)「JSA」(2001)など、その後の勢いは目を見張るばかりである。

プサン国際映画祭は、作品上映に関する全体の構成においてベルリン国際映画祭を手本にしている。オープニングの野外上映（01年よりBEXCO 室内大会場）は、ロカルノ国際映画祭で使われている巨大ビジョンを取り入れた。国際映画祭には、作品を売買するマーケットが重要な位置を占める。プサンではこのマーケットに力を入れると同時に、目玉としてPPP（プサン・プロモーション・プラン）に力を注いだ。このプランは、製作者と投資家が将来の企画について話し合い、映画製作を実現する場を設けることである。このような魅力ある提案と大量の関連ゲストの招待が、世界の映画関係者を引きつけた。そして映画祭を成功させたプサンは、一躍映画都市として世界にその名を知らしめ

た。

プサンは2000年に、映画の撮影を支援する「釜山フィルムコミッション」を設立。その支援第一回作品に「リベラ・メ」を選んだ。消防士の決死的な活動を描いたこの映画には、ポンプ車、梯子車など車両約300台、消防装備約250点を提供、消防隊員、消防団員の数は1580人にもものぼる大規模な協力体制を敷いた。その結果は韓国で大ヒットとなり、この支援体制は韓国ばかりでなく日本からも注目を浴び、日本映画の韓国ロケが行われるようになった。「釜山フィルムコミッション」は、2001年には韓国映画50本のうち23本の映画のロケ誘致に成功している。

その後、このプサン国際映画祭の成功に刺激され、韓国では映画祭ブームが巻き起こった。ソウルではソウル女性映画祭、ソウル近郊の富川（プチョン）ではプチョン・ファンタスティク映画祭、全羅道の全州（チョンジュ）ではチョンジュ国際映画祭が開催されるなど、映画祭を梃子に各市長が先頭に立ち都市をPRしようと躍起になっている。

プサンは現在、観光リゾート地、海雲台の近郊に、2002年に新築されたBEXCO（プサン貿易会議センター）を中心に大規模な新産業都市を建設している。この新都市の中核にスタジオ始めとする映像センターを設立する予定である。映画祭から始まったプサンの都市展開は、短期間にその成果を上げると共に、今後のさらなる都市作りに目が離せない。

## 4 おわりに 名古屋の映画と都市計画

テーマパークと映画祭は、以上のことから、いまや魅力ある未来の都市作りに重要なツールとなってきた。映画のテーマパークは、千葉の「東京ディズニーランド」「東京ディズニーシー」、大阪の「ユニバーサル・スタジオ・ジャ

パン」が開設され、開業以来大盛況を博している。中でも1983年に開場した「東京ディズニーランド」は、開業一年目の入場者が1030万人、5年目には1338万人、1998年には1745万人を達成した。これらはともにハリウッド映画から生まれたテーマパークである。日本では、1975年の「東映太秦映画村」1995年の「鎌倉シネマワールド」がある。しかし、現在「東映太秦映画村」は入場者数の低下に頭をいため、「鎌倉シネマワールド」は2000年に廃止された。この違いはどこにあるのだろうか。

外資系のテーマパークが流行るのは、何回も訪れるリピーターがいるためである。「東京ディズニーランド」ではリピーター率75%【オリエンタルランド社調べ】という驚異的な数字になっている。魅力ある展示とイベントが絶えず手を変え品を変えて行われている外資系に比べて、日本型のテーマパークはこの点が弱い。建物を中心にしたテーマパークが多く、一端開業すれば余り手直しが効かない。また、その後のソフトにはそれほど投資をしていない。そのため一度行けば物足りてリピーターが効かず、やがて経営不振となる。5年で終止符を打った「鎌倉シネマワールド」について検討してみよう。

松竹の大船撮影所内に作られたシネマワールドは、ハリウッド映画の一部を借用した展示部分と、松竹の伝統的な映画作りを紹介した部分からなり、何とも中途半端な作りになっていた。アトラクションコーナーも極めて小規模で、外資系に比べて全く見劣りがする。敷地が狭くて3時間もあればほとんど見学でき、半日も遊べない。だが、優れているコーナーもあった。特に映画の誕生からトーキーにいたるまでの松竹の映画撮影所の変遷と、その解説をしたコーナー。小津安二郎監督「東京物語」の一場面を实际使用したカメラで再現した撮影風景。「男はつらいよ」の現場セットの展示など、松竹ならではのコーナーには見るべきものがあった。し

かし、映画に多少とも関心がある人には興味深い。若者のデートコースにはならない。年齢層の高い展示部分を、ハリウッドコーナーでカバーしようとした時、このテーマパークは特徴を失った。松竹には青春映画、時代劇、怪獣物、幽霊物など、それこそ多彩なソフトが豊富に活用することが出来たはず。4年目に製作された怪談のアトラクションは熱がこもりなかなかの出来であった。このソフトの手早い切り替えと、日本的なテーマパークに徹しきれなかったことが失敗の原因となった。

映画のテーマパークは、新作の映画が日夜作られ、絶えずソフトが開発されている点で優れている。日本には、手塚治虫、スタジオジブリのアニメ、ポケットモンスターなどアニメーションでは世界に冠たるものがある。また、ゴジラ等の特撮物も世界に大きな影響力を持っている。これら映画の歴史に輝くスター達を利用しない手はない。日本型のテーマパークに徹すれば十分に世界に通用する。

映画祭もまたしかりである。名古屋には1996年よりあいち国際女性映画祭がすでにある。女性映画祭としては、フランスのクレテーユ国際女性映画祭、東京国際映画祭の女性映画週間に続き、比較的早く開始した。1996年は、世界的に見て女性映画監督の作品がまだまだ少なく、彼女たちの評価もそれほど高くなかった。ちょ



あいち国際女性映画祭

うど良い時期に始まった映画祭である。初年度は比較的予算があったが、その後は毎年の予算削減に悩まされた。それでも観客動員には成功し、5日間でおよそ1万4千人の動員は、アジアフォーカス・福岡映画祭、山形国際ドキュメンタリー映画祭に比べても遜色はない。だが、その予算規模はほぼそれらの5分の1。そのため、福岡、山形に比べ、この地区では成功していても日本全国、また世界に向けての発信力に欠ける。ましてや、都市作りと連携した展望を考えることにはとても至らない。女性映画祭は、いまや世界的に新しいイベントとして花盛り。世界に誇る可能性を手にしたあいち国際女性映画祭も、このままの状態では地方の映画祭として埋没してしまう。ベルリン、プサンの映画祭の例に見るように、すでに映画祭は、都市作りと密接に関係し、観光面からも、新産業面からも魅力ある都市作りに貢献するツールとなっている。

まもなく2005年の万博がやって来る。このチャンスにあいち国際女性映画祭を大きく飛躍させた映画祭を開催する。東京国際映画祭がつくば万博を記念して開催されたように、愛知では都市計画と密接に結びついた未来型の映画祭を開催する。万博が開催される東部丘陵地域は、実に映像都市環境に好条件を備えている。文科系中心の大学が集中している。愛知淑徳大学、椋山女学園大学、名古屋学芸大学、県立芸術大学ほかこれから映像、メディア部門に力を入れる大学が控えている。

万博に向けてこれらの教育施設を充実させ、万博では大規模映画祭と映画のテーマパークを開催する。映画のテーマパークは、アニメーションを中心としたエンターテインメントと、映画の歴史をたどる映画ミュージアムを建設する。万博終了後には、エンターテインメントの一部をスタジオに改組する。そして、この東部丘陵地域を映像の教育、研究そして製作が出来る映

像産業新都心として世界への発信基地とする。これこそが名古屋の未来に向けた都市作りである。

#### 〔参考文献〕

- 鈴木真弓著「ベルリン＝旅物語」  
内藤 研著「映画誕生物語」

〔付記〕

## 1 国際映画祭最近5年間の比較

西 暦		1996	1997	1998	1999	2000
ベルリン国際映画祭	集客数		320,000	340,000	347,900	390,000
	上映本数		750 マーケット350	750 マーケット350	750 マーケット350	750 (73ヶ国) マーケット350
	ゲスト		12,000	13,100	14,200	14,300
	予算		7億円	6億6千万円	7億7千万円	
プサン国際映画祭	集客数	184,000	170,000	192,000	180,000	181,000
	上映本数	173 (31ヶ国)	166 (34ヶ国)	211 (40ヶ国)	207 (53ヶ国)	207 (55ヶ国)
	ゲスト	227(海外104)	450(海外164)	659(海外419)	833(海外283)	3017(海外416)
	予算					2億7千万円
東京国際映画祭	集客数	125,000	140,000	152,000	116,000	125,000
	上映本数				146	146
	自主企画	(61,000人)	(83,000人)	(78,000人)	69 (72,000人)	67 (63,000人)
	関連企画	(64,000人)	(57,000人)	(74,000人)	77 (44,000人)	79 (62,000人)
	予算	5億6千万円	5億7千万円	4億7千万円	4億3千万円	4億2千万円
あいち国際女性映画祭	集客数	12,000	13,000	13,500	13,000	16,000
	上映本数	24	19	18	18	22
	ゲスト	15 (海外8)	12 (海外5)	11 (海外3)	8 (海外5)	14 (海外6)

## 2 新世界映像祭のビジョン

◆映画をツールとした町づくりを目指す。映像産業の拠点としての都市宣言。

◆映像産業に携わる人材の育成。

## ①5つの部門

- I メイン・コンペ⇒男女の比率が1対1になるよう、平等にエントリーさせる。
- II 女性映画部門⇒あいち国際女性映画祭の流れをくむ。
- III デジタル・アニメ・コンペ⇒2000年から始まっているデジタル・アニメのコンペを誘致。
- IV 大画面映像部門⇒アイマックス、3Dなど大画面のソフトを上映する。
- V アジア・シネマ部門⇒未公開ものを上映。

## ②ワークショップ

海外から著名な監督を招いてワークショップを開催。人材育成。

↓

●2003年からシナリオ・コンペを開催。映画製作の支援をする。

●国立〈公立〉の映画大学・映画学科を創設する。

## ③スタジオ・テーマパーク

万博のエンタテインメントとしてユニバーサル・スタジオ等を想定したスタジオ・テーマパークを創設。

↓

万博終了後はそのままスタジオ〈撮影所〉に転換。また映像ミュージアムとして利用。



# 都心情報発信・交流の拠点としての循環バス

## —札幌市都心循環バス実験の試み—

北海道大学大学院工学研究科助教授 高野 伸栄

### 1 はじめに

札幌市においては1997年度から3年度に亘って、都心循環バスの実験を行ってきた。筆者はこの間トライ1（都心循環バスWG）の座長としてこの活動に携わる機会を得た。本実験の主目的は都心における利便性の高い交通手段を確保しようとするものであった。しかし、実験を行う中で、市民及び観光客等のバス利用者が都心の商業娯楽文化施設等についての情報を求める声が多かったことから、バスの中にこれらの情報を提供すべく「情報ポケット」を設けることとした。

バスの中に「情報ポケット」を設置しようという試み自体は特筆すべきものではないのかもしれない。しかし、これは「バスを都心の情報発信、交流の拠点にしてみたら・・・」という発想に基づく、第一歩としての試みであり、本稿においてこれらの取組みについて紹介することとしたい。

### 2 札幌市都心交通対策実行委員会の活動経緯

#### (1) 第1期 (1992年3月～1994年5月)

1992年3月に官民一体となった「札幌市都心部交通対策実行委員会」が設立された。「できることから始める」をモットーとし、最終的な目標は「魅力ある都心空間の創出」であった。この時期は実行委員会の草創期であり、街頭指導員による違法駐車車両への啓発活動や関係機関

の自主的活動等違法駐車防止や荷さばき自粛時間（10時～12時、14時～16時）の設定等による物流の効率化・荷さばきに関する取組みなど多様な広報・啓発活動を展開した。

#### (2) 第2期 (1994年6月～1997年5月)

札幌市の違法駐車等防止条例の制定により、街頭指導員による違法駐車等防止の啓発活動は、市の事業として引き継がれ、荷さばき（「荷さばきの効率化に関する懇談会」1995年）や都心交通対策の調査研究部会（「都心交通対策研究部会」1996年）を実行委員会内部に設置し、新たな取組みに向けての第一歩を踏み出した。

#### (3) 第3期 (1997年6月～現在)

違法駐車防止に加えて、将来の都心交通を視野に入れた実験的なプロジェクトの推進に取り組むこととし、実行委員会の活動も、啓発中心から、企画・実施へと新たな次元に入った。

#### イ 都心部交通実験プロジェクトの推進

1997年度からは、これまでの都心交通に関する調査研究の成果を踏まえ、将来の都心交通の

#### 高野 伸栄

たかの しんえい



1960年生まれ。1983年北海道大学土木工学科卒業。同年建設省入省。国内行政官派遣研究員として埼玉大学政策科学研究科修了。建設省建設業課、土木研究所交通安全研究室を経て、1989年北海道大学工学部助手、現在北海道大学大学院工学研究科助教授。主な著書「社会計画のための戦略的選択アプローチ」（共訳）、「AHPの理論と実際」（共著）、「土木計画学をめぐる社会的状況の変容と今後の土木計画学のあり方」（共著）。

具体的なあり方を探るため、「都心循環バス」、「魅力ある歩行空間」、「タイムシェアリング」の3つの実験プロジェクトを推進することを決定した。実験推進のため、都心部交通実験プロジェクト推進委員会とその下部組織であるプロジェクトごとのワーキンググループを設置した。

#### ◇トライ1：「都心循環バス」

都心における利便性の高い交通手段を確保するため、都心部の集客施設（公共施設、商業施設など）と交通の結節点（地下鉄駅、JR 駅）とを結ぶ都心循環バスの実験を行う。

#### ◇トライ2：「魅力ある歩行空間」

歩行を都心における重要な交通手段と位置づけ、公共交通機関等との連続性を高めるとともに、コミュニケーションや賑わいのある都心空間づくりを目指す。

#### ◇トライ3：「荷さばきのタイムシェアリング」

荷さばき車と一般車が渾然一体となって渋滞が慢性化している都心部の状況を改善するため、荷さばきの新たなルールづくりとして、路上での荷さばきを集中的に行う時間帯と荷さばきを自粛する時間帯を区分した荷さばきのタイムシェアリングの実験を行う。

## 3 都心循環バス実験

### (1) 実験概要

表1に1997年度～1999年度にかけて行われた都心循環バスの実験経緯を示す。100円という料金は実験当初から変わっていないものの、運行日・時間帯、経路、車両、料金サービスを各実験毎変更してきたことがわかる。

表1 札幌市都心循環バス実験経緯

	時期	期間	内容
I	1997年10月18日 ～ 1997年10月26日	土、日4日間	路線：南北2路線（各3km） 運行時間：9時30分～18時 車両：中型低床バス その他：前売利用券（100円）の発売
II	1998年2月5日 ～ 1998年2月11日	連続7日間	路線：南北、東西各1路線（3km、2.5km） 運行時間：10時～20時 車両：大型低床バス
III	1998年7月11日 ～ 1998年9月15日	土、日、祝日21日間 間及び平日6日間、計27日間	路線：7・8月、9月に南北・東西各2路線 （3.3km、4.0km、3.3km、4.4km） 運行時間：10時～20時 車両：大型低床バス（天然ガス車1台含む） その他：一日利用券（大人300円、子供150円）の発売 都心情報ポケットの設置
IV	1999年2月4日 ～ 1999年2月11日	連続8日間	路線：南北1路線（3.8km） 運行時間：10時～19時 車両：大型低床バス2台、ノンステップバス1台
V	1999年10月2日 ～ 1999年12月26日	土、日、祝日30日間	路線：南北1路線（4km） 運行時間：10時～19時 車両：10月～11月：中型バス3台 （内10/12～24は中型ノンステップバス1台） 12月：中型バス4台（一部変則） その他：ファミリー券（500円）の発売 ボランティアの参加 都心便利帳、都心かわら版、クーポンの作製 バスロケーションシステムの試行



表2 都心循環バス実験結果

時期	路線名	乗車実績			平均利用回数	最多利用区間	
		平均利用者数		時間帯別1便当最大利用者			
		1日当	1便当				
1997年10月	テレビ塔回り線	549	12.8	未調査	1.4	札幌駅前→大通西1(17.3%)	
	道庁回り線	346	7.2			南1西3→札幌駅前(15.9%)	
1998年2月	駅前-すすきの線	1,327	21.8		未調査	1.6	未調査
	大通公園線	799	13.5				〃
1998年7~8月	駅前-すすきの線	366	6.4		17.3	1.7(1日)	南1西3→札幌駅前(13.1%)
	駅前-大通公園線	301	5.1		11.5		札幌駅前→南大通西4(17.5%)
1998年9月	駅前-テレビ塔回り線	275	4.5		16.7	利用券(3.8)	札幌駅前→大通西1(11.9%)
	駅北口-道庁回り線	357	5.9	16.0	南1西3→北4西3(10.3%)		
1999年2月	駅前-すすきの線	947	20.5	30.0	1.5	大通西3→札幌駅前(12.8%)	
1999年10~12月	駅前-すすきの線	546	10.9	26.7	1.7	札幌駅南口→駅前通南1条(10.2%)	

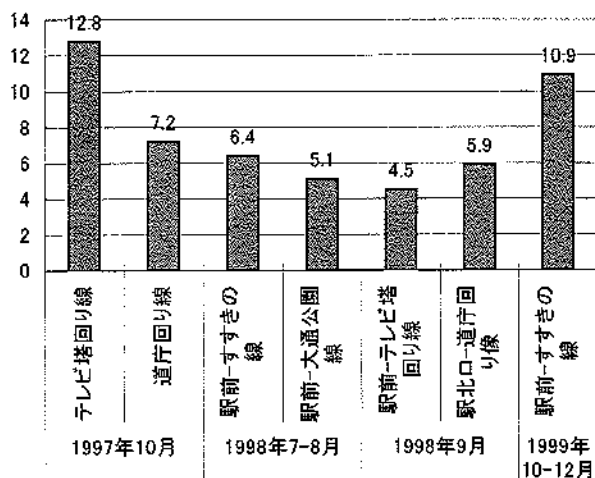


図2 夏期1便当利用者推移

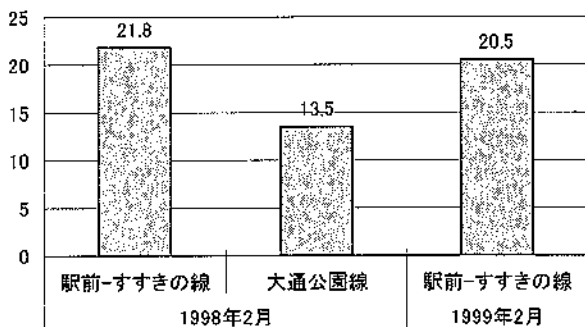


図3 冬期(雪まつり時)1便当利用者推移



第V期実験(バスロケーションシステム)



第V期実験(ボランティアスタッフ)

## 4 都心情報の発信基地を目指して

第I期、II期の実験を通じ、利用者数の状況、方向別利用特性、100円という料金に対する満足



表3 都心情報ポケット掲出物(第V期)

掲出リーフレット等	配布枚数	備考
1 都心便利帳(おすすめトイレ)	900	
2 都心便利帳(手荷物置き場編)	800	
3 都心便利帳(デジタルガイド編)	720	
4 都心かわら版(イベント情報編1)	420	ギャラリーガイド
5 都心かわら版(イベント情報編2)	630	手作りガイド
6 都心かわら版(イベント情報編3)	740	都心歳末バーゲンイベント情報
7 都心かわら版(旬の情報編1)	800	「1万円持って街に出よう」
8 都心かわら版(旬の情報編2)	1,150	『都会のオアシス見つけた』
9 都心かわら版(旬の情報編3)	450	『クリスマスの食卓変身アイテム子供といけるレストラン』
10 都心トク2クーポン券ShoppingPass	1,774	
11 地下街ガイドマップ	300	
12 フレッシュネスバーガー	80	
13 ミュージックハウス	240	
14 東急ハンズ	130	
15 ロフト	150	
16 さっぽろ東急百貨店	80	
17 狸の道しるべ	80	
18 たぬきや	-	受取枚数不明
19 センチュリーロイヤルホテル	120	
20 ホテルニューオータニ	50	
21 ビヴォ	80	
22 狸小路かわら版	-	受取枚数不明
23 狸小路現金つかみ取り応募券	-	受取枚数不明
24 カフェクレールブルターニュ	90	
映画リーフレット(帝国座、ニコー劇場等)	-	受取枚数不明
25 都心循環バスリーフレット	-	

**SAPPORO** 1万円持って街に出よう!  
秋のお気に入りアイテムを探そう。

秋の気分、2002年11月、札幌市街をめぐって秋らしいものを探したい。そこで、この街の魅力的なスポットに1万円を持って街に出よう。秋の気分、2002年11月、札幌市街をめぐって秋らしいものを探したい。そこで、この街の魅力的なスポットに1万円を持って街に出よう。

水谷さん、中野区に在住の、秋のファッションに詳しい。この秋に注目されたアイテムの「カシミヤコート」や「ニット」や「ブーツ」など、秋のファッションアイテムをピックアップ。秋のファッションアイテムをピックアップ。

丸井井 大連館1階 アラミスカウンター  
〒060-0001 札幌市中央区南一条西五丁目1番1号  
TEL:011-225-2658 (昼間)  
営業時間/10時~21時  
※お盆休み  
※年末年始は31日~1月1日まで休業です。

STAFF'S COMMENT  
色とりどりのカシミヤからNNのトップデザイナー・タチキョウランの「カシミヤリスト」が完成しました。シアー(透け)なフワフワとした質感の、カシミヤのようなやさしさで包んでくれます。 店長 野上明子さん (左) 近藤妙子さん (右)

図5 都心かわら版(1万円持って街に出よう!)

都心循環バスにのってらくらく移動。お街にショッピング  
**トク2お買い物応援マップ**

クーポン券でトクしちゃおう!  
都心循環バスなら街中もラクラク移動、  
ショッピングのハシゴだってOK。

このリーフレットについている「共通クーポン券」を市面の協賛店リストにあるお店で提示すると、それぞれ特典が受けられます。クーポン券は各店舗共通で利用できます。

クーポン券のご利用方法  
このリーフレットの共通クーポン券を切り取り、各協賛店でご利用時にご提示ください。1枚のクーポン券で1名様のみ各店でサービスが受けられます。ただし、優待内容につきましてはそれぞれの協賛店により異なりますのでご確認ください。

アンケートに答えて、  
プレゼントをゲットしちゃおう!

このリーフレットにはさんである「都心循環バス利用者アンケート」に答えて郵送すると、合計161名様に抽選でプレゼントが当たります。(プレゼント内容は右面をご覧ください。)

●応募締め切り/平成11年2月21日(日) 当日消印有効  
当選者の発表は、商品の発送をもって行なわれます。なお、商品は、協賛店より直接発送いたします。

図6 トク2お買い物応援マップ

表4 情報ポケット利用状況

	店名	協賛内容	利用件数
1	札幌ステーションホテル		2
	味の館・カルチェ	レストランでの飲食代金30%割引	
2	札幌第2ワシントンホテル1Fピ アレ스토랑 ジョージタウン	クーポン券1枚につき1名様コーヒーを	0
	札幌第1ワシントンホテル2Fカ フェレストラン ボンジュール	100円引きにてご提供	
		1Fインフォメーションカウンターにて、	
3	東急ハンズ札幌店	ハンズオリジナルマグカップをプレゼン ト	414
4	マンガ喫茶オーロラ		0
		利用時間料金20%割引	
5	ミチルオーロラタウン店	5,000円以上お買上のお客様全品1 0%割引	0
6	ジョリエス	消費税相当額5%割引(3,900円以上 のお品、SALE品も含む)	8
7	ジュエリーサロンYASAKA	お持ち持ちジュエリーの修理、リフォーム を半額にて	2
8	CLAIR-deux-	全技術料金10%OFF	0
9	弘和薬品	商品1割引(除外品あり)	1
1	フレッシュネスバーガー	フライドポテト1つをプレゼント(店内商 品を1点以上お買上の方に限る)	13
12	アリス薬局	商品1割引(除外品あり)	0
13	佐藤印舗	印鑑2割引(除外品あり)	0
0.1	百留屋	お食事された方、ソフトドリンクサービ ス	1
15	靴のタムラ	4,000円以上お買上の場合1,000 円割引(特価商品は対象外)	5
16	ミスタードーナツ	お持ち帰りに限り、ドーナツ、パイ、 マーフィン全種類30%OFF(飲茶、ドリ ンク類対象外)	3
11	きもの・帯 竹内	お買い上げ品消費税分還元サービス	0
17	こみやまや	商品1割引(除外品あり)	0
18	たぬきや	商品1割引(除外品あり)	6
19	キッチンプラザしみず	商品1割引(赤札商品を除く)	0
20	松山額縁店	お買い上げ品自店旧価格から10%O FF(赤札商品を除く)	0
		計	455
		利用件数/配布件数(%)	25.6

## 5 実験結果を踏まえての課題

表5には実験に係わる評価及び成果を表6には実験を通じて浮かび上がった課題を示す。

なお、2000年度からは循環バス実験は一時中止とし、都心部を走る既存バス路線(循環バス路線とほぼ同様の区間)の料金を100円とする実験

を試みている。この利用客はバスの頻度も多いことから、200円の料金時と比べて倍増し、増収となっている。

表7及び表8にWGや実験に協力してくれたボランティアの方々から寄せられた循環バスに関する意見・アイデアを示す。

表5 循環バス実験に係わる評価・成果

項目	内容
都心内移動に関するニーズの把握と新たな地上移動手段の有効性検証	<ul style="list-style-type: none"> <li>・札幌駅と大通商業ゾーンを結ぶ南北軸について、買物や娯楽、観光などの目的を含めた移動ニーズがあり、これらを充足する地上交通手段の有効性が認められる。</li> <li>・この場合、わかりやすいこと、低運賃(100円)であること、ある程度短い運行間隔(待ち時間)を実現することなどが利用者の満足度を高めていく上でのポイントと考えられる。</li> <li>・こうした交通手段については、今後札幌駅南口の再開発が実現される中でその必要性が更に増大していくものと予想される。</li> <li>・乗車人員は収支を維持できる実績となっていないが、一方では利用者の満足度は非常に高く、収支可能性については現状においては判断できない。</li> <li>・走行環境について、現状では様々な状況の変化による影響が大きく、都心循環バス実験の枠組みを越えて取組む必要があるものと認められる。</li> </ul>
都心部の魅力向上に向けたバスの活用	<ul style="list-style-type: none"> <li>・都心情報ポケットは、現状では利用度が若干低いものの、都心事業者などが関わる形での都心の魅力拡大方策として、今後の可能性は十分認められる。なお、都心部事業者による都心部マップ作製などの動きも生れている。</li> </ul>
都心交通環境改善への取組みに関する市民及び関係者の理解促進	<ul style="list-style-type: none"> <li>・新聞報道などにより、社会実験としての取組みの意義や、運行を阻害する違法駐車の状態などが報道され、都心交通環境改善に向けた一定のアピールを行なうことができた。</li> <li>・バスレーンやバステラスなど一歩踏み込んで取組めなかったものもあり、今後関係機関等との協議も含めて、都心交通体系全体での実験の位置づけを明確化していく必要があるものと考えられる。</li> <li>・ボランティアの参加に取り組んだことで、参加したボランティア等の都心交通環境への関心が高まり、また、現場の状況について多くの有益な情報を得ることができた。こうした取組みは今後の都心交通環境を改善していく上で必要不可欠であるものと認められる。</li> </ul>

表6 循環バス実験に係わる課題

項目	内容
都心内移動に関するニーズの把握と新たな地上移動手段の有効性検証	<ul style="list-style-type: none"> <li>・これまでの実験で確認されたニーズを満たす都心内移動手段の再検討(他の手段の模索、企画券その他の回避性向上策の検討など)</li> <li>・都心循環バスとして本格運行を行う場合の費用分担、運行主体、ルート、車両、効果的なPR方策などの検討及び関係者との協議</li> <li>・バスレーン、トランジットモール、バステラスなど、諸条件の変化に影響されない(影響を緩和できる)走行環境改善方策の試行</li> <li>・バスロケーションシステムの導入などの検討</li> </ul>
都心部の魅力向上に向けたバスの活用	<ul style="list-style-type: none"> <li>・様々な分野での都心情報発信への取組み継続、改善</li> <li>・環境定期などの郊外からの都心アクセス向上方策と、都心循環バスとの連繋の模索</li> <li>・幅広い都心部事業者との連携の仕組み検討</li> </ul>
都心交通環境改善への取組みに関する市民及び関係者の理解促進	<ul style="list-style-type: none"> <li>・市民ボランティアなど市民参加の場の改善、拡大</li> <li>・より幅広い枠組みの中での地上交通手段の位置づけ明確化と、関係機関等による理解促進</li> <li>・都心交通に関する幅広い市民論議の喚起</li> </ul>
実験の推進方法	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ワーキングのあり方を含む取組み全体の推進方法の再検討</li> </ul>



表7 循環バスへの意見・アイデア1

分野	意見・アイデア
コンセプト	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ショッピングや娯楽など都心部でいろいろな楽しみ方のできるバス</li> <li>・都心部から最も離れている30代、40代の家族連れに対する魅力づくり</li> <li>・身障者などの弱者に配慮したバス</li> <li>・マイカーを使用しなくても都心に来やすいという状況づくり</li> <li>・料金を含め、付加価値を</li> <li>・高齢者は地下鉄よりバスを利用したいと思っている一階段がづらい(ポ)</li> </ul>
企画券	<ul style="list-style-type: none"> <li>・買物割引キップやスタンプラリー形式の企画キップ</li> <li>・施設割引や家族割引キップ(30代40代ファミリー対応の一例として)</li> <li>・公共交通機関利用者に対する割引料金の設定(休日の家族割引料金+都心循環バス無料チケット)</li> <li>・郊外のP&amp;R駐車場と連動したチケット</li> </ul>
車内・車外サービス	<ul style="list-style-type: none"> <li>・雨傘の備えられたバス</li> <li>・ミニFM局の中継局をバス車内設置</li> <li>・荷物置き場のあるバス(身障者や弱者への対応例として)</li> <li>・民間その他のギャラリーの案内を掲示した乗り物</li> <li>・観光客に対する案内(ガイド)などの付加価値向上</li> <li>・情報ポケットのレベルアップ</li> <li>・都心循環バスのガイドマップ、都心循環バスとリンクしたタウンガイド作成</li> <li>・都心商業施設、飲食施設、公共施設、文化施設等の割引サービス</li> <li>・商業施設での共同配達カウンター設置⇒買物品などの預りと配達を受け付け</li> <li>・利用者とのコミュニケーション(降りるときの声かけなど)</li> <li>・道を尋ねる人やバスの時間を知りたい人に対応できるテレフオンステーション(携帯電話が普及しているので)(ポ)</li> <li>・高齢者が乗車してきた際には席についてから発車すべき(ポ)</li> </ul>
走行環境	<ul style="list-style-type: none"> <li>・一般車両を排除した中でのバス運行</li> <li>・バスレーンの設定、(時間)適用</li> <li>・事業者の協力などによるバスレーン啓発</li> <li>・雪のために路面がガタガタになった際の車内の揺れ対策</li> <li>・バス停前後の違法駐車により、バスを待つ利用者が見えなこともあるので対策が必要</li> <li>・路上駐車対策や荷さばき、客待ちタクシー対策</li> </ul>
PR	<ul style="list-style-type: none"> <li>・第二第四土日祝日(EXサタデーターニング)の運行⇒子供が休みのときに必ず走っているという認知</li> <li>・学校を通じたPR</li> </ul>

(ポ):ボランティアの意見、他はWGでの意見

表8 循環バスへの意見・アイデア2

分野	意見・アイデア
実験内容	<ul style="list-style-type: none"> <li>・複数の路線・事業者での運行</li> <li>・トライ2, 3との連携</li> <li>・他の交通機関との連携</li> <li>・プロムナード(歩行者天国)への乗り入れ</li> <li>・トランジットモール</li> <li>・大通公園や歩行者天国でのイベント</li> <li>・来街者に喜んでもらえる企画(仕掛け)が必要</li> <li>・大通公園の銅像などをめぐり、子供たちがその由来や歴史を一日で学習できるような仕掛けづくり、同じようなもので大人も楽しめるようなもの</li> <li>・都心循環バスの取組みを市民に知ってもらうための、市民参加のワークショップや市役所ロビーでのパネル展の開催</li> <li>・車利用者の(駐車料金サービス)とのアンバランスを修正</li> <li>・都心ゾーン内の路線バス100円料金化</li> </ul>
路線	<ul style="list-style-type: none"> <li>・山手線(内回・外回)、中央線のイメージ</li> <li>・路線を固定</li> <li>・都心周辺の歴史的建物などを回る路線</li> <li>・東西路線、市民ギャラリーやファクトリーとの接続</li> <li>・南北路線の継続</li> <li>・地下鉄を出るとすぐに乗れるバスだと良い(ポ)</li> </ul>
バス停	<ul style="list-style-type: none"> <li>・駅南口や南1西3のバス停などをキーステーションとして、バスの毎回停車、PR、その他の魅力付けを図っていく</li> <li>・施設的な定着(バス停とベンチの組合せなど)</li> <li>・通りすがりに乗る人も多く、バス停での毎回停車又はバス停前の徐行運転が必要(ポ)</li> <li>・バスロケーションシステムの導入(バスの路線図とバスの位置、あと何分待では来るかの表示)(ポ)</li> <li>・落ち着けて雨や風がしのげ、次のバスがいつ来るか分かるバス停(ポ)</li> </ul>
車両	<ul style="list-style-type: none"> <li>・バスを待つ人が増えると、歩道が狭くなってしまう。(ポ)</li> <li>・マイクロバス、小型バスでの運行</li> <li>・ノンステップバスのつり革は155cmの人間には高すぎる、手すり、「止まります」のボタンもが高すぎる(ポ)</li> </ul>

# 大都市における観光振興のあり方を考える

## —京都市を中心に—

京都大学大学院経済学研究科教授 岡田 知弘

### はじめに

バブル崩壊後から続く大不況と、生産の海外シフトによる産業空洞化の進行のなかで、都市再生の切り札として観光産業への期待が高まっている。2000年12月には、運輸大臣の諮問機関である観光政策審議会が「21世紀初頭における観光振興方策—観光振興を国づくりの柱に—」と題する答申を行い、「観光交流大国日本」の実現を提起した。

その根拠は、交通・通信手段の発達やグローバル化の進展に加え、アジア諸国に代表される途上国の所得向上の結果、国際観光客数が2010年には1990年のほぼ2倍にあたる10億人近くまで増加するというWTO（世界観光機関）の予測に求められている。

日本最大かつ世界有数の観光都市と自他ともに認める京都市も、2001年1月に策定した「京都市基本計画」において、「年間入洛観光客数5000万人」という目標を掲げ、観光客の誘致に積極的に乗り出している。その実現のために、同年1月には、5つの戦略目標（①21世紀の京都を牽引する観光の創造、②観光情報の受発信と観光客誘致の強化、③海外からの観光客誘致の強化、④コンベンション誘致の強化、⑤観光客を温かくもてなすしくみづくり、⑥京都をあげての観光振興の推進）を盛り込んだ「京都市観光振興推進計画—おこしやすプラン21—」を策定し、119の事業を推進しつつある。

京都市を訪れる観光客数は、大阪市で国際花と緑の博覧会が開かれた1990年に4084万人を記

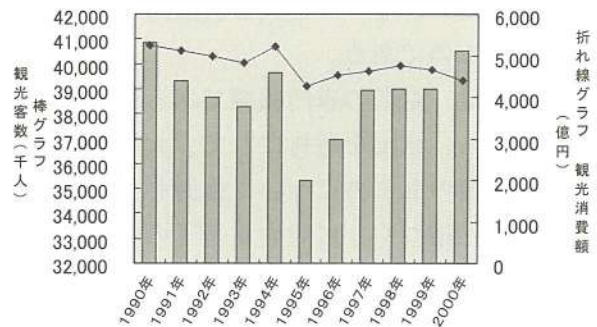


図1 入洛観光客数・観光消費額の推移  
(資料)京都市産業観光局「京都市観光調査年報」各年版。

録して以来低迷傾向にあり、阪神大震災のあった1995年には3534万人まで落ち込んだ。しかし、その後は再び増勢に転じ、2000年には官民の努力も実って、4051万人に回復している（図1）。2001年も、9月の同時テロ事件以降、海外旅行者が国内旅行にシフトしたこともあり、秋の京都観光は活況を呈しており、「5000万観光都市・京都」の実現も夢ではなくなっているかのようである。

だが、5000万人の観光客を誘致することによって、すぐさま京都経済が活性化し、京都市民の生活も向上するかといえ、ことはそう単純ではない。観光客が増えても、観光消費額は伸びてはいない。その少なくなったパイをめ



### 岡田 知弘

おかだ ともひろ

1954年 富山県生まれ。京都大学大学院経済学研究科博士課程修了。岐阜経済大学助教授、京都大学経済学部助教授、教授を経て、現職。専門は、地域経済論。主著に、『日本資本主義と農村開発』、『国際化時代の地域経済学』（共著）、『都市と民衆』（共著）などがある。

ぐって、京都の地場企業と進出企業との激しい競争が繰り返されており、外資をまじえた後者の方が優位になりつつある。さらに、市民生活の視点から見れば、年々激しくなる観光シーズンの交通渋滞や大気汚染、ゴミ問題に対する不満が強まっている。人気スポットの東山や嵐山では、観光シーズンになると、救急車や消防車さえ入れないほど人と自家用車で溢れかえっているのである。

小論では、筆者の専門領域である地域経済論の視点から、京都を題材にして、大都市における観光振興のあり方について検討し、観光を手段とした都市づくりに対する若干の問題提起を行なってみたい。

## I 京都の観光産業と地域経済

すでに述べたように、京都市は、近年、観光産業を「重要戦略産業」として位置づけるようになってきている。これには、理由がある。これまで京都経済を支えてきた西陣織に代表される和装産業が急激に崩壊しているのに加え、和装産業に代わるものとして期待された電子部品をはじめとする金属加工型産業の工場閉鎖やリストラが相次ぎ、製造業は縮小の一途を辿っている。他方で、商業分野においても、90年代の規制緩和により大型店の過剰出店がなされ、商店街の衰退と大型店の売上不振が顕著となっている。このような京都市経済を再生する切り札として、観光産業に熱い視線が注がれているわけである。具体的目標として2010年までに観光客を5000万人台に乗せ、市内総生産の3割を超える基幹産業にする計画が立てられている。

ところで、一口に観光産業といっても、その内容は多様である。京都市では、宿泊、料飲、みやげ、交通、文化施設、娯楽施設、駐車場、石油小売、需要観光地の商店街、百貨店を含めて観光産業と名づけている。これらの業種分布

からわかるように、観光と製造業(ものづくり)、商業は、互いに対立するものではなく、相互に補完しあう複合的な構造をもっているといえる。したがって、京都の観光都市としてのクオリティー(質)が高まれば、それだけ他産業への波及は大きいということにもなる。だが、それでも市内総生産の3割にも及んでいないことがひとつの大きな問題である。

というのも、例えば、高山市のような小規模な観光都市の場合、市内総生産の圧倒的部分が観光関連産業によって占められている。そのために、観光振興という点では、住民も、企業も、行政も、一致して協力できる体制になっている。これに対して、京都市のような大都市の場合、観光客数でいえば全国有数ではあるが、都市の内的経済構造という点では高山市のような単純な観光都市とはいえないのである。したがって、京都市のような大都市において観光振興を関係業界や行政当局が謳ったとしても、それは必ずしも市民や市内産業界の共通の了解事項とはならないわけである。この点が、大都市における観光産業振興の難しさのひとつとなっている。

他方で、京都の観光産業は地域産業としての性格が強い。ここで地域産業というのは、地域に空間的に固定された産業という意味である。京都観光の最大の資源は、何といたっても寺社仏閣といった歴史的遺産や歴史的景観・自然景観である。京都の旅行需要が減少したからといって、これらの観光資源ごと、製造業のように海外に移転することはできない。この点は、海外への移転や複製が可能なテーマパークと大きく違うところである。したがって、京都の観光産業は、京都の土地に固着した観光資源を集客手段として、観光客に交通、宿泊、飲食、土産物を供給する産業複合体と特徴づけることができるであろう。

この産業複合体は、京都市が市役所内に観光課を置いて観光振興に取り組み始めた昭和初期

以来、京都の企業や個人経営体によって担われてきた。しかし、近年に入ってから京都の観光業界の担い手が、地元企業から進出企業に移りつつある。とくに宿泊業において旅館の激減と市外から進出してきているチェーン・ホテルの急増が目立つ。1985年から96年の間に、旅館は926軒から352軒へと激減したが、ホテルの数は49棟から98棟へと倍加したのである。しかも、ホテルの多くが京都以外に本社をもつチェーンホテルである。また、最近では、京都最大の老舗ホテルであった都ホテルが経営危機に陥り、外資の系列下に入って存続することになり、話題を呼んだ。つまり、京都に固着した観光資源を活用する経済主体が、地元京都企業や個人経営体から市外の観光資本へと移りつつあるといえる。その結果、観光消費の果実は市外に流出する構造が作られつつあるといえる。ちなみに表1は、京都市の観光産業の地域波及効果を示したものである。1989年時点での調査であるが、市内調達比率も市内波及効果も、旅館に比べホテルの方が低いことがわかる。したがって、京都を訪れる観光客の数が増え、観光消費額が増加したとしても、それがすぐに京都市内に循環し、京都経済を潤すことには繋がらないのである。

表1 京都市観光産業の業種別市内調達率及び波及効果

	市内調達率 (市内調達額/ 仕入れ額)	波及効果 (市域内波及効 果額/売上高)
観光産業計	38.0%	0.731
宿泊	45.0%	0.827
旅館	49.0%	0.961
ホテル	41.9%	0.721
料飲	48.5%	0.979
みやげ	45.5%	0.862
交通	12.3%	0.148
文化施設	34.7%	0.532
娯楽施設	64.3%	1.933
駐車場	14.8%	0.174
石油小売り	40.4%	0.678
商店街・百貨店	38.9%	0.637

(資料)京都市観光協会『第3次京都観光基本調査報告書』1989年。

## II 京都観光と市民生活

京都における観光振興を考える上で、もうひとつ難しい問題がある。それは、観光産業の顧客である観光客が、京都の街全体がもつ雰囲気をも観光対象とし、市民の日常生活のあり様も観察しようとするのに対して、多くの市民は直接観光産業に従事してはいないという非対称性から生じる問題である。つまり、テーマパークでは、そこで働く人々ははじめてから「見られる」ことを意識してサービスを行い、顧客もそれを当然のこととして楽しみ、両者の間に齟齬はない。しかしながら、歴史都市・京都の場合、市民の生活空間が全体として観光客の観光対象となるために、しばしばプライバシーの侵害や観光客と市民とのトラブルが生じることになる。しかも、その市民が、納税者として地方自治体の観光施策に対して何らかの意思表示をする権利も有しているのである。

実際、私の学生ゼミナールで、清水寺周辺の住民アンケートをしたところ、図2のような結果であった。観光業者の場合、7割を超える住民が、より多くの観光客が清水地区を訪れることを望んでいるのに対し、非観光業者の場合は3割の住民しか観光客の増加を望んでいない。むしろ「現状のままでよい」の55%と、「多少減って欲しい」の15%という数字の大きさが注目される。

その理由は、すでに指摘したような交通渋滞

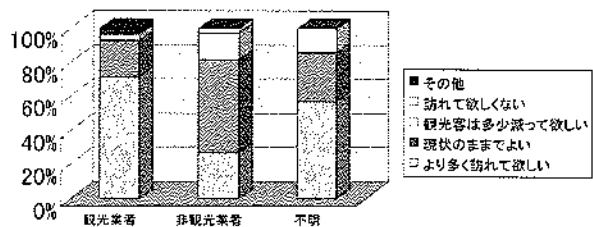


図2 観光客が清水地区を訪れることに対してどう思うか  
(資料)京都大学経済学部岡田ゼミナール学生によるアンケート結果。1999年12月～2000年1月にかけて、清水地区で実施。回答者68人。

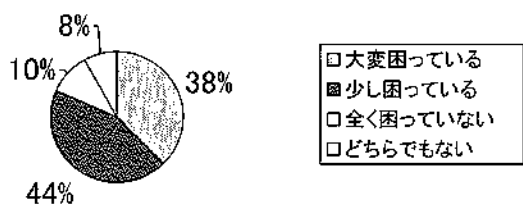


図3 京都市民の観光公害に対する意識  
 (資料) 京都大学経済学部岡田ゼミナール『生活空間としての観光都市をめざして』1997年3月。

や騒音・ゴミ問題に代表される「観光公害」にある。やや古いデータであるが、1996年に私の学生ゼミナールで市民アンケートを実施したところ(回答数111名)、非観光地を含めて38%の人が「大変困っている」、44%の人が「困っている」と回答した(図3)。両者を合わせると、8割を超す人々が何らかの形で「観光公害」に悩んでいるという衝撃的な数字である。この時の調査では、公害源とみなされているマイカーの乗入れ規制を求める声が4割を超えていた。

一方、京都市は、1997年に同市で開かれたCOP3をきっかけに、二酸化炭素の削減を目標にした取り組みを行なっている。その一環として、市民・事業者・行政が一体となった「京のアジェンダ21」が取りまとめられ、「エコツーリズム都市・京都」に向けた提言が盛りこまれた。エコツーリズム都市というのは、聞きなれないことばかもしれない。エコは、生態や環境を意味するエコロジーを表現し、ツーリズムは旅行・観光の意味である。したがって、エコツーリズムを文字通りに解釈すると、「自然環境を大切にしたい観光」ということになる。もともと自然豊かな農山漁村で行なわれている取り組みであるが、これを京都という大都市で実現しようというものである。京都に来る観光客の3割は、自家用車を交通手段としている。何の対策も講じないとすれば、観光客が4000万人から5000万人に増えると、その分自家用車の入込み台数だけでなく、バス・タクシーの走行台数が増え、二酸化炭素の排出量の増加をはじめ大気汚染の悪

化を生み出すことになる。観光客数の増加と環境問題の悪化との間の矛盾が生じるのである。

大都市における観光振興とエコロジーとは、そう簡単に両立するものではない。環境を第一にして、自動車の乗り入れを規制したり、接客サービスを環境面からチェックしたりすると、観光客が来なくなり、地域の経済力も低下するのではないかという不安がある。では、このグローバル競争の時代において、環境を大切に、市民生活の向上とも結びついた観光振興は、果たして可能なのだろうか。可能だとすれば、何が条件なのか。この点を、京都の持続的発展という視角から、考えてみることにしたい。

### Ⅲ 都市としての持続的発展と観光振興の方向性

すでに指摘したように、京都市を訪れる観光客数は、阪神大震災後持ち直してきているとはいえ、1990年の4085万人を回復するには至っていない。観光消費額もまた同様である。この原因として通常指摘されているのは、海外旅行の急増、国内でのテーマパークの台頭、修学旅行など団体旅行客の減少、モーターレーゼーションの進行、旅行スタイルの変化(「みる」観光から「する」観光へ)という諸点である。ここから、従来の観光資源に依存しない、アミューズメント系の「新しい集客装置」必要論も出てくる。だが、観光客数の長期的停滞は京都に限ったことではなく、上の点も全国共通した現象である。根本的な原因は、10年以上に及ぶ長期不況によって、家計収入が低迷し、旅行支出が減少しているところにある。

京都に即して考えるとき、そもそも観光客は何を求めて京都に来るのかについて、正確に見ておく必要がある。京都は、日本最大の観光都市であるだけでなく、繰り返し訪れるリピーターが多いことでも有名である。京都市が毎年

行なっている観光客アンケートを見ると、彼ら  
がもっとも高く評価しているのは、風景、名所  
旧跡、自然、文化財である（図4）。なかでも、  
清水寺から銀閣寺にかけての東山界隈と嵐山  
は、人気のトップを占める。観光客は、どこに  
でもあるような集客装置ではなく、京都らしさ  
の真髄である歴史的・文化的な価値を求めて繰  
り返しやってくるのである。グローバル競争の  
時代であるからこそ、世界のどこにもない観光  
資源を磨き上げることで、都市としての持続的  
発展が可能になるといえる。

では、具体的に、どのような方向で観光を振  
興すればよいのだろうか。そのヒントは、観光  
客や市民が京都の観光に対して日頃感じている  
不満のなかにある。

例えば、前述した京都市の観光客向けアン  
ケート（図4）や私の学生ゼミナールの調査  
（図5）によると、観光客の不満の多くは、交  
通、町並み、トイレ・駐車場施設に向けられて

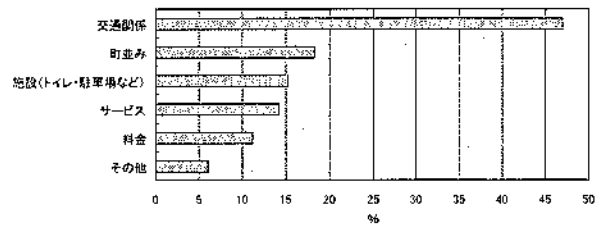
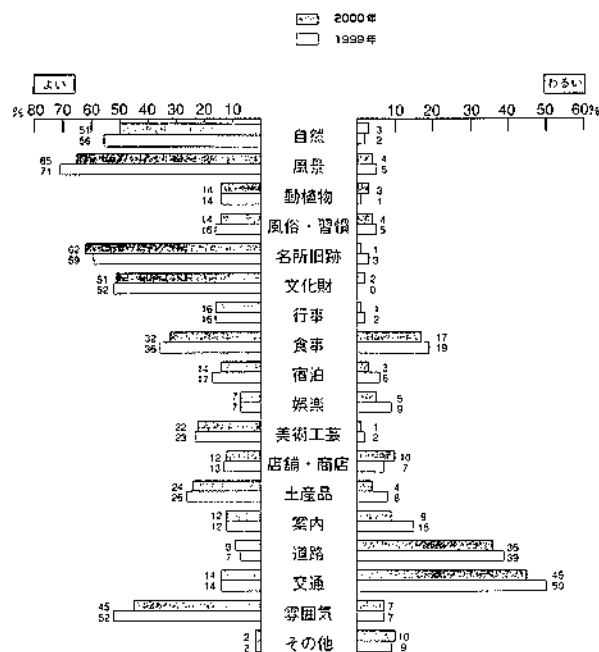


図5 京都に対する観光客の不満や要望  
（資料）京都大学経済学部岡田ゼミナール『生活空間としての観光都  
市をめざして』1997年3月。

いる。とりわけ、交通については、前述したよ  
うに、モーターレーゼーションの進行のなかで、  
マイカー利用旅行者が3割を占めるようになっ  
ており、観光シーズンになると道路の大渋滞が  
おき、バスやタクシーなども身動きがとれなく  
なるなど、不満の声が強い。しかも、交通問題  
は、排気ガスの増大にともなう大気汚染に直結  
する環境問題でもある。

また、バブル期以降の町並みの破壊も、観光  
資源の喪失・劣化として観光客がとらえている  
ことも注目される。町並みは、個々の家屋を構  
える世帯や経営体の経済力によって、支えられ  
る。和装産業や個人小売業の不振は、家屋の維  
持・更新を不可能にし、更地や駐車場・マンショ  
ン化が進行して町並みが崩れていくことになる。  
観光業の観光資源と、製造業など他産業や  
住民生活の再生産が、町並みの持続的・再生  
産という点で一体化しているところに、歴史的  
観光都市・京都の大きな特質があるといえる。  
つまり、まち全体が観光資源となっている京都  
のような都市においては、狭い意味での観光振  
興施策では対応できないのである。むしろ、他  
産業の振興政策や福祉政策、住宅政策、まちづ  
くり政策と総合化を図ることによって、都市と  
してのクオリティーの向上を図る必要がある。

その意味で、和装産業の崩壊によって雪崩現  
象的に崩れつつある京都の町並みを放置したま  
ま、新規の若い客層獲得のためにアミューズメ  
ント系の新集客装置を作ったとしても、京都観



(注) 複数回答があるため、合計は100%にならない。

図4 京都に関する観光客の評価  
（資料）京都市産業観光局『京都市観光調査年報』2000年版、p18。

光の持続的な発展には結びつかないであろう。新集客装置の失敗は、すでに多くのテーマパークで経験済みであるうえ、京都においても修学旅行客をねらって新京都駅ビル内に設置された「シアター1200」が敢え無く挫折してしまったことから、実証済みのことである。何よりも、現在最も集客能力があり、世界的にも都市としての個性を主張できる京都らしい寺社仏閣・自然環境・都市空間の持続にこそ力を注ぐべきではないだろうか。

京都観光の最大のネックは、道路交通問題である。観光シーズンの交通渋滞は、観光客にとっても、市民にとっても絶えられない水準に達している。京都市交通政策課では、嵐山地区を対象に、2001年11月に、インターネットのホームページを活用して情報提供を行なう一方、鉄道会社の共同企画切符をつくって自動車での乗入れを抑止する手段を講じながら、一方通行道路を広げて100円循環バスを走らせる社会的実験を実施した。この実験にあたっては、地元自治会、商店街、民間交通業者、警察、市府国の関係機関、環境NPO、研究者から構成される研究会を設け、各分野の智慧と協力を得るという新しい行政手法も取り入れている。しかしながら、周知期間が短かったことや、同時テロ事件の影響で国内観光客が急増したこともあり、嵐山地区の交通混雑を解消するには至っていない。おそらくより広範囲な地域エリアでの抜本的交通対策（大規模なパーク&ライドシステムの導入や、長期的にはLRTの敷設など）と、マイカー乗入れの総量規制をしなければ、根本的な解決にはならないであろう。

## おわりに

以上から、京都の観光振興と市民の生活向上をともに達成するには、交通規制やトイレ・駐車場の整備、ポイ捨てゴミ対策、観光施設等で

の環境対策、町並みの再生といった、一連の環境問題や景観問題への積極的対応、つまりエコツーリズムの実現がカギになっているといえる。また、観光業振興の経済効果を、地域内に循環させるシステムを創出することにより、観光業の振興と地域経済の再生を結びつける必要がある。さらに、マイカー観光を制限し、公共交通機関と自転車・徒歩交通を連結した分散ネットワーク型の観光ルートを開発することも大きな課題である。その実例として、京都には「哲学の道」がある。東山山麓の銀閣寺から南禅寺に至る疎水沿いにあるこの散策路は、もともとは京都市によって埋立てられて広い道路になるはずであった。しかし、それではせっかくの緑の多い環境が無くなってしまうということで、地元の住民が疎水を残して誰もが憩える空間の整備を求め、市の道路計画を変更させ、京都市内有数の観光スポットに育てたのである。今では、夏には蛍が舞い、緑に満ちた素晴らしい空間がとなっている。

最後に強調したいのは、住民が元気に生活し、環境や景観を大切にしたい街に、旅人は繰り返しやって来るということである。これは、旅を愛する人なら誰もが感じることであろう。市民の生活空間自体が観光資源となっている京都の場合は、なおさらである。それなしに、観光客数の増加のみを追求するのはナンセンスなことである。京都が世界的な観光都市として生きつづけるには、市民生活の基盤となる製造業や商業をはじめとする産業の再生や福祉の充実、観光業の振興とを併せて追求しなければならない。観光と、ものづくり、商売、福祉、まちづくりは、一体のものだからである。その実現のためには、市民、事業者、行政の協同作業である「まちづくり」の取り組みが必要不可欠である。



### 参考文献

京都大学経済学部岡田ゼミナール『生活空間としての  
観光都市をめざして—京都市観光実態調査報告書—』

1997年3月

同上『京都2000—多機能都市京都の分析—』2000年3月

京都市『京都市観光振興推進計画—おこしやすプラン  
21—』2001年1月

京都市産業観光局『京都市観光調査年報』2001年7月

# 「ヨーロッパの中心」の町から見えてくるもの

ロベール・シューマン大学第三課程 石田 裕喜

## 1 「ヨーロッパの中心」のまち

私が留学しているストラスブールは、フランス北東部アルザス地方の中心都市である。日本人にはあまりなじみのない町かもしれないが、ストラスブールは様々な顔を持っている。ドイツとライン川を挟んで接する国境の町であり、旧市街地がユネスコの世界遺産に指定されている観光都市であり、複数の国際機関を抱える国際都市でもある。そして、筆者がこの原稿を書いている12月現在は、Marché de Noël（クリスマス市）が開かれている「クリスマスの都」として世界各地から多くの観光客が訪れている。

ストラスブールはそのキャッチコピーとして「ヨーロッパの中心」としばしばいわれる。その理由は、この町から約1000km圏内にパリはもちろんのこと、ロンドン、ブリュッセル、アムステルダム、ベルリン、プラハ、ウィーンといったヨーロッパの多くの主要都市が含まれるといった距離的な側面がまず挙げられよう。これに加え、ヨーロッパ各地からこの町へアクセスする際における交通手段の便利さが、心理的にもこの町を近いものにしてている。実際、道路交通では欧州15位、鉄道においては第11位の位置を占めており、遠くの都市からアクセスする場合にしても国際空港によりその容易さは変わらないといえよう。また地政学的には、ヨーロッパ大陸の二大国家であるフランスとドイツの間にあるということも理由として挙げられるのではなかろうか。

本稿は、一留学生の視点から「ヨーロッパの中心」のまちストラスブールおよびアルザス地方について紹介するものであり、少しでも多くの方に理解を深めていただく一助になれば幸いである。

## 2 国境の町としての歴史

アルザスはフランスといっても、もともとはゲルマン系の土地柄で、ライン川に沿ったこじんまりとした地方であり、アルフォンス・ドーデの『最後の授業』の舞台になったところでもある。普仏戦争の結果ドイツに割譲されたアルザスで、学校でのドイツ語以外の言葉の授業が禁じられることになり、最後のフランス語の授業が行なわれる、という話だ。

このアルザスに残る古い街並みは、南ドイツのそれととてもよく似ている。シュークルートと呼ばれる代表的な郷土料理はドイツでいうザワークラウトだし、ストラスブールの中心街からドイツ国境まではわずか5km。市内を走るバスで隣町であるドイツのケールまでいけてしまう。国境を越えたからといって、辺りの風景が一変するわけでもない。そしてアルザスには「ア



石田 裕喜

いしだ ひろき

1999年

一橋大学法学部卒業

1999-2001年

名古屋大学法学研究科博士前期課程

2001年4月からフランス・ストラスブールのロベール・シューマン大学留学中

ルザシアン」と呼ばれる独自の言語がある。今日、アルザシアンを話せる人は減ってきているものの、街中で時折耳にするその言葉は南ドイツの方言と非常に似ており、ドイツ語を理解できない人にはドイツ語と区別がつかない。ドイツ帝国への併合の際、フランス語の授業がなくなる悲しみがなかったかどうかは別として、授業が禁じられたフランス語は、アルザスの人々の母語だったわけではないのだ。

ストラスブールは昔から様々な宗教と文化が集まるところであり、その意味でまさに歴史の交流点といえる。紀元12年にはローマ人によるライン川沿いの Argentoratum という名の軍駐屯地の建設が行われ、一度は蛮族の侵入によって打ち砕かれたものの、その後地理的有利さから Strateburgum (街道町) という名前で再建されたのである。

神聖ローマ帝国の自由都市として中世の黄金時代を過ごしたストラスブールは、立派な政治体制を築き上げており、また豊かな農耕地を持っていたため経済的にも非常に繁栄していた。旧税関は水上商業の非常にまれな名残の一つである。イル川 (写真1) の河畔にあったストラスブール旧港の跡地に1358年に建てられたこの建物は、この街を通る商人達から税を徴収しそれを保管するためのものであった。この経



写真1 イル川

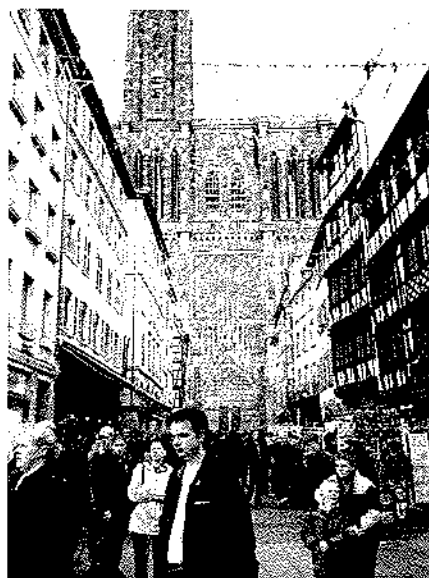


写真2 カテドラル

済の隆盛が、素晴らしい大聖堂 (写真2) を4世紀もの期間を費やして建設する原動力となったわけである。

一方、知的かつ芸術的な分野においては、ルネッサンス時代に威光の花が開き、町は人文主義と宗教改革の一つの中心となった。これには、グーテンベルグ Gutenberg (Jean Gensfleisch) が移動式印刷機開発のためストラスブールで10年間過ごしたことが大きく影響している。まさにこの街は印刷の中心地となったのである。中世末期には印刷技師の仕事場は50近くにのぼった。発明は人文主義者達の手助けとなり、彼らは宗教改革には積極的に参加しなかったものの、その批判的精神や教会の行き過ぎの告発によりプロテスタント改革の将来を実は準備していたのである。

芸術分野では、それまでの単純な様式から彫刻の施された装飾へと傾向が移る。Kammerzellの家は当時の建築センスを完全な形で示している。大聖堂前広場に位置するこの三階建ての建物の表面には、75の窓の周りに非常に多数の彫刻が見られる。Kammerzell や Tanneurs の家に代表される建築は、この時代に顔を見せた木骨

組積造（コロンバージュ）の優位性を思い起こさせるのである。一方で、仕上塗りとして煉瓦もまた公的、私的建築の資材として頻繁に使われた。商工会議所はその典型例である。これは1585年の大規模な石材建築であり、初めは市庁舎として使われていた。この非常に独創的な建物の正面は、3種類のギリシャ様式からなり、屋根部分は急傾斜になっていて多数の天窓が備えられている。この屋根の形はストラスブルで見られる建築物の特徴である。

三十年戦争では、プロテスタント主義の擁護者側に加わったストラスブルであったが、1681年、ルイ14世の軍隊が侵入し、その後のフランス革命と第1帝政により完全にフランスに併合された。ただし、降伏条約は軍隊の駐屯と引き換えに、政治、行政、宗教について、重要な自主権を確保することを10条からなる覚え書きにより保障した。

この時期、多くの新しい住人が発展しつつあった街の輝かしい生活様式に惹かれてストラスブルに居を定めた。皆が邸宅を作り、ルイ14世の実の息子であった Armand Gaston de Rohan Soubise 卿は新司教館を作ることを命じたが、それが今も大聖堂の隣に博物館として残るロアン館である。個人邸宅の時代はまた文学サロンの時代でもあった。ドイツ、英国、スウェーデン、スイスから来た非常に多くの貴族出身の若者が大学の席を占めた。学生の中にはゲーテもいたのである。奢侈工芸も発達し、ストラスブルの金銀細工術は活気を取り戻した。金物工芸も非常に盛んであり、これらはまさに個人邸宅の建設のおかげといえる。ライン川へのローヌ運河、ストラスブルとケール間の橋等が建設されたのも、帝政時代であった。

1800年から1870年にかけては街の様相は一変する。これは数々のストラスブルの「フランス化」計画の実現によるばかりでなく、市民に



写真3 オランジュリー公園

よる街の美化の努力にもよっている。アルザスのシンボルでもあるコウノトリが今日巢を作るオランジュリー公園（写真3）や、プログリーの散歩道が作られた。1840年にはグーテンベルとクレベールの像がフィリップ・グラスによって制作されている。道でさえも改造の対象となった。道には街灯と歩道が備えられたのである。

1870年の普仏戦争後、ストラスブルは1918年までドイツに併合され、第一次世界大戦後一度はフランスに復帰したものの、1940年から再びナチドイツによる占領下に置かれた。1944年11月23日、ル・クラーク将軍によって再びフランスの下に戻ることができたのである。

普仏戦争によって多大な被害を受け、さらにロレーヌ地方とともにドイツ帝国に割譲されるに至ったアルザスであったが、ドイツ帝国はその威信を示すためにストラスブルの都市開発をはじめとした様々な「ドイツ化」政策をとった。フランスに先駆けて社会保障制度が導入されたほか、いくつかの銀行が設立され、大学にも高名な研究者が招聘されたのである。

町の再建はアルザス出身の建築家 Conrath によって始められた。まず緑地帯を備えた町の大動脈となる大通りの建設に着手し、このことは実に町の面積を従来の3倍にまで広げたのであ



写真4 共和国広場

る。共和国広場（写真4）は旧市街と新市街の接続点となり、ここに5つの立派な建築物、大学図書館やライン宮（これはフィレンツェ式ルネッサンス様式と、ベルリン式の荘厳なバロック様式の混合物である）等が建てられた。しかしながら、その歴史的背景のためか、共和国広場の界隈はその整然とした美しさにもかかわらず市民の人気は今ひとつである。

また、20世紀初頭、ロンドンから伝わったアール・ヌーヴォーが Jugendstil という名で少しだけ顔を現し、この町に新たな表情を付け加えた。

ドイツによる統治下、アルザスの人々の政治に対する抗議は文化への抵抗という形で現れた。自分たちの独自性を守るため市民はアルザス博物館を建設し、これによってアルザスの伝統が今でも残されており、アルザス劇場も建てられたのである。第二次世界大戦が勃発すると、ストラスブールは再び戦争の被害にあう。戦争末期には激しい空襲に遭い、さらにこの地方の若者はいわゆる不本意編入兵、malgré-nous とよばれるが、強制的にドイツに徴兵されたのであった。アルザスには、フランスで唯一の強制収容所の跡が今も残る。

共和国広場の第二次大戦記念碑には、他の地域で一般的に見られるものとは異なり、単に「私達の死のために」 à nos morts としか刻まれていない。そこにフランスとドイツに翻弄された

住民達の気持ちがすべて現れているといえる。

### 3 今日のストラスブール

第二次世界大戦が終わり、ヨーロッパの和解の理念はまず欧州評議会（写真5）の設立として具現化された。そしてその本拠地としてストラスブールが選ばれたのである。町はヨーロッパの統一と建設のシンボルとなった。1959年に欧州人権裁判所（写真6）を迎え入れ、さらに1992年、ストラスブールに欧州議会（写真7・8）が置かれることが決まった。このことはまさに国際的使命の確立といえるであろう。今日、これら3つの機関はオランジュリー公園の傍に位置し、その界隈にはフランス第二の外交の町として多くの領事館や政府代表部が集まってい



写真5 欧州評議会



写真6 欧州人権裁判所

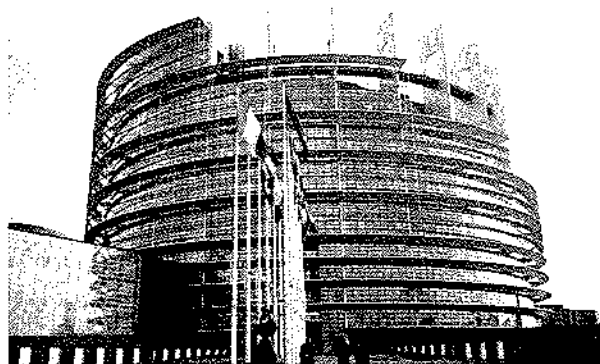


写真7 欧州議会



写真8 欧州議会

る。こうしてストラスブールはニューヨークやジュネーブと同じく、国家の首都でなくして国際機関の所在地という重要な位置を占めるに至っている。

また、仏独の様々な面での協力をアルザスでは見ることができる。ユーロコール L' Euro-corpс と呼ばれる、仏独の軍隊を中心とした EU 諸国の軍事基地があるほか、ヨーロッパ文化チャンネル“アルテ” ARTE は同一内容の番組をフランス、ドイツ各国でそれぞれの言語で放送している。

さて、すでに見てきたように、近代ストラスブールの都市政策は「フランス化政策」および「ドイツ化政策」という政治色の強いものであるといえよう。今日、この町の都市政策は、市民

の生活を豊かにする非常に興味深いものとなっている。まず、トラム（写真9）の敷設と交通網の再構築が注目されよう。

新しいトラムは1994年に敷設され、町を十文字に結んでいる（戦前にも、ストラスブールには市電が走っていた）。近代的、敏速かつ無公害であるトラムは技術性能やその容貌において際立った特徴を持っている。国内では初となる低床車体を使っており、全ての人に非常に快適な乗降を保障している。メタルグリーン（銀色）の車体は、広くガラス張りとなっており乗客は街のパノラマ及び開業と同時に沿線に屋外展示されている芸術作品を存分に見ることができる。十文字のトラム網が交差する Homme de Fer には、ガイクラポ作によるアーケードが地上8.5mのところに設置されている。8本の支柱によって支えられた直径35mの円形の骨組みをもつこのアーケードは、ガラス屋根の王冠ともいべきものである。

トラムの通常の乗車料金は1.10ユーロである。日本の市電のように車掌や運転手が乗車券の検札や料金徴収をするというのではなく、各駅の自動券売機で乗車券を購入して検札機で刻印するため、時折車内で抜き打ちの検札に遭うこともある。

トラム成功の要因に、自動車とトラム・バスの補完的関係の構築を挙げることができよう。

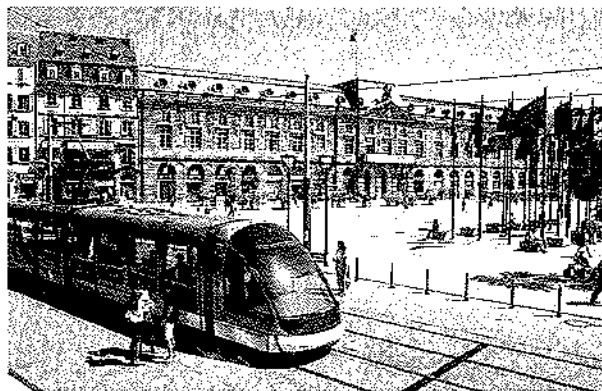


写真9 トラム

一定額を払えば中継地としての駐車場のいずれかに時間無制限で駐車でき、なおかつ市中心までの往復切符も手に入る。また、トラムの敷設はバス路線網の見直しの契機ともなり、最良のサービス、そしてバス・トラム間の完璧な相互補完性を提供することを目指したのである。

トラムのような無公害で、専用路線を走る公共交通を選ぶのは懸命なことであり、この枠組みにおいて街は新しいテクノロジーに対して非常に熱心に取り組んだ。ストラスブールは現在では電気自動車利用の促進に取り組む街でもある。1994年以降、市民の興味を引く目的において、貸し電気自動車の試みが組織的に行われていると聞く。

公共交通機関の発展と平行して、ストラスブール都市圏は自転車専用道の整備プログラムに携わってきた。今日では200kmの路が設置され、その約半分はストラスブール市内にあり、国内でも一二を争う総延長距離を誇る。自転車利用を高めるため、貸し自転車、アーケード、駐輪場もフランスの他の都市と比べて充実している。無公害、低音、経済的である自転車を移動手段の一つであるという発想の定着のために、このように様々なことが考え出されたのである。市民は環境に対して非常に敏感であり、多くの市民が移動手段として自転車を用いている。

トラムの敷設と交通網の再構築は、街のあり方を考え直させ、同時に主要道路、広場の再整備の契機となった。後者の例としては、街の中心部のクレペール広場（写真10）や、市内で最大の駅前広場が挙げられる。この2つの広場は街の中でイベントの会場になるなど普段から重要な役割を果たし、毎日数千人の人々が行き交う場所となっている。以前はこの広場を取り囲む車の行き来によって歩行者のためのスペースは殆ど無いに等しかったが、今日ではそのため



写真10 クレペール広場

のスペースが広く確保されている。

水の風景を公園や家庭菜園、私的緑地と結び付ける総合的な公園を造ることもストラスブール市の取り組みとして挙げられよう。ちなみに、この町の家家庭菜園の規模は4600以上を数え、フランス第一の座を占めている。このようにして市民は街での生活の質を高め、また街の美化に積極的に貢献しているのである。

ストラスブールを中心とするアルザスは、フランスでパリの首都圏に次いで経済的に豊かな地域である。国境を自由に行き来できる現在、ここでは、ドイツやスイスといった外国への通勤や買物に行くということが、その逆も含めて日常的に行われている。現在ヨーロッパでは、EUによる各方面の統合が進められているが、自治体レベルにおいても、国境を挟んで隣り合う町がEUの補助を受けて各種事業を共同で行なうなどしている。そして、2002年1月1日からはいよいよ統一通貨ユーロが実際に流通しはじめ、EU加盟諸国における国境は、ますますその意味を小さくしていくだろう。現在の国境線自体、歴史を見れば必ずしも古いものではなく、この地方の文化の連続性を目の当たりにすると、いっそう国境の意味を考えさせられる。

## 4 再び「ヨーロッパの中心」について

初めに私は、ストラスブールを「ヨーロッパの中心のまち」と紹介した。皆さんは「ヨーロッパ」と聞いて、どの国や地域を想像するだろうか。実際に「ヨーロッパ」を定義することは容易なことではない。私の記憶には、地理の授業でロシアのウラル山脈からイベリア半島までがヨーロッパ大陸であり、それにイギリス・アイルランドなどを加えた地域が「ヨーロッパ」であると習った覚えがある。西の端についてはそれほど異論がないと思うのだが、問題は東の方である。昨今、EUやNATOの拡大が重要な問題となっているが、ロシアやトルコはヨーロッパなのか？人々は旧ユーゴスラビアで起こった紛争をヨーロッパ内部の出来事としてみていたのか、それともそれは「周辺部」ないしは「域外」の内戦であったのか。

歴史を振り返れば、その時代ごとによってヨーロッパは伸縮してきたといえる。そしてEUの拡大政策が自己目的化しているといえる今日でも、地政学的観点から見ればヨーロッパはその形を絶えず変えつつあるといえよう。それにもない、地理的意味ではストラスブールは「中心」ではなくなるかもしれない。しかしそれでもなお、ヨーロッパ諸国の和解と共存のシンボルとしてのストラスブールの意味はこれからも色あせることはないであろう。



# [講演録] 名古屋都市センター設立 10周年記念シンポジウム

(平成13年8月1日)

## パネルディスカッション： 名古屋の都市計画の21世紀的課題と 都市センターの役割

コーディネーター 竹内伝史 (岐阜大学地域科学部教授)  
パネリスト 井沢知且 (名古屋都市再開発研究会副幹事長・  
都市研究所スペース代表取締役)  
片木 篤 (名古屋大学大学院環境学研究科教授)  
後藤澄江 (日本福祉大学社会福祉学部教授)  
佐藤久美 (英語情報誌「アベニューズ」編集長)  
山本幸司 (名古屋工業大学社会開発工学科教授)

# パネルディスカッション

## 「名古屋の都市計画の21世紀的課題と都市センターの役割」

竹内：それではパネルディスカッションに入らせていただきます。最初に、主として都市計画の21世紀的課題についてお話を進めていき、議論の終わりの方で都市センターの役割ということでパネリストの皆様からご提言いただければと思います。5人のパネリストの方々には、この趣旨で考えていることを何でもお話下さいとお願いしてありますので、最後にどういうふうにとまとまってくるか全く保証の限りではございません。ただ事前に少し打ち合わせをしたのですが、そのあたりの答えに近いようなお話を小林先生がされましたので、この先どう議論が展開するのか、コーディネーターとしては読めなくなっていて困っております。そんな状況ではありますが、まずは名古屋の都市計画の21世紀的課題ということについて、順番に10分くらいのプレゼンテーションをお願いしたいと思います。では片木さんからお願いします。

片木：先ほど越澤先生から名古屋の都市計画は非常に先進的であったと伺いまして、何となくいい気分になりました。私も名古屋に住んで12年、半分名古屋人化してきたのかなと思いまし

た。

名古屋の都市計画は大きく三つの時期に分かれます。一つは名古屋が建設された時期で、清洲越しと言われていています。卓抜な都市計画家の徳川家康が近世城下町の典型をここにつくり上げました。二つめは越澤先生がお話された大名古屋の建設と土地区画整理事業の進展という大正期です。そして三つめは戦後の戦災復興計画です。この三つの都市計画に名古屋は成功したと言われています。

我々建築をつくる側から都市計画を眺めてみますと、都市計画とは建築が建てられない場所、つまり空地をどのように担保していくのか、どのようにデザインしていくのかという技術や制度であるように見えます。この視点から見ますと、名古屋の都市計画はいろいろな空地を生み出してきたと言えるでしょう。まず都心部を見てみますと、旧城下町の街区があります。徳川家康は正方形の街区をつくるのを常としていましたが、正方形の街区では真ん中に空地ができます。それを閑所と言いますが、そこに神社・仏閣が挿入されました。広小路は大火の後につくられた火除け地ですが、後年これが名古屋一



竹内 伝史

たけうち けんし

岐阜大学地域科学部教授。1944年愛知県半田市生まれ。1969年名古屋大学大学院修士課程（土木工学専攻）修了。運輸省航空局、名古屋大学工学部助手、中部工業大学講師、中部大学工学部教授を経て1997年より現職。都市計画・交通政策を担当。目下、社会基盤整備論を研究。国土審議会特別委員、岐阜県、名古屋市都市計画審議会会長など。



片木 篤

かたぎ あつし

名古屋大学大学院環境学研究科教授。1954年大阪生まれ。東京大学大学院及びプリンストン大学大学院修了。主な作品として「GLASS FLATS II」ほか。主な著書として「イギリスの郊外住宅」、「テクノスケーパー都市基盤の技術とデザイン」、「デザイン・モード・ファッション」（共著）、「近代日本の郊外住宅地」（編集）など。

の盛場となりました。

越澤先生から土地区画整理事業では、公園を抱き合わせて区画整理をしたこともお話しいただきました。そのなかで注意すべきは、石川榮耀という都市計画家が考えた愛知型というものです。愛知型とは真ん中に菱形の小公園を置き、十字に道路を通して、公園がコミュニティの中心になるように開発するというアイデアです。また、関東大震災後に小学校と児童公園を抱き合わせるという試みがあり、名古屋では戦時中からだいぶ行われました。更に戦災復興計画では街園が、飯田街道沿いや中央線沿線に多く作られました。元来斜め方向に走る飯田街道沿いにまちなみが形成されていたのですが、戦災復興計画では旧城下町のグリッドに合わせて区画整理されたために、三角形の敷地が残ってしまいました。それが交通公園に利用されました。そして、それぞれの街区で残された土地は、どんぐり広場になりました。このように、名古屋はさまざまな空地のストックを持っていますが、これ程の空地の資産を持っている都市はなかなかありません。

ところが残念なことに、これらの空地があまり使われていません。旧城下町の街区では古い建物がどんどん取り壊され、神社・仏閣の境内が駐車場に変えられたり、ひどいところではラブホテルが建てられています。広小路は、かつては「広ブラ」と言われたようにぶらぶら散策する盛場だったようですが、今はそういうこともありません。久屋大通や若宮大通は、火除け地として100mもの広幅員道路がつくられたのですが、公園そのものはアイランド型になっていて、沿道商業施設のにぎわいが真ん中の公園にまではみだしていきませんし、街園も基本的にはアイランド型で、道路のなかに孤立する広場になっています。どんぐり広場に至っては、かなり荒廃してきています。

今後の都市計画では、こうした既存のストッ

クをどのように使っていくかが重要だろうと思います。これまでの都市計画により名古屋の空地は量的に充足されましたし、その点で成功したと言われています。今後はこれらをうまく使いこなしていく、ネットワーク化して、人が歩いて楽しめる場に変えていくことが大切になります。量から質への転換が図られるべきなのです。

もう一つ別の話題を提供させていただきます。越澤先生から大正期の名古屋の都市計画図を見せていただきましたが、ゾーニングがきれいななされています。これに関して、私は名古屋の都市構造は双曲線であると考えております。名古屋をイメージしていただくと、中央線の上向きカーブの内に旧城下町が収まっています。それから埋立地が下向きカーブになっており、名古屋港を囲んでいます。東海道線が上向きカーブに接するような形で、名鉄常滑線が下向きカーブに接するような形で走っています。これにより名古屋はきれいに四つのゾーンに分割されるのです。北側の旧城下町、東側丘陵地の住宅地、南側の工業地帯と港湾、西側低湿地の農業と住工混合ゾーンです。

現在、この南側の臨海部にどんどん空地が生まれつつあります。ものづくりを自負してきた名古屋も、臨海部の工場が撤退に追い込まれてきています。この臨海部の空地をどのように利用していくのか。これは名古屋に限らず、日本の大都市が等しく抱えている問題であります。

1924年に石川榮耀がレイモンド・アンウィンというイギリスの大都市計画家に会い、自分の作り上げた名古屋の都市計画図を見せたことがあります。そのときアンウィンは、「水際に工業用地ばかり集めてどうするのか。そこは人が集うようなレクリエーションの場、余暇の場として使うことをもう少し考えるべきだ」と指摘したと言われています。その指摘が現在の我々にもう一度つき返されてきているのではないのでしょうか。名古屋の都市計画が生み出した市街

地の空地、また臨海部に生まれつつある空地をどのように利用するかが名古屋の21世紀的課題だと思っております。

竹内：ありがとうございます。それでは佐藤さんお願いいたします。

佐藤：先ほど越澤先生が東山の森の大切さをお話しされたとき、実はすぐ横に住んでいますので、片木先生同様、私も「いい気持ち」になりました。

私は中部地域を紹介する英文情報誌を発行しております。少しでも多くの外国人にこの地域を知ってもらいたいという趣旨で発行していますが、海外の人が日本に来るときに参考にする英文のトラベルガイドには名古屋は次のように紹介されています。

「名古屋は第二次世界大戦中に爆撃で破壊された。その後、その当時の最もすぐれた都市計画理論によって構築された。その結果、建築的には無味乾燥で全くおもしろくない都市となった」。また別のガイドブックには、「名古屋は日本で4番目に大きな都市である。農業と産業の土地で旅行の目的地にはならない。しかしながら近年、外国人向けに英語の表示も増え、名古屋城や熱田神宮、国際デザインセンター、名古屋ボストン美術館に行くのに分かりやすくなった。スケールダウンした東京であり、また東京のリラックスバージョンと捉えるといい。見るべきところは少なく、犬山・岐阜・関・志摩半

島・高山などへ行くのには便利である。市内はまっすぐな道路が直角に交差しているので分かりやすい」とあります。

名古屋は訪れる場所ではないということですが、住む場所だという感想も書かれています。実際、名古屋に住む外国人は70年以降確実に増えています。84年に外国人登録者数は31,000人程度でしたが、現在は正規に登録されている人だけで50,000人近くいます。不法に滞在している人を含むともう少し増えると思います。今、名古屋市の人口は210万人ですから、40数人に1人が外国人という計算になります。愛知県内の外国人留学生も80年には437人でしたが、現在では3,000人近くいます。

私のまわりの外国人は、「名古屋は住みやすいところだよ。文化施設も多いし、東京ほど部屋代や物価も高くないし、ちょっと足を延ばせば、自然を楽しんだり山歩きもできるからね」と言ってくれています。越澤先生のお話のように、戦災復興でがんばって下さった先人たちのおかげで、こういう住みやすい名古屋ができたのではないかと思います。それは確実に外国人に受け入れられていると思います。ですから、これからも「住みやすいまち」ということをもっと前面に推し進めていってはどうでしょうか。

そのためには、例えば外国人に積極的に空き部屋を貸したり、起業に手を貸したりというように、外国人との共生も視野に入れた都市づくりがさらに望まれると思います。

私の友人で、1989年にイギリスから名古屋に来たジョン・ウィリアムズという人がいます。彼は、私が発行している英文情報誌に映画の記事を書いています。ケンブリッジ大学在学中から日本の映画をたくさん観ていたそうです。好きな映画監督は小津安次郎と黒澤明だそうです。特に「東京物語」が好きだと言います。市井の人々を描きながら自分たちに生き方を考えさせてくれるからだそうです。そんな彼ですが、



### 佐藤 久美

さとう くみ

英文情報誌「アベニュー」編集長・発行人。名古屋生まれ。

「AVENUES」は、この地域を観光やビジネスで訪れる外国人や在日外国人に、日本の文化、伝統、生活などを紹介。名古屋女子文化短期大学等の非常勤講師（国際関係論、異文化の理解）、ボランティア団体「愛知善意ガイドネットワーク」の副会長を務める。

12年前に名古屋に来たときに、初めて見る風景にびっくりしたと言っています。木造平屋の民家の奥に高層ビルが建っていたり、神社やお寺の横に高層の駐車場があったり、ハンバーガーショップがあったりと、とても現実の風景だとは思えなかったそうです。彼は、当初8ミリ映画を撮っていましたが、テーマはずっとシュールレアリズムでした。どこにカメラのレンズを向けてもシュールレアリスティック、超現実的だからだそうです。

ところが、彼はつい最近、「一番美しい夏」というタイトルの本格的な劇場映画を完成させました。ナオミという大須近辺で育った問題児の小ギャルが、愛知県鳳来町に預けられ、そこで美しい老婦人に会い、自然やまわりの人々とのふれあいを通して、みんなと交流できるようになっていく、というストーリーです。8月11日に全国公開されますので、ぜひ観てあげてください。

シュールレアリズムばかりをテーマにしてきた彼が、こんなに美しい映画を撮ってくれたのを見ても、名古屋は住んでみるととてもよいものがあるのだと思います。実は、彼はこの4月に東京で教職を得て引っ越してしまいましたが、「東京は住むところじゃない。早く名古屋に戻りたい」と言っておりました。

このように、さまざまな人との交流があり、そこから新しい文化が生まれるのが都市の醍醐味だというふうに私は思います。先ほど小林先生は「玉手箱」という表現をなさいましたが、そういうものが都市の魅力だと思います。

ところが残念ながら、名古屋をみても、そういう交流が日常的にみられないのが現実ではないでしょうか。つい先日、千種区の覚王山日泰寺のお祭りをちょっと覗いてみたら、門前町が歩行者空間になっていて、若い人達が自分で作ったアクセサリーを売ったり、服を売ったりしていました。他にも、焼き鳥を売っ

ていたり、木工教室が開かれていたり、インドネシアの舞踊が行われていたり、とてもおもしろかったです。来ている人の顔も楽しそうで、あちこちで交流している姿がみられました。外国人の姿もありましたが、やはり住んでいる人達が楽しさを表現できる場所、訪れる人達もそこで楽しむことができる場所、若い人達が自己表現できる場所、こういうところがまちの中にもっとあれば、交流がさらに促され、たまたまこの土地に来てくれた人もよい印象を持ってくれるのではないかと思います。

徹底的に住みやすさを追求していけば、住みやすいまち名古屋を世界の人達に自信を持って紹介できるようになるのではないかと思います。今まで都市計画というのは、道路と建物が基本にされてきたと思います。それは自動車産業の発達と共によく機能してきたと思いますが、これからは「道」と「人」にシフトした計画を求められるのではないのでしょうか。「人々の姿が見えるまちづくり」といった都市計画をさらに望みたいと思います。

**竹内：**ありがとうございました。それでは井澤さんをお願いいたします。

**井沢：**最初に、私がやっています都市再開発研究会というのはどういう組織か、簡単に申し上げておきます。商工会議所の中に設置していますが、公共と民間のそれぞれの関係者が名古屋



## 井沢 知巨

いざわ ともかず

1952年大阪生まれ。1976年名古屋工業大学建築学科卒。1978年同大学院修士課程修了。シンクタンク勤務の後1990年に(株)都市研究所スペースシア設立。

東海地域の都市開発・地域開発の構想・計画づくりに参画。愛知住まい・まちづくりコンサルタント協議会代表。白壁アカデミア(歴史的町並みの保存・活用)代表世話人。名古屋工業大学非常勤講師。技術士(建設部門)、一級建築士。

でも特に都心にテーマを絞って、まちづくりと一緒に考えていきたいと思います、公・民パートナーシップによるまちづくりの研究会です。

本日のテーマとしては、縮小均衡社会がこれからの都市計画の大テーマになるのかなと思います。小林先生も冒頭でお話しされましたように、戦後の都市計画は都市の効率性、成長をコントロールしていくというところに力点が置かれています。マイナスをプラスにしていくコントロールと、プラスをいかにコントロールしていくのかというのはだいぶ違うと思います。片方で成長を維持しながら、もう片方で今日的な環境問題や高齢化社会に対応していくことが都市計画に課せられるとした場合に、「持続可能な成長」が都市計画のテーマだということになります。

今日は気温が38度もあり、汗だくで来ましたが、都心はたぶん40度を超えていると思います。レイチェル・カーソンは『沈黙の春』を書きましたが、今日の名古屋なら『沈黙の夏』が書けるのではないかと思うぐらい、誰も歩いていませんでした。名古屋の暑さというのは、都市計画的になんとかできないのでしょうか。ドイツでは「風の道」ということで、緑地の配置などを考えて都市の気候を和らげるということをやっています。名古屋の緑地の木々や道路の街路樹は、枝を伸ばしっぱなしだと台風で倒れたり、信号機が見えなくなったり、落ち葉で車がスリップしたりするというので、切るというのが大前提になっていますが、これからの都市計画は切らない形でどう対応するかということを考えていく必要があります。要するに課題としては、過ごしやすい都市づくりが第1点であります。

第2点は小林先生もおっしゃっていた「都市の多様性」の問題です。確かに東京はたくさんの方が集まっていますので多様性もいろいろあると思いますが、名古屋もコンパクトですが、

それなりにはあります。例えば、北に東急ハンズができれば、少し時期がずれて南にロフトができました。東急ハンズのときは周囲がビルディングになっていましたのであまり大きな変化が起きませんでした。ロフトができたときは柔らかい建物が非常に多かったので、そこにちょっとユニークなレストランができたり、カフェができたり、空間の使い方に変化が現れてきています。堅い建物群の久屋と柔らかい建物群の栄南。こういうふうにと考えるとおもしろいと思います。

ただ、名古屋は戦災復興事業によって、裏も表もみな表にしてしまったというところがあり、〇〇横丁とか〇〇小路が少ないようです。都心には2、3しかそうした名前のついたところはありません。この部分をどうふくらませていくか、いわゆる都市の空間としての多様性をどう確保していくのかが必要になってくるのかなと思います。

先ほど東京のクラスターのお話がありましたが、名古屋でも上前津から大須にかけてIT関連のソフト産業が集積していると言われていています。これには東京と似ていますが、三つの条件があると言います。24時間飲食ができること、家賃が安いこと、自転車で行き来できること。自転車は、夜遅くでも行き来して交流できるからということです。また、ナディアパークの南側に、旅館をクリエイターのチャレンジショップ的に活用した「さくらアパートメント」というのができています。そこも家賃が非常に安く、3階だと月5万円ぐらいなので、若いファッションクリエイター達が集まっています。そういった場所は多様性を確保していくという面では非常に重要で、これがビルになってしまうと、そういう人達がいる場所がなくなってしまいます。ですから、こうした場所をいかにうまく組み込んでいくかがテーマになってくると思います。

今後、ITが高度に進んでいき、テレワーカーやSOHOが生まれると、都心はどうなるのかを検討したことがあります。その結果、オフィスが全くなくなるということではなく、テレワーカーやSOHOで対応できるものは都心に立地しなくてもいいのでしょうか、それに代わる産業が生まれてくれば、オフィス需要というのは生まれてくるということになりました。ただ、先ほども「ディズニーフィクション」「ディズニーランド的な」というお話がありました。私も都心は遊園地化していくと思います。最近の本に「ショッピングエンターテインメント」という言葉が出てきていますが、ただものを並べるだけでは売れない時代なので、ショップにエンターテインメントを加えるという意味です。その例として、岐阜駅前にある「ACTIVE-G」では、お皿や宝石を自分で加工できる店があったり、町田のグランベリーモール内には15mの人工岩を店内に設置してロッククライミングができるスポーツ用品店があったりします。それから、エデュケーションとアドベンチャーをまぜた「アドベンチャー」という言葉もあります。これは、今度ディズニーが展開していくものです。

こう考えたときに、買い物も楽しくということになると、やはり遊園地的になっていくのではないかとことです。大阪の梅田駅前の「HEP FIVE」は観覧車を商業ビルの上にのせていますが、そういうイメージではなくて、商業も教育も含めて、そこで生活するのがおもしろいという意味で、遊園地的になっていくのではないかと思います。

名古屋も、「都心は遊園地」「都心は新しい大学」みたいなキーワードで生まれかわってほしいと思います。大学は郊外に分散した結果、偏差値が落ちたと言われていて、18歳人口も減っていますので、駅前などに社会人相手の大学が立地するようになって、数多く集まれば、若い人も社会人も駅前に集中することになりま

す。その様な変化を有効に活用するというのがあると思います。

最後に、ストックの有効活用ということですが、名古屋は久屋大通、若宮大通など道路空間が広く、歩道も広くとってあるので、単一目的すなわち歩行ということだけに使うのではなく、多機能的に使うべきだと前から思っています。ヨーロッパなどをみますと、歩道は歩くだけではなく、憩い、語り、コミュニケーションやパレードをする場と、多様な使い方をしていきます。そういった意味で、「名古屋こそオープンカフェを」ということを私はずっと言い続けています。オープンカフェでお金がとれれば市財政にへ貢献しますし、高齢者の休憩やコミュニケーション、商業者の商談などの装置として、多様な使い方ができるでしょう。また、にぎわいの演出や名古屋らしい風景の創出ということにもなってきます。公共空間の使い方として、広い道路空間のオープンカフェ利用も一つの提案ではないかということです。

竹内：ありがとうございました。にぎわいの演出、創出という言葉が出てきましたが、そういう点で三人ともよく似ているところがあったかと思えます。次は後藤さんお願いいたします。

後藤：私も名古屋に住み始めて20年近くなりますが、小林先生や越澤先生のお話をお聞きして、改めて先人たちのまちづくりのおかげでいい住環境を提供していただいているのかなと思いま



後藤 澄江

ごとう すみえ

日本福祉大学社会福祉学部教授。東京大学文学部卒業。野村総合研究所、名古屋大学大学院博士後期課程修了、英国ノッティンガム大学客員研究員を経て現職。専門分野は社会学、社会福祉。名古屋新世紀計画2010審議会委員、名古屋市NPO懇話会委員など。著書に「現代家族と福祉」「世界の住民組織（共著）」など。

す。外部の方からお褒めいただくと、住む者にとっては愛着心を喚起されるというか、こういうことも大事なのかなと私も大変勉強になりました。そのうえで今日は二点ほどお話しさせていただきたいと思います。

まず一点めの21世紀のまちづくりの名古屋の方向性ということですが、6、7年前にこの都市センターで名古屋のイメージ向上戦略というのを何人かの先生と一緒に担当させていただいたことがあります。そのときに、一つは名古屋は住みやすいまちとして、70年代ぐらいから努力してきたことをより生かしていくことが大事だということでした。二つめは、これから21世紀に向けて、多様な人々がここに学び、遊び、集うことが大変大事なので、そういった多様性に配慮した取り組みが必要だということでした。そういうようなデータを整理した記憶がありますし、私は今でも考え方は変わっていません。

二点めは、皆様からすでにご指摘がありましたように、私も東京から参りまして、名古屋は大都市のわりに居住空間が優れていると感じています。それをそれぞれの地区ごとに生かして、個性ある居住空間づくりをすることもこれからの課題だと思います。しかしこれは、基盤はある程度揃っています。

それからもう一つ、多様性に配慮した場所をつくらなければならないと思いますが、この面においては努力しなくてははいけません。東京と比べて、名古屋はどうしても否定的になってしまいます。東京は、消費活動が活発な青年層をいともたやすく集められます。戦後のいろいろな制度・政策のなかで、いい意味でも悪い意味でもそうなっています。それに対して名古屋は、労働力が都市部で必要な高度成長期の時期にはそのようなことができましたが、今はそれほど多くの若者を外から引き付けられる場所ではなくなっています。ですから、東京と同じ戦略で

都心のあり方を考えるということにはできないわけです。

そう考えると、新しいものに貪欲で、何かを生み出す人達を創出するような場所をピンポイント的に都市の中に設定していくことが大事です。そのためには行政の力というのが大事です。ピンポイントはあっても、いったんピンポイント以外のところに行くと、非常に多様な良好な居住空間があるといったところに、東京とも他の都市とも違う、二面性のある魅力的な都市をつくっていくことができるのかなと思います。

ピンポイント的なところには、教育あるいは健康産業といった、何か付加的なものを置くのも大事なかなと思います。今日テレビを見ていましたら、癒しや健康に配慮したコンビニエンスストアを紹介していました。今後、自然食品のような小規模な食材を売る戦略をとるというようなことも言っていました。今、まちづくりにおいても、それぞれの地域基盤を生かしながら、より個性的で魅力があり、そこに住む人達が愛着や責任を感じて自分たちの空間をつくっていくような部分が必要です。また都心部にはたくさんの人達が集うようなところが要りますが、せっかくそういう場所をつくっても、人々がそれを楽しむ術を見つけ出さないと一時的なもので終わってしまいますので、行政の主導的な力だけでなく、やはり住民というか市民のまちづくりや都市計画へのプロセスからの関わり方というものが大変大事ではないかと思います。

私は90年代に、イギリスやアメリカのまちづくりに関わる住民組織の調査をしたことがあります。イギリスの場合を考えてみますと、都市にある住民組織の関わり方は、問題をかかえて地域環境が悪化しているような地域と、比較的良好的な住宅地で中産階級が住んでいるような地域とでは、人間の気質も必要とされるニーズも大きく違っていました。問題を抱えたり、環境が悪化しているような地域の住民組織は、生



活に総合的、包括的に関わって、そのプロセスにおいて住民自身がエンパワメントしていくことが大事で、そこには専門家・コーディネーターも関わりつつ、行政の支援もしていくということが必要です。一方で、すでに良好なまちづくりがされて住環境が保証されているようなところでは、むしろそれを悪化させないことが大事です。自分たちの土地の値段を下げたくないとか、できるだけ自分たちのルールに従うような人が住んでもらいたいというようなところで、住民組織の役割というものもあります。

それに比べますと、日本と言ってもいいのですが、名古屋の町内会・自治会はどこも同じような役割を担っているようです。私たちの想定の方があると思いますが、それぞれの地域での住民の関わり方、住民組織のあり方というものも考えながら、その力を引き出していくということが大事だと思いました。

アメリカの場合、コミュニティ・ディベロップメント・コーポレーションと言って、外部から専門家が入って、地域の課題を扱います。これはアメリカ社会だからできるのかなとも思いますが、日本の場合はより地域に根付いた、その発言なり力を受け入れるような組織なり人が関わっていかないと、現状では力を発揮できないのではと思います。

その意味で、名古屋ではNPOというのも育ち、大きな力を担いはじめています。都市センターでもそういった組織と協力しながらお仕事をされているようですが、地域に根付いた、草の根的なNPOを支援し、育てていくということが大事で、こういった都市計画、まちづくりの視点は、名古屋市が考えるコンセプトを実現していくにも大変大事ではないかと思っています。

いずれにしても、今お話し申し上げましたように、21世紀は成熟化した時代ですし、名古屋はいろいろな基盤整備もかなり成熟した段階にありますので、それを活用し、名実共にい

い都市にしていくために、居住空間をより個人的にして、より住みやすいまちにしていくと同時に、すでにある都心をピンポイント的に新しいものを生み出す人達を集めて、多様性を発信できるような所にしていくことが大事です。そして、都心部の多様性をつくっていくにしても、居住空間の個性をつくっていくにしても、いろいろなタイプの住民がそこに主体的に関わっていくことが必要だと考えております。

竹内：どうもありがとうございました。社会分析というか社会計画的な観点からのお話をいただきました。今度は少しひるがえって、物的な観点と申しますか、そういうところから山本さんにお話をいただきたいと思います。

山本：私は、今日のシンポジウムのテーマをそのまま率直に受けてメモを作りましたので、新しい夢のある提案ではなくて、現実を重視するというか、現状はどうあるのかということをお話ししたいと思います。特に社会資本の整備ということでまとめてみましたが、ご承知のように都市計画というのは、都市の将来あるべき姿を策定することをはじめとして、線引きとか、地域地区の指定とか、具体的に整備するわけではないものも含まれているわけです。具体的に整備するということになれば、都市施設の整備とか市街地開発事業がからんで参ります。

では、都市施設と社会資本とがどういう関係にあるのかということ、自分なりの整理としては、



### 山本 幸司

やまもと こうし

名古屋工業大学工学部社会開発工学科教授  
 1948年 生まれ  
 1973年 京都大学大学院工学研究科土木工学専攻終了  
 1973年 京都大学助手  
 1983年 名古屋工業大学助教授  
 1990年 名古屋工業大学教授。専門は社会基盤計画学、プロジェクトマネジメント論

都市にある社会資本を「都市施設」という言い方をして、都市計画で具体的に決定された都市施設を「都市計画施設」ということにしました。これは、多分フロアの方にもご了解いただけると思います。

社会資本の整備を考えていくうえで、今、日本はどのような状況にあるか。これはもう皆様もふだんから考えていらっしゃると思いますが、例えば国立の社会保障人口問題研究所の将来予測で、今の少子化や高齢化がそのまま進みますと、2050年には国民の3人に1人が65歳以上になると言われます。もっと恐ろしい数字は、21世紀の末の2100年になりますと、日本の人口が7,000万に減ると言います。わずか100年の間に、5,000万人もの人口が減っていくような歴史は過去になかったわけです。ですから、社会資本の整備や現存の社会資本をどううまく利用していくかを考えていく場合に、今までの都市計画の考え方は通じないといえますか、新しい考え方を提案する、あるいは整備等に必要な資金をどういうふうに捻出するかを考えていかなければなりません。あるいはよく言われるPEFIなども含めて、公と民の関わりをどう考えていくのか。こうしたことをよくよく考えておかないと、大変なことになるのではないかと思います。個人的にはどこかで出生率が戻ってくれることを期待したいのですが、そういう予測があるというのは歴然とした事実であります。

今日の小林先生の講演のなかに、土木学会長の話が少し出ていましたが、土木学会では毎年、その年の重要なテーマを考え、特別の委員会を設置して議論をするというふうになっています。先ほどの歴然とした数値を踏まえて、これからの都市のあり方や社会資本整備のあり方はどういうふうに変わっていくべきか、社会資本の維持管理や更新のための費用をどういうふうに捻出していくのか、あるいは公と民の役割をどうするのか、といったことを1年間かけて議

論し、提言していこうという動きがあります。委員会には、名大の林先生、森川先生も関わっておられると思います。

それと同時に、私は個人的にもこれからの都市計画や社会資本がどういうふうになっていくのか、漠然とした危機意識を持っています。

もともとの社会資本というのは、量的に不足しているから整備するということではよかったと思いますが、現在はどういうプロジェクトであっても、事業採算性で評価していくという動きがあります。しかし、本来必要な社会資本は事業採算性等を問題にしなくてもよかったのではないかと、今後もそうなのではないかという疑問もあります。公共事業として税金を使ってやる限り、今までのような安易な整備の仕方が難しいというのもよく分かります。

では、これからの社会資本の整備、あるいは現存の社会資本の維持管理をどれぐらいまで民間に重点を移していったらいいものかを考えていきますと、これはちょっと将来暗いのではないかという気がします。個人的な気持ちですが、もともと社会資本というのはできることならば公が責任を持って整備して維持管理すべきものではなかったかと。今、民営化ということで民に移ってきているのは、必然性があるからなのか、経済的な問題などでそうせざるを得なかったのか、議論がまだ十分ではなくて、イギリスなどのシステムや制度が日本に入ってきて、日本流のやり方の問題点を指摘されているのではないかという気がしております。

いずれにしても、社会資本には生産に直接関わる社会資本と生活に関わる社会資本と、大きくはこの二つだと思いますが、もう少し細かくみていきますと、例えば治水や防災上の社会資本もあるわけです。こういうものはそれ自身が儲けや利益を出したりするものではないのですが、災害が起こったときのことを考えますと、整備をしておかなければいけないわけです。

こういう種類の社会資本の整備について、どういうふうに理論的に説明がつくのか。これを考えますと、今のところ一般市民のコンセンサスを十分に得るような状況にはまだなっていないのではないか、という気がいたします。

例えばこの都市センターはまちづくりを大きなキーワードにして活動しておられますが、そのまちづくりの定義は具体的にどうなのかと勉強してみますと、非常に難しく、広範囲なものを含んでいます。都市計画とまちづくりはどのような関係にあるのかを今一度考えてみても、一言で答えを出すのは難しく、まちづくりというのが安易に使われているということが分かってきたわけです。しかし、まちづくりというキーワードでかなりの部分、コンセンサスは得られるのは確かです。ですが、具体的に議論していく途中の段階では、個々の考えている内容がどうも違うなという場面にも時々出くわします。

ですから、これから都市計画を進めていくうえで、まちづくりという表現をしますと、一般市民の積極的な参加が大前提になると思いますが、あまり大きな期待をかけすぎるといろいろな問題も出てくるのではないかと。例えば責任論ということになると、ボランティアに近い形でまちづくりに参加している方々に責任を求めるわけにもいきませんし、かといって全く無責任な発言を受け入れられるわけでもありません。そうすると行政側として、あるいは第三者的な立場として、まちづくりに積極的に関わっていかれる方々に対して、何を求め、何を提供できるかということになってきますと、どうもまだちゃんと整理ができていないのではないかとこの感じを持っております。

私も名古屋にお世話になってから、もう20年になります。名古屋に来たときは、親戚も知り合いもほとんどいませんでしたので、どんなところかと少し身構えながら来てみましたが、実際は初めての夏は涼しかったですし、冬もそん

なに寒くはありませんでした。人が冷たいと言われるのも、栄で食事をしたときに財布を忘れたのですが、「それはお困りでしょう」と帰りのバス賃まで心配してもらいました。住所と名前を書こうとしたら、「今度来たときに払ってあげればいいですよ」と言われ、その一言で名古屋がすごく好きになりました。

ですから、都市計画とかなんとかいいましても、まちづくりを考えていくうえで非常に大事なものは、そこにどういう人が生活をしていくのか。そういう人達に対してどういうことが都市計画として提供できるのか、ということを考えていく必要があるのではないかと思います。

ご承知のように、2005年に愛知万博が迫っています。日本各地や世界からどれだけの方が来て下さるかわかりませんが、そのときにできることならば、外部の人達に「名古屋は都市計画でこういうことを考えているのだ」ということを示せるイベントを展開していただけたらと、強くお願いしたいと思います。

竹内：ありがとうございます。5人の方に、議論をするためのプレゼンテーションをしていただいたつもりでしたが、かなり結論めいたところまでお話しいただいたように思います。しかし、共通点として「交流そして都市の文化」と「多様性」というキーワードが浮かび上がってきました。これから、この二つを少し分けて議論いただこうと思います。

実は、21世紀全国総合開発計画、新しい国土のグランドデザインと申しますが、そのなかでも盛んに21世紀の地域づくりは交流がキーワードだと言われています。名古屋はこれまで、製造業を中心とした産業技術でやってきましたから、都市計画も非常にクリアに重厚長大の産業地帯を想定しているわけですが、いわゆるその手の産業の空洞化がグローバル化のなかで盛んに言われ、実際に現象も起こってきて

います。そういうことを考えますと、21世紀の都市の産業というのは、少し姿を変えたものを考えなければいけないのではないかと。そのためにはやはり交流に根ざした新しい産業を作り出していかねばならないのではないかと。このように言われています。もっと突き詰めて考えますと、佐藤さん、井澤さん、後藤さんあたりがご指摘になっておられますように、いろいろな種類の人が交流することによって新たに芽生えてくる文化、そして現象としては町のにぎわいに対する期待があるわけです。それを新たな産業に結び付けていくことが必要なのではないかと思います。

では、それをどういうふうに作り出していくのか。交流を議論しますと、往々にしてどんな内容で成果は？と分析されますが、それは結局アウトプット、結果です。それをもたらしてくるのは、交流のためのインフラ整備であり、インフラの上でどんなメディア、媒体あるいは装置、制度を使って、交流を促進するかということです。ここらのところが結論として、佐藤さんから「住んでいる楽しさを表現できる場所をつくる」とか、「東京はほっといても多様な人々がたくさん集まるけれども名古屋ではなかなか難しいから、ピンポイント的に」という言葉も出てきました。しかし、まだ十分な内容がありませんので、私交流を促進し、文化の花を咲かせ、産業に結び付けていくために、どういう装置、演出、制度、整備が必要なのかを少し論じていただきたいと思います。いかがでしょうか。

**井澤：**基本的に交流というと、国際交流や全国から人を集めるといったことがイメージされます。しかし、交流の基本的な中味としては、地元の人々が十分に交流できるものがある、ということが前提ではないかと思います。東京ディズニーランドは、全国から人を集めていると言われますが、実際には関東の人が7～8割です。

確かに名古屋からも九州からも、あるいはアジアからもたくさんの方が来ていますが、結局、地元がそういった機能を享受しているなかから交流が生まれる、という考え方を私自身は持っております。今回の愛知万博も地元がどれだけ楽しめるかということを引きちと出さないと、世界から人を呼べません。よって、交流の中味としては、まず地域、名古屋都市圏の人々が交流しうる、それによって何らかの刺激を受け、創造性を発揮できるような場づくりが必要になってくるのではないかと思います。

**竹内：**佐藤さんは先ほど、「住んでいる楽しさを表現できる場所をつくれ」と言われましたが、なかなか実際には出てきません。例えばこんなことをやれないかという提案はありますか。

**佐藤：**私は中心市街地活性化委員会の委員をさせていただいているのですが、「広ブラ」の復活をめざしています。広小路を昔のようににぎやかな通りにするために歩行者空間にして、車をシャットアウトし、そこに若い人達が自分のつくったものを販売できるようなブースやお店をつくって、道行く人達に売ったりする。先ほど井澤さんがおっしゃったようなオープンカフェを開いてみたりとか、そういうことから交流が生まれると思います。

先ほどジョン・ウィリアムズの話をしましたですが、彼は映画を撮りたいとずっと思っていたのですが、ある日、日本人の若者達が8ミリカメラを回しているのに出会って、「君たち映画が好きなの、僕も好きなんだ。ぜひ一緒に映画を撮らないか」という話になったそうです。身ぶり手ぶりだったようですが、意気投合して12年目にして今回の大作につながったわけです。全然知らない人同士が、話をするところから始まり、共に作り上げるまで発展するということがあるので、できるだけそうした機会を増やすといい

のではないかと思います。

今回のジョンの映画はプラハの国際映画祭に出品され、たくさんの外国の人達に観てもらったそうですが、映画を通して私たちの思いを外国の人達に伝えるということもできるのではないかと思います。

竹内：片木さん、何かご意見は？

片木：例えば、東京で情報産業がこのように動いているというのと、地方都市はすぐにそれを真似しようとしみます。私は、それこそ情報社会における情報の一元化だと思います。それぞれの都市がそれぞれ別個の資産を持っているわけですから、その資産を用いてどういうことがやれるのかを考えていくべきだと思います。

文化の産業化を名古屋にからめていうなら、言葉をひっくり返すべきでしょう。つまり産業の文化化を考えるべきだと思います。情報化が進展していても、ものづくりはなくなってはいきません。情報化にからんだものづくりをどうやって育成していくかが、名古屋の今後の課題だろうと思います。

もう一つは、ものづくりの技術やノウハウをどのように見せ、それを文化として発信していくのが、名古屋のとるべき文化戦略ではないかと思います。今まで名古屋の資産として蓄えてきたテクノロジーのエンターテインメント化、あるいはそれを体験するような場所を提供することが必要ではないでしょうか。

もう少し話の風呂敷を広げますと、昨今、この種のまちづくりに関するシンポジウムでは「情報」と「環境」の二つのキーワードが出てきます。このキーワードを人間の身体に則しているという、首から上が情報で、首から下が環境に対応していると言えます。心身二元論は古代からありますが、今や、情報メディアが発達することによって、我々は首から上の脳の部分と、首

から下の体の部分とがひどく乖離してきているのです。今日、小林先生のお話をうかがっていて、両者をつなぐものはおそらく「体験」だろうと思いました。すなわち、リアルな体験を通して何かを学んだり、得たりしていくことが切実に求められているのです。「体験」はまた井沢さんのおっしゃったエドベンチャーとか、ショッパーメントとかに近いのだらうと思います。引きのばされた心身をつなぐような体験の場を、今まで培ってきた工業の基盤の上に築けていければ、名古屋はそれを特色として日本あるいは世界に売り出していくことができるのではないかと。そういうポテンシャルを持っているような気がいたします。

竹内：ありがとうございます。後藤さんにちょっとお聞きします。ピンポイントに集中させていくことの重要性というお話のなかで、要するに居住は質の高い居住を、そしてピンポイントでの集中をとおっしゃいましたが、居住空間はある種の均質さに守られていて、ピンポイントで多様性を実現するという発想なのでしょうか。

後藤：先ほど分けて言いましたが、居住空間はすでにある程度画一的な高水準のものができているので、これからはそれぞれの居住空間や地域住民の個性を生かすうえで、住民組織なりの参加が必要だと申し上げました。

今の交流ということに結び付け、居住コミュニティレベルで考えますと、ここでも交流というのは大事だと思います。一つは成長への戦略といますか、よりよい地域にしていくための個性化という点から、もう一つは問題回避のための戦略とでもいいでしょうか。地域内で人と人が多様性を持ちすぎると、みんなが無関心になり、住環境の悪化に結びつきやすいと思います。

私はたまたま数ヵ月前に、名古屋市の意識調査を担当させていただいたのですが、家族や地域活動に関する調査を5年ごとに20年間くらいやっているようですが、その結果をみますと、総体としては家族に関する意識はあまり変わっていません。ただその中味をみてみますと、若い層の意識はすごく変わっているのに、高齢者の割合が増えたことで全体として相殺され、ほとんど意識が変わっていないという結果になっています。世代間や男女間の格差はむしろ拡大しているようなところがあります。そういうところからみると、それぞれの居住空間レベルで、合意はできなくても理解する機会を持つていくことが大変大事だと思います。その意味で、居住空間レベルの魅力づくりと同時に、問題回避のための交流の場を設置することが大切です。空地や空いた施設、商店街の空き家など利用できるさまざまな場で、さまざまな交流を考えていくことが、居住空間レベルにおいても大事だと思います。

一方でピンポイントと申しましたのは、栄・名駅・大須というようなすでにあるところに、さらに新しい形の教育や健康、体験、映画といった魅力的なものを付加していくような形であって、そこに多様性を生み出していくことが大切です。ただあまりにも居住空間と都心的なものがかげ離れてしまいますと、都心的な新しいものを体験した人が居住の場ではみ出してしまうということになってしまいますので、その辺での相互をいかにつなげていくというような、さらなるステップも配慮していくことも大事なと思います。

**竹内：**ありがとうございます。交流を促進するためにということで議論いただいてきたわけですが、山本さん、先ほどの社会資本整備論というところからいきますと、交流のためのインフラ整備というのはどういう議論ができるので

しょうか。

**山本：**日本での社会資本はどちらかというとハードなものを指します。しかしこれからは、ソフトな仕組みといったものも社会資本として位置付けていくことが大切です。それを公が整備するか、民が整備するかなのですが、今話題になりました交流といったことを考えますと、人やものや情報は移動するわけですから、従来の単なる交通施設や通信施設だけで本当に成り立つかという、そうではなくて、もっとソフトなシステムづくりが絶対必要になってくるわけです。それは今までの都市計画で、都市施設の範疇に入ってきていなかったものです。これからハードだけでなくソフトも含めて交流を支えていくための都市施設を整備していけるのか、またそれを誰が管理していくのか。私は、そういうことに関心を持っています。交流ですから、外から来てもらわないといけません、そのためにはどういうハードとソフトが要るか。また、外へ送り出すためにはどういうハードとソフトが要るか。それを考えますと、繰り返しになりますが、従来の都市施設だけではとても充足できないと思います。もう少し具体的に、どういう仕組みで交流という機能を支えていけるのか、よく考えてみないといけないと思います。

それから、持続的に交流できるかも大切です。私の大学は外国の大学と学術間交流協定を結んでいます、実際に交流活動がちゃんとできているかという、なかなかそうではありません。やはり中心になる人が動いていかないとけませんし、双方のかなりボランティア的な活動がないと成り立たないわけです。最初は関心があってスタートするわけですが、それを本当に持続できるかということを考えると、大丈夫なのか、誰が責任をとるのか、という感じがします。

竹内さんのお話のなかに、交流が都市の文化を生んで産業に結び付いていくというニュアンスのものがありませんでしたが、それは理想的には素晴らしいことですが、交流を持続させていくことを考えると、あまり大規模なものはやりづらいですし、誰かが中心になり責任を持つということになると、やはり自分たちの身近なことを考えますよね。ハードは作った、ソフトは作った、後はどうするのというところが非常に怖いと思います。だけど、それでやめてしまえばどうしようもないので、行政なりがもう少し積極的に関わっていくのか、まちづくりと積極的に関わっている一般の方々がもっと参画していくのか分かりませんが、最初の発言のところで申しました責任論も含めまして、もう少しいろいろ考えておくことがあるのではという気がします。

竹内：ありがとうございます。土木屋の山本さんから意外にソフトなお答えが返ってきたので、もう一押し。片木さん、先ほどの空地在かにうまく使うかを考えないと、という発言がありました。この話と交流促進論を結び付けて、何か議論できませんか。

片木：臨海部の空地は、日本全国の都市が抱えている問題だと言いました。名古屋はかなり積極的に動いている方で、名古屋から金城埠頭に至る西名古屋港線という鉄道を整備しようとしています。これに関して、いくつかの委員会に参加して気付くことは、臨海部をどうしたいのかというグランドビジョンがない点です。

この間、久々にロンドンのドックランドを訪ねたときにふと思いました。ロンドンが船で世界制覇をしようとしていたときには、イーストエンドをドックランドとして、つまり船が停留する場所として利用していました。現在、ロンドンが金融市場で世界のセンターとして生き残

ろうとしているときには、かつてドックを、金融あるいは情報産業の集積地として利用しています。ロンドンは、東の低湿地を常に世界戦略の種地として使ってきたことが、わかったのです。

名古屋へ帰ってきますと、臨海部のそれぞれの地区あるいはインフラをどうするのかについては議論されているのですが、臨海部全体をどのように世界戦略の中に位置付けていくかというビジョンが全くないままなのです。

比較のため大阪を見てみますと、オリンピック招致に失敗しましたが、西側の埋立地で、世界に対して発信しようとしています。明治期に安治川河口に府庁と外国人居留地が配置され、府庁そのものは海を向いて建てられました。その周辺をどんどん工業地帯として開発した結果、東洋のマンチェスターとなり、今やその工業地帯のさらに西側にスポーツ・レジャー施設をつくらうとしているのです。大阪の場合、オリンピック招致には失敗はしましたが、ある種の世界戦略、グランドビジョンがあるように思います。

残念ながら名古屋は、大阪が持っているような「地政学」的な世界戦略を持ちえていません。そこが名古屋の臨海部開発に元気が出ない原因だろうと思っています。

竹内：ありがとうございます。もう一つの論点に話を移したいと思います。先ほど皆さんが口を揃えて、「多様性のまちづくり」あるいは「多様性に富んだ住民の意義」と言われました。井沢さんからは「名古屋のまちは多様性に欠けるところがある。例えば、裏道の魅力に富んだものはほとんどない。逆にアンダーグラウンド産業が表に出てきて、表の商店街が地下に潜ってしまっているようなところがある」というお話がありました。後藤さんからは、「各居住区において必ずしも多様性がなくてはいけないということではないが、住民組織にはかなり幅の広い

多様な住民による組織というものが重要だ。もちろん個性も大事だが」というお話でした。このあたりの議論は、都市計画にとって非常に重要な新しいテーマだと思えます。先ほどの交流をつくっていくためにも多様性が大事だという観点がありますが、近代都市計画というのはどちらかというと土地利用を純化させ、職住を分離することによって、都市の不衛生や公害問題を解決してきたわけです。それに対して、多様性が重要だという議論がこれだけ出てくるといことは、ある種の近代都市計画の重要なアンチテーゼがなされているのではないかと。今後は、物的・制度的意味でのまちづくり、都市計画という観点からはどう受け止めていったらいいのか。このあたりを少し議論していただきたいと思えます。

**山本：**推移性、特に価値観ということで多様性を考えますと、非常に大きな問題になります。多様性を都市計画のなかで考えていこうとすると、最適化などはとても考えられないのです。

私達のように土木の計画をしていますと、すぐいろいろな施設の計画の最適化を求めたくなりますが、多様性を考えると最適化などとてもじゃないができません。そもそも最適な状態とはどんな状態かといわれたら、ありえないとになってしまうわけです。最適化の一つ手前は満足化になりますが、満足化もひよっとしたら保証しきれなくなるかもしれません。都市計画で、いろいろな社会資本整備や万博のようなイベントを考えていくときに、合意形成というのが多分できないということになります。そうすると一番怖いのは、声高く言う人が勝つということです。マスコミがそういう人の発言を取り上げていかれると、これも困ります。

ですが、純粹に都市計画を考えていくうえでは、この多様性というのはどうしても否定できないわけです。どのあたりで歩み寄りができる

か。いろいろな方が提案しておられますが、合意形成を得るためのルール、システムがないとよく言われます。私自身もそういうシステムを作りたいと思っていますが、それも作れないのではないかと、少し悲観的な気持ちになっています。

ではどうするのか。どういう状態でいろいろな計画、あるいはまちづくりを考えるのか。これはやはり一般の市民でふだん発言をしない人達がどういうことを希望しているのか、考え方をしているのかをくみ取っていかねばならないのですが、実際問題としては非常に難しい。計画の送り手が受け手のいろいろな意向をくみ取っていかねばいけませんが、これも非常に難しい。堂々巡りをしてしまうわけです。

竹内さんから発言を求められましたが、ふだん自分自身が考えていても、これだといういい答えがどうも出てこないのです。でも、それで止まったらいけないわけですので、まず一度そういうことを議論していかないといけないと思います。まちづくりを積極的にやっておられる方々も、いろいろな目的を考えていくうえでの多様性や推移性をどのように考えているか、最適化は無理でも満足化はどういうふうと考えて、だれがどういう状態での満足と考えていくか。このあたりは実際は非常に難しいと思います。

**竹内：**頭が痛くなるような状況ですね。多様性を重視した社会づくりをどう評価するかということですが、従来、近代都市計画の考え方のなかには、特にアメリカなどはそうですが、所得階層の似たような人達が一つのコミュニティを作ってしまった方がお互いに快適なのではないか、というような発想があります。高齢化社会ということと都心居住ということが特に最近よくいわれますが、都心居住を作り出していくときにも、高齢者がもつぱら住むコミュニティを



作った方がいいのか。たとえバリアフリーの水準は下がっても、高齢者も若い人も子供もみんな一緒に住んだ方がいいのかというところが大論争になると思いますが、後藤さん、このあたりについてご意見をお願いします。

後藤：今先生がおっしゃったようにアメリカでも、高齢者コミュニティに住みたいという方と、多世代で一緒に暮らしたいという方がいます。これ自体も多様性だと思うのですが、高齢者の住まい方を一つに考えないで、選択ができる、ある程度両方を考えるような暮らし方を考えていくべきだと思います。また、多世代と一緒に住んだ方が、先ほども言いましたように、多様性が出てきたり、価値観の違いが出てきますので、合意には至らないかもしれませんが、理解をシェアということを作っていた方が、どの世代にとっても満足度が上がるのではないかと思います。

先ほど山本先生から最適化・満足化という言葉が出ましたが、多様性を受け止めていくと最適化というのはどうしても低下しがちです。そこで満足化をある程度保証していくように考えていかざるを得ないと思います。そういう意味で、高齢者に対しても両方のことを考えていくことが大事なかと私自身は思っております。

竹内：井沢さん、都市計画の専門家として、多様性を受け止めるまちづくりとはどんなことを考えられますか。要するに都市計画のやり方を変えたとしたら。

井沢：いみじくも山本さんがおっしゃったように、多様性を認めると最適化ができないというのは、まさに近代都市計画に対する問題点を指摘しているところではないかと思います。近代都市計画というのは、結果論として全国を均一化してきたという歴史であり、ナショナルミニ

マムを確保するため、どう底上げしていくかが最大のテーマであったのかなと思います。

名古屋のように、ある程度都市基盤が整備されたところにおいて、その基盤の上に何を構築していくかを考えるにあたり、多様性をどうしていくかが今問われているのだと思います。先ほどのコミュニティとしてミックスさせるという議論も昔からありまして、団地計画のなかで所得の異なる階層を混生させることが実験されましたが、結果的にはうまくいっていないという感じですね。多分これは冒頭で小林先生が言われた「クラスター」というひとつのまとまりの単位の考え方があるとするならば、いろいろな種類のクラスターがいっぱい集まっているのが都市ではないでしょうか。AというクラスターとBというクラスターの違い、異質性——、ここに交流が生まれるというような気がしています。

私は出身が大阪ですが、大阪は所得格差の激しいところですので、1日100円しか使えない人の食べ物屋さんもあるし、寝転がる場もある。かたや、1食1万円使う人のレストランもあるし、社交場もあります。そういうふうなところをどう認めあうかがテーマになってきているのではないかと思います。どちらかということ、名古屋の都市はそうした幅がむしろ狭いという感じがしています。だから「よそ者が来て…」というようなことがあるのでしようが、総体として均一化しているなかに、どう異質なものを取り入れて多様化していくかが、今、名古屋に必要なテーマではないかと思います。

ただ、これもバランスが必要で、何でもかんでも異質なものを入れたらいいというものではありません。例えば、私はマクドナルドに興味があり、いつも店舗を見ているのですが、マクドナルドは120カ国に28,000店の店舗があるわけです。これは都市景観、あるいは景観に対する人々の考え方の物差しになるのですね。日本

にはそのうちの3,600店あるということですが、多分マクドナルドが日本にフランチャイズのシステムを入れたことで、ハンバーガーという食文化を日本のあらゆる人々に提供したと思うのです。ではそれでいいかという話になってくると、当然、レストランも一杯飲み屋も必要なわけですね。そういう意味で、多様性というときに、ベースの上に異質な食生活、住生活、あるいは労働形態というものをどう持ち込んでいくかということが、地域の活性化や交流、文化創造などの土俵になりますので、できるだけそういうものを入れ込める器——、人間的度量も含めて、そういうまちづくりができたかと考えています。

竹内：ありがとうございます。そろそろエンディングに向かわないといけない時間になってきました。フロアのなかで何か意見を言いたいという方がおられましたら、我々の議論に対するピンポイントの助言をいただけませんか。

フロア1：名古屋が大都市かどうか。地方都市とはどのくらいの都市なのか。なぜ大都市に人が集まるか。そこのところの考え方を整理されないと、こういう都市計画の議論というのはやはりぼけますよね。

竹内：ありがとうございます。他にいらっしゃいますか。

フロア2：名古屋のまちを歩いていて、楽しくないとかおもしろくないか感じます。なぜかと思ったら、地上商店街というのがほとんどないのです。なぜそうってしまったのかという疑問があります。東京には、渋谷や新宿にはもちろん地上商店街がありますし、ちょっとした駅のあたりでもたいていそういうものがあります。中央線には中野、高円寺、阿佐ヶ谷、吉祥

寺といったふうに。そういうところは道が狭く、当然自動車は走れませんが、商店を見ながら歩けるのです。名古屋にはそういうところがありません。

100mとか50mといった広い道路も確かに必要ですし、車で走っているとこちらもおもしろいのですが、地上商店街は昔はあったのか、最初からなかったのか分かりませんが、なくなってしまったというのはどういうことだろうと思います。こういう商店街はこれから作ろうと思っても、なかなかできないのではないかな。今日の話の多様性とか交流とかいうところから考えても、そういうものは非常に必要ではないかと感じました。

竹内：ありがとうございます。他にもまだお話になりたい方は多いと思いますが、時間の制約もありますので、このあたりで今までの議論を私なりにまとめさせていただきたいと思います。

今日は「交流」と「多様性」というキーワードで議論しましたが、始めにパネリストの皆さんからいただいたメモを見ていますと、いわゆるサステナブル・デベロップメントというのが共通のキーワードだと思っていた。それががらっと変わったというのではなく、おそらくその話がずっと進んで、新しい都市の姿としてにぎやかさ・交流というものの重要性が高まってきているということだと思います。特に、後藤さんが後で指摘されましたように、これから高齢化していくコミュニティの安全度というか、セーフティ・ネットが交流によって支えられる側面があるという考え方、このあたりもただにぎやかさという問題だけでなく重要な点だろうという気がします。したがって、まちのなかでも多様な空間がほしい。居住においても多様性が重要だという観点が出てきたのだらうと思います。

そういうことからいくと、フロアからのご指摘もそうだと思いますが、東京のような大都市ではたくさんの人が集まりますので、当然人も多様になってきますし、密度も高くなってきますので、交流も非常にしやすいわけです。そこで成果が上がってくる。しかしそういうものを名古屋で求めても、ないものねだりなわけです。それを何とか都市計画的にというか、都市政策的に作り出す方法はないだろうかということで議論いただきました。

皆さんの頭のなかにはあったと思いますが、具体的な言葉は出て参りませんでした。私はピンポイントとまで言わなくてもいいのではないかと思うのですが、コンパクトなまちづくりと申しますか、名古屋の大都市圏は非常に広いので、そのなかのいわゆる結節点にあたるようなところにいくつかのコンパクトなまちをつくり、そこに多様な人々が集まってきて、非常にレベルの高い交流が進められるという姿がどうも望ましいのではないかと思います。逆に居住のスタイルとしては、それ以外のところはかなり密度の低い、しかし質の高い、自然との交流もあるという姿が見えてくるわけです。そのためには、従来とは違った都市計画のかたちを考えていかなければならないのではないかと。あるいは近代都市計画の理念というようなものにも、ある程度の修正が加えられなければいけないのではないかと、ということです。ここまでが私が今日の議論で感じた点のまとめにさせていただきます。

それでは最後に、パネリストの皆様は今日の議論を踏まえて、この名古屋都市センターに期待することをお話しいただきたいと思います。

**片木：**近代の都市計画は、同じ種類・タイプのもを一方所に集めて、それとは違うものを切り離す、分離するという考え方に基づいています。この考え方を全面的に否定することはでき

ませんが、そのなかにもどのようにして異なるものをつなげていくのか、またつなぎの多様性をどのようにして生み出していくのかが、非常に重要だと思います。

都市センターには、ぜひともそのつなぎの役目を担っていただきたい。一つは官と民のつなぎ、もう一つは地区と地区のつなぎです。最初にお話ししましたように名古屋の都市構造は双曲線になっており、その双曲線の間は金山・白鳥・熱田が位置しています。双曲線が相互に離れていかないためには、これらの地区がつなぎの役目を果たさなければなりません。名古屋の将来像を描くとき、金山・白鳥・熱田という地区は非常に重要だし、そうした地区の活性化を名古屋都市センターに期待したいと思います。

**佐藤：**私はぜひ皆さんに、世界のなかの名古屋という視点を持っていただきたいと思います。名古屋は、都市景観という意味では非常に多様で、何でもありといった感があると思います。外国人は、「日本人は自分のことを表現するのは下手だけれど、都市のなかには行き過ぎた表現が多すぎる。けばけばしい色や音、光があふれている。こういうことは平気なの？」とよく言います。間違いだらけの英語やフランス語風のおかしな表現の看板もあります。市民一人一人が都市を作り上げているわけですから、都市景観の面から世界に尊敬される名古屋をどうやって作り上げていくのか、といった意識の喚起を市民に促すようなことをぜひ都市センターにお願いしたいと思います。

それから、現代は情報があふれ、家にいながらにして手に入れられるわけですが、先ほど申しましたように、偶然の出会いから文化が生まれてくるということもありますので、おもしろい情報をどういうふうで発信していくかということも、ぜひ考えていただきたいと思います。

映画の話ですが、フィルム・コミッションと

いうのがありますが、大阪・神戸・横浜・犬山市などでは行政と映画関係者との調整を行うという組織が出来ております。名古屋でもそろそろそういうものを立ち上げようという動きがあるようですので、ぜひ都市センターにも援助していただきたいと思います。

**井沢：**三点あります。一つめは、片木先生と同じで、まちづくりのコーディネーターとして都市センターは非常にいいポジションにあります。行政のようで行政でない、というようなところがありますので、ぜひ産学官民、そして市民を含めてパートナーシップを組んでいく中心的な存在になっていただきたいと思います。二つめは、とりわけこれからは地域住民主体のまちづくりが重要になってきます。実際、いろいろな活動が始まりつつあります。いわゆる草の根型まちづくりに対する支援をもっと強化していただきたいと思います。三つめは、これからの都市の持続可能な成長を考えますと、都市計画と産業政策、文化政策を分離して議論する話ではなくなってくると思います。そういった意味で、都市センターにおいては行政の枠を超えた対応をしていただきたいと思います。少なくともビジョンづくりのような話は、この都市センターで越局的なグランドビジョンを21世紀に向けて描いてほしいと思います。

**後藤：**私は、名古屋市民に対するまちづくりや都市計画に関する知識の普及および情報提供ということと、この都市センターを金山地区のまちづくりの実践の場としてもらいたいという、二点から申し上げたいと思います。

一点めは、私は社会学の出身ですので、法律などにとらわれないで縦横無尽に都市計画について話していたのですが、名古屋市の都市計画審議会のメンバーになって初めてきちんと都市計画法というのを見てみましたら、今年の改正

に伴って新たに都市の住民に対する知識の普及および情報提供という項目が加わったようです。こういうことから言っても、過去の都市計画の歴史や現状、また住民参加とはどういうことなのかといった、都市の住民に対する知識の普及および情報提供ということを、より一層やっていただきたいと思います。今のところは市民にまだまだ伝わっていないということがあると思いますので、そういうことが一層大事だと思います。

二点めは、今まで話し合っただけで、これからは行政と住民の連携とか、あるいは行政の内部でも局を越えた連携ということが大事だということがありました。まさにこの都市センターがそういう方々が集う場として、また金山はまだ魅力的とはいえない状況がずいぶん残っていますので、若い学生さんと職員の方が一緒に駅やセンターのまわりを回ってみるとか、ワークショップなり、インターンシップというようなことを活用しながら、金山の潜在力を磨き、そこでの難しさや実現できる内容などを情報発信していただけたらと思っています。

**山本：**まず、今日の議論のなかで「多様性」というのがかなり大きなキーワードになりましたが、社会資本を整備していくうえで、効率性とか公平性というのを今まで議論してきたわけですが。多様性というのはそれらと相矛盾するキーワードになるのか、多様性を考えていくうえで効率性とか公平性も考えていけるのか、これを自分の宿題として考えてみたいと思います。

都市センターに対しては、4人の方々の意見に加え、最初に私が発言させていただいたことで、まちづくりと都市計画の関係を整理していただきたいと思います。私もお手伝いしたいと思っていますが…。それともう一つは、もう10年経ちましたので、名古屋市だけではなくて、

世界に向けて発信できるような都市センターになるように、がんばっていただきたいと思えます。

竹内：私も都市センターに対して期待を持っておりますが、5人の方々が言われたことが必要にして十分でしたので、省略させていただきます。長丁場のパネルディスカッションに最後までおつきあいただきまして、どうもありがとうございました。

### 加藤都市センター長ごあいさつ

今日は「名古屋の都市計画の流れを読む」というちょっとかたい表題でしたが、たくさんの方にお集まりいただきまして、ありがとうございます。

ただ、今日のシンポジウムを私は腹八分目で、二分くらいは不満であります。多様ということの内容がよく分かっていない。それから私は、行政があまり関わらなくていいと思っています。それは市民が決めていくことだと。市民がやろうということに対して条例を作り、そういう方向性を出しているまちもずいぶんあります。

それから、局の壁を越えろというお話は、今はぼつぼつ変わっています。まず、この名古屋都市センターは公益法人です。また、都市計画に関わることもしていますが、まちづくりのなかで演劇や子育てなどにも助成をしています。駅に身障者が使えるトイレがどれくらいあるかというような調査にも援助をしています。まさに市民の価値観は多様で、大変難しいところがあります。ですから、トラブルも起きている場合もありますが、しかしそういうものを乗り越えないといけないと思っています。ですからどうぞ皆様方、そういう助成をいただいても結構ですし、あるいはものを言っただけでも結構です。

それから学者の先生方にも助成をしております。本年は驚くことにスウェーデンからも応募がありました。研究助成については、北海道から中国地方まで、九州までいってないのが残念ですが、応募がございました。そういうふうに、いろいろなことをやらさせていただいております。

ただ、我々の先輩たちが作ってきたものは、やはり資産であります。この資産が立派すぎてその枠を越えられないときがあります。例えば、100m道路を越えて商店街がのびていくというのは、なかなか難しいのです。名古屋は今までは東西が主軸でしたが、この主軸を南北にもつくれるかどうかといったことがあります。

だけど、名古屋は今、新しい変革期に入っています。名古屋駅の周辺は豊田ビルが新しくなりますから、もう一つJRのような高いタワービルができます。楽には楽地下パークができます。また人が地下にもぐることになりませんが、楽しいものができると思います。要するに、今はまちづくりも変わっている最中で、そこに住んでいる人たちの価値観も変わっているということです。だから話題も変わっております。多分家のなかでの話題も、家を買おうとか建てようとか、車を買おうかというようなことではなく、健康や安全、情報ということ以外に、食事、遊び、ダンスといったことに移ってきているのではないのでしょうか。駅の周辺でローラースケートやダンスなどをしていますが、こういうのが市民の関心なら、そういうにぎわいを使いながらまちづくりをやっていかなければならない。都市計画といった場合は法令に従わざるを得ない部分がありますが、まちづくりといった場合はもっと幅広いものを含むと考えております。そういうことを含めて活動をやっていこうと思っていますので、今後ともよろしくご協力、ご支援をお願い申し上げます。ありがとうございました。

## 編集後記

情報化時代といわれる現在、人や物などの交流の手段や方法が変化してきています。そのような中で、もっとも変化したと感ずることは、「情報」を手に入れることによって人や物の動きに多様な変化をもたらしていることでしょうか。私が以前、担当していたパーソントリップ調査では、情報を手に入れることによって、人や物のトリップは減少するのではないか、という意見がありましたが、現在の状況を見ていると、私自身はその逆であるのではないかと思っています。情報を手に入れることによって、確かに移動を伴わなくても可能となった買物などもあります。が、実際、自分の目で見て、手で触れてみたいという思いも捨てきれず、手に入れた情報を確認するという動きが発生するため、人や物のトリップは増加し、新しい交流が生まれてきています。

今号の「新しい交流アイテム」は、現在の交流を生み出す要因が、いろいろなものによって変化していることをとりあげていきたいという思いからこのような特集になりました。今号に掲載した以外の交流アイテムー方法・手段等ーも、今からどんどん多様化・増加し、思いもよらないアイテムが生まれてくるでしょう。

なお、今回の機関誌発行にあたり、突然の原稿執筆依頼にもかかわらず、快くお受けいただいた執筆者の皆様、この場を借りまして厚く御礼申し上げます。

### ●アーバン・アドバンス No.24 ●

2002年1月発行

編集・発行 財団法人 名古屋都市センター  
〒460-0023 名古屋市中区金山町一丁目1番1号

Tel : 052-678-2200 Fax : 052-678-2211

印刷 株式会社荒川印刷

表紙・グラフィックデザイン temple

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

### 次号予告 [No.25]

#### 特集 | 活気と交流の仕掛け

都市の活気は、多くの人、物、情報などが集まり交流することにより、さまざまな文化や価値観が相互に刺激しあうことから生まれます。これまでのような急速な経済成長が望めず、また市域内の常住人口の増加も見込めない状況の中で、都市の活力を維持し、高めていくには、このような人、物、情報などの交流をより活発にしていくことが必要となります。

このためには、道路、空港等の交流を支える基盤づくりも必要ですが、他の都市や地域から訪れる人々をあたたくもてなす心、すなわち市民のホスピタリティを醸成するとともに、国内外から人々が訪れたいくなるような交流の仕掛けをつくるのが重要です。さらに、都市に暮らす人々がその地域における交流をとおし、生活の充実感を実感できるような仕掛けも必要です。

No.25号では、都市へ人々を引き付け、そこでの活発な交流を生み出すための仕掛け、都市生活の充実感を実感できるための仕掛けに焦点を置き特集いたします。

### 前号

#### [No.23] 特集 | 世界に誇る交流都市

交流と連携によるまちづくり	大西 隆 東京大学先端科学技術研究センター教授
交流に根ざした地域づくり	竹内 伝史 岐阜大学地域科学部教授
留学生と作った交流の架け橋	松浦 まち子 名古屋大学留学生センター助教授 三宅 政子 名古屋大学留学生センター教授 田中 京子 名古屋大学留学生センター助教授
地域が発信する北東アジア交流	中村 俊彦 環日本海経済研究所経済交流部部長代理
旅行会社から見た都市の商品価値	桂井 滋彦 株式会社ジェイティビー中部営業本部 シニアマネージャー
絵本作家クヴィエタ・パツォウスカーとの長い旅 ブラハ バリ 東京 名古屋	奈良 和江 NHKエデュケーショナルデジタル事業部 エグゼクティブプロデューサー
名古屋港水族館がウォーターフロント開発に 果たした役割	杉浦 和彦 名古屋港水族館管理部担当課長
海外便り   ヴィエトナム国事情 —JICA専門家派遣を終えて—	桂川 博志 名古屋市上下水道局配水課・元JICA専門家
講演録   名古屋都市センター設立10周年記念シンポジウム 記念講演：日本の大都市がこれから担う 役割と都市計画のあり方	小林 重敬 日本都市計画学会会長 横浜国立大学大学院教授
基調講演：名古屋の都市計画の流れ	越澤 明 北海道大学大学院教授



**Nagoya Urban Institute**