

2021 年度 サステナブルなまちづくりに関する研究会 実施報告書

2022 年 3 月

公益財団法人都市活力研究所

## 1. 研究会発足の背景と目的

京阪神都市圏においては、今後少子高齢化や産業構造の変化、東京一極集中などによる遊休不動産の増加や公共交通維持に関する懸念、行政の財源不足など、地域・社会課題がより鮮明になることが予想される。さらに今般の新型コロナウイルスにより経済の不振はもとより働き方やライフスタイルも変化してきている。このように京阪神都市圏のまちを取り巻く環境の潮目が変わる時期にさしかかっていると思われる。そのような時代の変曲点において関西都市圏のまちが抱える課題を今一度洞察するとともに、変化の方向性を察知し、今後のまちづくりの在り方を探る取り組みを行う。

## 2. メインテーマ

「関西都市圏の持続可能な開発とは何か」ということについて、都市計画的な視点で考察する。

## 3. サブテーマ（カテゴリ）

### (1)京阪神都市圏の変化と戦略の展望と課題

京阪神都市圏の人口や交通流動、経済活動のトレンドの変化を俯瞰しつつ、都市がそれに対応しようとしているかについて理解する。これにより幅広く、中長期的な視点の共有を図る。

### (2)コンパクト・ネットワークの展開と課題

京阪神都市圏の自治体におけるコンパクト・ネットワーク施策を洞察するとともに、京阪神都市圏ならではの取組みや可能性について考える。

### (3)オフィスセンター・ワークプレイスの変容と動向

大阪都心のオフィスセンターの変容について理解するとともに、コロナ後のワークプレイスの動向について幅広く考察する。

## 4. 進め方

2021年度～2022年度に年6回程度研究会を開催する。研究会では、今後の関西のあり方を俯瞰しながら、各メンバー(国、公共団体、経済界、UR 等の中堅層など)が具体的なイメージが湧くような話題提供をもとに議論できるよう留意する。研究会の運営にあたっては、参加者がそれぞれの視点で意見交換や交流をすることによりプラットフォーム的な役割も果たせるよう留意する。

## 5. 研究会メンバー（2021年12月時点、順不同）

大阪大学大学院工学研究科 地球総合工学専攻 交通・地域計画学 教授 土井健司 氏  
立命館大学 理工学部 環境都市工学科 教授 岡井有佳 氏  
大阪大学大学院工学研究科 地球総合工学専攻 社会基盤工学コース 助教 葉健人 氏  
国土交通省近畿地方整備局 建政部 都市整備課長 大塚賢太 氏  
（独）都市再生機構 都市再生業務部 事業企画課 課長 中山哲也 氏  
〃 〃 〃 主幹 柏井一成 氏  
大阪府 大阪都市計画局 副理事（調整担当） 進士肇 氏  
大阪市 計画調整局計画部 都市計画課長 藤川佳宏 氏  
寝屋川市 2軸化事業本部 技術専門役 茂福隆幸 氏  
尼崎市 都市整備局住宅部 住宅政策課 課長 相馬美津子 氏  
京都市 都市計画局 都市計画課 調整担当課長 阪本健 氏  
公益社団法人関西経済連合会 産業部 前林ダニエル慎吾 氏  
〃 〃 野呂岳史 氏  
西日本旅客鉄道(株) 創造本部 えき・まち創造グループ 課長 新開琢 氏  
JR西日本不動産開発(株) 都市開発本部事業戦略部街づくり課課長 山崎一郎 氏  
阪急電鉄株式会社 交通プロジェクト推進部 課長 抱江卓哉 氏  
〃 〃 立林信人 氏  
阪急阪神不動産株式会社 開発企画部 副部長 藤村浩一 氏  
〃 〃 課長補佐 前橋尚弥 氏  
南海電気鉄道株式会社 鉄道営業本部 えきまち計画推進部 課長 小出泰弘 氏  
大島コンサルティング・オフィス 代表 大島洋一 氏  
都市計画家・株式会社サルトコラボレイティブ 代表取締役 加藤寛之 氏

### <事務局>

株式会社新都市二十一 理事 瀬渡比呂志  
公益財団法人都市活力研究所 主席研究員 三本松道昭

## 6. 2021 年度の研究会開催概要

<p><b>第 1 回</b> 2021 年 6 月 30 日 (水)</p>	<p>「ニューノーマル時代のニューローカルデザイン： アウトブレイク・リスクに対応する持続可能な都市」 大阪大学大学院工学研究科 地球総合工学専攻 交通・地域計画学 教授 土井健司 氏</p>
<p><b>第 2 回</b> 2021 年 8 月 18 日 (水)</p>	<p>「フランスの都市の動向～パリ都市圏を事例として～」 立命館大学 理工学部 環境都市工学科 教授 岡井有佳 氏</p> <p>「鉄道沿線における連携によるまちづくり」 寝屋川市 2 軸化事業本部 技術専門役 茂福隆幸 氏</p>
<p><b>第 3 回</b> 2021 年 11 月 1 日 (月)</p>	<p>「デジタル化の進展とニューノーマルに対応した都市政策と都市計画」 東京大学大学院新領域創成科学研究科 研究科長・教授 出口 敦 氏</p>
<p><b>第 4 回</b> 2021 年 12 月 22 日 (水)</p>	<p>「尼崎市の都市づくりと空き家対策」 尼崎市 都市整備局住宅部 住宅政策課 課長 相馬美津子 氏</p> <p>「新しい都市計画の手法 まちを変えるシンプルな法則」 都市計画家・株式会社サルトコラボレイティヴ 代表取締役 加藤寛之 氏</p>

## <資料>

### サステナブルなまちづくりに関する研究会（第1回）講演録

「ニューノーマル時代のニューローカルデザイン：

アウトブレイク・リスクに対応する持続可能都市」

大阪大学大学院工学研究科 地球総合工学専攻

交通・地域計画学 教授 土井健司 氏

#### ○はじめに

- ・都市がこれから被るであろうアウトブレイクのリスクに対応する持続可能な都市の姿を構想していく
- ・負のイメージのニューノーマルに対してニューローカルというプラスのイメージのものを世の中に広めていこう
- ・恐怖のメッセージを上手に活用しながら、まちを本格的に変えていくためにはどういうことを考えるべきなのか

#### ○都市の空間と生活

- ・現在の段階は、新しい生活様式のもとで空間の変革が始まっていると言われていたが、それが本格的なものになっていくのか

#### ○都市の生存基盤(what are we?)

- ・3つの基盤（社会基盤、社会関係資本、自然及び歴史基盤）
- ・4つの要素（人々、生活、空間、土地）
- ・5つのメタ概念（サイバー、キビタス、ウルブス、フィジカル、キュベル）
- ・基盤をどうつくり直していくのかというのが、交通を軸としてまちづくりを考えるときに最も重要な視点

#### ○世界規模での都市化

- ・グローバルアーバニゼーション→水害が多発している

#### ○災害リスクを考慮した居住や都市機能の誘導

- ・立地適正化計画を作る際には災害リスクを考慮し、リスクを提示して居住・都市機能を誘導する→自治体によって相当温度差

#### ○いまさら聞けない立地適正化計画 何が新しいのか、期待される効果は？

- ・箕面市が日本で最初の立地適正化計画を策定 土井先生 & 国交省菊池氏
- ・都市の問題（中心市街地、住宅政策、公共交通、公共施設の維持、防災…）は1つひとつでは非常に解決が難しい問題
- ・中心市街地と農業、住宅政策と防災、公共交通と公共施設の再編を連立方程式にして解く

#### ○繰り返される公衆衛生・居住・都市の問題

- ・都市計画というのは公衆衛生の問題に対応して生まれてきた
- ・15ミニッツシティ…大都市を1つの器としてみるのではなく、15分単位での分節化され

た自立的な都市クラスターを考えながら、コロナやパンデミック、アウトブレイクのときにはそれを上手に制御できる都市

#### ○トリレンマ？

・本来 3 つの要素というのは同じレベルではなくて、トリレンマに見せかけているだけのようなどころがある

#### ○サステナブルなまちづくりに向けた問題設定

・トレードオフの問題といったほうがより正確。それを複数連立させる問題として扱う必要がある→例

- ・1人ひとりの命を守る行為と都市の機能及び社会のウェルビーイングを維持する
- ・1人ひとりの命と、都市や社会というような集団のウェルビーイング
- ・日常と非日常のシステムの両立
- ・地球規模の目標と、歴史・文化を重視した地域づくりの目標
- ・鼎立させてほどよい納得解を導く→ニューローカルというソリューション

#### ○都市像に関する認識共有

- ・キビタス…都市における人々が集団で暮すような状態
- ・ウルブス…集住させるような都市の施設機能であったり、都市の器そのもの
- ・スプロール化に代表されるように拡散して両者が分離する→立地適正化がツールに
- ・従来の都市が持っているイナーシャを軽減させる仕組み→サイバー空間での制御・統治
- ・スマートシティ（サイバー）、コンパクトシティ（ウルブス）、クリエイティブシティ（キビタス）→3つの要素を上手に包含するような都市像が必要になってくる

#### ○スマートシティ（サイバー・フィジカル）の可能性

・イナーシャ…土地空間制約、資源制約、環境制約、既得権制約、合意形成制約など SDGs に関わるような制約

- ・ほとんど変えがたい都市のイナーシャを変えるためにスマート技術は使われるべき。
- ・こういった制約条件を軽減することが重要

#### ○スマートシティにおける価値創造 6S+2S

・6つのS…スマート (smart)、シェアード (shared)、セーフ (safe)、セキュア (secure)、サステナブル (sustainable)、スケーラブル (scalable)

- ・サイバー空間のスケーラビリティを活用しながら都市をサステナブルにしていく
- ・シェアという機能を使いながら都市をスマートにしていく
- ・都市計画として重要なのは、新しい空間をどう生み出していくのかということ

#### ○自動運転—シェアリング—MaaS

- ・自動運転、フィンテック、シェアリング、そしてMaaS、物流へと連動させる
- ・自動運行技術というのは、ほとんど出発点にすぎない
- ・ロングテールの公共交通をどういうふうにマイカーに対抗させるか

## ○目的合理的なレベル1から価値合理的なレベル5へ

- ・MaaSのレベル…私の定義でレベル5は目的の統合

→MaaSを磨いていくことによって、人の持っている価値観に合ったものに変えていく

- ・一定の時間の尺度で街区も変わっていくようなところがこれから必要になってくる
- ・住んでいる人たちにとっての幸福感、ウェルビーイング

## ○新たなスペース, サービス, センズメイキング (意味・価値づくり)

### ○センシング・アズ・ア・サービス

- ・スマホのようにセンシングというのが手のひらに乗るといふようなところが重要
- ・センシング・アズ・ア・サービスという概念がこれから都市においては重要なインフラ
- ・皮下のセンシングが我々を監視するツールになりかねない (イスラエルのハラリ氏)
- ・どこまでプライバシーを維持するかということと常にトレードオフの関係

### ○分節型の自律・自立都市

- ・15分都市というものが脚光を集めている (フランスのモレノ氏)
- ・ウォークアブルなまちというのがフィフティミニッツシティの空間単位…クラスター
- ・公共交通やマイカーもサポート→新しいモビリティサービスがどんどん発生してくる
- ・ロックダウンの要請があった場合には、クラスター間の縁を一旦切る
- ・高齢化社会では人のモビリティに対するニーズは変わっていく→クロノアーバニズム

### ○NN時代におけるニューローカルのメタデザイン

- ・クロノアーバニズムのためのインフラ…ウォークアビリティを高める、シェアリング交通、1つのクラスターの中で閉じた自動運行 (レベル4で十分)
- ・フィジカルインフラとメンタルインフラ、コミュニケーションインフラを連携させる
- ・アーバンミリュー…地理学の分野でいうミリューの概念
- ・ニューローカル…「快的な持続可能性」ヘドニスティック・サステナビリティ
- ・従来のウルブスを活用できるものの、キビタスを中心として社会不安、孤立に耐えるようなメンタルインフラであったり、共感を促すようなコミュニケーションインフラ (パターンランゲージなど) がなかなかない

### ○価値観を把握 価値合理的行為を導く

- ・自治体がなかなかすべての地域をカバーできないような財政状況のもとで、地域が共創していくような新しいモビリティをつくっていく必要性
- ・価値合理性が重要…地域づくりをしたい、若者の流入、ビジネスチャレンジ

### ○新たなスペース, サービス, 価値づくり

- ・インフラに付随したヴォイド空間やスポンジ化したもったいない空間を上手に使う
- ・社会的な交流とか文化的な活動ができれば、それは1つの新しい空間になる
- ・地域に根ざした創意工夫により人々の自己効力感「自分たちがやるんだ」→成功事例
- ・まちの住民とインフラが高齢化していくことだけでなくアウトブレイクに対応できる

### ○新たなスペース, サービス, 価値づくり

- ・西鉄の大野城市での連続立体交差事業の事例
- ・西鉄の考え方…郊外をどう成長させるかが天神ビッグバンを成功させる秘訣
- ・コンセプト…コミュニティ、ウェルネス、モビリティ
- ・連立の下の空間をコミュニティの交流、文化的な活動の場→駅間のまちづくり

### ○新たなスペース, サービス, 価値づくり

- ・軌道を高架にすると平面は人が使える。それが非常に大きな価値を生む
- ・日本ではロックダウンはできないが、万一のために都市の中で発生しているスポンジ化したところを水、エネルギー、食料といったネクサスを確保できる場所に
- ・クラスターの中に小型物流の配送拠点やアーバンミリューをつくっていくことはできる

### ○目的合理性と価値合理性をつなぐ

- ・速い交通、遅い交通、機能的な交通、遊戯的な交通
- ・利用者と地域が共創していくような交通のあり方を考えていく
- ・高架鉄道の下の空間を上手に演出しよう

### ○ナラティブモード: 試行錯誤のダイナミズム

- ・意味をつくるとか、あるいは妥当なもの、納得できるものを見出していくというようところが、ナラティブモードと言われるアプローチ

### ○ロンドンの自転車革命 (ナラティブモードの取り組み)

#### ○道路空間への意味・価値づけ

#### ○そして本格的な交通革命へ

- ・ボリス・ジョンソン「これからは、どちらかというと蔑んできた自転車が市民の足になる」
- ・燃料価格が高騰、ロード・プライシング、地下鉄・バスが爆破テロ→自転車しかなくなってきた…そしてコロナ ナラティブモードと言われるような成功事例

### ○パンデミックを 従来都市の慣性を変える 「トリガー」 に

- ・パンデミックを1つのトリガーにして慣性を変えていこう
- ・ニューローカルデザインというものを、この災害を軽減するような考え方、災害マネジメントとも連動させながらやっていく
- ・私の定義…ニューネクサスというのは文化、芸術、交流→自己効力感を高めることは大阪などでは非常に大きな問題
- ・もったいない空間をどのようにネクサスやニューネクサスとして使っていくか

### ○都市像に関する認識共有

- ・視野を広げて文化というものを見ていきたい
- ・サイバー、ウルブス、キピタスの下にキュベレ (大地や自然) を導入すると、シンビオテックシティ、レジリエントシティが位置付けられる

### ○中央構造線の活動が造った豊かな海と陸

- ・中央構造線…南海トラフの大地震、津波 西日本の文化をつくってきた象徴的な大地の証



○中央構造線とフォッサマグナ 知ってるけど、それが何か？

- ・フォッサマグナ…翡翠の文化、賢者の石を求めて人は移動し、人は文化をもたらしてきた

○大地の恵みと畏れが生んだ文化：翡翠文化と丹文化

- ・神社…「畏れが生んだ文化」畏れだけではなくて、恵みと表裏一体である

○水銀鉱床と辰砂鉱石（丹）

○縄文時代の人口分布：西日本は超過疎地域

- ・関西の代表的な文化の発祥地。しかし縄文時代には人が住んでいない過疎地域（鬼界カルデラの爆発）

○知っておきたい日本の成り立ち

○古代日本の国々とその関係性

- ・火山灰の被害から外れたようなところで、翡翠の文化が生まれた

○縄文時代後期の朱の生産：四国の阿波

- ・四国というところが実際には非常に重要な拠点だった
- ・硫化水銀＝丹（に）畏れを表現しながら敬意を表現している

○約 1 万 2 千年前の世界最古の都市 Göbekli Tepe（ギョベクリテペ）

- ・ギョベクリテペ（トルコ）…世界最古の都市（1万2000年前）
- ・祈りや交流、そして神との対話 ニューネクサスというものを求めて、まちが生まれた

○サステイナブルな都市：ホモデウスとは異なる進化へ

- ・都市のこれからのかたちを環境と言語で考察する
- ・文明と自己、都市、他者信仰、こういった平面にあるものがギョベクリテペであり、日本の歴史でいうと阿波であった
- ・イスラエルのハラリ氏“ホモ・デウス”「道具を無数に手にした人間が神性を目指す」
- ・そうではなく文明を幸福とセットにしていく
- ・目的合理性から価値合理性へと向かうとともに、共感的な同一化を図っていくのが実際には持続可能なところであり、関西が重視すべき1つの都市像ではないか

## サステナブルなまちづくりに関する研究会（第2回）講演録

### 「フランスの都市の動向～パリ都市圏を事例として～」

立命館大学 理工学部 環境都市工学科

教授 岡井有佳 氏

#### 1. はじめに

まず関西圏を都市圏として考えた時に、その主体として基礎自治体の枠組みを超えた複数の自治体の連携が大事になる。フランスは広域連携がかなり進んでいるので、このあたりについてお話すると、2点目としてヨーロッパのほうがおそらく日本よりも20年以上早い段階から都市空間を車ではなく人を中心にしていこうというような流れができていますので、パリ市を事例としてご紹介したい。

#### ○基礎情報

フランスは国土面積が日本の1.5倍ぐらい、人口は半分ぐらいなので人口密度は低い。地方公共団体は日本が2層式だがフランスは3層式(レジオン>デパルトマン>コミューヌ)。基礎自治体であるコミューヌは歴史・文化を重要視しているので合併は進んでいない。しかし単独で行政施設をつくれないので古くから広域行政組織というものが発達してきた。

#### ○地域圏

EUの補助金がレジオンの単位でもらえることや、経済開発や産業政策に適したレベルにするためにレジオンの規模を大きくする方向(22か所→13か所)。

#### ○デパルトマン

パリは、パリ市でありながらデパルトマンでもある。イル・ド・フランス・レジオンの中にはパリを含み8つのデパルトマンがある。

#### 2. 都市圏としての取り組み

##### 2.1 広域連携の仕組み

コミューヌ間の連携組織は、組合型と連合型に分かれる。組合型のほうは日本の事務組合に近い。一方連合型(EPCIという)は、法律で権限を規定する、自ら税金を徴収できる組織になっていて、直接選挙で議員が選ばれる議会がある。EPCIはメトロポール共同体、大都市圏共同体、都市圏共同体、コミューヌ共同体の4段階になっている。

#### ○権限、財源のある広域行政組織

EPCIになると経済開発と空間整備の権限は委譲される。つまり都市計画の権限は、フランスでは基礎自治体を持つことになっているが、EPCIのメンバーになると、そのEPCIが権限を実施することになる。

#### ○広域行政組織の分布状況

ほとんどのコミューヌでいずれかのEPCIに属するようになってきているが、イル・ド・フランスだけがEPCIに参加したくないというコミューヌがかなりたくさんあったので国が強制的に広域行政組織をつくった。→Metropole du Grand Paris

## ○イル・ド・フランス地域圏の取り組み

レジオンの権限は交通と国土整備、高校と経済開発、教育。県の権限は社会活動（福祉・中学校・農村開発・地方交通）。コミューヌの権限は都市計画、住宅、道路、ゴミ、公共施設、小学校、治安。

## 2.2 都市計画分野における事例 グラン・パリ・エクスプレス

メトロポール・ド・グランパリの都市計画権限として、公共交通の分野が挙げられる。サルコジ大統領の時代に、パリが他の国の都市と比べると規模が小さいので、競争力のある都市をつくるためにパリの周辺と合わせてパリ都市圏として戦う必要があるということで、国家プロジェクトとして計画された交通ネットワークがグラン・パリ・エクスプレスである。オリンピックもどちらかという、メトロポール・ド・グランパリがホストとしていろいろと整備をしているようである。

## ○オリンピック関連整備

オリンピックのメイン会場となるサン・ドニは治安の悪いところだったが、ワールドカップのスタジアムの場所として選ぶことでイメージを変えようということで、再開発してオフィス、商業施設、住宅といった施設をたくさんつくったところ企業立地が進みイメージが一新した。サン・ドニのスタジアムのすぐ横にアクアティックオリンピックセンターをつくり、その周辺に選手村（住宅）ができる。

## 3. 人中心の空間づくり

### 3.1 公共空間の開放

人中心の都市空間づくりが世界的な流れで、フランスにおいてもおそらく20年くらい前からやり始めていると思う。大別すると、車道を減らして歩道を広げたり自転車道をつくったりすることと、セーヌ河の水辺空間の活用ということを政策的に行っている。

## ○パリ市

大阪市と比べると人口は少し少なく、面積は半分以下である。

## ○道路空間の再編

まず手を付けたのが幹線道路で、顕著であった大気汚染問題の主因である自動車交通を抑制するために、車線を減らして自転車道をつくったり、渋滞緩和のために一方通行化したりしているが、バス・タクシーは一方通行化を免れている。コロナのあと、自転車に乗る人が増えているので、自転車道の整備がさらに加速している。駐輪場があまりないので、駐輪場も整備していつているようだ。

## ○セーヌ河の歩行者専用化

2013年に左岸側で7kmの散歩道をつくるとともに、10haの河川沿いの空間をつくって、ベンチや子供の遊び場の整備の他、露店が出ている。右岸側も2016年に車専用道路だったところが、歩行者専用になっている。

## ○パリ・プラーージュ

右岸側は2002年からパリ・プラーージュというプロジェクトをしていて、夏の1カ月間パ

りに砂浜をつくって、パリに残らざるを得ない人たちが南仏のバカンスの雰囲気を感じられるようにしている。パリの中心部のセヌ川右岸の他、市役所前広場に砂を入れてビーチバレーを楽しむことができる。少し離れたヴィレットではプールが作られている。このプールの他、アクティビティが全部無料で体験できるようになっている。今年からパリ・プラージュが始まったトロカデロでは東京オリンピック期間中にスポーツ会場になっていた。セヌ川は、2024年のオリンピックのときのトライアスロンの会場になる予定で、その準備としてビーチにして実際に泳げるようにしようとしている。

### ○7つのロータリー状広場の再生

幹線道路の一環として、パリにはロータリー（広場）がたくさんあるが、交通量が多いので中心の公園のようなスペースを活用できなかった。そこで車線を減少して緑を増やすという取り組みを行っている。市民に向けて一緒にアスファルトをはがそうという運動をしてそこに植物を植えている。

### ○シャンゼリゼ通りの自動車通行止め

東西に延びているシャンゼリゼ通りを月に1回、第1日曜日に歩行者天国にしている。2016年には特別に芝を敷いて1日限りのイベントをやった。治安維持のため、歩行者天国の空間に入るときにはセキュリティチェックが行われている。また今8車線ある道路を4車線に減少させようということを考えている（民間からの提案）。シャンゼリゼ以外でも毎月第1日曜は歩行者天国が行われている。

### ○レンタサイクル、自転車購入補助

自転車を購入するお金も補助しているし、自転車以外のスケートボードやローラースケートもわりと積極的に導入している。

### ○EVカーシェア、トラムの整備

トラムは大気汚染が酷い日は無料になる。

## 3.2 15分都市（パリ市長）

イダルゴ市長が2020年のパリ市長選のために15分都市というようなことを打ち出した。世界の他の都市もネイバーフッド政策をされているが、それと基本コンセプトは同じと思う。もともとパリ第一大学のカルロス・モレノ氏が提唱する「アーバン・ユートピア」という考えにのったような感じである。モレノ氏は社会機能として住む、働く、（食料品を）供給する、（子どもや高齢者、社会的弱者を）世話をする、学ぶ、楽しむというような機能が15分圏内で完結することが人々にとって快適な空間なのではないかということで、ジェイコブスの考えにかなり影響を受けている。もともとパリは、フランスの他の都市と比べて通勤時間が長いという批判があった（45分程度）。イダルゴ市長は、2024年までには仕事や学校、買い物、公園、都市の機能（食料品、カフェ、スポーツ施設、医療機関）に車がなくてもアクセスできるということを目指していくといっている。

### ○15分都市のための施策

具体的には路上の駐車場を削減する（8万3000台→2万3000台）。撤去したあとは公園

や緑地、菜園にしていくほか、自転車レーンを設置するというのは2000年以降進めてきたが、コロナによって加速し650kmの自転車専用道路の整備が始まっている。セーヌ川沿いにも50kmの自転車レーンを設けて、通勤や通学に使いやすいようにしている。自転車駐輪場も設置するし、修理に対して助成をしているので、自転車利用者がかなり増えているようだ。学校の近くの通学路を、朝夕の子どもが使う時間帯に車両通行禁止にしている。この15分都市は学校を中心にして形成していこうという考えなので、週末は子どもたちが使わない学校を地域の人に開放しようということをしている。

#### ○駐車スペースの削減

駐車スペースの削減については、住民の意見を聞いて、その結果「オープンカフェにしよう」「キックボードができるようにしよう」「植栽にしよう」などということを各々の場所で決めている。

#### 4. アフターコロナの都市

国際的な観点からいくと、都市の競争というのは非常に重要でグローバル化はおそらく進んでいくという一方で、ローカル化ということもあわせて発生してくるのではないかと。とくに15分都市のようなネイバーフッド政策は、小さな単位での近隣住区を見直すことである。そのためには徒歩や自転車を中心とした交通手段の体系をいかにつくっていくのかということが大事になるのではないかと。そういったなかで、地域への愛着を持つようになって、その地域のために自分もなにかできるのではないかと、ということを考えている。

#### 「鉄道沿線における連携によるまちづくり

(京阪本線沿線・JR学研都市線沿線まちづくり協議会の取組)」

寝屋川市2軸化事業本部 技術専門役 茂福隆幸 氏

##### 1. はじめに

本日はまず沿線の連携によるまちづくりの必要性、次にJR学研都市線沿線のまちづくり協議会、京阪本線沿線まちづくり協議会と寝屋川市の取り組み、最後に今後の方向性、協議会の発展に向けてということで、順次説明させていただく。

##### 2. 鉄道沿線の連携によるまちづくりの必要性

京阪本線は枚方市、寝屋川市、門真市、守口市、学研都市線は枚方市、交野市、四條畷市、大東市を通り、寝屋川市がちょうど真ん中に位置し、すべての市に接している。

#### ○令和3年度国勢調査 大阪府内市町村別人口増減

平成27年から令和2年の大阪府内の人口増減をみると、1位が大阪市内で、2位から9位がすべて北摂地域の7市1町が占めている。鉄道では御堂筋線やJR京都線、特に阪急といった沿線が人気があると思われる。

#### ○鉄道沿線の連携によるまちづくりの必要性

人口減少、少子高齢社会において、各市では市町村競争に勝つことが必要だとされている

が、個々の市よりも、まず鉄道沿線の魅力を向上させ、イメージアップを図る必要がある。家を購入する際に、まず、鉄道沿線や地域をまず検討し、次に市の施策や周辺環境、価格で最終判断をするのではないかと考えている。そこで、寝屋川市では、市内を通る京阪本線とJR学研都市線の2つの鉄道を軸としてまちづくりを進める2軸化構想というのが、市長の公約として掲げられ、それぞれの沿線の関係市によるまちづくり協議会を設立することにした。2軸化構想というのは、内容的には鉄道駅を中心にしたまちづくりなので、立地適正化計画と同じような内容になっている。

### 3. JR学研都市線沿線まちづくり協議会

設立は2019年8月29日で、会員としては枚方市、交野市、四條畷市、大東市、寝屋川市（それぞれ都市計画部局）とJR西日本（大阪支社）である。すべての市に説明に回って参加の了解をいただいた。オブザーバーとして枚方土木事務所、寝屋川市が幹事をしている。主な内容は、各市のまちづくりにかかる取り組みや課題について情報提供し、それぞれ意見交換等を行っている。

#### ○沿線の主な沿革

1997年に東西線が開通して学研都市線が一気に便利になった。2008年におおさか東線が一部開業し、2019年におおさか東線の新大阪一放出間が開業したときに、1979年に請願駅でできた東寝屋川駅を寝屋川公園駅に駅名改称した。今後、うめきた新駅が2023年に開業、2029年には大阪モノレールが延伸して鴻池新田駅が開業、2046年には北陸新幹線が大阪延伸で松井山手に新駅ができるという予定であり、将来的に発展する要素が多い。

#### ○沿線の課題等

沿線の課題としては、京橋から住道、及び松井山手の駅前が開けているが、それ以外については開発が遅れている。また、駅につながる道路が狭く、駅前広場の整備が遅れていて、バスや車が入りにくい駅が多い。

#### ○沿線の取組等

沿線の取り組みということでは、学研都市線と平行して第二京阪道路が開通した。寝屋川市でも、その間の地域で3カ所の土地区画整理事業がすでに終わっている。また、四條畷市と寝屋川市の間に四條畷イオン（約16ha）が開店している。現在、交野市域や寝屋川市域の星田駅前の土地区画整理事業を着手または実施する予定で、隣接する交野市と連携を図っている。JR西日本と大東市、四條畷市では沿線活性化ビジョン勉強会が組織されており、特に四條畷駅周辺の活性化についての勉強会が行われている。2019年の寝屋川公園駅への駅名改称を機に、JR西日本と寝屋川市はまちづくりに関する連携協定書を結んでおり、寝屋川公園駅周辺の活性化についての協議を進めている。

### 4. 京阪本線沿線まちづくり協議会

京阪沿線まちづくり協議会も同じく2019年8月29日に設立した。会員は、枚方市、門真市、守口市、寝屋川市と京阪ホールディングスであり、オブザーバーは枚方土木事務所、幹事市は寝屋川市である。

## ○沿線の沿革

2008年に中之島新線が天満橋から中之島駅まで開業している。2031年にはなにわ筋線が開業し、中之島新線との乗り換えが可能になってくる。

## ○沿線の課題等

ほとんどが既成市街地で新たな開発の余地がないということで、密集市街地があるとか、最近では空き家の問題がある。

## ○沿線の取組

寝屋川一枚方間における京阪本線連続立体交差事業を大阪府が施工中で、枚方市、寝屋川市、京阪電車が連携して事業を推進している。また守口市、門真市、寝屋川市においては密集市街地があり、意見交換等を行いながら事業を推進している。さらに、枚方市駅周辺については、2021年に都市再生緊急整備地域に指定され駅周辺のまちづくりを精力的に推進している。

## 5. 寝屋川市の取組

私が所属している2軸化事業本部は、もともと都市計画室であったが、市長の肝いりで名称変更した。この2軸化事業本部で全体的な統括をしながら道路部局や、まちづくり部局が事業を推進している。寝屋川市内の開発の状況については地図を参照されたい。

### ○JR寝屋川公園駅周辺のまちづくり

寝屋川市では、2018年4月に立地適正化計画を策定した。第二京阪道路と寝屋川公園駅を結ぶ道路を寝屋川市が独自に土地区画整理事業と街路事業を併用して整備した。区域面積2.6haで、病院、スーパー、ドラッグストアとマンションが立地した。なお、駅の東側にあったイズミヤ跡地にはマンションを建設中である。また2019年に駅周辺の都市再生整備計画を策定し、駅から公園の入り口へのアプローチの整備と、駅前広場の整備を行っている。大阪複十字病院については、1km以上離れたところにあった大阪病院を誘致したものであり、都市再生の補助金も活用している。小中一貫校については、2つの小学校と中学校を1つにして、隈研吾の設計で補助金を活用して建設している。中学校の移転跡地はまちづくりの核として活用していきたいと思っている。西側の中層の市営住宅も再編整備を行い、跡地についての利活用をこれから検討していきたい。

### ○JR星田駅周辺のまちづくり（寝屋二丁目・寝屋川公園地区のまちづくり）

JR星田駅と第二京阪道路寝屋川北ICを拠点とした土地利用による新市街地の形成を目指し、第二京阪道路沿道は企業立地を促し、JR星田駅周辺は住宅を整備する方向で、地権者によるまちづくり協議会が設立され、令和5年の土地区画整理事業の組合設立を目指している。

### ○京阪寝屋川市駅周辺のまちづくり

令和5年から5年計画で都市再生整備計画を策定予定で、現在準備を進めている。西側については都市計画道路と駅前ロータリーの整備を行う。また沿道の密集地区で一体開発を行うため防災街区整備事業を目指して、地権者によるまちづくり協議会が設立された。

1984年の再開発で建設したアドバンス寝屋川の床を取得して、駅から離れた場所に位置し、地震で被災した総合センターに入っていた中央図書館と中央公民館を入れるとともに屋上庭園を整備する予定である。一方2011年に建設された電気通信大学の駅前校舎を取得して市の窓口サービス部局と、被害にあった福祉部局を入れるというように、駅周辺に公共施設の配置を進めている。これを機に建物を結ぶペDESTリアンデッキを整備するとともに、あわせてロータリーの再整備を予定している。

#### ○ 都市再生推進法人（まちづくり会社）の活用

さきほどの再開発事業によって建設された商業施設の主に管理運営を担うために、市の第三セクターとして設立された「アドバンスねやがわ管理株式会社」を2018年11月にエリアマネジメント業務を担うまちづくり会社とするとともに社名を「アドバンス寝屋川マネジメント株式会社」に変更した。翌年3月に、都市再生特別措置法に基づく都市再生推進法人の指定も受けた。主な業務は駐輪場の管理運営、都市再生整備計画の提案、空き家対策事業支援業務（空き家流通推進プラットフォーム）、まちづくり協議会への参画、駅前の活性化事業（駅前のマルシェ、音楽フェスティバル、賑わい創出イルミネーション）である。行政を補完する機関として期待はしている一方、人材不足という課題がある。

#### 6. 今後の方向性

協議会の発展に向けて、共通の課題解決である空き家対策や交通問題等に取り組んでいきたい。また、国、府に対する共同での要望活動や、共同のイベント、地域連合等の検討や災害対策の連携ができればと思っている。



## サステナブルなまちづくりに関する研究会（第3回）講演録

### 「デジタル化の進展とニューノーマルに対応した都市政策と都市計画」

東京大学大学院 新領域創成科学研究科

研究科長・教授 出口 敦 氏

#### 1. コロナ禍の経験を通じた変化

国土交通省都市局から当初スマートシティの検討会をとという相談だったが、コロナの深刻化に伴い、ニューノーマルというキーワードが普及していく中で、そのニューノーマルに対応し、なおかつデジタルトランスフォーメーションにも対応するような都市計画について議論を進めていきたいという依頼をいただいた。

##### ○オンラインアンケート「コロナ生活行動調査」

都市局と研究室で都市居住者を対象に大掛かりなアンケート調査を行った（全国で約1.3万件回収）。コロナ前、第1波の緊急事態宣言中、第1波の緊急事態宣言明けでご自身の生活行動を15分単位で記入いただいた。

調査結果を公開 [https://www.mlit.go.jp/toshi/tosiko/toshi\\_tosiko\\_tk\\_000056.html](https://www.mlit.go.jp/toshi/tosiko/toshi_tosiko_tk_000056.html)

##### ○コロナ禍でのテレワークの普及率

全体的な普及率はコロナ前30%、宣言中53%、宣言明け43%で宣言中に急激に増加。

地域ごとでは東京都市圏>それ以外、東京都区部>郊外、郊外（横浜・さいたま・松戸・柏）では大差なし

##### ○テレワークによる生活時間の変容（コロナ前と2020年7月時点の比較）

コロナ前を基準（0分）として、7月時点での生活時間の変化を見ると減少：「移動」「仕事」、増加：「その他の自由時間」「睡眠」「洗濯・料理等の家事」。女性の方が家事の時間が増加⇒家事負担に関するジェンダーバイアスが影響。「身の回りの用事」が15分以上減少。

##### ○コロナ前と調査時点（2020年8月）における活動種類別の最も頻りに訪れた場所の割合の差

活動ごとの活動場所を見ると、新型コロナウイルスの流行前に比べ、全国的にどの行動も活動場所が「自宅周辺」にシフト。特に、外食や趣味娯楽が、都心・中心市街地から自宅周辺にシフト。

##### ○コロナ禍の経験を通じた変化

コロナ禍の最中は安全をとるのか、経済をとるのか、あるいは移動の自由をとるのかというようなトリレンマの議論が世界各地で進んでいた。またインフラの脆弱性も新たなボトルネックとして顕在化した。いかにして危機管理とビジネスを回復させるかというプラン（BCP）の必要性の意識が強まった。

一方、都市計画がどのような対応をしていくのかということでは、生活圏の身近な環境への関心が高まったと考えられる。地域のストックを活かして市民目線で居住環境を機動的

に改善していく取り組みが加速していくとの認識に加え、ハイブリッド・ライフスタイルの指向が高まったと考えている。

## 2. 「デジタル化の急速な進展やニューノーマルに対応した都市政策のあり方検討会」(国土交通省都市局) 中間とりまとめ

○生活スタイルや社会経済のシステムがドラスティックに変容してきた。これからそれがどのようになっていくのか。最近の都市政策の動向等を踏まえて、社会的変化に対応して都市アセットの利活用を通じた市民の QOL をどうやって向上していくのかという課題を中心に議論を進めた。検討事項は「目指すべきまちづくりの方向性」、「目指すべきまちづくりの方向性を実現するための都市政策のあり方はどうあるべきか」という2点。

### ○目指すべきまちづくりの方向性

キーワードとして「人間中心・市民目線」、「機動的なまちづくり」。それを実現させるために官民の既存ストックを地域が主体的に利活用する都市アセットとして最大限に活用していくことが重要という結論の方向性になった。

### ○目指すべきまちづくりの方向性を示す具体的な取組 (イメージ)

都市アセットを利活用するための事例は、コロナの前から全国各地で出てきているので再整理した。「都市アセットのポテンシャルを引き出す空間づくり」「使われていない土地や限られた空間の有効活用」「公共空間の可変的・柔軟な利活用」「まちなかでの社会実験」「まちづくりの担い手、プロセスの充実」「データの整備・共有に向けたルールづくり」に分類整理。

### ○都市アセットの最大限の利活用による人間中心・市民目線、機動的なまちづくりへ

第1章が課題、第2章が「今後の都市政策のあり方」ということで、①「方向性」、②「目指すべきまちづくりの方向性を実現するための視点」、③「今後の都市政策のあり方」、第3章「今後に向けて」という構成。

### ○中間とりまとめ① 都市政策の課題

まずこれまでの課題と都市政策上の対応についてまとめたうえで、新たに新型コロナ危機で「三つの密」を避けるということは施設の内部空間における過密を避けることであり、都市は集積によってその機能を果たしており、機能を持つ都市の重要性は基本的に変化していないというのが我々のスタンスであった。都市機能の集積を図る上で、ゆとりあるオフィス空間やオープンスペース等の確保によって、ニューノーマルへの対応をいかに進めるかという課題に対応する必要がある。そこで「人間中心・市民目線のまちづくり」は、「ニューノーマル」がもたらした「働き方」や「暮らし方」に対する意識・価値観の変化・多様化への対応には有効であり、引き続き重要である。

### ○中間とりまとめ② 目指すべきまちづくりの方向性

ニューノーマルがもたらした意識や価値観の変化、多様化への対応のために、人間中心・市民目線のまちづくりをさらに進化させるとともに、迅速に実現させていくための機動的

なまちづくりを進めていく必要があると方向づけている。特に人間中心・市民目線のまちづくりを深めていくことと、機動的なまちづくりを実現するためには、官民の多様な主体が連携して取り組むことが非常に重要である。また迅速かつ柔軟に対応する機動的な（アジャイルな）まちづくりが必要。そのためには都市アセット（既存のストックのうち、地域の資源として存在しているもの）を利活用していく。それを機動的に利用して、その価値をさらに引き出すように活用することが重要で、そのためには都市計画はどうあるべきかというロジックで組み立てている。

#### ○中間とりまとめ③目指すべきまちづくりの方向性を実現するための視点

- (A) 地域資本を活用した課題解決型・価値創造型のまちづくり
- (B) 市民目線での圏域設定 コンパクトシティ→より小さなスケール
- (C) 都市の特性に応じたまちづくり
- (D) デジタル技術／データを活用したまちづくり

#### ○中間とりまとめ④ 今後の都市政策のあり方

##### (1) 都市アセットの利活用のあり方

まず都市アセットを地域で利活用するための総合的な計画制度をつくる。そこで、可変的な利活用、多目的な利活用、暫定的な利活用を都市政策の中に取り込んでいく。また適切に利活用されていない既存ストックの有効活用や公共空間や空き地・空き家等の利活用によるエリア価値向上といった視点も重要である。

##### ○中間とりまとめ (2) データ利用環境の改善のあり方

今までの公共空間をはじめとする都市アセットを利活用したり、管理したりする時に、もっとデータをうまく使っていくために、その時のデータの使い方や考え方についてまとめている。データ収集・管理・利用についての地域のルールづくりと短周期で取得されるデータのまちづくりへの取り込みが必要だ（都市計画基礎調査の5年周期で更新されるデータに基づく中長期的なタイムスパンの都市計画とリアルタイムに更新されるデータ駆動型のアプリを使用した行動変容の取組を組合せる発想）。

##### ○ (3) まちづくりの担い手、プロセス等のあり方

エリアマネジメントの活動をうまく活用するような仕組みをつくること、そのためには安定的な自主財源を確保する仕組みが必要。

##### ○データの取得・共有・管理の仕組み：柏の葉データプラットフォームの事例

千葉県柏市柏の葉地区は、2019年に国土交通省のスマートシティのモデル事業の先行プロジェクトに指定された。スマートシティの実現には、地域で集めたデータを誰が管理するのかということが大きな課題であったが、地域から信頼を得ている第三者機関として、一般社団法人UDCKタウンマネジメントが管理する取組を進めている。そのために、同一般社団法人にデータ管理の機能を持たせている。そこではデータ倫理審査委員会を設置してデータ利活用の際のコンプライアンス上のチェックと、社会通念上のチェックをしていた。また、スマートシティでのデータ管理に住民の人たちが参加する仕組みを作るた

めに、柏の葉ではリビングラボの仕組みの導入を進めている。

### 3. 機動的まちづくりと「都市アセット」の活用

#### ○都市アセットとは

都市ストックは道路や公園など、都市の中にある様々な空間的なものである。その中で特に地域社会がある程度そこに価値を感じて利活用するものを都市アセットと呼ぶ。「ストック」「アセット」「プレイス」という類似の言葉があるが、私の頭の中では、異なる定義として整理している。但し、中間とりまとめの中にプレイスという言葉は入れていない。

#### ○都市アセットのタイプ（施設の用途や管理の形態に着目した施設の種類）

この図の4象限のX軸の方が所有や管理の主体で、右側が公的な主体、左側が私的な主体となっている。縦軸が利活用の性質で上が公的な性質、下が私的な性質となっている。そうすると右上の第一象限はいわゆる道路や公園というものが入る。それをエリマネ団体など民間組織が管理するようなかたちで、私的な管理の方向に動いている。要するに左横や下の方に動いている傾向にあるということだ。一方、第二象限は私的な主体で公的な利用をしているもので、例えば駅や民間の通路、地下街などがあるが、そういったものが私的な利用の傾向にあるものが増えている。さらに、第三象限のところは民が管理して、私的に利用する空間・施設であるが、一部は公共的な利用を帯びてきている傾向にある。このように都市アセットは、本来この四象限の中にはめ込まれているものが、象限間を移動するような動きがあり、そういったもの全体を都市アセットとして捉えていくことを提唱している。

#### ○【都市アセットの例】柏市の柏の葉キャンパス駅西口線と駅前広場

アーバンデザインセンターによる公共空間の整備と管理・利活用

つくばエクスプレスの整備のためにつくられた宅鉄法に基づいて、沿線の各駅の周辺で土地区画整理事業が実施されており、柏の葉キャンパス駅の周辺も約270ヘクタール、計画人口2万6,000人の千葉県施行の土地区画整理事業が進められている。西口の駅前広場は2005年のつくばエクスプレス開業時に供用開始したが、2014年の駅西口のゲートスクエア街区の整備に合わせて高質化している。東京大学が駅西口に7階建てのサテライト棟を所有しており、産学連携を行う研究室や企業等が入居している。このサテライトの1階にUDCKが入居している。沿道の地権者である三井不動産がこの駅前広場を高質化したいということで、けやきの木を増やし、緑豊かな駅前広場にする計画が提案されたが、柏市の道路管理の立場からは落葉樹の管理などが一般的な経費では困難ということで、結果的にUDCKが間に入って、一般社団法人UDCKが管理している（現在は、一般社団法人UDCKタウンマネジメントが管理）。柏市と一社UDCKが管理協定を締結し、管理を担うとともに、一社UDCKと沿道の地権者との間で費用負担協定を結んで不足している管理コストを沿道地権者が負担する仕組みになっている。駅から千葉大学のキャンパスまでの約200mの通りも桜の並木通りとするとともに官民境界が分からないような設えにしているが、こちらも一社UDCKが管理している。道路の占用許可と使用許可を得てベンチを常設したほか、

植え込みにコンセントを設置してイベント対応型の道路にしている。

即ち、仕組みとしては、この道路や駅前広場の管理が都市再生整備計画にうたわれており、一般社団法人 UDCK が都市再生推進法人に指定されたことを踏まえ、柏市と道路維持管理協定を結んでいるので道路の利活用についてはすべて UDCK がチャンネルになっている。一方、沿道地権者である三井不動産と一般社団法人 UDCK が費用負担協定を結んで、民間組織である UDCK がこの駅前広場と道路を管理している。なお、2019 年 4 月から一般社団法人 UDCK タウンマネジメントを新たに設立し、公共空間管理の業務を移行している。

### ○【都市アセットの例】柏の葉・調整池の都市アセット化のデザイン・マネジメント

柏の葉が利根川の流域にあるため、駅の北側に約 2ha の調整池があるが、これもレクリエーション機能を伴った調整池に改修した。調整池にランドスケープを施して散策できるようにしたいということでデザイン調整会議を設置し、関係者間で議論した。噴水を付け、イベント対応型にすることで収益が得られるようにしている。これも市では管理しきれないので、柏市と一社 UDCK が管理協定を結んで、一社 UDCK が管理するとともに、調整池の周囲の地権者が協議会をつくり、負担金を集めて管理費用を補填している。

駅前広場と隣接している公開空地では様々な利活用のために屋台の社会実験を行った。「公・民・学連携屋台」と称して私の研究室と三井不動産と UDCK と共同で屋台の社会実験を行ったところ、家族連れや就業者に楽しんでいただくとともに、晩の飲食の需要がかなりあるということが分かったので、三井不動産が駅北側の鉄道高架下に 20 軒の飲食街の整備に着手した。高架下はもともと駐輪場だったが、隣接する民有地に移転して、駅に隣接するかたちで、民間の半公共的な空間が創出された。

こういうものが都市アセットの 1 つの例ではないかと思っている。こうした取り組みに対して、米国のグリーンビルディング協会から、構想レベルであるが、LEED-ND (Neighborhood) の最高位であるプラチナ認証を日本で初めていただいた。

### ○柏の葉アーバンデザイン戦略

このように都市アセットとしての一連の公共空間のネットワークを個々の施設や空間の整備のタイミングがずれながらも整備していき、まち全体の魅力を向上させていくわけだが、決して行き当たりばったりではなく、土地区画整理事業地とその周辺エリアにおいてアーバンデザイン戦略といったようなガイドラインや計画をつくり、計画に基づき整備している。アーバンデザイン戦略では、道路の植栽の種類や照明のデザインを含めたガイドラインとなっており、イノベーションフィールド計画では、対象区域内のそれぞれの通りや調整池などの位置づけを行い、そうした計画を関係者で共有している。こうした戦略や計画に基づいて、個々の敷地が開発されたタイミングに都市アセットを創り出している。

その中心を担う UDCK は 2006 年の 11 月に設立されており、私の前任の北沢猛教授（横浜市役所職員から東大教員に転身）が中心になって組織づくりが行われた。私があるあとを引き継いで 2011 年より三代目のセンター長を務めている。

### ○公共空間（道路・広場等）の整備と管理・利活用

従来型は行政が公共施設や公共空間を整備し、それを管理部署に移管して管理し、一部は民間活用したりする。エリマネ型は行政が整備した公共空間をエリマネという民間組織が管理して利活用する。その延長上にエリマネ組織のような地域のガバナンス組織が醸成されてくる。UDC型は整備（再整備）するプロセスから整備後の管理や利活用までUDCが一貫して関わり、その中心的な役割を担っている。

私たちは、今後の展開として、データを使った管理を考えており、駅前広場や駅前通りに人流センサーや環境センサーを設置しデータを取り、防犯に役立てたり、日射病予防などに使用できないかと考えている。

#### 4. 機動的まちづくりと都市計画のマルチサイクル化

従来、都市計画はマスタープランをつくる時に、データを集めて課題を発見し、その課題を共有してマスタープランをつくり、それを実際に実施してデータを取得し、アクションを起こしてモニターし、マスタープランの改定につなげるという長周期のサイクルをとっている。都市計画法第6条の法定の都市計画基礎調査は凡そ5年ごとと規定されているので、5年ごとの基礎調査を通じてデータを収集し、それをマスタープランの改定に反映させているので、従来の狭義の都市計画のプランや土地利用規制の見直しは5年から10年ぐらいの周期になっている。

#### ○《都市計画分野における》サイバー空間とフィジカル空間の高度な融合

それに対して社会実験では、ある仮説を立てて、その仮説を実際に実行してみて、データを取り、その仮説の有効性を検証して、必要な改善を施し、本設に向けていたり、実施期間を長期化していたりしている。これは、数週間から数カ月ぐらいで回していくようなもので、これを短周期のデータ活用と呼んでいる。

一方、データをリアルタイムで収集し、AIなどで分析し、計画に反映させることなしに、リアルタイムで利用者の行動変容を促し、問題を解決していく（渋滞の情報をドライバーに流して渋滞を回避させる等）リアルタイムの自律的なサイクルの（一種のアジャイル型）取り組みもある。

我々が言うデータ駆動型プランニングというのは、長周期、中周期、リアルタイムの異なる周期を組み合わせていくような都市計画のことだ。このような都市計画のマルチサイクル化がこれからの地域主体の都市計画に求められている、もしくはそうなりつつあると思っている。これを機動的まちづくりの取組の1つの姿として捉えるというのが私の考え方である。

#### 5. デジタル化の急速な進展やニューノーマルに対応した都市政策のあり方を踏まえた都市計画的対応課題と地域社会の対応（私見）

UDCKのような取り組みを部分的にでも全国のコロナ後のまちづくりに活かしていけないかと考えながら検討会の座長を務めた。実際に都市計画的に対応していく時にどうい

課題があるかということについて、私見をまとめた。

(課題1) 都市アセットを地域で利活用・管理する仕組み

都市アセットの利活用の増進と調整機能のための計画が必要（例：歩行者利便増進道路の都市再生整備計画への位置づけ）。公園等の都市施設利活用の柔軟化（建蔽率）や 空き地の利活用と都市計画事業の連動（土地区画整理事業への組み込み）

(課題2) 地域課題に対応した都市・地区のデータと計画体系の整合・相乗効果

都市計画基礎調査の5年の実施期間の規定の柔軟化や、地域の特性に合わせた課題をデータ化すること、社会実験の位置づけと実験設備・装置等の柔軟な設置・管理に向けた施設附属物化。

(課題3) 社会的受容性に配慮したデータ管理・活用まちづくりを担う地域組織の制度化

地域社会がデータを活用した取り組みをうまく受け入れていくようなまちづくりの組織を指定していく（国や自治体のお墨付き、異なる主体間のデータ活用等のルールづくり）。

（まとめ）都市計画法あるいは関連法制の中で、この中間とりまとめでうたわれた内容を反映していただければと思っている。そのようなことが整って、データを活用したまちづくりが進んでいくと、信頼と質と技術とが兼ね備わった日本型のスマートシティの実装も進み、日本型のモデルとして海外に輸出していけるのではないかな。

## サステナブルなまちづくりに関する研究会（第4回）議事録

### 「尼崎市の都市づくりと空き家対策」

尼崎市 住宅政策課長 相馬美津子 氏

#### 1. 自己紹介

尼崎市役所に建築職で入庁。開発課という市街地整備担当部署からスタートして、都市計画課、環境政策課、また都市計画課に戻って、今住宅政策課におられる。

#### 2. 尼崎市の都市づくりと空き家対策

##### ○尼崎市の位置

尼崎市は大阪市のすぐ西側にあつて、利便性が高い場所である。阪急、JR、阪神が通っており、阪神高速、名神高速もあり新大阪からも比較的近い。関西空港までリムジンバスも出ている。

##### ○公共交通について

市内に13の駅がある。ピンク色のところは駅から800m圏内、水色の部分が高齢者でも歩けるといわれるバス停から300m圏内で、ほぼ市域全体が覆いつくされている。基本的に最寄り駅までバス、もしくは徒歩で10分以内で着けるとというのが尼崎市の強みになっている。

##### ○尼崎市の土地利用

臨海部、JR福知山線、神崎川沿いに工業地がある。緑（山）が全然ない。

##### ○城下町から産業都市へ

江戸時代は、今の阪神尼崎駅周辺が城下町であった。それ以外は農村で大阪方面の食材や、綿花、菜種油などの作物が作られていたが、現在は住宅地で埋め尽くされている。

##### ○尼崎市の産業

大正時代の工場立地状況地図（関西ペイント、日本スピンドル製造、富士製紙（現王子製紙）、塩野義、旭硝子）。工場立地に伴って労働者の流入に対応して住宅ができた。

##### ○工業都市としての発展と公害問題

工場が増えて環境汚染が起こったというのが年配の方の尼崎のイメージ。

##### ○21世紀の森構想

国道43号線以南の工業専用地域の環境改善と工場移転後の跡地利用として兵庫県が「21世紀の森構想」を作られている。当時大阪大学の盛岡先生が委員として関わられていた。拠点地区：環境学習、防災の拠点、物流拠点、運河の活用

##### ○総人口の推移

1970年が尼崎市の人口のピークで減り続けているが直近の国勢調査で人口が少し増えた。高齢者の数もずっと増え続けていたが直近では減っていた。



### ○ファミリー世帯の転出超過

特にファミリー世帯、小学校に上る前の子どもがいる 20 代、30 代ぐらいの世代が転出超過。教育や、マナーなどのイメージ戦略に力を入れている。

### ○市街地開発事業実施箇所

駅前再開発に早くから取り組んでいる。阪急塚口駅南側（1978 年工事完了）では建て替えを行っている。主要な駅前で再開発を行ってきて、公共施設の整備や不良住宅の除却といった効果はあるが商業床に空き床が多いという課題もある。

### ○土地区画整理事業による宅地供給

耕地整理や区画整理により市街化区域の 6 割ぐらいが区画整理実施済みになっている。

### ○まちのイメージの向上

本当に住みやすい街大賞 2018（ARUHI）で関西で 1 位に選ばれた。JR 尼崎駅前再開発に代表されるように、まちがきれいになってイメージが良くなったが価格も手ごろだ。「尼崎市のイメージが良くなった」と回答する市民の割合 2015 年 40.3%→2020 年 56.6%ということでイメージも変わってきた。

### ○都市構造

尼崎の顔はどこなのと言われると、1 つに絞れない。

### ○宅地化状況

注目すべきは駅の近くに工業地があるということだ。尼崎市では独自の規制として、工業地域と一部の準工業地で住宅開発をする際には、幅 6m 以上かつ事業地の 25%以上の緑地を敷地の外側にとるというルールがある（1981 年～）。これによって工場跡地を住宅地にするに一定の歯止めがかかっていた。その規制をクリアしてマンション開発する事例があるほか、地区計画など住宅及び工場が周辺と調和して共存する土地利用方針を定めた場合敷地参入可能という緩和条件があり、これを森永工場跡地開発で適用した（駅前ロータリー整備、公園整備、バス停を駅前に）。この住宅は大変好評で、市外からの転入が半分近くになっていると聞いている。UR の西武庫団地も建て替えと余剰地の戸建て開発をしており、このように住宅開発したところは人口の増加を牽引している。

### ○尼崎市住まいと暮らしのための計画

住宅地としての色分けをすると、いろんなタイプの住宅地があるというのが本市の特徴だと思う（農地が多い、工場が多い、駅前商業、既成市街地（下町）、新興住宅地）。

### ○密集市街地

密集市街地、木造の老朽住宅が密集している地域もあるのが課題。危険度の高い空き家の多いエリアは密集市街地のエリアと大体重なる。

### ○尼崎市の空家の状況 住宅・土地統計調査からみた空家の状況

尼崎市では市内移転が結構多く、大体 6 割ぐらいは市内移転であり、その人が元々住んでいたところはやはり空き家になる。住宅土地統計調査で見ても、世帯数と住宅総数の差分が空き家になるわけで、その他住宅だけを見ても 1 万 2,000 戸、全体を入れると 15%ぐら

いが空き家になっている。

### ○尼崎市の空家の状況 尼崎市空家等実態調査（R2）結果

本市の空き家の特徴は、不良度が高い危険な空き家が比較的多い。不良度の悪い C ランク、D ランクで3分の1ぐらいを占めている。市としては、これを指導して、空き家の除却を進めていく。

### ○空家対策の課題

空き家対策の課題として、無接道の場所がある。

### ○空き家対策の取組方針

老朽危険空き家の除却と、空き家になる前から備えるために高齢者向けにエンディングノートを作ったりして、空き家になる前に家の行く末を考えることに力を入れている。

## 3. 一般社団法人尼崎家守舎の取組

一般社団法人尼崎家守舎を2021年の7月に立ち上げた。私と市の職員で建築やDIYが好きな人と2人でやっている。

### ○家守ってなに？尼崎家守舎は、現代版家守です

単に物件の管理をするだけでなく、まちの管理をしていくのが、江戸時代で言う家守だったそうだ。遊休不動産を上手に使うってまちを元気にしていこうという取り組みを、オーナーやまちの人たちと一緒にいき、周囲の人を巻き込みながら広げたいということを考えている。第1号案件として阪神の杭瀬駅から10分ぐらいの築80年の賃貸長屋の改修工事がほぼ終了したところである。入居者を先に見つけて、希望を聞いて改修計画を作った。平屋なので耐震工事不要ということだったが、一部大阪市立大学の石山先生にご協力いただいて、金物の提供をいただきながら、格子型の耐力壁を入れた。ほとんどの工事は工務店にやってもらったが、一部の工事を杭瀬のまちなか再生協議会のイベントという形で参加者を募って行ったところ、その中から次の入居希望者が見つかった。

### ○一般社団法人の事業内容

賃貸物件なので、不動産オーナーが入居者と賃貸借契約を結ぶ。我々は杭瀬の地域の団体と協力してイベントをしたり、物件活用の相談や入居者を連れてくるということをしている。入居者が望むプランをオーナーに提案して、オーナーと予算調整を行い、工務店と工事の打ち合わせをしたりイベントの企画をしたりしている。

### ○現在活動中の阪神杭瀬駅周辺

阪神の杭瀬駅から北に上がったところに、商店街が南北と東西に延びている。その商店街の裏に市場があるということで、商業地のエリアとしては大きいですが、非常に衰退している。そこに新しい若い人を呼び込もうと、今店主などが頑張られていて、5年ぐらい前からいろんな事業をやっている。その結果、新しいお店（ハオチー食堂という台湾料理屋、そのまま。というパン屋、二号店という古本屋）が出来たりしている。市場が定休日の木曜日に屋台を作るイベントをしたり、月1回シャッターの前にその屋台を並べてマルシェをやっている。もう1つは、この地域の公園をきれいにしようということで、公園の一部に芝を張っ

て、公園の隣にあるビルにアトリエの方が絵を描くなど、街として盛り上がってきたところに、我々が家守舎という形で住む人を探して住人を増やそうという活動をやっているところだ。これからますます尼崎は面白くなりそうだと思っているので、ご注目いただきたい。

## 「新しい都市計画の手法 まちを変えるシンプルな法則」

都市計画家・株式会社サルトコラボレイティヴ 代表取締役 加藤寛之 氏

### 1. 自己紹介

自分のことを「都市計画家」と呼び続けたら、多くの人が「都市計画家」と呼ぶようになった。まちづくりや都市計画の仕事に26年ほど関わっていて、14年前に独立してサルトコラボレイティヴという会社を創った。会社のミッションは「地域に新しいチャレンジを創出する」ということで、そのための仕掛けとして、いろんところでマーケットを創り出している。相馬さんの一般社団法人の家守の話は、実はそれが新しい都市計画の手法の重要なポイントだということをお話ししたい。

もう1つのミッションは、「ご近所を素敵に変えよう」ということで、ベーカリーカフェとレストラン、八百屋を経営している。だんだん元気がなくなっていくまちをどうしていくのかという分野で仕事をしており、17エリアぐらいの地域で自治体からオファーをいただいている。自治体に指名願を出して指名されるのではなく、自分自身で地域に入って、地域の人と会社を創って、1つ1つ小さくてもいいから身銭を切って事業を生み出して、まちを変えるということをやってきた。

### 2. 時代背景

#### ○新しい都市計画の手法

「都市計画の新しい手法」ではなく「新しい都市計画の手法」というのは、そもそも都市計画自体が変わらないといけないので、この言い方にこだわっている。

#### ○都市計画はどう生まれたか？

都市経営課題に対する何らかの方策を考えるということで都市計画は生まれたと思う。20世紀は人口が爆発してきたので、その対応をしてきたが、21世紀は人口が激減して、価値観が多様化するという中での都市経営課題にどう対応するかというのが都市計画ではないかと思っている。21世紀はおそらく都市や地域の価値を再定義していくというのが都市計画の中で非常に重要な処方箋の1つになると思う。

#### ○都市計画はハードからソフトへ

20世紀はハード寄りだったが、21世紀の都市計画はハードからソフトに向かうべきだ。これまでやってきたことは、人口が増えてきた時代にやってきていることなので、これからやっていくことをこれまでと同じに考えてはいけない。

### ○これまでとこれからでは考え方が逆

都市計画的にいうと、不足しているものを充足していくような話なので、都市の課題はハードで解決できるし、建てるとか作るが正義だった。さらに公平・平等・同質ということがまかり通ってしまうので、行政組織がうまく振る舞えた時代だった。まとめると、「みんなのために」という幻想が成立してしまっただけの時代がこれまでだった。しかしこれからは、人口が減って市場が縮退するとともに、違いとか多様性が重要になってくると、「みんな」という話ではなく少数の話が非常に重要になってくる。かつ、そもそも作る・建てるが正義の時代から、作らない・建てないが正義の時代がやってきている。そうすると、先ほど言ったようにハードではなくソフトであるし、これまでとこれからでは考えが逆だという話になる。もうひとつ重要なのは、課題ありきで進む Issue Driven ではなく、未来ありきの Playful Driven になっていくのではないかと感じている。なぜなら、課題は True だが But useless で、それをなんとかしようとしても、なんともならない問題が多いからである。

### 3. 都市経営課題を解決するには

#### ○都市計画は都市経営課題を解決する処方箋

都市経営課題を解決するために必要なことは、お金とイノベーションだ。税収もイノベーションも民間から来る。「イノベーションのジレンマ」を書いたクリステンセンは「イノベーションはインフラに先行する」といっている。だから民間が動かないのにインフラを作ったら使われないという話がよくある。だから民間が先に動かないと仕方がないということである。だから公の大きなまちづくりから民間の小さなまちづくりに変わっていく。そして民間の小さなまちづくりが連鎖することによって、初めて公の投資が有効になってくる。

#### ○都市経営課題のマネジメントにおけるリソースの分配

自治体は、都市経営のためのリソースをどうマネジメントするかが全然できていない。たとえば自治体の 2 つの部署が一生懸命正反対の施策をやれば効果は相殺される。だからリソースをどう分配していくのかというマネジメントがないかぎり、都市経営課題は解決できない。

#### ○不確実性の時代に最も信頼できる人

リソースを分配するための羅針盤をつくれるのは誰かという、身銭を切って経営をする人だと思う。この答えのない世の中で考えてどうにかしようと思っている人たちが一番確実に未来を切り開くと思う。ナシーム・ニコラス・タレブが、『身銭を切れ』という本を書いている。経営したことがない人が、都市計画していること自体が、そもそも間違っているのではないか。

### 4. 多様性に寛容

#### ○どんな都市で暮らしたいか？

私は多様性に寛容であるということが重要だと思っているが、今までの都市計画のやり方だと多様性になりにくい。自分自身がどんな都市で暮らしたいかというのがすごく重要で、私はストリートがイキイキとしていて、温度感があって、かつ、それが日常みたいなど

ころで過ごしたい。

#### ○センシュアス・シティ

HOME'S 総研の所長である島原万丈氏が『センシュアス・シティ』という本で、体で経験する都市がないかぎり、都市は面白くないとっている。

#### ○パリの 15 分都市

この研究会でも話のあったパリのアンヌ・イダルゴ市長の 15 分都市圏も、多様性が感じられるものを 15 分ぐらいの範囲で作っていく方がいいという話なので、私が言う日常の中に多様性がある、それが寛容されているというものの自体が間違っていないという感覚がある。

#### ○多様性は耐え難い

ジェイン・ジェイコブズが、「すさまじい多様性を生み出す 4 つの条件」ということを半世紀以上前に言っている。人と意見が違ふとか、マナーのいい人・悪い人がいるというのも多様性なので、実は多様性というのは耐え難いのだと思う。

#### ○頑強な都市＝脆い

それでおそらく 20 世紀は都市機能の分化をして、それが頑強な都市だと言っていた。けれども災害とコロナでわかったのは、頑強な都市ではなく、脆かった。

#### ○多様性を担保し都市はどうあるべきなのか？

多様性を担保して都市はどうあるべきなのかという話を考えないといけぬ。ニコラス・タレブは、『反脆弱性』という本の中で、多様性があるということ自体が脆くない状況なのだといっている。多様なものがある、時が証明するように選ばれるという状況を常に作り出していくことが、反脆弱性につながる。多様性を担保して寛容する仕掛けの 4 つのポイントは「新陳代謝が起り続ける」「ゆるやかなつながり」「大きいより小さい」「まちの横幅と奥行き」である。

### 5. いくつかの処方箋

#### ○処方箋 1 多数より少数が大切

「多数より少数が大切」というのをリソースを振り向けるときに考えないといけぬ。まちに元気がない理由は、多くの人にとって用のないまちになったからだ。ある自治体で子育て層が他都市に流出してしまうときにどうするかというと、大多数の「引っ越す」という人に向けて「どんな対策があったら、このまちに居続けてくれますか」と尋ねてそこにリソースを割く。そうすると、このまちに居続けたいと思っている少数の人たちにリソースがなくなる。しかし他都市への流出は止められないのでリソースが無駄に使われ続けるという話になってしまう。

#### ○リソースを集中させるには？

リソースを集中させて社会が動いていくためにはどうしたらいいか。デレク・シヴァーズ (DEREK SIVERS : TED) の動画を鑑賞。1 人で踊っている馬鹿 (チャレンジャー) を少数の人が支えるというのが重要だという話である。

## ○普及のS字カーブ

エベレット・ロジャーズが『イノベーションの普及』という本の中で、いいものなのに最初はなかなか売れない。それがだんだん売れるようになってある閾値を通過すると一気に普及して多くの人に伝わるということを彼は発見した。また少数のオピニオンリーダー層（16%）が採用すれば多くの人たちに普及するということだ。まさか都市計画やまちづくりをするときに、16%の人たちのためにやるという話はないと思うが、これからの時代はそれでいいのかもしれない。まちづくりではみんなの意見を聞かないといけないという話になるがそうではなくて、この少数の人たちの動きが社会を変えるということと、その人たちをフォローできるかどうかで未来がどう良くなるかにかかっている。

## ○未来のお客さんを大切に

人口が減少するので、多くの人たちの意見を聞いていても顧客が減る時代が来る。その時代に少数の、「本当に面白いよね」という人たちにリソースを多く割けば、ファンがファンをつくっていくのだろう。それをしないとジリ貧になっていく時代がくると思う。

## ○みんなの意見を聞かないまちづくりへ

ゴールがみんなのためであるべきだ。しかしプロセスに「みんなのため」を持ち込むと、もうそれでスタックして動かないし、リソースが薄まって、何の解決もできないという話になってしまう。現在地からゴールまで登るために、誰に何をどうするかを決める。例えば、「誰に」を仮に2割弱の人たちと決めてリソースを集中させれば、うまくいったかどうかともすぐにわかる。

## ○従来の計画づくりとシンプルな法則

自治体がまちを元気にするための事業のアイデアを出すときに、このまちを面白いと思ってくれるまちのファンのために、このまちにあるコンテンツをしっかりと捉えた事業であるかということが重要だ。そうすると成功しているかどうかはすぐにわかるし、リソースをマネジメントすることができる。

## ○処方箋2 エリアが大切

これまでは人口が増えていたから、不動産に借り手がついた。これからは人口が減るので、不動産はもう使われなくなる可能性がある。それでどうするかというと、1戸1戸の物件ではなくエリアで考えましょうといっている。このエリアの価値さえ上げれば、この地域を面白いと思っている人たちが増えてきて、そこの不動産が使われるようになる。相馬さんがやっている杭瀬での家守の事業は、そのエリアの価値をどう上げるかという中の一歩だと思う。

## ○処方箋3 スピード重視（アジャイルの意味）

これまでの都市計画やまちづくりでは、計画を作るのに時間をかけてきた。なぜかというと、多くの人々の意見を聞かないといけないと思っているからだと思う。そうすると失敗する。今までのウォーターフォールプランニングと呼ばれるやり方だと、とにかく多くの人々の意見を聞いて、要求される質のレベルをどんどん上げていく。そういう調査を基に分析して計画して実行するから、失敗するのだ。一方、多くの人々の意見は聞かない、要求される質のレ

ベルは満たさないけれども、調査、分析、計画、実行を早く回せば、時間とともに最適化されるだろうというのがアジャイルである。つまり、「プロトタイプ自体が完璧ではない方がいい。それが面白いと思う人たちが、それを使ってフィードバックしてくれる」という話だ。そういうことを都市計画の中でやらないといけない。

## 6. ご近所を素敵に変えよう

多分インターネットとAIが支配する世界がやってくると思うが、もっとハイタッチなご近所の顔見知りの世界の方に軸足を置きたいということで、「ご近所を素敵に変えよう」というのをやっている。しかしご近所に何があるか知らないとか、高齢者も移動しにくいというように、ご近所にはネガティブなことが多い。だから徒歩圏内や自転車で行ける範囲で、自分が暮らしたいものがすべてある、という状態にしていきたいと思って活動している。

### ○良き商いを守り育てる バイローカル

「ご近所を素敵に変えよう」という中で、「良き商いを守り育てる」ためにバイローカル（地元で買おう）というのをやっている。私の店は天王寺の南側にあるが、あべのハルカス周辺に、この10年間ぐらいで約1,000店舗が出店している。そこまで自転車で10分なので、おそらく自分たちのまちでいい商いをしているお店が潰れていくだろうということで、2013年にスタートした。狭い圏内の中で楽しく暮らせる未来は楽しいと思ってやっている。もともとバイローカルは1998年にアメリカのコロラド州ボルダーで始まって、全米に広がった活動である。それをウォッチして地元の有志6名でボランティア活動で始めた。

### ○バイローカルの日

冊子を作って、自分たちのエリアの良い商いをしている人を紹介する。年に1回だけバイローカルの日を設定して、近所の良きお店と住民の会おう場というコンセプトでマルシェをやって冊子を配っている。大多数の人は天王寺で買い物をしているので少しでも知ってもらえたらお客さんが増えますとあって出店を促した。第1回を開催して実際にその通りになった。自分のまちのお店を使ったことがなかったという人が「こんなにいい店が徒歩圏内にあるなんて感動した。」とあって、1年間かけてほとんど回ってくれた。

### ○負のスパイラルから正のスパイラルへ

多くの人は新しくて大きくて、簡単なものが大好きだ。しかし、そうすると住んでいるエリアに期待しなくなるので、良き商いが存続困難になる。そうするとまちの競争力を低下させる。そして自分の持っている家の資産価値が下落していく。この負のスパイラルからどう抜け出すか。有志6人で、「新旧があって手間がかかるけど、小さくて面白くないか」という活動で、まちの期待値を上げていく。「このまちは面白いよね」と思う人が増えると良き商いを守り育てられて、「このまちで商売するといいかもね」という人が増えたり、「事業継承しようかな」という人たちが増えてきて、まちの競争力が上がると、自分の持っている家の価値がアップしていく。ネットアンケートで「バイローカルで暮らしの質が高まったり、まちの魅力が増したりしたと感じますか」という人が9割以上いた。それはそのはずで、実際2013年から比べていいお店が70店舗以上増えている。現在大阪メトロと西田辺、長居、

あびこでエリアリノベーションを仕事としてやっている。

## ○THE MARKET

私は、粉と塩と水しか使っていないサワードウというパンが大好きだが、日本にあまり売っていないので、自分でその店を作ると決心して、阿倍野区にある阪堺電車が昭和 40 年代に作った長屋商店街を改装して THE MARKET というお店をオープンさせた。その後、grocery という八百屋、阿倍野元町ガーデンファームという貸農園、ケーキ屋をオープンさせ、現在 BLENDS books and share というコワーキングスペースを作っている。

## 7. まとめ

私がこういうふうに住らしたいということで活動していると、巻き込まれる人たちが出てきて、まちが変わるといことが起こっている。

## ○未来はひとにぎりの少数派から

都市計画の手法では、多くの人の意見を聞いて進めてきたが、「そうではないのではないか？」と考えている。シンプルな法則としては、とにかく「みんな」から脱却しよう。ノーベル経済学賞を取ったミルトン・フリードマンの『選択と自由』という半世紀以上前に書かれた書物でも、「経済的、社会的発展は一般大衆の態度や行動に依存していない。一握りの少数派が一般大衆の先頭を切ることによって、一般大衆が真似をする機会をつくり出すことで社会が発展した」と言っている。動き出す少数派を見極める必要はあるが、その見極めた少数派を官民共に応援する仕掛けがあれば、まちはおそらく変わっていくだろう。