

第4回 名古屋市立大学 リニア・シンポジウム

リニア駅上部空間をめぐるパークマネジメント戦略  
—名古屋駅西におけるエリアリノベーションの可能性—

報告集



名古屋市立大学 人文社会学部／大学院人間文化研究科

林 浩一郎 編

## 第4回 名古屋市立大学 リニア・シンポジウム

2017年12月10日 中村区役所にて開催

# リニア駅上部空間をめぐるパークマネジメント戦略 —名古屋駅西におけるエリアリノベーションの可能性— 報告集

名古屋市立大学 人文社会学部／大学院人間文化研究科

林 浩一郎 編





# 目次

解題	名古屋駅西側のエリアリノベーションに向けて	4
	名古屋市立大学人文社会学部 林 浩一郎	

## 第1部 リノベーションまちづくりを起点としたパークマネジメント

第1章	大小のリノベーションまちづくりを組み合わせるエリアを変える	11
	アフタヌーンソサエティ 清水 義次	
第2章	僕らのまちの都市再生プロセス	27
	NPO りた   三河家守舎 山田 高広	

## 第2部 リニア駅上部空間をめぐる駅西エリアリノベーション戦略

第3章	リニア駅周辺のまちづくりの方向性	50
	名古屋市住宅都市局リニア関連・名駅周辺開発推進課 鶴田 法仁	
第4章	椿ビジョンの深化とまちづくり会社設立に向けて	57
	名古屋駅太閤通口まちづくり協議会 田中 和生	
第5章	「駅西あさごはん」という社会実験	64
	稲葉直也・岩瀬香澄・大曾根亜優・白木いくみ・高原潮・西田龍人・半田桃子	
あとがき	リニア・インパクトをもたらすのは誰か	71

## 解題 名古屋駅西側のエリアリノベーションに向けて

名古屋市立大学人文社会学部 林 浩一郎

### 1 名市大リニア・シンポジウムとは

名古屋駅のリニア開業まで10年となりました。この10年で名古屋駅西側の企業構成や地域社会構成は大きく変わろうかと思えます。駅西のローカルな地域主体が、いかなる意思を持って、いかなるアクションを起こすか。名古屋駅東側と差別化を図りつつ、駅西側が持続可能な発展を遂げるには、これから10年の動向が極めて重要です。大手ディベロッパーやナショナルチェーンが席卷する「駅東」と差別化をはかり、地域内経済循環を引き起こし、地域文化を発展させる。これを目指す必要があります。



このような問題意識のもと、リニア開通を見据えた、名古屋駅西側をめぐる地域開発とまちづくりを考える名古屋市立大学のシンポジウムは4回目の開催となります。2014年には、共立総合研究所の江口忍先生（現・名古屋学院大学）に「リニア・インパクトは名古屋を変えるか」をご講演いただき、本学は大変な刺激を受けました。2015年には、名古屋駅太閤通口まちづくり協議会の事務局長である河村満氏と、現代社会学科・社会調査実習班の学生たちが、駅西・椿町の「まちづくり体制」について熱い議論を交わしました。そして去年は、リノベーションまちづくりの先駆者である清水義次氏、あいちトリエンナーレに湧いた錦二丁目（長者町）でリノベーションを実践されている堀

田勝彦氏、名古屋駅太閤通口まちづくり協議会の田中和生氏と、駅西のエリアリノベーションの可能性を議論しました。これを契機に、本研究室は、駅西におけるまちづくりの実践を模索し始めました。

その後、名古屋駅銀座通商店街振興組合の鬼頭和男氏、名古屋駅太閤通口まちづくり協議会の田中和生氏、名古屋市企画部長など都市政策の実務を担われてきた吉井信雄先生（名古屋市立大学経済学部）、長浜市黒壁などでまちづくり事業に関わられてきた矢部拓也先生（徳島大学総合科学部）など、本研究室は多くの方々と議論しながら、駅西の新たなまちづくりを構想してきました。その1年間の集大成として、本シンポジウムを企画しました。

## 2 シンポジウムの目的

今年度のシンポジウムの目的は、大きく3つあります。

### ①名駅東西の個性を開発に活かす

まず、名古屋駅東・西の違いを生かしつつ開発をしていくには、いかにすれば良いか。歴史的な経緯から名古屋駅の東西のまち並みは大きく異なります。大規模開発がそれほど及んでこなかった駅西は、文化的多様性がある地域です。駅西の独自性を活かしつつ再開発をしていく、そしてリノベーションをしていく可能性を模索していきます。

### ②広場を活かしたまちづくりを考える

もう一つ、名古屋駅のリニア駅上部空間を公園にする計画があります。公共空間を官と民、行政と民間が連携して運営していくという仕組みが注目を集めています。ニューヨークのタイムズスクエアや、東京の南池袋公園では、公園を起点とした地域の活性化を行っています。リニア駅上部空間が出現する時に、いかなる広場を構想したら良いか、考えていきます。

### ③民間×行政×大学で駅西の未来を構想

第3は、地元・駅西の方々と、市役所の方々、専門家の皆さま、われわれ大学人が、この広場を起点としたまちづくりについて議論をする場をつくることです。今後、国や自治体による公共サービスは縮小していく可能性があります。さらに、リニアで結ばれる東京、名古屋、大阪などの都市間競争が熾烈になってくるでしょう。このような時代の流れを批判する方向もありますが、批判するだけではなく、「地域社会が生き延びる術」を見いだすことが、地域社会学者の一つの役割だと私は考えています。リニア・インパクトを見据えた名古屋駅再開発研究というのは、その第一歩です。

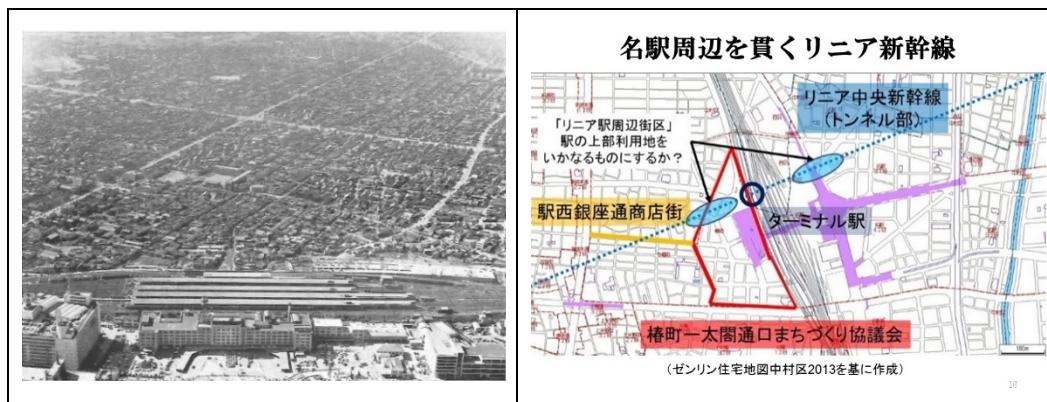


### 3 「駅西」の地域構成

まず、名古屋駅西側地区の状況をご説明します。今回対象とするエリアは、椿町、そして名古屋駅西銀座通商店街を挟んだ則武2丁目、竹橋町です。「駅西」は、零細小売業が多く、店舗がひしめいている住商混合地区です。



ここに、名古屋市役所が 1964 年に発刊した『駅西都市改造のあゆみ』という冊子があります。これは、国鉄の東海道新幹線構想にもとづき、1959 年に始まった「駅西都市改造事業」の経過を記したものです。本書は、次のように宣言します。「終戦後の駅裏は……犯罪の温床とまでいわれ、闇市、愚連隊、暴力、売春などの巢窟をなし、白昼堂々と犯罪が行われ……多くの不法建築物があつて、その間に怪しげな旅館、アパートなどが櫛比し、都市計画上、文字通り癌となっていた」（名古屋市 1964）。行政資料で「癌」とまで書かれるほど、混沌とした地域だったのです。

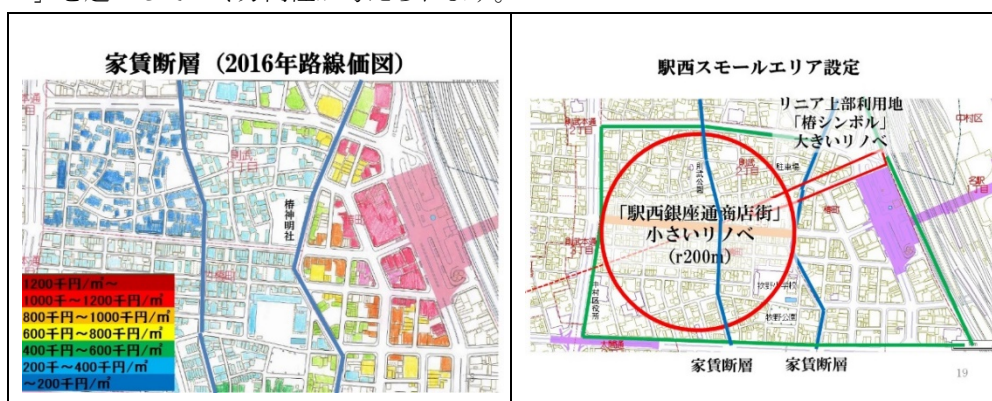


1964 年、東海道新幹線が開業し、駅西も区画整理が行われ、整備はされました。しか

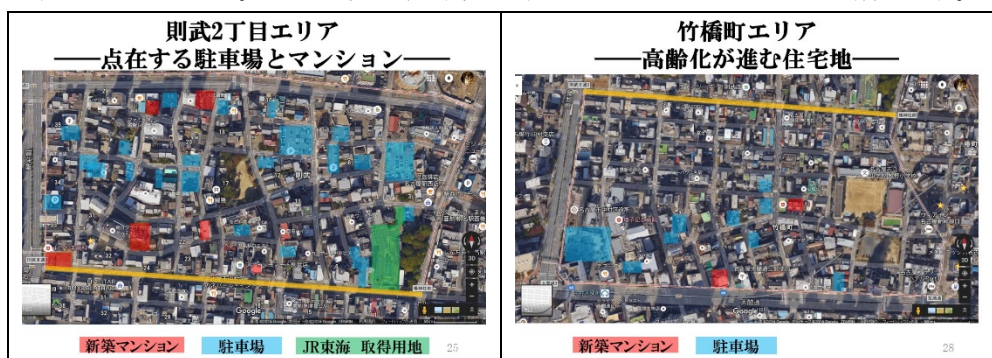
し、駅東と比べると依然として低層の街並みが広がっています。ですが、東海道新幹線開通から 50 年、駅西に再びリニア開業という開発の契機が訪れたわけです。リニア新幹線が、椿町と駅西銀座通商店街を貫通する予定です。

## ■駅西スモールエリアの設定

「リノベーションまちづくり」の考え方の一つとして、「家賃断層」というものがあります。対象エリアの中で、通りなどを境に地価が下がる断層です（清水 2014）。下図のように、椿町は高い地価・路線価ですが、笈瀬通りを挟んで、椿神社を越えるとがくんと地価が下がります。この地価が下がったエリアを狙っていくのがポイントです。ここで「小さなリノベーション」を起こし、一方リニア駅上部空間で「大きなリノベーション」を起こしていく方向性が考えられます。



駅西銀座通商店街の北側に目を向けますと、駐車場が点在しています。赤い部分が新築マンションです。大きなマンション群が、ここに押し寄せてきています。商店街の南側も駐車場が多く、高齢化が進んでいる地域です。この周辺の小さなリノベーションをどう起こしていくか。リニア駅上部空間をどうマネジメントしていくかが論点です。



## ■リニア駅上部空間をめぐるパークマネジメント戦略

2016年7月、名古屋市はリニア駅地上を「防災広場」にする方針を発表しました。まち協にとっての問題は、この公園の管理・運営にいかに関われるかです。この公園が、JR東海や名古屋市だけの管理下に置かれるのか、まち協（ないし、地元資本のまちづくり会社）が管理・運営する仕組みを構築できるのかが問われています。

このシンポジウムでは、このパークマネジメントを起点としたエリアリノベーションを考えていきます。公園をただ維持・管理するのではなく、都市経営の視点から公園を運営していく考え方「パークマネジメント」が必要です。つまり、公園での営業権を民間事業者が入札し、自治体はその収入によって公園の品質を上げていく（馬場2013）ということです。

しかし、パークマネジメントは、公園単体の戦略ではありません。公園を中心とした駅西エリア全体の価値上昇を目指す必要があります。JR東海や名古屋市役所との関係のなかで、駅西のどのような主体が、どのような仕組みで、どのようなコンテンツを提供し、エリアマネジメントするのかを考える必要があります。

## 4 本報告集の構成

このような状況下で、リニア駅上部空間を中心に、「名古屋駅東側」とは違う「駅西」のエリア価値を向上させるためには、地域主体はいかなるアクションを起こす必要があるでしょうか。

第1部では、リノベーションまちづくりを起点としたパークマネジメントの先行事例から学びます。その先駆者である清水義次氏に「大小のリノベーションまちづくりを組み合わせてエリアを変える」思想と方法をご講演頂きました。続いて、岡崎市の三河家守舎・山田高広氏に、リノベーションまちづくりとパークマネジメントの組み合わせの実践例である「QURUWA戦略」についてお話頂きました。それぞれのご経験から、名古屋駅西へご助言を頂きます。

第2部では、リニア駅上部空間をめぐる駅西エリアリノベーション戦略へ向けてのご報告です。まず、名古屋市住宅都市局リニア関連・名駅周辺開発推進課の鶴田法仁氏に、名古屋のまちづくりの変遷と、名古屋市役所の「リニア駅周辺のまちづくりの方向性（案）」をご報告頂きました。そして、地域の担い手である名古屋駅太閤通口まちづくり協議会の田中和生氏には、まちづくり協議会の活動やリニア駅上部空間への参入の展望についてお話頂きました。最後に、昨年度のシンポジウムを受けて生まれた大学生による「駅西あさごはん」という社会実験を報告して頂きます。その舞台となった「やきとり竹橋」の鈴木純也氏をはじめ関係者の皆様に、深く御礼を申し上げます。

最後になりましたが、シンポジウム開催にあたっては、駅西地区の皆様、名古屋駅西銀座通商店街振興組合、名古屋駅太閤通口まちづくり協議会、名古屋駅地区街づくり協議会、錦二丁目まちづくり協議会、名古屋市役所、中村区役所、東海社会学会、名古屋市立大学など、多くの方々に大変お世話になりました。シンポジウムには100人近い方々のご参加を頂きました。心より御礼申し上げます。

本研究は、JSPS 科研費 JP16K17235 および、名古屋市立大学 特別研究奨励費（地域貢献型共同研究推進事業）の助成を受けたものです。記して感謝を申し上げます。



## 第1部 リノベーションまちづくりを起点としたパークマネジメント

## 第1章 大小のリノベーションまちづくりを組み合わせるエリアを変える

アフタヌーンソサエティ 清水 義次

### 「名駅 WEST」におけるリノベーションまちづくり

今日は、大小のリノベーションまちづくりを組み合わせる駅西エリアを変える、いろんなことにつながる話ができたら幸いです。何か1つでも、皆さんがたが一生懸命やろうとしていることに、ヒントがこの中から見つかったらいいなという気持ちでやらさせていただきます。

本当に早いですね。夢のような話だと思っていましたが、もう工事は、あと2年先あたりから着工するんだそ

うです。そして、オープンするのが10年先、本当に早いですね。10年は、たってしまうとあっという間だったなと思います。逆に昔の10年と比べてみて、最近の10年は5年が昔の10年くらいに近いくらいじゃないかと思うくらい、社会の変化はその間に激しく変わっていきます。10年というと、昔でいうと20年が経過するくらいの感覚で、私たちは捉えて街のことをやっていったほうがいいのではないかと思います。

10年を2回に分けて、5+5。この5年間で、大体、街は、地元の人たちが強い意志で街を変えようというふうを意識しますと変わります。5年で変わります。市民の方々、そのエリアに関係のない方々がそのエリアに来たときに、「この辺は変わったね」ということを民間の細分化された土地を使って変えられるのは、大体5年です。ということは、10年はこれが2回できる期間が用意されている。これが実は大変、大事ではないかと思います。

なぜそう思うかというと、名古屋の駅に降り立って、多くの場合、私も名古屋で仕事をしたことが大津通周辺が一番多いんですが、あの辺りでやりました。建築をプロデュースする仕事をしていますけれども、そのたびに西側はほとんど立ち寄る機会は少なかったです。たまたま、おいしい飯屋があるから、どうしてもそこに行こうよというときだけ、それこそ西に来るみたいなのが、今までの生活でございました。東側をほとんど中心に降りて、ずっと「ああ、名古屋に来た」ということを。



だけれども、西側をあらためて昨年あたりから少し歩いて、自分がどんなふう感じたか、感想を申し上げますと、東に比べて西が面白い。これが名古屋の駅の真西ですよ。新幹線を降りて、直接その街が西側に広がっていると、これはもう可能性そのものだというふうに最近は思っています。東側は、正直に言うと、東京者から見たときにはどうでもよい街ができていますね。率直に申し上げると思います。

それは、もっとこれが激しい、東京から違うニューヨークであるとかロンドンであるとかパリとかに行くと、「世界都市」と言われるレベルのところと比較したときに、実に東は面白くない。率直な感想で誠に関係者の方には失礼かもしれませんが、実際にそう思います。街になっていないんじゃないかという気がするの、東側で一番、気になる点。

でも、西は、降りた瞬間から、一応、車の通りも何本かありますけれども、それさえ越えてしまえば、そこから先には、場合によっては道に車があんまり走っていない通りが、山のようにある。建物はあんまり背が高くない低層の建物が多い。そして、道が一部、碁盤割になっているところも少しありますけれども、どこにもほとんど昔の道、曲がった道、ゆっくり曲がった道が存在するというのは、実はこれからの価値だと僕は思っています。今から計画して、ああいう曲がった道はできないんですよ。何だか知らないけれども CAD で引いた幾何学的な道しかできないのが、何とナチュラルないい感じの曲がり具合の道がいっぱいあるじゃないか。さらに道路は結構、それなりに多い。

### 「縮退・成熟化時代」のまちづくり

しかも、通行量がさほど多くない道路が西側にいっぱいあって、そこに何となくさっき言った名古屋の過去ですか。暗黒街があったようですね。でも、その名残が今でもある。つまり、われわれリノベーションまちづくり仲間の 1 人で島原万丈という男が「Sensuous City（官能都市）」なる言葉を近年、言い始めました<sup>1</sup>。センシユアスな街の度合いでいうと、圧倒的に西が有利です。皆さん、そう思いませんか。何だかもう歩道からはみ出して車道を歩いても全然構わない街が西側にあるじゃないですか。これは、とても大事なことです。これが西側の価値だと思います。西側のまちづくりは、東側とは、やっぱり先ほど林先生が言われたとおり、はっきり区別したまちづくりがなされるべきだと思います。

「縮退時代」というのがこれからの社会だとしたときに、そのときのまちづくりは、実は「縮退」じゃなくて、「縮退・成熟化時代」と僕はあえて呼んでいます。それは、物事に対する価値観も変わりつつあるということです。名駅周辺といわれる東口側で行わ

---

<sup>1</sup> 島原万丈他, 2015, 『Sensuous City[官能都市]』 (<https://www.homes.co.jp/souken/report/201509/>)

れているかつての「成長時代」のまちづくりの名残が今頃になって行われているという感じです。

それに対して、「縮退・成熟化社会」は、僕らが、日本社会全体が迎えようといっている社会は、ちょっと違うんじゃないかと、私は都市を観察する人間として強く思います。その時代は、「成長時代」とは違う価値観から起こってくるし、価値があるものは何なのかという見方が変わってくると思うんです。もちろん名駅東側を否定するわけじゃ、私は全然ありません。ああいうものもあって構わないというレベルじゃないかと。

それに対して、西側には残ったものの価値がものすごくあるんじゃないかと僕は思っています。リノベーションまちづくりは、「縮退・成熟化時代をいかにつくり上げるか」というまちづくりであると思っています。成熟化は、すごく官能的でセンシユアスで、すごくヒューマンな街が求められているんじゃないかと思うんです。スピードがあって、時間が短くなって、効率的で、機能的な街が、楽しい街であるはずがありません。僕らが「楽しいな。この街はすてきだな」と思う多くの世界の街は、ほとんどが官能的な猥雑性も持ったすごくヒューマンな街が、魅力的なんですよ。それを西側で、ぜひ今あるものを生かしながら、その新しい使い方をして、皆さんの力で、10年間でつくり出してほしいというふうに切に願うところでございます。

今、街があり、空いている建物もあり、空いている道路もあり、それから山のようにある駐車場の利活用の仕方が、これからのキーではないかと思っています。そこで、空いている建物。ここに、どんなコンテンツが西側において起こってくるかというのが非常に大事です。そのときに街の人たちを中心にして、大学の方にももちろん加わって頂いたり、外部の方にも入ってもらって。

### 「駅西」という呼び方を変える

「駅西地区」という呼び方をまず変えませんか。やめたほうがいいと思います。あえて今日は、「名駅 WEST」という名前を勝手に付けてあります。まだこの方がましじゃないかと思うからです。でも、この名前の付け方は、実は自由なんです。

行政区分とは関係なく、皆さんがこれからリノベーションをこのエリアでやろうということを決めたときには、そこにネーミングしたほうがいいということです。ネーミングは極めてエリアの価値を付ける上でも重要だと思っていますので、名駅 WEST に代わる素晴らしいネーミングを、みんなでまた考えてみたらどうだろうと思います。

### 街路空間の重要性

そして、そこが将来、どんなエリアに変わっていくのか、名古屋全体にとって一番、面白いエリアになるのか。次は、東京のようにつまらない街、これに対して、「名古屋は、



この後、本当に日本の中心になるんだ」というくらいの、「世界の名古屋になるんだ」という気概で名古屋の方々は思っている方が多いと僕は思います。その誇りがとても大事なことだと思っています。

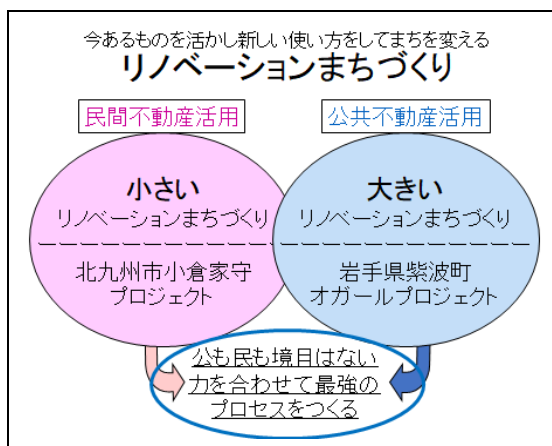
だとしたら、「名駅 WEST をどんな街にするのか」ということのしっかりしたビジョンを構築すべきだと、まさに思います。そのときに一番大事なのは、実は街の街路空間が大事ではないかと僕は思っています。そのときに、名駅 WEST にも道がいっぱい存在します。これは、ほとんど名古屋市道です。市の所有物なのですが、これをどんな使い方に変えていくのがすごく重要です。

### パーク——駐車場・公園をマネジメント

2 番目、パークは公園のことじゃありません。駐車場がパークです。そして公園がパークです。駐車場と公園。道路、駐車場、公園、これをいかにプロデュース、マネジメントしていくかというのが、名駅 WEST を変える上で、現実的にはものすごく重要度が高いと思います。僕的には、ほぼ未利用、低利用地です。そこをどう使いこなして名駅 WEST を変えるか、これが 10 年間の最大の課題ではないかと思います。

### 大小のリノベーションまちづくりを重ね合わせる

そして、民間の小さい不動産、空き家や空きビル、空き店舗等、いわゆる「小さいリノベーション」。道路、駐車場、公園を変えていく「大きいリノベーション」。さらには、リニアが通ってエリアを抜ける上部空間が 10 年後に大きな「パーク」になりますので、これも含めまして、どんなふうに大小のリノベーションまちづくりを重ね合わせるかという戦略が、最も大事ではないかと思います。



今日は、リノベーションまちづくりの民間不動産活用、小さいリノベーションの例と、大きいリノベーションまちづくりの 2 つの例を、まずは見てみたいと思います。皆さん、ぜひ名駅 WEST のことを考えるという目で、この話を聞いてほしいんです。

#### 事例 1 小さいリノベまちづくり：小倉魚町

まず、北九州市、人口減少の政令市。現在、人口は 95 万から 96 万人。かつて最盛期

は 107 万人。名古屋市はまだ成長中だと思いますが、将来、人口減少の局面に名古屋市さんも都市経営の仕方を誤ると落ちていく危険性があると僕は思っています。札幌辺りは、もう既にやばい状態です。都市経営的には、ほぼ札幌は、僕は破綻していると思っています。非常に怖いですよ。名古屋市さんも都市経営のことは、もうちょい新しい考え方を取り入れて、僕はやるべきだと強く思います。

北九州市小倉・魚町 3 丁目界限で行っている小さいリノベーションまちづくりの事例。これは、民間不動産の空いているものを活用するものと、道路をどう使いこなすかということの重ね合わせを狭いエリアの中で行うと、どんなことが起きてくるかという例でございます。

「小倉家守構想」という、エリアを変える小さな都市政策を打ったところが最初です。これから

の新しい駅西をつくるときに、これは名古屋市の責任として新しい都市政策を、駅西エリアを対象にして打つべきだと僕は思います。行政がやるべきことの最大のことは、街の変えるべき方向性を、責任ある市民の人たちと一緒にになって議論することです。

これには、いわゆる委員会方式でやったんですけども、街の「充て職」を委員にすることは一切やめました。委員会のリノベーションが実は非常に重要です。未来の街のことを議論するとき、僕は今 68 歳なので、もう委員になる資格なしですね。正直に言います。でも、残念ながら多くの街では、こういうふうにまとめた方が委員として、「充て職委員」と呼ぶ、しょうもない人たちの集まりで未来を語っているんです。これはやめるべきです。できるだけ年齢層の若い、しかも、しっかりした人たちをベースにして、将来を背負って立つ人たちによって委員会を構成して、名駅 WEST を、家守構想を作ってほしいと思います。

#### 事例

### 北九州市小倉魚町再生のプロセス

- 2010 年度「小倉家守構想」検討・策定
- 2011 年 3 月上旬 発表
- 2011 年 6 月 1 日 最初のプロジェクトがオープン
- スモールエリアにリノベプロジェクトが集積
- 魚町銀天街と裏道の歩行者通行量が増加
- 行政は、サンロード魚町を歩行者広場化
- さらに賑わいが回復 → **賃料が大幅に上昇**



**新築の建物が建てられるようになった！**

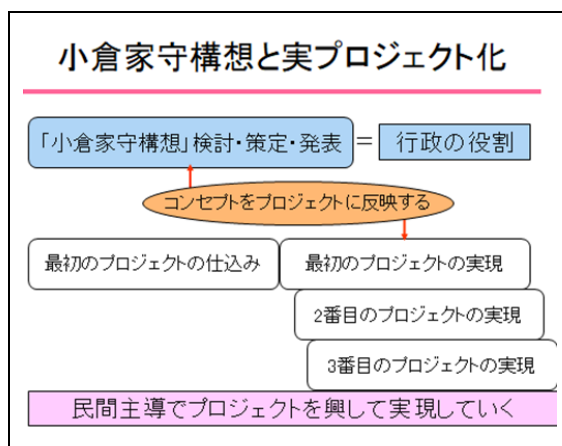
これは 2010 年度に行った。構想発表は 2011 年 3 月から。構想をコンセプトとして背負った民間のリノベーションプロジェクトを、もちろん補助金などは一切もらわないで、民間の投資としてリノベーションプロジェクトを街に、狭いエリアに打ち込んでいく。これは民間が責任を持ってやるべきことです。これが集積し始めたところから一気ににぎわいが生まれ始めます。全くにぎわいを失ったところににぎわいを回復し、賃料も上昇し始めます。

賃料上昇は、家賃相場でいうと月坪当たり 5,000 円から 6,000 円までエリア全体が落ちてしまったところに、こういうリノベーションまちづくりを囓らせることによって、相場が次第に上がっていきます。昨年の秋くらいになると月坪 2 万円台が出るようになります。そうすると低層の新築の開発が、商業施設等がようやくできるようになるという環境が整備され始めます。

経済環境が整備されることは、極めて重要です。民間は、経済を合理的にしかものを考えないので、この辺りが重要なところ。賃料大幅上昇、新築の建物が建てられるようになってきて、それが再開発事業に容積をいっぱい使う開発ではない形の民間の持続型の投資が行われるようになるんです。

## ■小倉家守構想

そのための「小倉家守構想」。これはインターネットで取れます<sup>2</sup>。街をどういう方向に持っていくんだ、そのときの都市型産業集積をこの街の中に持ってくるんだというときの産業のイメージも書かれています。そして、「小倉家守構想」をコンセプトとしてそれを打った民間が、補助金を使わない独自の持続型のリノベーションプロジェクトが、1号、2号、3号、4号と、リノベーションスクール開催とともにこれが増えまして、スクール直接案件だけで 22 プロジェクトがこの狭いエリアの中にぶち込まれるということになります。



<sup>2</sup> <http://www.city.kitakyushu.lg.jp/files/000140381.pdf>

最初は、その辺りの賃料は 4,500 円／坪です。当時の相場です。これから始めて、十数年使っていなかった木造の 2 階建ての 70 数坪の古い建物、裏通りに面したところに、10 店舗ある店舗型インキュベーション施設誕生。こんなことから始めたのが、だんだん狭いエリアの中に集積していきます。

そうすると、2～3 年たつと、裏通りでは賃料が倍の 9,000 円まで上がり、表通りになりますと 1 万 5,000 円くらいになるまで回復。そして、だんだんこういうものが集積したときに、行政がやったことは、幅 6～7m、長さ 100m の、このグリーンに乗った魚町サンロードというところを、北九州市役所が公園道路化するという政策を打ち出します。

### ■市道を公園（広場）に変える

民間には道路空間を勝手に使う権利はありません。行政が動かない限り、道路空間という街にとって最重要な空間が動かせないんですよ。名古屋の名駅 WEST で道路空間をどういうふうにするのがこれから一番いいのか、交通もちろん大事ですので、それも尊重しながら、なおかつ歩行者が歩きやすい道路空間網が、名駅 WEST で形成できるかどうか。これが名駅 WEST のこれからの回復に一番重要です。これの議論をすべきです。魚町サンロードの公園道路化——道路を大学の先生たちと一緒に、老朽化アーケードを撤去して、公園道路にしてしまおうと、こんな絵を描きました。





それに対して、市役所側は「(国家)戦略特区」という制度を使い、「鳥町ストリートアライアンス」という通りを管理する家守会社、株式会社を、都市再生推進法人に指定しました。エリアマネジメントを、エリアプロデューサーとマネジメントを行うときに、主体は何といっても民間、非常に大事なんですよ。これをあらかじめ、その通りに関係した、しっかりしたパブリック・

マインドを持つ不動産オーナー3人から始めて、会社化して、地権者をちゃんとまとめながら行政と最後は握手して、沿道経営が成り立たせることができる。つまり、市側は、都市再生推進法人に魚町サンロードという、ここの管理を任せる。そのときに、「この路上で営業してよし」という権利を与える。それによって、道路の清掃から、自転車の整備から交通網の安全から、そして、この通りを活性化することを、鳥町ストリートアライアンスは、適正なお金を徴収しながらエリアマネジメントをやっているという形なんです。これを駅西で、「どの通りから始めるか」ということを検討すべきだと、僕は思います。



それによって、どんなふうになっていくか。この黄色、左側のところにあります、ここに絵が描かれまして、3階建ての商業施設が今年の6月オープンです。今までだったら、大型の店舗が閉店してしまったら、その跡地は更地化して駐車場にしかならなかったエリアです。そこに新築の建物が建てられるまでに、エリアの価値が回復してきたということです。

## ■エリア価値は地価に反映される

この回復に伴って何が変わったかというと、地価が上昇し始めた。十数年ぶりのことですね。そんなことが起きてくるんですよ。エリア価値は、地価に最もよく反映されます。長い目で見たとき、エリア価値は、地価だというふうに思ってください。

縮退時代の中心市街地を再生するときに最初に言ったこと、「商店街の再生は、商業再生ではありません」ということを言って、商店街の人たちからすごく反発されましたが、正直に伝えなきゃ駄目です。「商業の再生」から入った商店街再生で、上手くいったことを見たことはありません。残念ながら、消費の欲求ってさほどのものじゃなくなったというだと、僕は思っています。

## 事例2 大きいリノベまちづくり：紫波町オガールプロジェクト

もう一つの事例。岩手県紫波町、人口3万3,000人の町の話で、名古屋の方にするのは、誠に失礼千万かもしれません。でも、人口3万3,000という絶望的な町、名古屋に比べたらポテンシャルのかけらもない町で、実は町の中心を公園と図書館を中心にして小さな地方都市の中心をつくるプロジェクトが民間の投資を呼び込むことによって、10年がかりで出来上がりました。10年は1単位なんです。これが大体、面積規模でいうと、長さは1辺が340m四方、土地の面積でいうと10.7ヘクタールの「雪捨て場」を町の中心にするというプロジェクトです。



## ■オガール広場

ここに、紫波町で初めての図書館を公民合築施設として造った。それと「オガール広場」という、これが幅30m、長さ300mあまりの町の中心の広場、公園です。リニア駅の上部空間の公園と何となくイメージが重なるので、今日はこの話をいたします。名駅WESTのリニアの公園を考えるとときのイメージで、これを見ていただきたいんです。

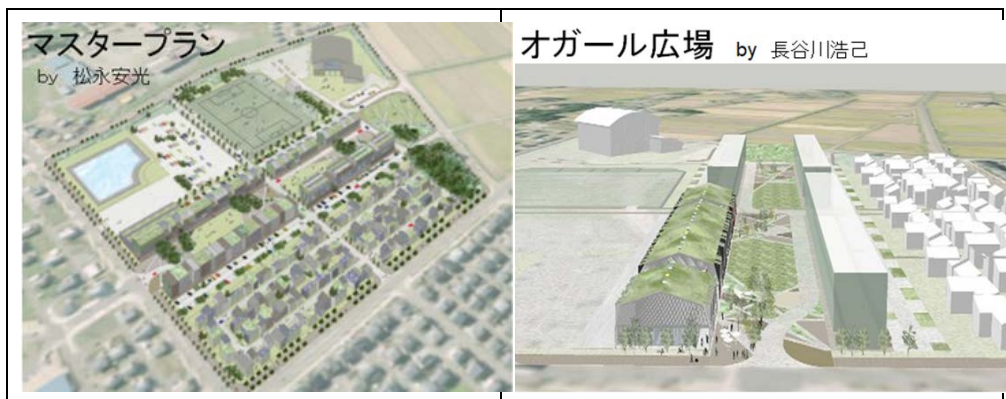
これがオガール広場の毎日の風景です。10年前、「公民連携というやり方でやるんだ」と言ったら、町民のかかなりの反発をくらいました。「黒船襲来」とまで、地元の新聞に書かれました。「そんなやり方は、できるはずがない」と、散々、突っ込まれましたが、最近この広場に行って、町の人たちに会っていると「清水さん、良かったね」と言ってくれます。10年がかりで、本当に「幸せな町」ができ始めているというんです。

名駅 WEST のリニアの上空を使った公園も、「名古屋にこれができて、本当に名古屋の人は幸せになったね」と言われる広場なり公園にしなきゃ駄目なんですよ。ただ空間ができました。緑が入りました。これで満足しないでください。もっともっと、ここにいろんな気持ちを込めた、人々が毎日使える広場ができてほしいんですよ。毎日ものすごく幸せな光景が、ここの上で展開する場所にしてほしいんですよ。大事だと思いますよ。夜になっても、この「あずまや」のようなところで、高校生たちが蛍光灯の下で一生涯懸命、勉強をしています。



これをやるときに何が大事かというと、マスタープラン。この良さが、良いレベルか並かで、全く価値が異なります。本当にこれが良い空間になるかどうかって、本当に名古屋にとっちゃ命みたいな、心臓みたいな場所だと、僕は思います。そのデザインは、ものすごく大事。オガールのマスタープランは、松永安光。僕は、日本の中で、エリアを変えるマスタープランだけでも現状、唯一の人だと思って尊敬しています。他は、大手事務所に描かせても、アトリエ系の建築の方々に書かせても、これだけのマスタープランは絶対に描けません。

「オガール広場」。これは、オンサイトの長谷川浩己。「星のや」旅館のランドスケープデザインのほとんどは、この人がやっているんですが。長谷川浩己のデザインは、本当に見事です。この近くだと、用水が流れている水を使った小さな公園を、多治見駅の空間がこれ一つで変わったというのを造っています。長谷川さんのデザインは素晴らしいです。

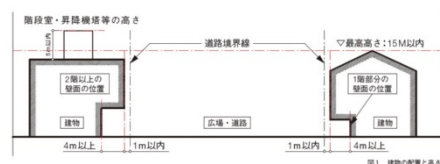


### ■公共と民間の空間をつなぐ——デザインガイドライン

公園に広場を造って、その周囲で開発が行われると思うんですが、そのときのデザインガイドラインは策定していますか？やったほうがいいですよ。「公園」という公共空間だけのデザインを敷地主義でやるのは絶対に駄目です。敷地は、民間の土地とつながって初めてエリアになるんですよ。真ん中の30m、広場と道路が通っているんですが、これは「公共の空間」です。それに対して、これに接する建物の空間は「民間の空間」です。これをどういう形で、境目なく、つなぐことができるかという、このプランがないと意味がないですよ。公共空間のデザインだけをつくっている意思是、持ちっちゃ駄目ですよ。敷地主義、あらゆる敷地主義を排除しないと、良い街はできません。

この雁木空間と外壁面でつくられる空間。これが公共空間なんです。民間の建物があろうが、関係ないんですよ。僕らが街を体験するのは、外部の公共空間によって街を体験する。公共空間は、道と建物によって囲まれた空間にあるという、この常識をちゃんと守らなきゃ駄目です。

#### デザインガイドラインの策定 by オガールデザイン会議



広場と建物が雁木空間を介して繋がっている  
豊かな公共空間をつくり、建物の維持管理費を安くする

### ■投資は税金によって、元を取らなければいけない

そこに建ったオガールプラザ。左が図書館、長さは140mです。そこに金がない町で造った公民合築施設なんです、ここに図書館が初めて入りました。これは田舎の町に



造る図書館ですので、下手なことは許されません。金を投資して、それによって町が沈んだら意味がないんですよ。公共の空間整備、公共施設。これは大事な投資なんです。

「投資は税金によって、元を取らなければいけない」というのが、これからの縮退化時代の原則です。つまり、投資を名駅 WEST に行うことにより地価が上昇し、固定資産税で投資分が回収できるかどうか。市の方は絶対にちゃんと計算して、長い間かけて、これを回収してください。そういう意識が、お金の意識が極めて重要です。



## ■本当にエリアを良くする図書館を

「ビジネス支援図書館」とした理由は、産業を育てたいからです。農業の町です。従って、農業のビジネス支援をする図書館を機能の中に入れました。名古屋市の図書館が幾つあるか知りませんが、エリアの中で本当に機能をする図書館になっていますか？公園も大事ですけども、図書館が公共施設の中で、最も重要な公共施設の1つです。市役所は、どうでもいい公共施設です。

縮退・成熟化時代に、良い街をつくっていく上で、公共施設は、これから重要なんです。そのときに、本当にエリアをよくする図書館になっていますか？名古屋の都市経営を維持するための図書館になっていますか？市民生活を豊かにする図書館に本当になっていますか？だったら、ニューヨークの公共図書館ネットワークと同じように、各エリアにある、点在している図書館の性格をそれぞれ特徴付けるプロジェクトを、それぞれのエリアで起こしていくべきなんです。それが、これからのまちづくりなんです。「貸本屋」と「読書室」の図書館が、規模の大小にばらつきがある状態で名古屋市内に散らばっていないですか？それは最低最悪です。ということを市民が気付かなきゃいけないんですよ。

図書館のロビーは、シーンとした空間では駄目です。この図書館には、音楽が流れています。飲食も自由です。それ以上に、図書館ロビーは、ここで結婚式もやれば、マル

シェもやれば、2 つある音楽スタジオは、登録バンド数が幾つくらい登録していると思いますか？700 です。だから、ちゃんとした企画を持って、図書館という、ものすごく機能する施設。これが名駅 WEST ではどの辺に図書館があるのか、すみません、知りません。でも、勝手に推察するに、ただの貸本屋と読書室になってはいませんか？



紫波町図書館のロビーでは、手づくりマルシェ開催中

#### オシャレなカフェ・レストラン



コーヒー＆ワイン4832 本格的なシアトルコーヒーが飲める

ここには、図書館の脇には、おいしいシアトルコーヒーが飲める、めっちゃいい焙煎機が入った「4832」というカフェが入っています。コーヒーは、めちゃおいしいです。本場のシアトルコーヒーが飲めます。これを造るときに、「シアトルの人が、さほどおいしいということを誰も言わないコーヒー屋は入れません」というのが、人口 3 万 3000 の町で、町民が言うことですよ。名古屋の方、スタバは珍しくないでしょうけれども、せっかくなら、めっちゃうまいコーヒー屋にしましょうね。電車で 40 分かかる工場から、外国人の従業員が、わざわざ紫波の中央駅というところにまで電車に来て、このコーヒーを飲むためだけに、やってきます。このレベルを名駅 WEST でも頑張りましょうねということです。

#### ■豊かな「民間型」公共施設を

「地産地消居酒屋」が、図書館の真下の 1 階に入っています。居酒屋ですよ。図書館と居酒屋。教育委員会が何か言いそうですよね。「酔っ払いのおじさんがいて…」。だけれど、居酒屋も「民間型」公共施設です。そして、カフェもちろん「民間型」公共施設です。豊かな公共施設が連なることで、素晴らしい名駅 WEST が出来上がると、そういう考えです。公共施設は、公共だけが提供する。その狭い根性を捨てなきゃ駄目です。僕らが暮らしている市民社会の基は、17 世紀終わりから 18 世紀前半くらいにかけて、イギリスのロンドンで生まれたと言われています。その大本は、例えば新聞雑誌のジャーナル、それから政党、株式会社、あらゆるものが、ロンドンに 3000 雨後のたけのこのように誕生したコーヒーハウスから近代市民社会は誕生したと言われています。です

から、カフェだとか居酒屋は、めちゃくちゃに公共施設なんです。分かってください。それと「公共型」公共施設がシームレスにつながる名駅 WEST をつくってほしいです。

#### 地産地消居酒屋



真魚板 連夜お客さまで大賑わい

#### 産直 紫波マルシェ 農業の6次産業化



230名(現在330名余)の農家、加工業者が参加 年間売り上げ約6億円

農業の6次産業化を図る。紫波町は大学がないですから、大学進学辺りで外に出ます。それが再び紫波町に戻って来られるようにする。これが狙いなんです。農業の6次産業化を図書館が支援する。図書館脇の産直、初年度は3億5,000万の売上。この後、増築が図られ、10億円台を狙うという産業です。ところが、売り場に行くと、変わった青チップが、キャベツの横に貼られています。「とことん

キャベツ 100 レシピ」。これは誰が貼ると思いますか？図書館司書が貼るんです。名古屋の図書館の司書は、こういう働きをしておられるでしょうか？図書館も、何かの地域をよくする目的性を持った図書館になっているのでしょうか？

図書館のことについては、『未来をつくる図書館』という、岩波新書から菅谷明子さんという方が、十数年前に書いた名著がありますので、ぜひこれを買って、名古屋の図書館を変えるプロジェクトをこの中から「俺がやるぞ」と言って出てきてほしいですよ。

「私がやります」と言ってほしいんです。いくつかの名古屋の図書館に入ってみました。が、まだ、いわゆる旧来型図書館。正直に言って、機能をしているようにはあまり思えないものばかりでした。

オガールは、そんな形で、広場と図書館を中心にして「民間型」公共施設を配することにより、素晴らしいプレイスメイキング、人でにぎわう場所づくりができました。それによって、人口減少の町で、人口を減り止まりにしながら、産業を育て、子どもたち

#### 紫波町図書館の農業支援

図書館と産直(紫波マルシェ)の売り場が連携

紫波マルシェの売り場各所に、図書館おすすめの料理本の紹介POPを置いてます





がもう一回、この町に帰ってきて働ける質の高い雇用をつくり出せる、そして持続する産業がつくり出される仕組みを町が担っているということです。こういうやり方を、リニアが入ってくることも含めて名駅 WEST につくり上げてほしいと思うわけです。

### 事例3 公園が変わると街のイメージが変わる：豊島区南池袋公園

もう一個の事例。これは私も一部、加わっていますが、東京・豊島区南池袋公園。行かれた方もあろうかと思いますが、公園一つで街のイメージがガラッと変わるという事例です。池袋の東口、駅からすぐのところ。ラブホテル街をちょっと抜けたところに、浮浪者のたまり場と化していた南池袋公園。これが今年の4月にリニューアルオープンしました。何てここは幸せな光景が展開する公園に変わったことでしょう。



#### ■公園とストリートをつなげる

この公園ができたことによって、池袋東口のイメージが変わり始めているんです。これは、極めて大きいです。夜も、ここで映画の上映会をやってみたら、「おしゃれになっているところが結構よかった」と言っていました。池袋の東口に降りて南側、豊島区役所の高い建物が建っていますが、サンシャイン街に向かってグリーン大通りというシンボルロードがあります。通行量はさほどない歩道幅の広い通りがあるんですが。この南池袋公園とグリーン大通りをつないで、これを、池袋東口を変える軸にしようということが始まっているんですよ。

何が言いたいかは、分かりますよね。リニアの上部空間を利用した公園があったら、それと駅西側の通りをどういうふうにつないで、駅西エリア全体に歩行者の回遊動線を設けるか。これが勝負ですよ。「公園は、公園」と切ってものを考える従来の悪い癖はやめましょう。即刻、明日から、今日からやめましょう。そのくらいのことは、もう小学生でも今は分かるような話だと思いました。小学生、中学生にいろんな話をすると、みんなすぐに一発で理解します。子どもは正直です。バイアスがかかった腐った頭を持つ

ていないから素晴らしいんですよ。未来は若い人に託しましょうと、僕は最近、ものすごく強く思います。

### ■民間主導の公民連携で名駅 WEST を変えていこう

民間主導の公民連携で名駅 WEST を変えていこう。これが今日、一番言いたいことです。行政はもちろん頑張ると思います。相当な頑張りをを見せていると僕は思います。でも、民間が自立して、「街を支えるのは俺たちだ」という人たちが1人、2人、3人、4人、5人、30人、50人、1万人と積み上がってこない現実の街は変わらないんです。

いろんな立場があろうかと思いますが、公園ということの一つ、例に取ると、南池袋公園では、実際に市民参加型の公園が、完全にでき始めました。これには、「世界の大家」と言って、貸家の賃貸料の世界を、この男が1人で変えたといわれる青木純という、とんでもない変わり者がおります。彼が今、主体となって、nest.inc という会社をつくり、豊島区から委託されて南池袋公園を本当の市民の公園にするというプロジェクトを実行しています。このやり方は、まだわずか半年くらいしかたっていないものですが、既に相当ちゃんとしたステップを踏み始めていますので、名駅 WEST に、道路空間活用では「鳥町ストリートアライアンス」をぜひ勉強してほしいと思うし、公園の活用については南池袋公園を変えている nest をぜひ見習ってほしいなと思います。

### ■本当の公民連携が求められている

民間の役割、名駅 WEST を変えるときは、簡単です。パブリック・マインドを持って自主自立するまちづくり事業を行い、適正な利益を上げて、これが積み上がった街に再投資して行って欲しい。ただそれだけです。

行政は、民間の主体的な参加を促し、積極的な民間の活動を支援し、公共全体をコーディネートする役割。これは、行政側にしか、僕はないと思います。それをしっかりやって欲しいと思います。そして行政は、街最大の、名駅 WEST 地区の不動産オーナーです。これは、公園や道路の所有者だからです。足し合わせると、誰よりも一番大きい大地主です。大地主が賢い地主になることが、街を変える上では最も大事なことです。そのときの地主は、民間の地主と横並びであるという関係性、これが大事です。公民の土地に境目は本来あってなりません。それが大事です。公園や道路を起点として、エリアの価値を高め、街を再生するという動きを、基盤からつくる役割が行政にはあります。

本当の公民連携をやってください。パブリック・マインドを持つ自主自立する民間と、プライベート・マインドを持つ行政。プライベート・マインドは、フレキシビリティ、スピード感、お金の感覚です。これを持つ行政が握手して、名駅 WEST を、素晴らしい駅をつくってほしいと思います。

## 第2章 僕らのまちの都市再生プロセス

NPO りた | 三河家守舎 山田 高広

### ■「都市再生」のプロセス

岡崎の100億円の事業が、この5年間で都市再生事業として行われるんですね。最初に決まったときには、正直よく分からなかったんです。100億ってどう使うんだろうみたいな。しかも、それは僕らが使えるものでもないし、どうやってやるのかというのをすごく思っています。いろいろ動いていたら、自分たちに期待される部分があるだとか、できることがようやく見つかってきた。今日



お伝えするのは、都市再生の結果ではなくて、プロセスということになります。

僕はほぼ今日、初めて名古屋の計画の全貌を知ったんですけども、僕らも人ごとじゃないと思っていて。名古屋に来た人が、岡崎のゲストハウスとかコンセプトホテルにどのくらい来てくれるんだろうだとか。ここで、あんまりそういうのをやられちゃうと来ないのかなとか。競合していくといいなと思いつつも、役割分担もあるんだろうなということを感じながら、さっきまで話を聞いていました。

来るときに、ちょっと歩いてきたんですけども、僕はもうひねくれ者なので、メイン通りを歩かないんです。1本、南側の道かな。すごくかっこいいと思いました。清水さんは、さっき「くねくねしているのが、いいんだよ」と言っています。僕はちょっと北側は行かなかったんですけども。がつんと抜けている感じがすよね。ここにすごく雰囲気のある夜の店が1つできたら、いきなり変わるんだろうなとか思って見ていました。

「ゾーン30」の、30キロ以上は出しちゃ駄目ということなんですけれども、これは「ゾーン3」とかにしたほうがいいです。3キロ以上は出しちゃ駄目。そのくらい安全な道にしたほうがいいと思う。これを反対から見ると銭湯がある。こういうのは東側のエリアにはないし、歩いてみて一発で西側ならではの価値と可能性があると思いました。

### ■NPO りたと株式会社 三河家守舎

まず、僕が今やっていることを最初に紹介します。まずNPO「りた」という公設民営

でできた NPO なんですから、そこで公共空間と市民の関係性をつくるきっかけづくりのようなこと。公園は、誰かが勝手につくって、遊ばせてもらえるものではない。自分たちでつくって、自分たちで関わっていく。みたいなことを、どういう風に関係付けていくかということをやっています。

もう一つは、「三河家守舎」という株式会社で、自分たちで、自分たちのまちをよくしていくとか、そこに自分たちが欲しいものとか、コトを起こしていくための会社をやっています。

もう一つは、「森、道、市場」という、すごく大きいフェスです。ここでは、全国で活躍している、面白い生き方とか、暮らし方を提示する人たちがいるんで、そういう人たちの生きざまや商品、作品を見ていただいて、いろんな人に未来の選択肢を広げてあげられるといいなと思ってやってます。



## ■何のために公共空間を使うのか

公共空間の活用をいろいろして思ったことが、いくつかあります。公共空間は、やろうと思えば何でもできちゃうんです。だけれども、それは、「何のためにそれをやるのか」ということがすごく大事。広場ができて、広場を活用することを目的にすると、疲れちゃうだけで。「使いまくらなきやいけない」とか、「にぎわい」とか言っちゃうと、もう「どんだけ、にぎわせればいいんだ」みたいな感じになります。やっぱり、公共空間活用というのは手段で、「まちがどうありたいか」という目的を達成するために、広場があ

ると思うんですね。だから、僕は、公共空間活用という手段を、どういうふうな戦略をもって使って、攻めていくか、ということを考えています。

## ■不動産所有者の動機付けが必要

今回、名古屋市さんだったり、JRさんだったり、(不動産)所有者がいるいろいろいると思うんです。そういう人たちに動いてもらうための動機付けというか、理由付けが必要です。それには、明確なビジョンだとか、地域の課題、あと名古屋市さんと都市政策みたいなのを持たれていると思うのですが、そういったところと連動させていくとなると、社会的なことや政治的なことも絡んでくる。

あと、今あるルールは疑っていくべきです。「なんで火がダメなんだ」とかも、すごく僕ら素人からすると理由が分からないんです。そういったことも疑っていくべき。

それと、公共空間というのはそもそも何のためにあって、対象とするものの周りのことを考えていくことが必要で、エリアにあるものを部分的にとらず、一步引いた視点で全体的にとらえていく全体的に考えていくことがすごく大事だと、やってみて、思ったことです。

今日は、どうやってそうしたビジョンをつくって、どのように都市政策と連携して、公共空間と民間の動きをつくるのかというお話できたらと思います。

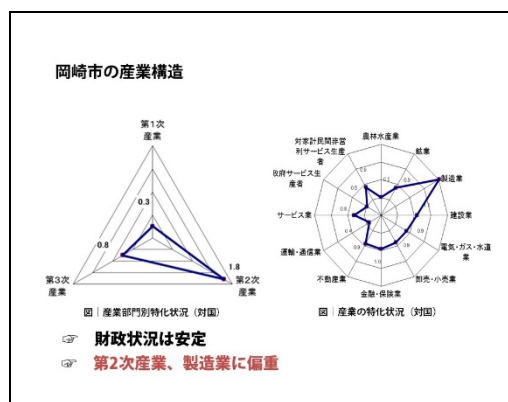
## ■岡崎市の中心市街地の衰退

愛知県岡崎市です。今もなお人口は増えています。ただ、産業構造が第2次産業、特に自動車関連の製造業に偏っていて。僕はそこに依存しない、岡崎ならではの産業をつくっていきたいというのをすごく思っているんです。

人口が増えていて、財政的にも豊かな岡崎市の中心市街地が今どうなっているか。城があって、川があって、マンションがあって、公共施設があって、商店街がある。

一見住みやすいけど、結局この数十年間で、当初4つくらいあった商業施設はほとんど撤退しています。空いた土地には大きなマンションができました。きれいな図書館もあります。便利と思われている交通もあります。自然もあります。歴史もあります。地元のプライドもあります。

だけれども、まちに元気がない。人の動きがない状況です。





僕ら世代には、やっぱりときめきがないんですよね。本当じゃないです。「ただある」みたいな感じで、それが数字に表れています。岡崎市全体では人口が増えているんですけど、この数十年間で、中心市街地では4割減になっています。こうやって住む人、働く人、事業所、商店もどんどんどんどん減っている。特に衝撃的なのは、20代とか10代なんて、このまちのことを知らないんです。

そうすると何が起ころかという、まちに対して思い出も、思い入れもないわけです。だから、ここに来るきっかけもないし、ここを何とかしたいという人たちも、もういない。非常にやばい状態で、これが数十年後の地方都市の未来だと思うんです。

### 中心市街地の変動



☞ 1970年より、再開発により4つの大規模商業施設が相次いでオープン。

☞ 1970年代から80年代にかけて、西康生地区は西三河随一の商業集積地としてにぎわった。



☞ 1995年に郊外型の大型ショッピングセンターの開店以降徐々に衰退

☞ 現在では4つの商業施設のうちシビコを残すのみとなり、他2軒は高層マンションに、1軒は駐車場に

### ■持続可能な都市経営の本質

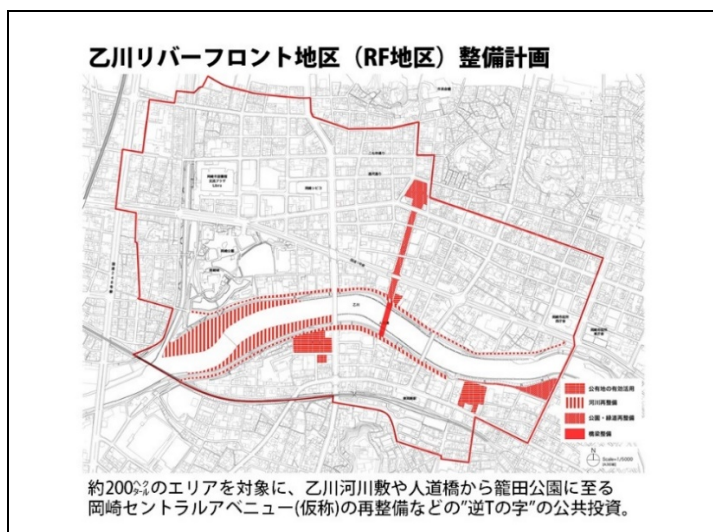
そこで、僕らは、再び「選ばれるまち」にしようということで立ち上がったのが、この「おとがわプロジェクト」というものです。ここには、清水さんにも入っていただきながら、いろんな専門家と連携して、地域の人たちのプレーヤーを発掘しながら、大きいリノベーションというのと、小さいリノベーションというのを掛け合わせてやっています。公共的な不動産（公園・緑地帯）と、その周りにある民間不動産を使って、民間人に、良き投資を起こしてもらおうというもの。そのために、投資しやすい、したくなる

良い条件をちゃんとつくって、持続可能な都市経営をしていくということなんですね。

だから、ただフランチャイズが入るとか、お店が入れ替わるだけの「空き店舗マッチング」ではない。「持続可能な都市経営」というのは、10代20代の子が、「ここでどういうふうに育っていききたいか」とか、「このまちに戻っていききたいか」「このまちでこんな仕事がしたい」ということなんです。そこを目指してやっています。



#### ■大きなリノベーション——乙川リバーフロント地区整備計画



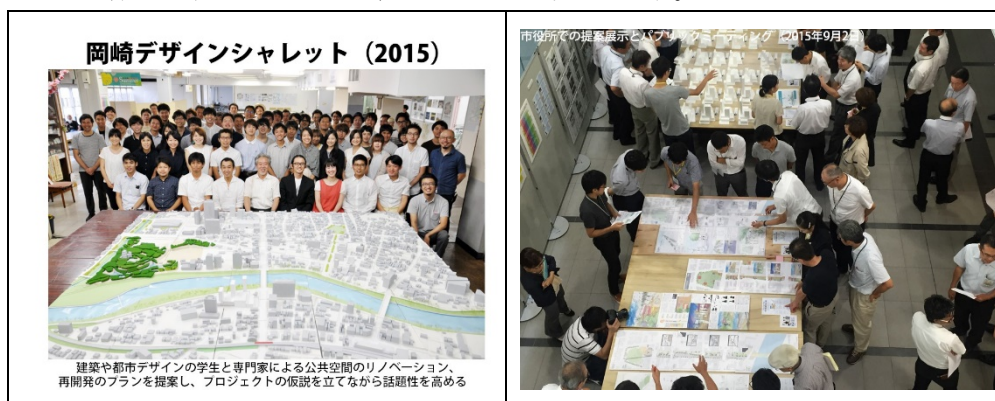
そもそもは、岡崎市が国の補助金を活用して「乙川リバーフロント地区整備計画」と



いう約 200 ヘクタールを対象にした都市整備が行われます。「逆 T 字」と言っているですけれども、南北に伸びる緑道と東西に広がる河川と緑地帯の整備をします。

この大きな公共投資に対して、僕はやり方が分らなかったんです。100 億円の事業というのは、規模間も進め方もそうですし、「橋ができてどうなるの？」とか、「川がきれいになってどうなる？」とか、ぼかーんとしていたわけです。

そこで、建築家の藤村龍至さんをコーディネーターに迎え入れ、愛知県内の学生さんを中心に、「デザインシャレット」を行いました、この「逆 T」の公共敷地をどういうふうに使ったらいいのか、どういうふうに整備したらいいかというプロジェクトの仮説を立てながら、話題性を高めるということをやってみたわけですね。なぜ学生さんかというと、ニュートラルだからです。とにかく学生さんの知恵を借りて、まずはプロモートしてみようということをやりました。市長ですとか、市民の皆さんに来ていただいて、学生さんたちが考えるプロセスの中で意見を言っていたきながら、市民が自分たちごととして考えてもらうきっかけをつくるような狙いです。いいも悪いもわからないような公共事業にもう少しリアリティをもってもらえるものです。

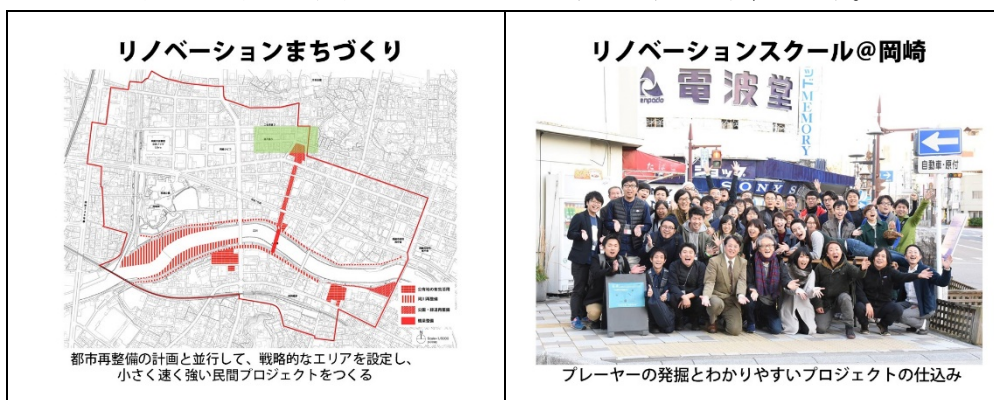


### ■小さいリノベーション——「魅力的な暮らしと大人に出会うまち」

そんな中、清水さんと出会って、「山田さん、こんな大きいことをいきなりやるよりは、まず戦略的なエリアを設定して、小さくて、速くて、強い民間プロジェクトをまずつくっちゃいましょう」ということで、リノベーションまちづくりは始まりました。もう言わねがままで、「はい、やります」と。まずは、構想をつくりました。北九州の「小倉家守構想」と一緒です。僕は「子どもたちに選ばれるまちをつくりたい」。だから、僕ら世代が変えていかなきゃという宣言でもあります。

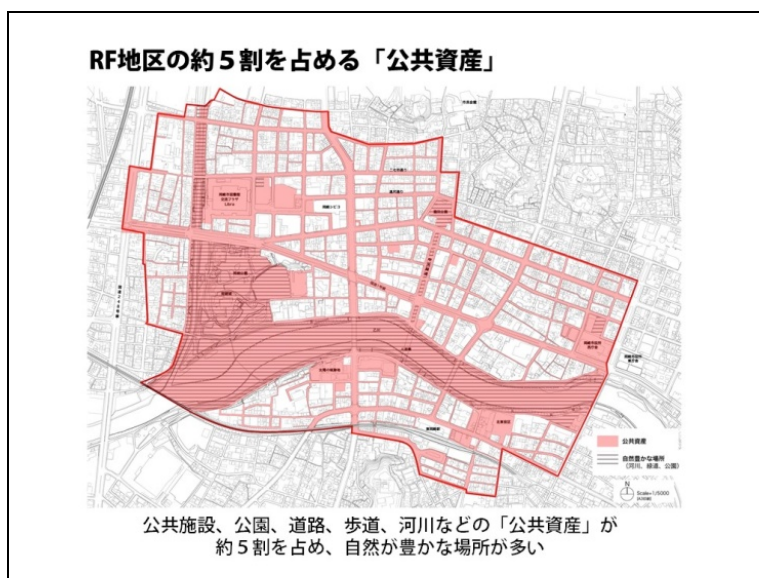
僕らが、楽しく働いたり遊んだりしているライフスタイルそのもの、見せないといけない。そういう意味を込めて、「魅力的な暮らしと大人に出会うまち」というコンセプト

で、自分たちがまず頑張ろうという構想を立てました。さらに、民間不動産と公園や通りの公共不動産をセットで面白くしていきましょうというのが特徴的です。



取り組みとしては、リノベーションまちづくりのエンジンとなる3日間のスクールを、実際にプレイヤーになりたい人たちを集めて、活用プランを不動産オーナーさんに提案する。ここで、未来のプレイヤーの発掘と、「このまちに将来こういうコンテンツがあったらいいな」という分かりやすいプロジェクトを仕込んでいます。

## ■「QURUWA」という仮説

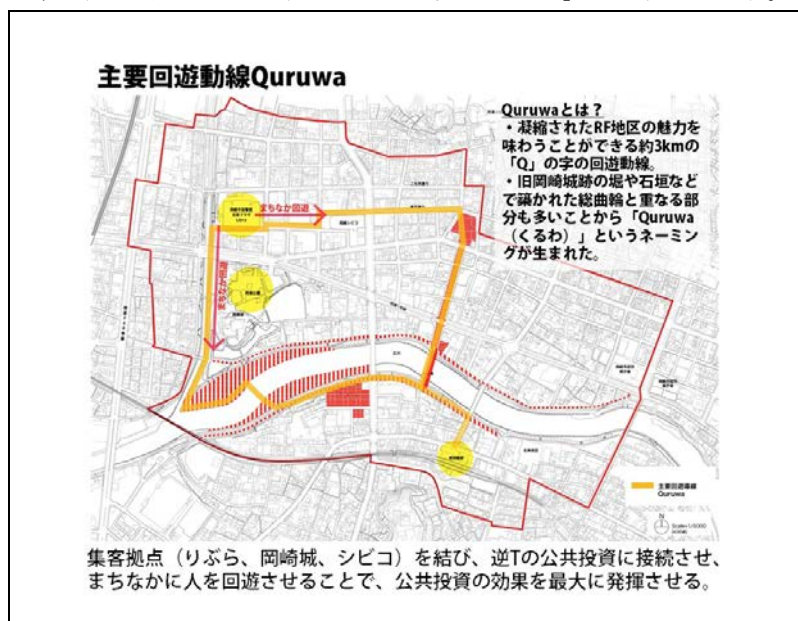


それと並行して、今度は「デザイン会議」という場で、都市戦略をどうつくっていくかというところの仮説を立てていった。このビジョンだとか、各種プロジェクト、それ

らをどう組み合わせればいいのか。その順序だとか、作戦の立て方そのものを考えています。デザイン会議は、清水さんを中心に、ランドスケープの長谷川さんや、川の専門家の泉さん、建築の藤村さんや西村さんなどを迎えて、行政部署としては、企画、都市整備、商業、観光関連の人たちを交えてやっています。

そこから出てきた1つの仮説を今からご紹介します。最初は「逆T」だったんです。けれども、いろいろ調べていくと、このエリアには、岡崎市もしくは愛知県が持っている不動産が、50%以上あることが分かってきたんです。ピンクのところが全部そうです。僕らが、いくら民間不動産を再生させても、公共空間も一緒に面白く変わっていないと、全然インパクトがない。

さらに、まちに人が来ていないんじゃないくて、来ているんですよ。図書館に1日6,000人くらい、年間140万人。あと、「シビコ」という唯一残っているデパートには、年間220万人くらい。駅も乗降者数は約1,300万人。岡崎公園にも人が来ているんです。けれども、「人が何で歩いていないのか？」ということです。じゃあ、「逆T」の投資をしたとしても、「本当に人でにぎわうのか？人が歩くのか？」ということです。



そこで、「QURUWA（くるわ）」という仮説ができたわけです。この「逆T」と、何となく人が集まっている場所と場所を、ぐるっとつなぎましょう。これが「Qの字」に見えるということと、このエリアはもともとお城の中にあつたこともあり、「総曲輪（そうぐるわ）」ということで、「QURUWA」と名付けられました。これがデザイン会議を中心に立てた仮説なんです。ここまでは、まだ仮説です。

実際に、この仮説を基に、まちを自転車でグルグル回ったり、いろいろ調べてみると、いい距離感で、川や緑地帯とか、公園や公共駐車場が、この界限にめちゃくちゃあって。さらにその界限に遊休不動産も発生していて、路線価が下がっているエリアがある。ということで、これを1つの都市戦略としてつくりあげていこうと。ちょうど去年あたりから、ざわざわさせていって、市役所側も「そうなのかな？」みたいな感じにはなって。

### ■「都市戦略をぶちかませ」——トレジャーハンティング

ここからがポイントです。仮説に対して、市役所どういうタイミングで踏み込むか、なんです。自治体として組織決定をしていくというのは、そう簡単ではないはずで。「誰から言われたんだ？」とか、「どこにそれは載っているんだ？」みたいな話にもなります。

都市戦略をつくっていく過程で、僕らがやったのは「トレジャーハンティング」というものなんです。これは5つのエリア・ユニットに分かれて、2日間で各エリアを回って、お宝を発見していった、「このまちで私はこんな暮らしがしたい！」というのをぶちかますんですが、最終的には、「都市戦略をぶちかましたい」と思っていました。ユニットのメンバーとか、引率してくれる専門家の人たちには、デザイン会議の仮説を事前に全部共有しておいて、「こういうことが今考えられていて、こういう課題があって、じゃあ、あなたたちならどうする？」ということ。もう一つ大事な点は、そのユニットのメンバー、約40人のメンバーの中には、「リノベーションまちづくり」とかで出合い、成長してきた実際のまちのプレーヤーの人たちがそのワークに入っているの、かなり強烈ですよ。かつ、実現性が高い。ということを、このトレジャーハンティングという形でやりました。

 <p>TREASURE HUNTING まちのトレジャーハンティング @ 岡崎</p>	<p><b>都市戦略</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>☞ 自分たちのほしい暮らしの先にまちの未来がある</li><li>☞ 現実を超える臨場感あふれる未来を定義する</li><li>☞ 計画と手法の間にあるはずの具体的な「シーン」や「体験」のイメージや、その器としての質の高い空間のアイデアを提案する</li></ul>
---	--

### ■「現実を超える臨場感あふれる未来」——計画の間にある「シーン」と「体験」

トレジャーハンティングを通して見えたこと、これがすごく大事なんじゃないかな



と思ってます。「都市戦略とは、そもそも何なんですか？」ということをまず定義しました。それは、まちの未来を考えるんじゃなくて、まずは、自分たちの未来をつくればいいんです。だから、「自分たちの欲しい暮らしを、どういうふうにまちの未来につなげるか？」ということ。やっぱり、現実を考えなくちゃ駄目で、それを「現実を超える臨場感あふれる未来」に定義するというのをすごく大事。「できそうでできない」、もしくは、「できなさそうだけれども、できそう」みたいなことをもっと提案していきましょうというテンションをつくりました。

あとは、林厚見さんという「東京R不動産」の方が言っていたんです。「計画」というのと「手法」というのが、行政とか都市計画とかの中になにがある。でも、大事なことは、それらの間にある自分たちが見たり、触ったり、感じるができる「シーン」とか「体験」のような「どんな時間が過ごせる？」「どんな感情になるか？」というイメージこそ、共感を生み増やしていく。あとは、そうしたシーンや体験イメージを包み込む「空間のアイデア」をちゃんと提案しないと、計画をつくったって、何の意味もない。これを都市戦略として僕らはぶちかましますよ、ということを行政の人たちに提案することを前提に行いました。なので、ユニットのメンバーの中には、公務員もいて、民間もいて、そこにお互いの暮らしのイメージをちゃんと協働して描いていくということがすごくリアリティと創造性に満ち溢れていました。

そうなってくると、これまで立ててきた仮説に対して、市役所側も「そうなのかも」「この人たちもやってくれるんだ」という感じになってきてんだと思います。

## ■都市戦略は、結果ではなく計画策定プロセス

「都市戦略」というのは、つくるものじゃなくて、プロセスなんです。計画策定プロセスが都市戦略そのものなのです。「こういうふうに作っていったらいいんじゃないか」という結果だけでなく、「こういうふうに進めていくといいよね」みたいなのを提案させていただいて、民間・行政それぞれが動きだす動機付けを行ってみました。

また、参加した人たちには、こういう宣誓をしてもらっています。「自分たちの暮らしを面白くして、やばくしてください。あとは欲しい暮らしの選択肢を増やしましょう」。「自分だけがいい」でもいいんですけども、それは他者をちゃんと受け入れるというか。選択肢がたくさんあるまちに。あとは、それをちゃんと「実現するまち」にして、「そん

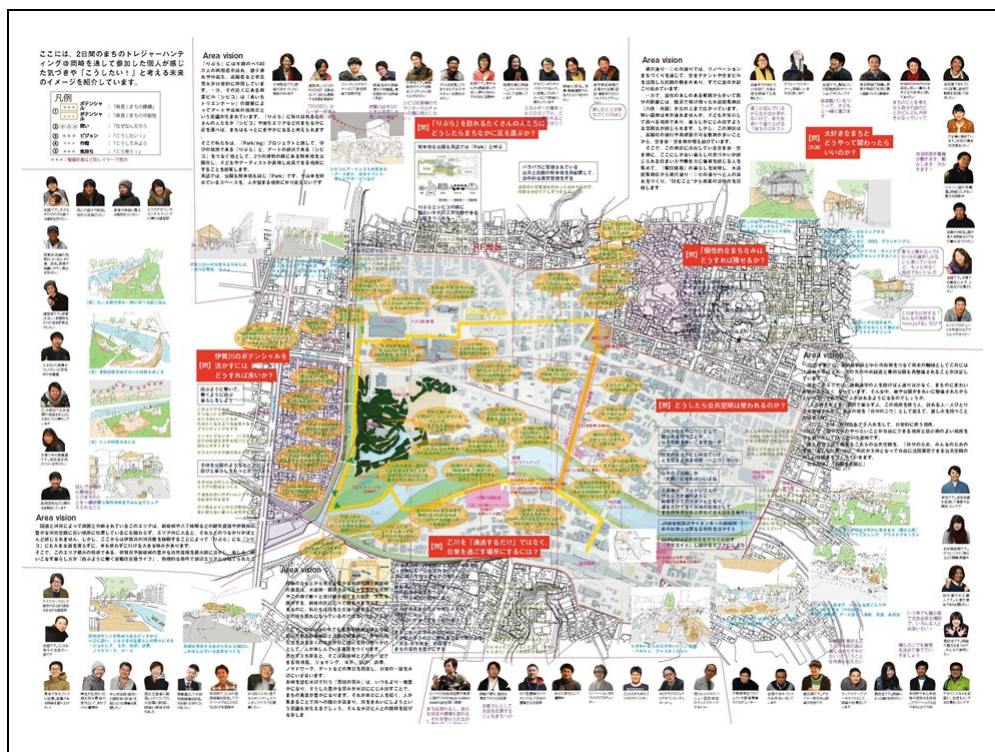
### 宣誓

1. 自分たちの暮らしをオモシロく、そしてヤバくする
2. わたしたちが描くほしい暮らしの選択肢を増やす
3. そして、それが実現できるまちにする
4. そんな未来を自分たちで描く

な未来を自分たちで描きましょう」という宣誓の中で始まって、結局、出てきたも提案がどれもすごくよかったんですよ。要は、机の上で線を引いていたり、行政のほうで都市計画マスタープランとか、総合計画を作っていますけれども、その中には僕らが提案したことは一言もないんです。提案しているレイヤーが違うかもしれない、その答えは、やっぱり自分たちの中にあったんです。だから、これがパブリックコメントだとか、ワークショップとか、何とか委員会で作れるものではないと、今でも思っています。

## ■「最大化」ではなく僕らにとっての「最適化」

岡崎市は、「観光産業都市」ということを掲げていますが、みんながしたかったのは、商業や来街者の「最大化」ではなくて、「最適化」だったんです。要は、「自分たちが自分たちのまちでいかに快適に過ごすか」ということで、「たくさん人が来ればいい」という問題ではないし、「にぎわっていればいい」という問題でも全くない。「自分たちのライフスタイルが、どう変わるか」という好奇心をくすぐるような自分たちが実現したい暮らしに向けて動いていった結果、やっぱり最大化にもし行くんだったら行けばいいし、違う方向に行くんだったら行けばいい。まずは、やっぱり最適化を図っていこうというのが大きな方針で出ています。



そのときに議論をしたのが、「なぜ今、この一步を踏み出すか?」。「誰が進路を定めるのか?」。市役所なのか、われわれなのかとか。「どこから攻めるか?」。「どうやってそこにたどり着くか?」。「その先に見えてきた風景は?」みたいなのが1枚にまとまっています。この顔の見えるメンバーで。すごくないですか?これまでのまちづくりの合意形成の手法とはまた違うもの。ワークショップをやってやるんじゃないで、この人たちが一気に2日間で、エリアビジョンを打ち出し、共感しているんです。誰かの説明による合意ではなく体験を通じた共感。びっくりしますよね。もちろんこれにこの40人以外の人で「そうじゃない」という人もいられるかもしれないんですけども、とにかく参加者だったり当日会場にいた人のうねりがすごかったんです。市役所も「これはもう引き取っていてもいいんじゃないか」みたいになったんだと思います。それで、トレジャーハンティングで出たものを、ちゃんと「政策化していこう」ということになったわけです。

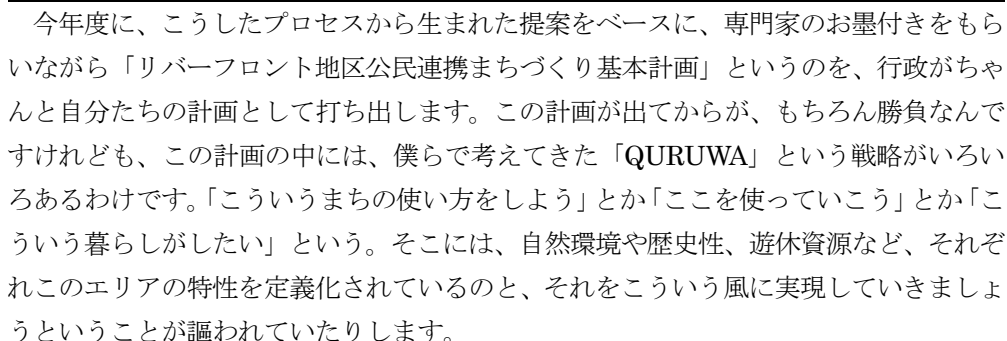
トレジャーハンティングをやっているんなことが分かってきたんです。ある一定のプレーヤーだけの動きじゃ駄目で、複数のプレーヤーのレイヤーがあるんです。僕みたいに事業をやる人もいれば、東京にいても、岡崎のことを応援したいという人もいます。地域に住んでいる人もいます。その人たちの領域と関わり方の可能性をちゃんと整理しておいてあげることが必要です。「全員、ここに来い!」みたいなのは、やっぱり排他しちゃうし、大変だし。でも、逆に全員がそうなりたいと思っても気持ち悪いので、その領域を整理する。あと、順番の整理、制度、政治のことも今後はちゃんと考えないといけない。

#### ■特定の共感性の高いアイデアが、まちを動かす

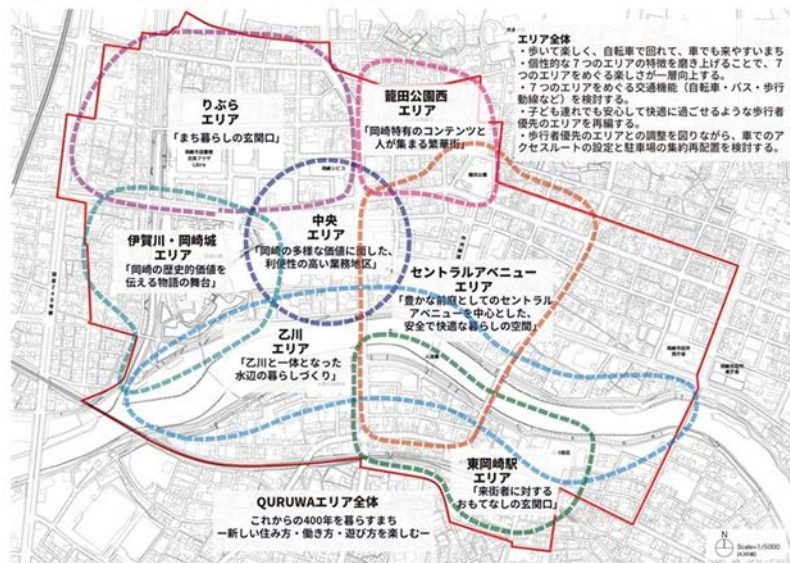
一番大きかったのは、参加した人たちが自身、このまちで何かしたいとか、もっと自分の暮らしをよくしたいと思っていたリアルな人たちなので、実現可能性がめちゃくちゃ高いわけです。「一緒にやろうよ!」みたいな。仲間の領域も広がったし、まちというよりは暮らし方に対する価値領域も定まってきた。気がつくと、自然に価値領域の近い人たちがやっぱりそろっていたんですよ。その領域は1つじゃなくて、いくつかのレイヤーに分かれながら積層されています。例えば、この辺りで「こんな朝ご飯が食べられるといいな」というのに「うん、うん!」となる人がすごく多いわけです。そこが定まってきて、1つの、1人のアイデアから、特定だけ共感性の高いアイデアになるわけです。不特定多数のアイデアを受け止めざるを得ない行政的なまちづくりの限界をすごく感じています。今は逆で、具体的な民間のプロジェクトに対して、それをどう社会課題の解決やまちの再生につなげていくか。ここで提案としてでてきたものがデザイン会議で描いていたシナリオ、ビジョン、仮説みたいなものと徐々に合わさってきて



このトレジャーハンティングで出たものをデザイン会議や市の幹部の方たちが組織する会議体を通じて都市戦略として位置付けていき、行政のいろんな部署、複数の部署に「これで、どうやらいくらしいぞ、具体的にどうやるんだ。民間は、どうするんだ？」みたいな感じで、確立されたやり方があるわけではないですが、手ごたえを自分たちで掴みながら進んでいるんです。



## Quruwa戦略のエリア定義



各エリアの特性や機能、マネジメント体制を意識した  
エリアを分けを行い、それぞれが進むべき方向を提示する

### ■公共投資と民間投資をつなげるための作戦

この計画の大きな特徴でもある公民連携。各エリアで「どういった公民連携のプロジェクトを起こしていくか？」というのを300m間隔で、1個ずつ起こし、目的地をつくっていくと、まちに新たな回遊性が生まれるんじゃないか。その間をつなぐストリートのデザインと民間遊休不動産の活用をどんな風に掛け合わせていくか。あるエリアでは、象徴的で集客施設となっている図書館があります。そして、図書館の前には大きな駐車場が広がっているんですけど、図書館に集まってくる人たちをまちへ回遊してもらうために、その駐車場部分を図書館とまちを接続する広場にするためにどんなやり方があるんだろうとか。大きな川に人のにぎわい、人の居場所をどういう風に生み出していくとか。そういったまちのリノベーションをしていくエンジンとなる担い手が、リノベーションスクールや社会実験を通じて顔が見えるようになってきた。そして、その人たちが起こそうとしているプロジェクトが、ちゃんとした行政計画の中で位置付けられていくという計画策定プロセスができてきました。

公共投資を行うだけでなく、そこに民間投資をつなげて再生していくというのがすごく大事。両方の投資が、同じようなビジョンに対し、一気に行われるとすごく効果的な

## Quruwa Project



約300mピッチの集客拠点の形成、その拠点を軸とした沿道経営体によるエリアリノベーションを民間投資と公共投資を引き起こすための公民連携プロジェクトをセットアップする。

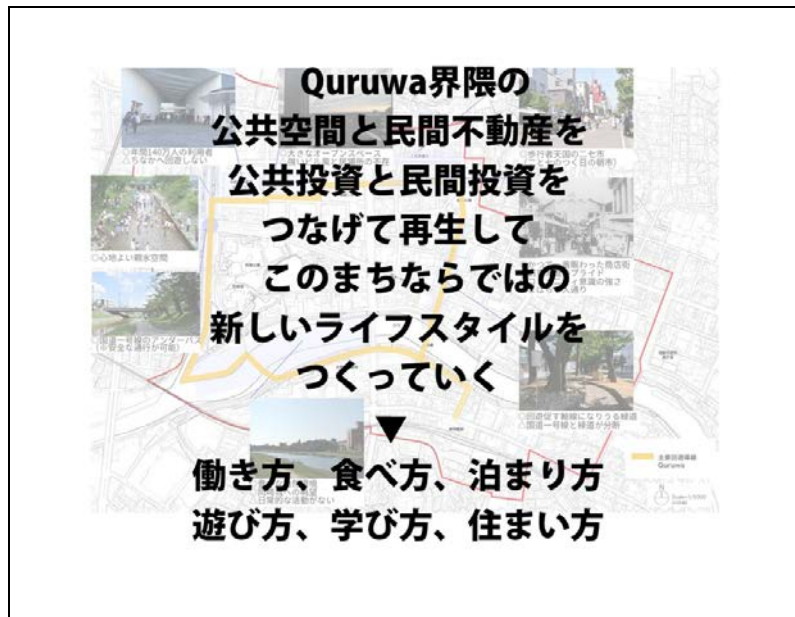
んだというのが、だいぶ分かってきました。

### ■「暮らしの産業」——誰がどうい暮らしをしたいか？

「観光まちづくり」や「景観まちづくり」、「道路整備」とか、岡崎では色んなまちづくりが多発しています。ただそれらは、手段であって、道路を整備することで、その界限でどうやって「働けたり」、「食べたり」、「泊まったり」、「遊んだり」、「学んだり」、「住めるのか」みたいなことを僕らは考えている。最終的には、「どうこのまちで暮らしたいか」なんです。この着想の下に計画があるはずなんです。

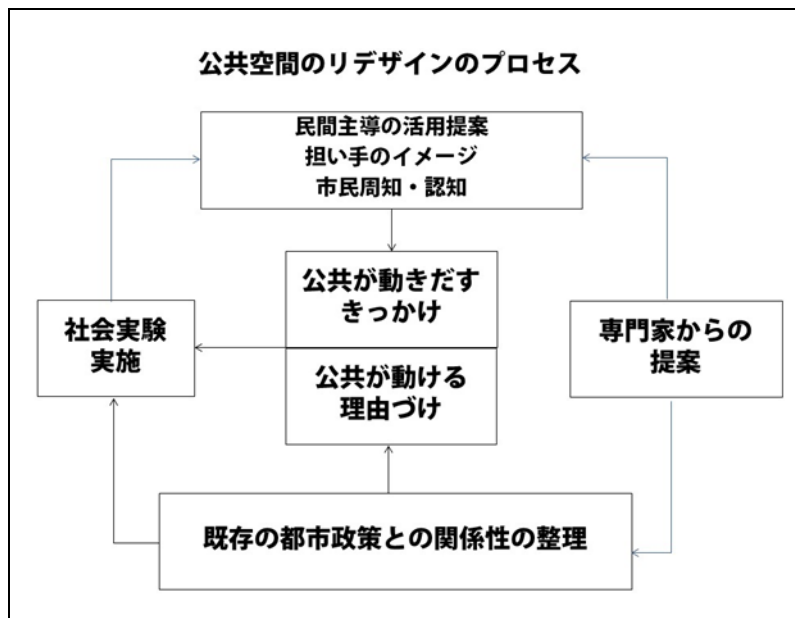
岡崎のまちの「暮らしの産業」をつくらうと思っています。それは、「観光」でもない「景観」でもない「暮らし」。「誰がどうい暮らしをしたいか？」というのが「産業」になっていくと、強いんじゃないかなと思って続けています。

だから、名駅 WEST の話でも、これなんです。「リニアがどうこうじゃなくて、このエリアでどんな人が暮らし、働き、遊べるんですか？」みたいなことが出てくるといいかなと思います。



#### ■公共空間リデザインのプロセス

公民連携まちづくりのプロセスで大事なのは、公共が動きだすきっかけというのが大事なんです。いきなり計画にはならないので、まずは「僕らがいます」、「こういう人たちが、こういうことを考えています」みたいなものを集めていく必要があります。



民間が動きだそうとするときに、その動きと既存の都市政策の関係性を整理しないと  
いけない。「〇〇計画」の下にいくのか、上にいくのか、横に付くのか、新たに付け加え  
ていくのか、整理をする。そうしたことは、やっぱり僕らだけじゃできないので、デザ  
イン会議ですとか、エリアごとに信頼できる専門家に付いてもらっているんですけど  
も、その専門家から提案をもらいながらやっていきます。

## ■社会実験——理想の風景を未来の日常に

僕らの暮らしのイメージを、「社会実  
験」を通じて形にしてみるということを、  
先々月の10月の末にやりました。どんな  
人がまちにいて、そこでどんな体験がで  
きるか。この社会実験をやってよかった  
のは、何となく絵で描いていた、口で言  
っていたことを、実際に体験するという  
か、表現することで、みんながこの先目指  
そうとしているまちのイメージをもつこ  
とができたかなと思います。さっきの

TSUBAKI フェスタとかも、そういうことだと思うんです。このまちのイメージを、イ  
ベントを通じてどうやって実現していくかということが大事なかなと思います。それがや  
っぱり「特別な風景」じゃ駄目で、「未来の日常」となる。それは、きっと「なりそうで  
なっていないけれども、できちゃうかもね」ということをちゃんと盛り込んでいくこと  
で、そこにエネルギーが集まってくる。

### 社会実験とは

- ☞理想の風景をつかって、それぞれが  
向かっていく先のイメージをつくる  
ためのもの
- ☞特別な風景ではなく、未来の日常に  
したいこと、なりそうなことを手に  
入れるためのもの

## ■戦略に実践を重ねていく

社会実験は、立てた仮説を実際に検証していくもしくは、実現させていくために行い  
ます。川に新たな拠点をつくったりとか、ベンチを置いて人が座るかとか、朝市をやっ  
てみたりとか、SUP 選手権をやったりとか、「外で働いてみよう」というアウトドアオ  
フィスのをやったりとか。夜も使ってみたり。道路で、川と敷地が離れているので、こ  
れを道路じゃなくて広場にしてみたらどういうふうになるんだろうとか。ここにカウン  
ターを作って、人の行動がどう変わるのかみたいなことをやってみたりしています。





多様なアクティビティを集めるイベントの実施



水辺の活用「SUP体験」



スポーツカルチャーの聖地へ



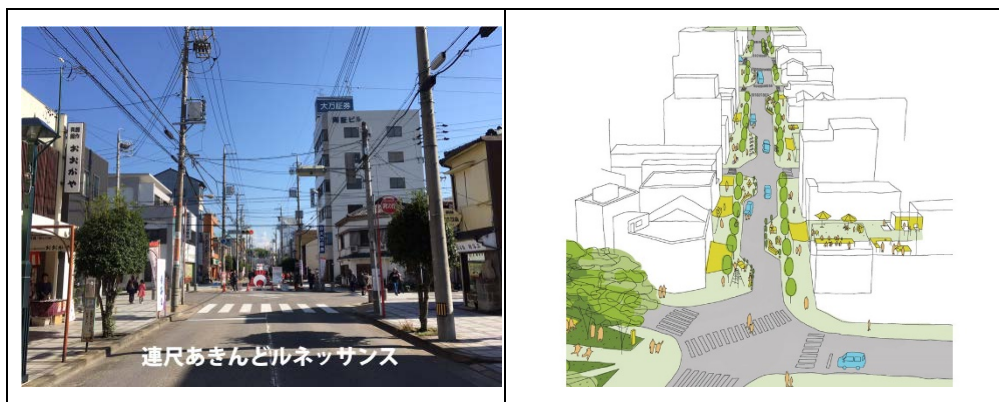
堤防道路の広場化

## ■民間の遊休不動産と公共空間の活用

籠田公園西エリアは、リノベーションまちづくりを進めています。当初、清水さんと一緒に「ここを攻めましょう」と決めたエリアです。公共投資が行われたとしても、その先にある目的エリアをはっきりさせていく必要があった。メイン通りから一つ外れた家賃断層が起こっているエリアではじめています。一方で地域資源もあって、もともとこの通りが旧東海道であること、地元の人が歩行者天国イベントをやっていたり、伝統と革新をテーマに、衰退しているなりにできることをやってみようというあきんど精神をもっていました。



そこに、僕は「店先活用の定常利用化」を目指すべく、こんなような通りにしたいというのを勝手に描くわけです。先ほどの公園から曲がってくるんですけども、もうちょっと歩道が広がって、車は一方通行くらいになって、店の前に食べられるところとか、物販できることがあります。この通りにはいくつかリノベーションプロジェクトがありますので、こういう絵を描いていながら、民間の遊休不動産の活用のプロジェクトを通りに対して運動させていくと、すごく効果があると思っています。

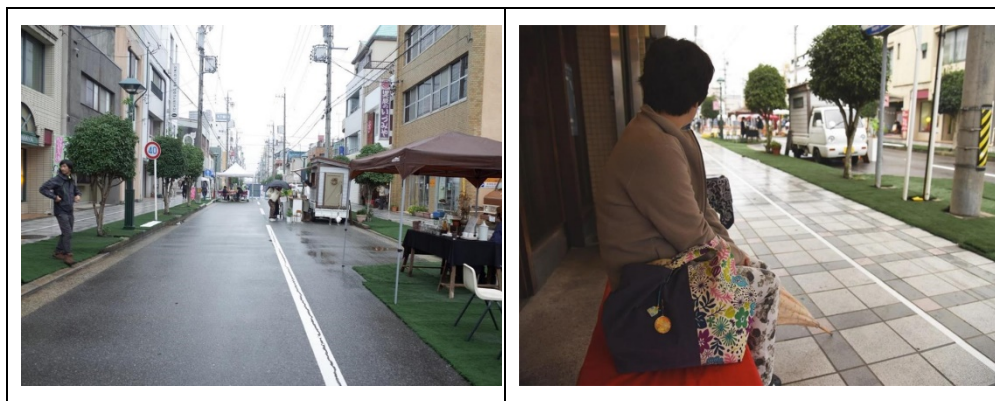


食べたり働いたり作業したり。そのバックヤードとして遊休不動産が活用される。そ



うした活動が、ちょっとずつ道路にはみ出ていくわけです。歩道上で梅干しを干してみたり、ちょっと椅子を置いてみたりとか。そんなことをやっている、市役所も正式に「社会実験で、それをやってみますか」となる。

樹木帯の間の人が通らない何でもないところに、芝生を敷いてみたり。「パークレット」という車が止まるところと休憩したりするところを道路上につくってみて、一方通行化が将来できるかなというのをやってみたり。「軒先の1m分は、みんな自由に使っていいよ」みたいな。この線が1mなんですけれども、ここまでは何を置いてもいい。ここを人は歩きなさい、みたいな。こういった場所も立派な休憩スペースです。



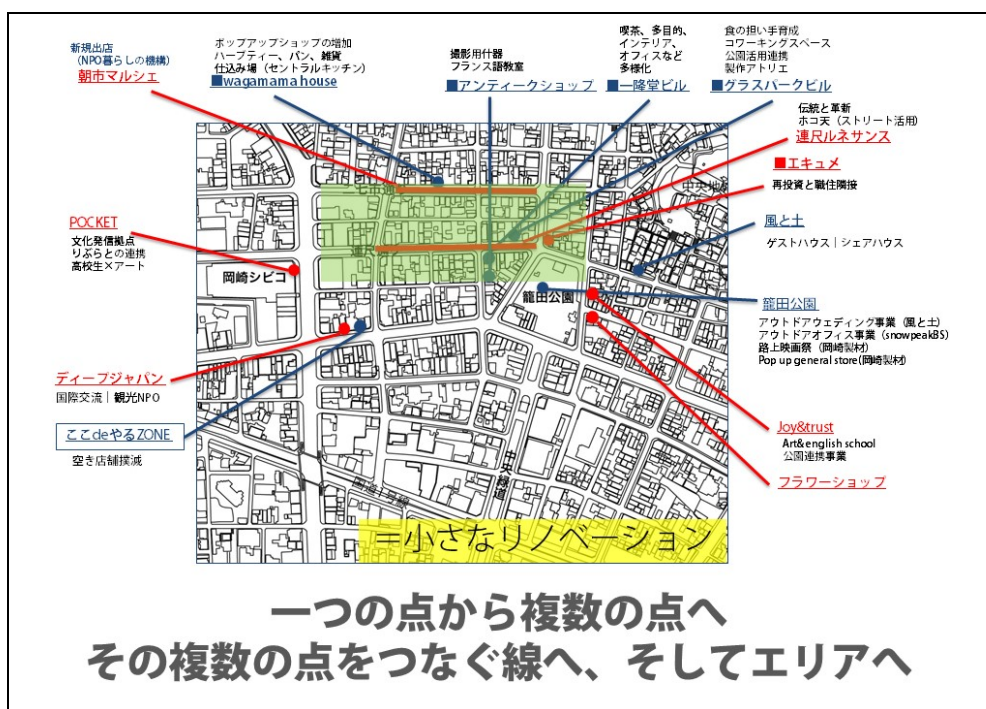
この通りのもう一本北側の道が「二七市（ふないち）通り」といって、「二」と「七」のつく日に朝市が行われている。ここにも、「wagamama house」という場所があって、リノベーションスクールの第1回から誕生したプロジェクトで、お母さんたちが「楽しい暮らしは自分でつくろう」ということで生まれました。そういうプロジェクトが生まれることによって、お母さんたちがこういう移動販売のキットをつくって町じゅうでパンを売るような動きに発展している。





そういったものを3年間続けてきて、いくつかの案件が、緑色のところに集まってきた。その動きを見て、周辺にもともとあった結婚式場が、B級映画の上映会をやりはじめたりしています。

公園と通りの活用は、その場所に直接的なコンテンツを入れるだけでなく、周辺の遊休不動産を活用して、そこに新しいコンテンツを入れて、そこから展開できるようなアプローチができることで、まちなかでの暮らしの豊かさも、ビジネス展開も共に向上する関係にあるということです。



遊休不動産への新しい  
コンテンツの集積と  
公園、通りの活用を  
同時に行うことで、  
暮らしの豊かさも  
ビジネスの展開も  
共に向上する。

## 第2部 リニア駅上部空間をめぐる駅西エリアリノベーション



### 第3章 リニア駅周辺のまちづくりの方向性(案)

名古屋市住宅都市局リニア関連・名駅周辺開発推進課 鶴田 法仁

私は名古屋市住宅都市局リニア関連・名駅周辺開発推進課の鶴田と申します。「リニア駅周辺のまちづくりの方向性(案)」と題しまして、最初に名古屋市の成り立ちを皆さまにガイダンス的に、ご説明させていただきますと思います。

#### ■名古屋のまちづくりは4度目の進化へ

名古屋のまちづくりは、これまで3つの大きな変革がありました。もともと古墳時代から名古屋に人は住んでいましたが、第1の変革として、「清州越し」による基盤の目の名古屋城の城下町といった都市空間の形成があります。第2の変革としては、明治以降、名古屋駅、東海道の国鉄などができたことによる産業的な基盤の整備があり、第3の変革として、戦後のまちづくりがございます。

第1の変革としては、徳川家康が1610年に名古屋台地の上に名古屋城を造ったことから始まります。地理的には、大阪をにらんで造りました。名古屋城の築城に当たっては、堀川を開削し、木材等を運ぶために水運を利用しています。その後、名古屋城を起点として、その南側には町割、地割といった基盤目の地区が形成されました。名古屋城の南側について、本町通の都市軸を起点にした基盤割は、今も引き継がれております。

第2の変革としましては、明治19年、もともとは国鉄のルートとして中山道を起点に考えられておりましたが、初代名古屋区長の吉田禄在という方の功績もありまして、東海道ルートが採用されました。これにより、名古屋が非常に重要な場所になったわけです。

もともとは今の広小路通の笹島の交差点辺りに名古屋駅がありましたが、その後、産業基盤が発達するに従って、中川運河や名古屋港といった物流の拠点が整備され、昭和12年には物流と人の旅客の移動という観点から、名古屋駅は北側の、現在地に移転されました。当時の名古屋駅は「東洋一の駅舎」と言われていました。それに合わせて、桜通の整備がなされました。

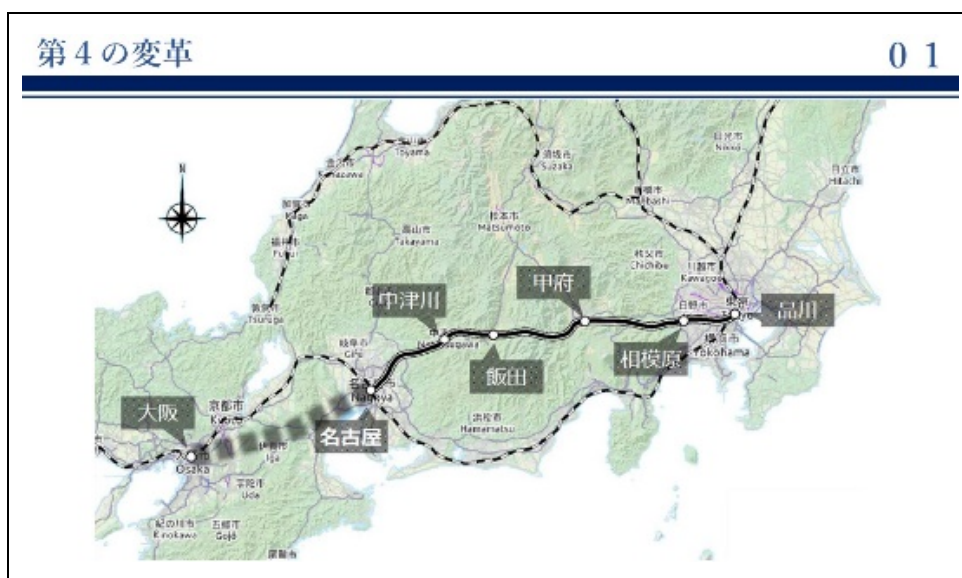
ここからは第3の変革になります。1945年、大規模な空襲がありまして、名古屋市





全域が大きく焼け野原になり、当時の市域約 1.6 万ヘクタールの内、約 4 分の 1 が焼失しました。その中で、全国に先駆けて名古屋市は復興計画というものを立てます。この復興計画に基づき、若宮大通・久屋大通という 100 メートル道路を防災軸と交通軸という観点で整備をしました。また、市内全域に広がっていた墓地を平和公園に集団移転したり、公園の整備をしたりしました。

そして、駅西改造事業があります。当時、戦後から生活物資を取り扱うような露店が多くありまして、そういった中で復興計画を立てていましたが、実際には東海道新幹線が来ることで、駅西改造事業が行われました。それにより、建物の移転など、当時は非常に苦勞をした部分もあったかと思いますが、地元の方々にご協力いただいてこの事業が完成し、今に至ったと思っております。東京一名古屋の移動には 4 時間 20 分ほどかかっていましたが、東海道新幹線が開業したことで 2 時間半に短縮されました。

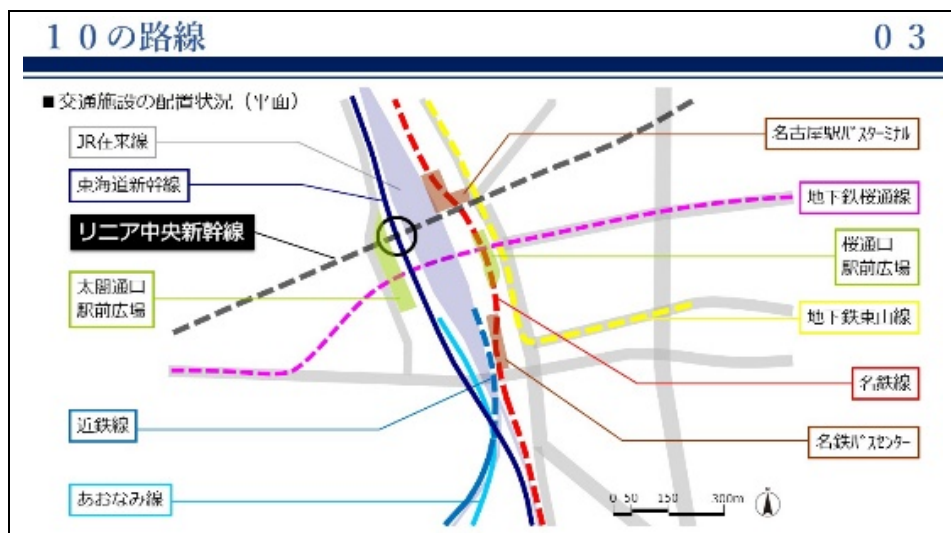


#### ■「第4の変革」としてのリニア計画

いよいよ、第4の変革ということで、リニア中央新幹線の計画がございます。まずは 2027 年度、品川—名古屋が 40 分で結ばれるということですが、これまで名古屋から行く場合に東京経由などで非常に時間のかかっていた甲府や飯田など、そういった中間駅へ短時間で移動可能になるといった部分も大きなメリットだと思っております。

現在、名古屋駅には JR 在来線または地下鉄等を含めまして 9 の鉄道路線が乗り入れていまして、リニアが来ることによって 10 路線に増えます。リニア駅は、新幹線や JR 在来線と直交する形で東西方向に全長約 1 キロ、開削工法でつくられる予定です。

## 03

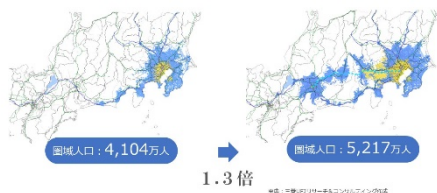


リニア中央新幹線が開業することで、2 時間の圏域人口がどれほど増えるのかをまとめた図がご紹介します。品川駅を起点にすると、現状の 4,104 万人が約 1.3 倍の、5,217 万人に増加しますが、実は、名古屋市を起点としたほうが 5,949 万人と、現状の 2,993 万人に対して約 2 倍も圏域人口が増えることになります。リニアやこれまでにある JR 在来線、新幹線を活かして、いかに人口減少の時代でありながら、交流人口を増やしていくのかというのが課題になると思っております。

## 2時間圏域(鉄道+道路)の変化

0 5

品川駅起点



圖城人口：4,104万人

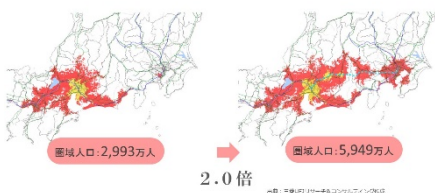
團城人口：5,217万人

1.3 倍

## 2時間圏域(鉄道+道路)の変化

0 6

名古屋駅起点

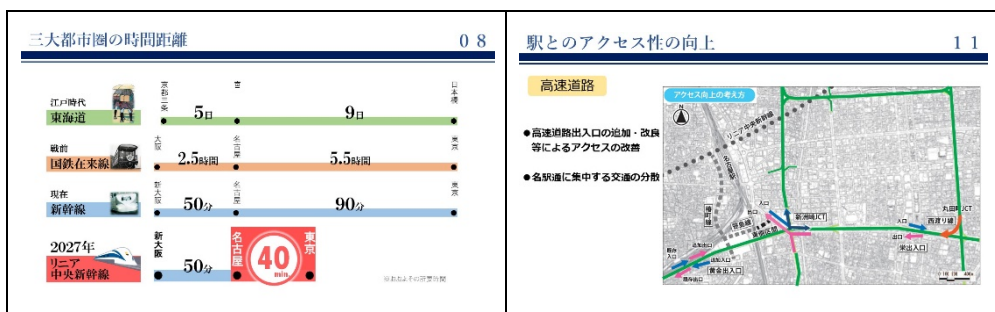


國域人口:2,993万人

圖域人口: 5,949萬人

2.0 倍

こちらは、東京一名古屋一大阪間を大きく4つの時代に分けて、交通手段とともに移動にかかる時間を比較したものです。東海道を歩いて移動した江戸時代に比べ、JR 在来線や新幹線などの開業により、時間距離は格段に縮まっております。そして、これまでは東京一名古屋と名古屋一大阪の時間距離の比率は概ね2対1でしたが、品川一名古屋間でリニアが開業すると、大阪よりも東京のほうが時間距離的には近くなります。



## ■名古屋駅周辺まちづくり構想

そういった中で、名古屋市では平成 26 年 9 月に「名古屋駅周辺まちづくり構想」を策定しております。「世界に冠たるスーパーターミナル・ナゴヤ」を目標とするまちの姿とし、誰もが使いやすいターミナル駅をつくるなどといった基本方針の下、行政と民間が一丸となって、まちづくりの検討を進めていきたいと考えています。



構想の中の一つとして、駅へのアクセス性の向上や、わかりやすい乗換空間の形成といった観点から、交通基盤整備を行っていきます。例えば、周辺へのアクセスが不便ということで、自動車ネットワークの強化を図ります。また、「名古屋駅は乗換先がわかりにくい」といった声を受けて、東西合わせて 5 か所で「ターミナルスクエア」というわかりやすい乗換空間の形成を検討しています。合わせて、駅前広場の再整備や、中央コンコースの南側にも新たな東西通路をつくる検討をしております。

整備の方針としましては、駅西では、太閤通口を出ると昇降施設等があり、まちの見通しが悪く、わかりにくいといった現状の課題がありますが、それらを再配置することで見通しの良い、動線のわかりやすい空間に変えていく検討をしております。

## ターミナルスクエア等

## 動線と見通しのイメージ図

## 将来イメージ



まちへの動線を、広く、わかりやすくする

イメージ図は、今後のまちづくりの方向性を示すものであり、実際のまちづくりとは異なります。

## ■リニア駅上部空間の活用

本日の議題でもあります、リニア駅の上部空間をいかに有効活用していくのかというものが、問われています。

今年の6月に、地権者の方々を中心に説明会を開催しました。目標とするまちの姿は「人々が集い、憩い、交流する“広場”が中心にあるまち」。先ほど清水さんがおっしゃられましたように、ただ広場をつくるだけではなく、周辺といかに関わりながら、にぎわいをもたせていくのか、といった観点で考えていく必要があると思っております。

イメージとしては、「名古屋の顔」となるような空間、また、人が集まるような空間です。駅西には椿神明社といった日本古来の建造物等もありますので、地域資源を活かした回遊性の高い、歩いて楽しいまちとしていきたいと考えております。

スライド18の中で、灰色の線で書いてあるものが、地下にできるリニア駅になります。その上部空間である緑色の部分を、「まちの中心となる広場」として活用を考えています。名古屋駅周辺は、公共的なオープンスペースが非常に少ない状況にあります。また、名古屋駅は1日約122万人に利用されており、災害が起きた際、人が集まるような場所が近くにないため、人が留まれる空間を整備する必要があります。そういった行政課題も含めて、上部空間を広場として活用するため、検討を進めています。また、通常時には賑わいの核として、イベントなどにも使えるような空間を確保していこうと考えております。

ちなみに、広場の大きさは7,000平米ほどになります。実際には、リニアの関連施設や避難階段なども設置しますので、どこまで広場として使えるのかは検討中です。駅西地区で例えますと、牧野小学校の南にある牧野公園が概ね2,600平米であり、その3倍



ほどの広さになります。

広場をつくるというだけではなく、周辺の方々に広場に顔を向けていただけるような開発の誘導など、魅力あるまちづくりの支援をし、また名古屋駅西銀座通商店街もありますので、広場を起点にしてまちに広がっていくような、にぎわい軸となるように考えております。



広場は、池袋駅の東側にあります「南池袋公園」や大阪駅のグランフロントの「うめきた広場」、ニューヨークの「ブライアントパーク」などのイメージを持っていますが、どのような広場にしていきたいかは、今後、皆さまの意見をお聞きしながら検討していきたいと思っています。ちなみに、「うめきた広場」が概ね 1,700 平米ですので、それよりも広い空間です。

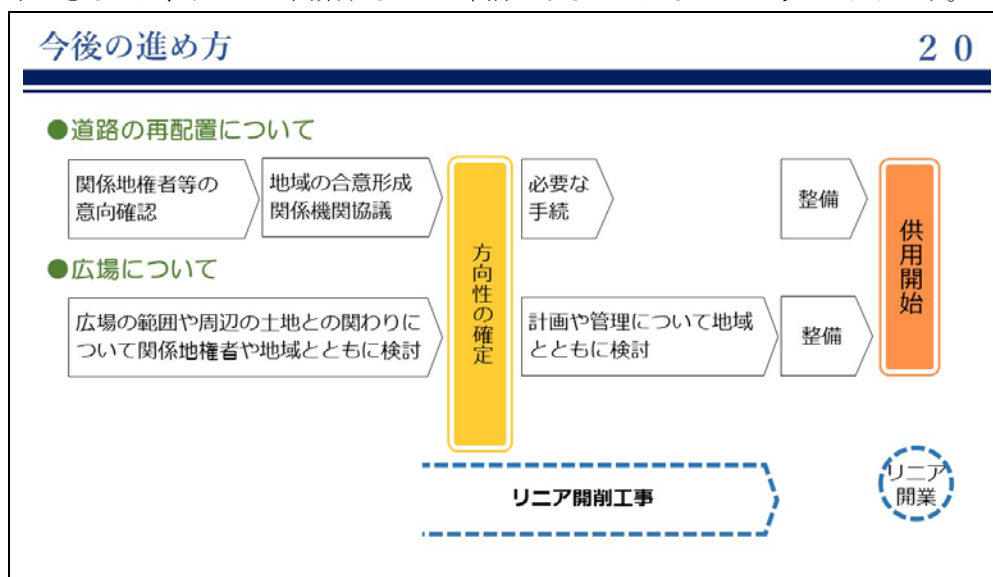


## ■今後の進め方

6 月の説明会以降、様々な方の意見をお聞きしながら、進めているところですが、この広場の整備、道路の再配置については、来年、再来年頃には、方向性の確定をしたいと思っています。リニア駅は開削工法で地上から穴を掘って工事をし、固いコンクリートの構造体をつくった後、土を埋め戻し、広場をつくります。従って、広場の整備に着



手できるのは、リニアが開業する 2～3 年前になるのではないかと考えております。



この広場を整備するに当たり、私どもは「名古屋駅周辺まちづくり構想」の中でお示しているように、ターミナル地区や椿町地区、亀島・則武地区といった、名古屋駅周辺のそれぞれの地区の特色を活かしながら、まちづくりを推進していきたいと思っております。

2027 年は 10 年後となりますが、私ども名古屋市と皆さま方が一緒になって絵を描いていくことができればと思っております。

## 第4章 椿ビジョンの深化とまちづくり会社設立に向けて

名古屋駅太閤通口まちづくり協議会 田中 和生

### ■太閤通口まちづくり協議会の活動

太閤通口まちづくり協議会の田中と申します。この会場が竹橋町になるんですが、そのすぐ東側が椿町になります。その辺りが、まちづくり協議会のメインエリアになります。私は今46歳ですが、生まれも育ちもずっと、この駅西に住んでいますので、いわゆる「駅裏」といわれた時代から、「駅西」、そして清水先生がおっしゃった、「名駅 WEST」、あるいは「リニアタウン」ですとか、過去・現在・未来という形で、駅西をずっと歩ませていただきました。当然、今後も駅西とともに歩んでいくというような、そんな立場でございます。



駅西に来るとというのは、昔は非常に恐れ多いといえますか。今でも、女性の方ですか、ファミリーの方にお話を聞くと、「駅西には行くんじゃないよ」「駅西に行くと危ないよ」みたいな形で、そのイメージもあるかと思うんです。リニアを10年後に控えて、少しずつですけども、駅西の顔づくりといえますか、駅西の姿が少しずつ変わってきています。

平成27年度の活動

定期総会	第1回幹事会	エリアマネジメントシンポジウム	椿シンポジウム 住宅都市局員に 提出
month 5	6	7	8
防災施設等 見学	TSUBAKI フェスタ	まちづくり塾	椿ビジョン 深化を目指す まち歩き
month 9	10	11	12
第4回 幹事会	まちづくり塾 栄東 まちづくり 見学会	第6回 幹事会	
month 1	2	3	4

太閤通口まちづくり協議会ですが、2012年5月、約5年半前に設立いたしました。

現在は、法人会員が 59 社、個人会員が 35 名ということで、まだ 100 に満たない形で組織されています。ほぼ 8 割、9 割が地元の地権者の方ですとか、あるいは、その中でスペースを借りられている方ですとか、そういった方を中心にほぼ地元組織に近いような形で運営を進めています。

## ■TSUBAKI フェスタ

太閤まち協の中で一番のメインイベントといいますと、毎年 1 回、秋に TSUBAKI フェスタという祭りをやっています。今年も、ちょうど 10 月 14・15 日と、大雨の中、フェスタが行われました。実は、駅西というのは、「祭り」の歴史が全くなくて、2012 年に設立して、まず一つ祭りをやろうと、今年 6 回目を迎えました。ただ、インフラ的にいわゆる公園といいますか、そういったステージが全くないものですから、毎年、警察さんと折衝をしながら、道路をお借りして、その中で祭りをやっていくというような、そんな形でやっています。



椿町はアニメショップも多いものですから、コスプレを入れています。あるいは、専門学校が数多く建ち並んでいますので、学校さんと文化祭を同日開催して、学生の皆さんと一緒に祭りを盛り上げるという、そんな試みもしています。

毎年、警察と折衝して、道路をお借りしています。ちょうど名古屋駅の近くという立地もありまして、震災時、路上に人が停滞した際の対応を想定しながら、地域連携の一つの防災訓練、そういった意味合いも兼ねて、TSUBAKI フェスタを毎年実施いたしております。このピンクの部分に交通規制をかけているんですが、太閤通という一番南側が 1 回目からずっとやってきまして、できれば 10 年後のリニア開業までに、どんどん北上をして、「オール椿」で椿町全体で祭りができれば、文字通りの TSUBAKI フェスタとなり、清水先生がおっしゃったリニア駅上部空間との連携も非常にしやすくなるんじゃないかと考えております。

## ■「樫ビジョン」の4軸

2012年にまちづくり協議会を発足して、その過去・現在がありながら、いわゆるリニアができる10年後、2027年に「まちがどうなっているのか」「どういうふうにしたいか」。そういった思いを込めて2015年に「樫ビジョン」という樫町のまちづくり構想を策定いたしました。地域住民の方に一人一人アンケートを取ったり、来街者の方にも一人一人アンケートを取ったり。まちを挙げてワークショップを重ねて、リニア開業を見据えながら、できるだけ長く100年にわたったまちの指針作り、まちなみづくりを目指しました。



そんな中で、4つのポイントが浮き上がってきました。1つは、街路の歩行者専用道路化、緑化。歩道道路の使い方の再見直しを考えていこうと。残念ながら、駅西は、緑が全くといっていいほどないんです。見事がない。今、樫神明社という神社があるんですが、本当にその一角だけです。ですから、緑が決定的に不足しているまちになっています。そんな中で、名古屋市の方もご説明がありましたが、リニアの上部空間をぜひ緑化した公園として活用させて頂いて、イベントを定着できればと思っています。

さらに、広告・景観・用途規制のガイドライン化。皆さんの中での駅西は、いろんなイメージがあると思うんです。いいイメージの方は、もしかしたら少ないかもしれないんですけども、多分、夜のイメージは非常にしやすい。実際、風俗ですとか、駅西の一つの要素になっていますので、そういった意味で、広告、見せ方の規制・ルール作りというのが、新しいまちづくりの中では必要となってくるだろうと考えております。

4つ目は、多文化交流の拠点整備。東側のまちがどちらかといえば「建前のまち」とするならば、西側のまちは「本音が行き交うまち」、そんなようなイメージを僕は持っています。そういった意味では、多文化、多国籍でいろんな方が交われるというか、いろんな方が行き交いできる、そんな交流拠点になっていければ、駅西の一つの構想ができると考えております。この4つの軸を考えています。

### ■太閤まち協によるリニア駅上部空間の活用

椿町の北側になるんですが、リニア駅上部空間が、公園緑地化ということで、名古屋市さんからも方向性を出していただきました。駅の上に公園を造る。公園の下は電車、駅がありますので、重量制限で高層建造物は設置不可ということになります。公園として、地域のにぎわいの核、あるいは防災拠点として、防災の避難時の拠点として活用できればということで現状、考えて進めております。

リニア駅上部空間を公園として使わせて頂けるという、大きい方向性を頂いた中で、まち協として、どういった形でこれから進んでいけばいいか。まずは、TSUBAKI フェスタの定期化ということです。今は1年に1回、秋にフェスタを開催させていただいていますが、できれば季節に1回、道路・歩道を活用した形で、フェスタを定期化していった実績づくりができればと思っています。

次に、「エンターテインメント、音楽があるまち」です。一つ文化の根付くまちとしては、精度がまだ全然低いので、「カルチャータウン」を構想しています。3つの構想がありまして、1つは「アジアカルチャー」。多文化、多国籍文化です。あるいは、若者文化、アニメを含めた「ヤングカルチャー」。そして、専門学校が非常に多くありますので「カレッジカルチャー」。そういったカルチャータウン構想が根付いていくと、まちの一つの火といいますか、魅力が上がっていくと思っています。

次に、「椿ウォーク・道づくり」です。歩道と道路の使い方の再改良、再構築が必要であると考えております。

### ■まち協の4つの目標

そんな中で、4つの目標を掲げました。1つは、「椿シンボル」の実現。2つ目は、道路を活用したイベントを恒常的に開催。3つ目は、国際アジア文化交流センターの設置。4つ目は、エスカさんとうどう連動するかということです。



# リニア駅上部空間



重量制限で高層建造物は設置不可  
⇒公園として、地域の賑わいの核に

## 目標①リニア駅上部空間を管理・維持・運営を行う体制

われわれは、リニア駅上部空間を「椿シンボル」と名付けました。名古屋市の整備方針に、広場の設置が組み込まれる。ただの公園にするのではなく、にぎわいの中心として、イベント等で積極的に公共空間を活用していく。そのためには、当然「造ってもら」だけではいけないものですから、公園管理・維持・運営を、1つの運営権も含めて、まちづくり協議会が取得して、イベント企画を含めて、自発的に行う体制をつくる。いわゆる収益構造をきちんと確立する。そういったものがいいと思います。そのために、TSUBAKI フェスタですとか、こういった一つのにぎわい事を通じて、ノウハウを蓄積して、まちづくり会社の設立に向けて名古屋市さんとか JR さんとも協議を進めていくというのが一つの目標です。

## 目標②道路を活用したイベントを恒常的に開催

椿町は、異常に道路が大きいといいますか、道路スペースがありますので、道路の使い方をいま一度再考する必要がある。自動車交通が中心の道路に、そこに人のにぎわいをしっかり取り戻していく。どう取り込んでいくかが、鍵になると思います。

次に、客引き、違法駐車・駐輪、ゴミの放置など、道路には問題が山積です。昔からの「駅裏」の名残といいいますか、昔の問題が山積みですので、こういったものを環境浄化して、どう道路づくりも含めて変えていくか。

3 つ目は、区画整理によって、道路幅が広いのですが、自動車交通で十分に活用されているとは言い難い。そんな状況下なので、いま一つ、道路の使い方について考え直す必要がある。歩道をちょっと広げてオープンカフェですとか、路上店舗、そういったものをイベントなどに組み込んでいき、常態化して、今あるお店との連携・連合を深めていくような、そんな形で道の使い方を考え直していく必要があると思います。

### 目標③国際アジア文化交流センターの設置

駅西というのは、建物としての象徴がないんです。上場会社さんのオフィスは、駅西には実は1つもございません。残念ながら。これだけ新幹線が真ん前に見えて、新幹線からこちら側が見えて、上場企業の会社が1つもないという、そういう現実があります。そういった意味では、何かそういう建物的なシンボル。本当は50階建ての建物が建つとか、5つ星のホテルが入るとか、象徴的なシンボルが要るということで、われわれは「国際アジア文化交流センター」というのを設置できればと考えています。とはいえ、今さらビルを建てるということは、なかなかできないものですから、今ある民間さん、行政さんのビルを何とかリノベーションして、こういった国際アジア文化交流センターにできればいいのかなと思います。

駅西の特性として、歴史的にも非常に多様性を内包する地域です。現状、今はベトナムの方ですとか、ネパールの方ですとか、中国、韓国ですとか、そういった方が非常にこの近隣でも住居として構えられています。ですから、アジアを含めた他民族の、多国籍の雰囲気というのを非常に持っていますので、そういったものを形にできればと思っています。国際アジア文化交流センターを設置して、名古屋の国際交流拠点を駅西に設置する。新幹線はこちら側を向いていますので、新幹線を降りたときに、そんな表情が、顔づくりができればいいのかなと思います。

また、国際交流センターの中には、在外公館ですとか、外国語学校、海外雑貨店、留学生センターですとか。従来の国際センターとか、ルーセントタワーが担った役割をこちらの西側でも何とかできないものか、そんなふうに考えております。そういったイベントの開催を通じて、実績を作って、実現に向けて働き掛けを行っていきます。

### 目標④地下街エスカと連続した、飲食街の形成

最後の4つ目がエスカとの連動です。エスカさんは、「名古屋めし」で非常に調子がいいです。エスカに来る人の流れをさらにもう一步、駅西につなげていけないか。今で

すと、ビックカメラまでは、エスカレーターで上がっています。ただ、その南北に関しては、そういったつながりが全くないものですから、基本的にはビックカメラに行って終わり。北側、南側エリアに足を運んでいくというのは、なかなか難しい状況にあります。そういった意味では、駅西全体をエスカさんとつなげるような、そんな流れになるといいかなと思っています。地権者さん、店主さんと「グルメタウン」再生プログラムを検討していく。そんな流れでいきます。

そんな形で活動していますが、10年後にリニアができたときに、「どんなまちにしたいか？」というような、そんなビジョンはまだ共有できていません。この駅西ビジョンを作って、そのビジョンをさらに深く掘り下げる深化も、これからであります。まだまだ発展途上の太閤まち協ですので、引き続き皆さまのご指導をよろしくお願いします。

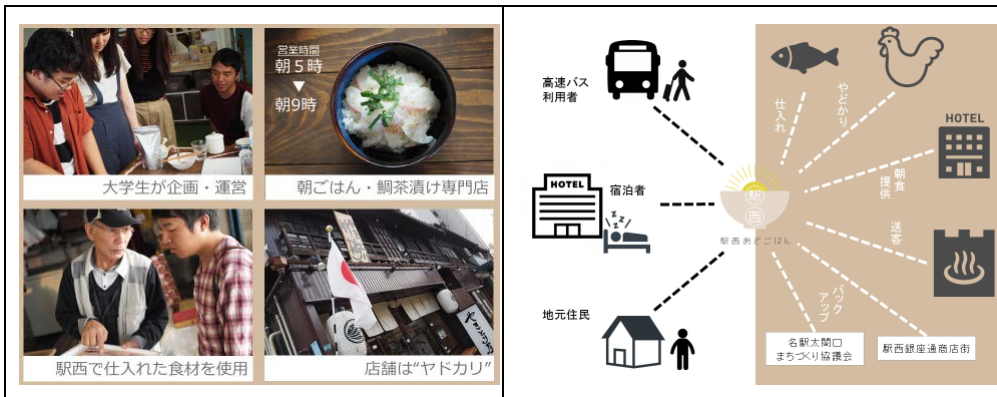
## 第5章 「駅西あさごはん」という社会実験

名古屋市立大学人文社会学部 3 年生

稲葉直也・岩瀬香澄・大曽根亜優・白木いくみ・高原潮・西田龍人・半田桃子

### ■「駅西あさごはん」とは

高原：このリニア・シンポジウムは今年で4回目になり、「駅西あさごはん」というプロジェクトは、去年のこのシンポジウムをきっかけにして生まれたプロジェクトです。「駅西」という言葉を、僕は、とても今ではなじみを持って受け止めています。例えば「さしまライブ」は、「笹島」という言葉のイメージが多分、上の世代の人と僕らの世代ではかなり違います。あんなふうに「駅西」という言葉が、最初は「怖いな」というイメージから、徐々にいろんなプロジェクトが進んでいくことで、「おしゃれなまちだ」とか、「素敵なまち」だというふうに、イメージが変わっていくのを皆さんと一緒に共有できる。一つの言葉が時代とともにイメージが変わっていく。そんなまちでも面白いかなというふうに僕は思っています。



「駅西あさごはん」というのは、駅西銀座通商店街で、朝5時から9時まで、土日限定で、鯛茶漬けをお出ししているお店です。駅西の活性化につなげようということで始めたプロジェクトで、このプロジェクトには4つの特徴があります。第1は、大学3年

生の学生で運営しているお店というところ。そして、「ヤドカリ」という手法を使って、お店を運営しているということも特徴的です。自前の店舗を持たずに、お店を営業しています。そして、駅西で仕入れた食材を使用しています。このプロジェクトは、今まで駅西を通り過ぎていた高速バスの利用者、宿泊客、地元住民の方に、駅西の魅力を伝えようというプロジェクトです。

## ■プロジェクトの背景

このプロジェクトを何で学生が始めることになったのか。まず駅西の調査研究を僕は林先生の下で続けてきました。何か自分たちでアクションを起こしたいというふうになるようになりました。ですが、政策提言や、まちの魅力を記録してマップを作るというのは、「やって終わり」になりそうだなというのが僕たちの実感でした。僕たち研究室の学生が全員、駅西出身ではなかったもので、例えば「こんな未来が欲しい。こんな未来をつくりたいな」というのを書いたところで、それに何の責任も持てない。まちづくりで魅力的なところは何だろうと考えたときに、例えば「シネマスコーレ」、あとは「あかひげ薬局」とか、結構気になるけれども、なかなか入らない。それをマップで作って紹介をしても、それもそれで無責任だということで、そんなとき昨年 11 月、清水義次さんとお会いしました。

まずは、何かやってみよう。まちで稼ぐために何かをやろう。「稼ぐまちづくり」「リノベーションまちづくり」のプロジェクトに沿って、何かを始めたいということで、最初は岡崎のように「家守会社をつくらう」ということを学生たちで考えました。ですが、さすがに「店舗を貸してくれませんか」というふうに僕ら学生が声を掛けても、どなたも「ああ、じゃあ、ウチ使って」というふうにはなかなか入らない。お金を払うということも困難なので、自分たちが何か始めて、それをきっかけに何か動き始めたいなということで、取りあえずあさごはん屋さんを始めようと、スタートをしました。

## ■朝が早いまち名古屋

白木：私たちは、まず名古屋というのはどういう特徴を持っているのかというところから始めました。皆さんは、名古屋出身だったり、愛知県出身の方が多いと思うんですけども、「名古屋は、夜が早いまち」と、よく市外から来られた時に言われます。反対に「朝も早いまち」。喫茶店でモーニングを食べられる方とか、なじみ深い文化があるということから、朝の時間に目を付けました。

駅西には夜行バスのターミナルがあったりするんですけども、朝、例えば皆さん夜行バスで東京に行ったり、新宿駅で降りて、朝 5 時に何もなくて、取りあえずマックを探してみたい方もいらっしゃるのではないのでしょうか。そういった私たちの経験から、






「5時に駅に着いても、行く場所がなくて困った」という思い出から、「朝なら学生でも何か起こせるのではないか？」というふうに考えました。

## ■駅西を「通過点」から「目的地」へ

私たちのただの実感と経験だけでは駄目なので、実際に早朝リサーチ調査を行いました。朝4時45分から9時くらいまで、みんなで調査すると、以下の6つのことが分かりました。駅西にあるマックですと、6時には既にもう満席で、行列ができています。5時台に発着するバスが意外とある。また、大きな飲食店、例えばエスカですと、早朝でも7時からの営業で、5時台というのはなかなか見当たらないということが分かりました。

そうした調査から、名古屋駅というのは、「目的地」ではなく「通過点」になってしまっている。また、朝食を食べる場所がないという問題が浮き上がってきました。そうした上で、提案として、朝5時からでも、ゆったりできる空間を提供することで、駅西でも「目的地」となり得るようなものができるのではないかと考えました。さらに、駅西銀座のポテンシャルを広め、次に続くアクターを呼び込む要因になり得るのではないかと考えました。そして、私たちはあさごはん屋を出店することに決定いたしました。

集合 AM4:45 早朝リサーチ開始		
 6時に満席	 朝食無し ゲストハウス	 近隣の モーニング需要
 4時に閉まる 居酒屋	 5時台に 高速バスの到着	 飲食店の多くが 7時から

### 問題

多くの人が街を訪れるものの、目的地となる場所が少なく通過するだけ

早朝にバスで名古屋駅に着いた人が朝食を食べる場所が不足している

### 提案

朝5時から質の高い朝ごはんをゆったりできる空間を提供することで、駅西に目的地をつくる

学生でも事業が成り立つことを示すことで、駅西銀座の商業地としてのポテンシャルを広め、次に続くアクターを呼び込む(社会実験)

## ■問題点と解決策

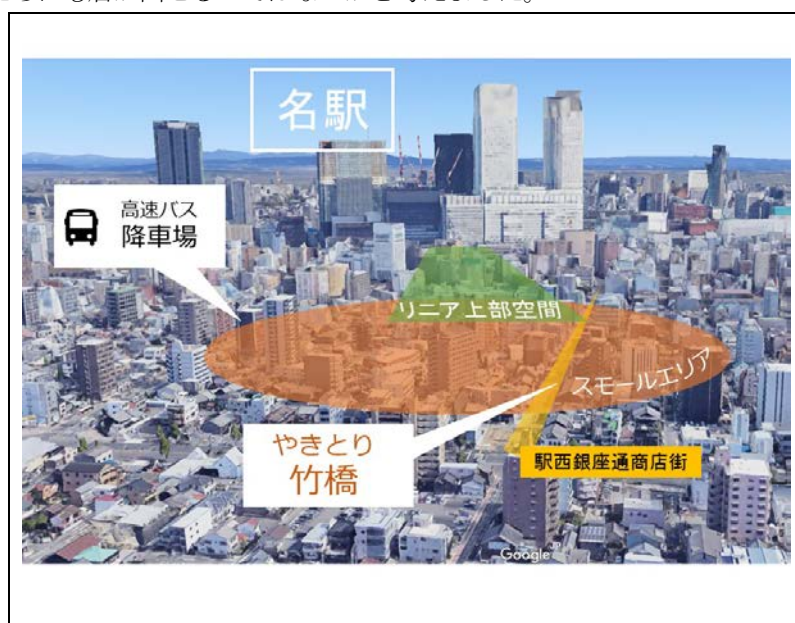
しかし、4つの問題点がありました。1つ目は、資金不足。学生なので、そんなにお金がない。それから、調理・運営のノウハウが不足している。私たちは、みんな現代社会学科の学生で、全く料理もほぼしない。3が店舗探し、4が保健所の問題でした。

課題1の資金不足については、クラウドファンディングという手法を取って、2週間でなんと50万円を集めることができました。本日よりいっしょの方でも、出資してくださっている方がいらっしゃると思います。本当にありがとうございました。

課題の 2 つ目の調理・運営のノウハウ不足というところは、実際に料亭の「重きよ」さんのご助言だったりとか、「やきとり竹橋」さんに特訓を受けることで、課題をクリアしていきました。

### ■「ヤドカリ」という手法——「空きの価値を活かす」

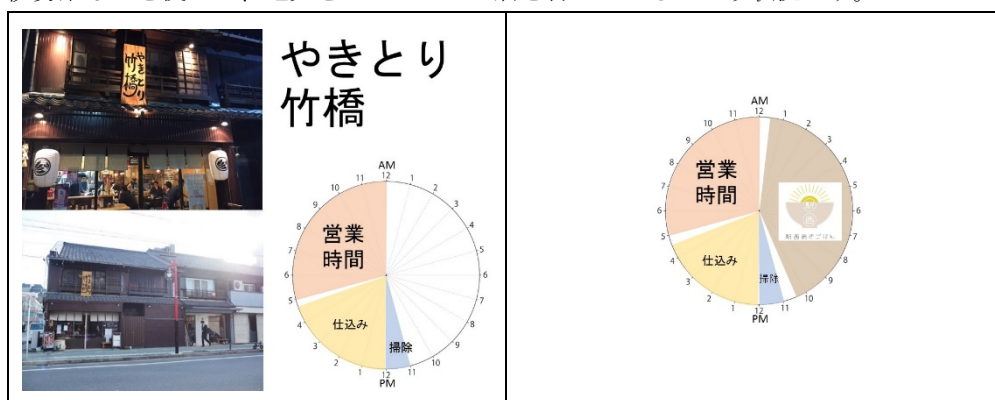
残り 2 つの課題については、こちらはヤドカリという手法を用いました。大阪で実際に「ヤドカリカレー」というものが現在流行っているという噂を高原が聞きつけました。居酒屋さんですと、大体、夜のみの営業で、昼というのは営業をしていない。そうした空いた時間をお借りして、実際に料理とかを持ち込んで、そこで料理を提供するという手法になっております。朝に営業をしていない店舗を「ヤドカリ」することで、学生である私たちにも店が出せるのではないかと考えました。



名駅の「やきとり竹橋」さんの場所というのは、実際にリニア駅上部空間を越えて、林先生が定義していらっしゃるスモールエリアの中にあります。「やきとり竹橋」さんの実際の営業は、お昼に掃除をした後、仕込みをし、その後、午後 5 時から夜 12 時まで営業をしております。私たちは「やきとり竹橋」さんのほうに、何度も店舗に足を運び、実際に企画書を持って、オーナーの鈴木さんと何度も直接交渉をし、そうした思いが伝わって店舗を借りることができました。

実際に私たちが「あさごはん」を行っているのは、「竹橋」さんが営業をしている夕方 5 時から深夜 12 時の後の時間に仕込みをし、朝 5 時から 9 時、すぐ片付けも行ってお

私たちは、そうした上でメニュー開発を、東海地方のよいものを伝えるという趣旨もあり、椿魚市場の伊勢湾産・鯛を使ったりとか、常滑の器、また農家から直接仕入れた伊勢茶などを使って、地元をアピールつつ店を行っているという状況です。



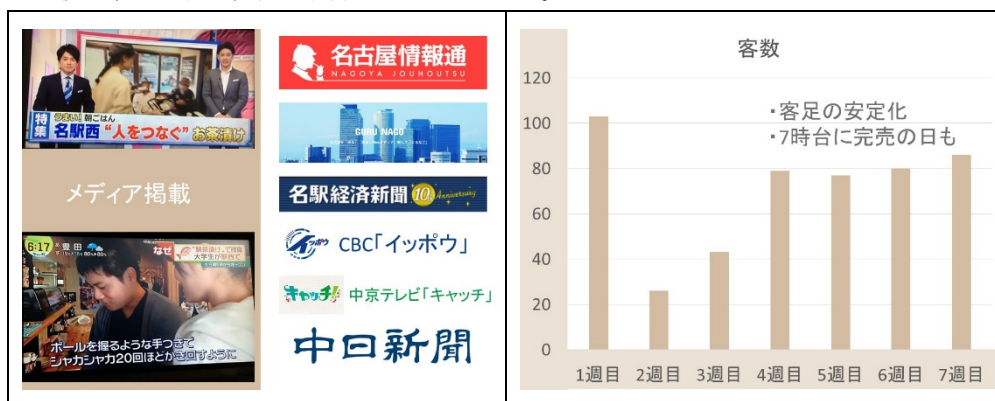
稲葉：それでは、実際の営業状況を見ていこうと思います。10月14日朝5時に営業を開始しました。この日は、TSUBAKI フェスタの開催日で、TSUBAKI フェスタのステージで宣伝をさせて頂いたり、高速バスのバス降り場のところで実際にビラ配りなどを行いました。その結果、2日で100名を超えるお客さまに来ていただき、まずまずのスタートを切ることができました。

68

に加え、仕入れ量をミスしてしまい、まかないは鯛の食べ放題。1人で鯛を2,000円分…。2週目にして、大赤字を出してしまいます。

しかし、この状況を一変させる出来事が起こります。10月28日、「あさごはん」が突如バズります。「バズる」というのは、急速にネットで拡散されるということです。こちらは普通に来て頂いたお客さんのツイートなんですけれども、約1万6,400リツイートで、「いいね!」が2万1,633も付きました。これがどれくらいすごい数字かというと、去年流行ったPPAPは、ジャスティン・ビーバーが動画を「いいね!」と言って、それが世界中に拡散されたということなんですけれども、ピコ太郎のリツイート数を超えてしまいました。Twitter効果で、徐々に来客が増加していきました。

その後、様々なメディアの方にも取材して頂き、夕方の報道番組ですとか、地域のネットメディアなどに取り上げていただいた結果、客足が安定してくるようになりました。その後は、7時台に完売を出す日もありました。



客層といたしましては、愛知県内の方が7割、県外の方が3割。来ていただいたお客さまのあさごはん屋を知った経緯に関しては、やはりTwitterが大部分。大体半分くらいのお客さまがネットで情報を知って来られております。売上のほうが、これは先週までの数字なんですけれども、518杯。コーヒーの売上を合わせまして、7週間で27万8,200円を売り上げております。

現在の客層に関しては、最初に想定していたとおり、多くの高速バスの利用者の方も来ていただいております。ただ、土曜日よりも日曜日のほうが、お客さんが来られる数が多いということで、愛知県の方が金曜日や土曜日に県外に行かれて、帰ってこられた際に利用されることが多いのかなと思っています。来場のピークは5時台、6時台と早い時間。私たちのリサーチの結果が当たったなと思っています。アンケートを取っているんですけれども、県外だと東京、大阪、兵庫、千葉、埼玉など。一番遠いと、長崎県から来たお客さんもいました。年齢層と性別は、これは本当にまちまちです。

こういった形で、学生が「朝に面白い事業をやる」となったときに、日本中の人を集められるということが、駅西という場所が、非常に広い交流人口を持っている名古屋駅に直結している商店街だということが非常に大きい。つまり、駅西のポテンシャルが極めて高いということを、これで証明できたと考えています。

#### ■多種多様なアクターが入り込める駅西に

高原:これだけ大きな旗を振っておきながら、全メンバーが3年生ということもあって、就職活動に向かっていかなければいけません。これまでのメンバーでは、1月14日が最終の営業となります。この後、新メンバー募集を経て、本格的な事業としてできればいいなというふうに思っている状況です。

ただ、駅西銀座というところに、今朝もスーツケースを引いて歩いてくださるお客さんがいるということを、僕たちが学生の素人のお店ながら実証できたということは、非常に大きな価値があることかなと思います。

これから先、駅西銀座や駅西をはじめとしたまちづくりをしていく上で、こうした僕らみたいなアクターが入り込めるまちであり続けてほしいというのが僕らの思いです。それは、大きなビルを建てて、賃料が上がってしまうと、僕たちみたいにアイデアを思い付いて、まちに入り込みたいと思っても、なかなか入り込めない。今、名古屋駅東側は入り込むことは難しいと思いますが、これからもこういう多種多様なアクターがまちの中で元気に活動できる、そんな駅西であり続けてほしいというふうに今、実証実験の途中ではありますが、そんなふうに思っています。



## あとがき リニア・インパクトをもたらすのは誰か

本シンポジウムでは、「リニア・インパクト」(江口 2014)を見据え、名古屋駅西側地区のまちづくり戦略を議論してきました。ひとつは、駅西銀座通商店街を中心としたエリアリノベーション。もうひとつは、椿町に出現するリニア駅上部空間のパークマネジメントでした。そこでは、清水義次氏が述べられたように、「官民連携」が必要不可欠です。民間は、パブリック・マインドを持って、自主自立するまちづくり事業を行い、適正な利益を上げ、利益が積み上がったら、街に再投資していく。行政は、民間の主体的な参加を促し、その活動を支援し、公共全体をコーディネートする。これが出発点です。

さらに清水氏は、エリアを変えるとき、最も重要なのは「人」だとおっしゃいました。旧来の建築・都市計画分野の開発研究は、施設の「配置」や「意匠」に焦点がありました。ともすれば、住宅・店舗・ビル・道路・公園の配置や意匠に腐心するあまり、街で活動し、街を動かす「人」の考察が二の次にされていました。だからこそ、地域社会学者は、政策的に誘導された施設の配置というハード面からの考察に加えて、街に生きる人びとの「体験」や「盛り」、街への「愛着」や「誇り」を捉える役割を果たすべきです。

その意味でも、「計画の間にある『シーン』と『体験』」が、都市戦略を考えるうえで極めて重要だという山田高広氏のご指摘は大変示唆的でした。駅西に生きる人びとが「どんなことをしたいのか?」「どんな感情になりたいか?」。自身の「体験」や「シーン」をイメージし、それを受け止めた人びとが「空間のアイデア」を提案しなければ、いかなる計画を作っても意味がないのだと。

鶴田法仁氏にご説明頂いた通り、2017年、名古屋市役所は「リニア駅周辺のまちづくりの方向性」案を提示し、リニア駅上部空間(公園・広場)が位置づけられました。2018年、いよいよこの上部空間の用地買収が本格化します。田中和生氏が述べられたように、「TSUBAKI フェスタ」でノウハウを積み重ねてきた太閤まち協の課題は、この管理・運営にいかに関われるかです。この公園が、JR 東海や名古屋市だけの管理下に置かれるのか、まち協ないし、地元資本のまちづくり会社が管理・運営する仕組みを構築できるのかが問われています。そこでは、どのような「体験」や「シーン」をイメージしていくのでしょうか。そして、「駅西あさごはん」の学生たちのように、自らアクションを起こし、それらを連鎖させていく必要があります。彼らが述べられたように、「多様なアクターがまちの中で元気に活動できる、そんな駅西であり続けてほしい」と私も思います。

「名古屋 第4の変革」(鶴田氏)としての「リニア・インパクト」は、着実に迫ってきています。しかし、「リニア・インパクト」は、JR や行政や大手ディベロッパーだけが起こすものではありません。「現実を超える、臨場感あふれる未来」(山田氏)をもた

らすのは、他でもないわれわれ自身のはずです。このシンポジウムから駅西を動かすムーブメントが生まれることを切に願います。

名古屋市立大学人文社会学部 林 浩一郎

## 参考文献

- 江口忍, 2014, 『リニア・インパクト』を考える——名古屋は巨大都市・東京にどう立ち向かうべきか』『Report』153 共立総合研究所.
- 木下斉, 2015, 『脱・補助金時代のまちづくり——新しいまちづくり組織の胎動』エリア・イノベーション・アライアンス.
- , 2016, 「公園からの都市再生」『新建築』91(11).
- 社会調査実習林班, 2015, 『名古屋市中心市街地の開発政策と「駅西」商業地区の変動——「リニア・インパクト」前夜の都市戦略』名古屋市立大学人文社会学部.
- 社会調査実習林班, 2016, 『交錯するリニア構想——名古屋駅西側の再編をめぐる「まちづくり体制」の構築』名古屋市立大学人文社会学部.
- 清水義次, 2014, 『リノベーションまちづくり——不動産事業でまちを再生する方法』学芸出版社.
- 島原万丈, 2016, 「センシュアス・シティとリノベーションまちづくり」『すまいるん』99.
- 嶋田洋平, 2016, 『ぼくらのリノベーションまちづくり』日経BP社.
- 西山八重子編, 2011, 『分断社会と都市ガバナンス』日本経済評論社.
- 馬場正尊・Open A, 2013, 『RePUBLIC——公共空間のリノベーション』学芸出版社.
- , 2016, 『エリアリノベーション』学芸出版社.
- 林浩一郎, 2016, 「『リニア・インパクト』を見据えた都市戦略——名古屋駅西側の再編をめぐる『まちづくり体制』の構築」『計画行政と中部』29.
- 別所良美・林浩一郎編, 2017, 『名古屋駅西におけるリノベーションまちづくりの可能性——「現代の家守」と持続可能な都市と地域社会を考える』名古屋市立大学人間文化研究所.
- 松村秀一, 2016, 『ひらかれる建築』筑摩書房.
- 矢部拓也, 2016, 「『地方消滅』言説下における地方都市のまちづくりの行方」『学術の動向』21(12).
- Zukin, Sharon, 2010, *Naked City: The Death and Life of Authentic Urban Places*, Oxford University Press.  
(= 2013, 内田奈芳美・真野洋介訳『都市はなぜ魂を失ったか——ジェイコブズ後のニューヨーク論』講談社).

## 編者紹介

林 浩一郎（はやし こういちろう）

1980年東京都生まれ。慶應義塾大学経済学部経済学科 卒業、首都大学東京大学院人文科学研究科社会行動学専攻博士後期課程 修了。社会学博士。専門社会調査士。現在、名古屋市立大学人文社会学部 准教授。

主な著作に、「多摩ニュータウン開発の情景——実験都市の迷走とある生活再建者の苦闘」（『地域社会学会年報』20号、2008年、日本都市社会学会若手奨励賞受賞）、「多摩ニュータウン「農住都市」の構想と現実——最後の開発住区の酪農家と養蚕家の岐路」（『日本都市社会学会年報』28号、2010年、地域社会学会奨励賞受賞）、「『リニア・インパクト』を見据えた都市戦略——名古屋駅西側の再編をめぐる『まちづくり体制』の構築」（『計画行政と中部』26号、2016年）ほか、がある。

## リニア駅上部空間をめぐるパークマネジメント戦略 —名古屋駅西におけるエリアリノベーションの可能性—

2018年3月31日 発行

編 者 林 浩一郎

発行所 名古屋市立大学 人文社会学部／大学院人間文化研究科

〒467-8501 愛知県名古屋市瑞穂区瑞穂町字山の畑1  
TEL 052-872-5176 E-mail: hayashi@hum.nagoya-cu.ac.jp

名古屋市立大学 人文社会学部／大学院人間文化研究科  
〒467-8501 愛知県名古屋市瑞穂区瑞穂町字山の畑1