

2022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

2023年4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～2023年度に年4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（2023年2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 安田和弘 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 総合政策局 小田地域振興センター 小田地域課 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 参与 植村元栄 氏  
〃 〃 前林ダニエル慎吾 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 副部長 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 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. 2022年度の研究会開催概要

日程	タイトル	講師
6/30	「持続可能な都市構造」の実現に向けた京都市のまちづくり リーマンショック後のオフィス移転から見た大阪都心の変容と コロナ・パンデミック後の変容を踏まえたオフィス利用・選択・開発	京都市 都市計画局 都市計画課 調整 担当課長 阪本健氏  大島コンサルティング・オフィス 代表 大島洋一氏
9/8	大阪都市計画局と新しいまちづくり ランドデザインについて 「夢洲コンストラクション」から始まる 関経連の夢洲まちづくりへの取り組み	大阪府 大阪都市計画局 副理事（調整 担当） 進士肇氏  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
12/9	ウェルビーイングにむけた都市・交通計画～時間資本、健康資本と場所づくり～	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
2/27	オールドニュータウンにおける交通問題	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

## <資料>

### サステナブルなまちづくりに関する研究会（第5回）講演録

#### 「持続可能な都市構造」の実現に向けた京都市のまちづくり

京都市 都市計画局 都市計画課 調整担当課長 阪本 健 氏

#### 1. 京都市の現状と課題

##### ■人口

ずっと横ばいできており直近の国勢調査で 146 万人であったが、20 年後ぐらいに約 13 万人減少すると予想されている。京都市は大都市の中で高齢化率が高いこともあり、人口減少に関しては課題意識を持っている。

##### ■定住人口の社会動態

国外からの留学生なども多かったが大幅に減少している。東京圏、大阪府、京都府の南部、滋賀県の自治体に対して転出超過の状況にある。特に 20 歳台に関しては、やはり東京・大阪への転出が非常に多い。30 歳台になると、大阪府や滋賀県、京都府南部など、より京都市の近隣自治体への転出が多いという状況がある。子育て期や、住宅を購入するタイミングで近隣の自治体に転出するのが非常に目立つのが課題だと考えている。

##### ■大学

37 の大学・短期大学が京都市の市街化区域の広範囲に立地しており、京都市は産学連携や学生の地域での活動の点で非常に強みになっている。学生数は現在約 14 万 7,000 人で、人口に対する割合が 10%（他の大都市はほぼ 5%以下）あり、学生の街といえるのが強みだ。最近キャンパスが郊外から都市部に回帰する流れもある。企業、特にスタートアップでは人材の確保に苦労するという話をよく聞くので、そういう部分を京都の優位性としてアピールしてこの強みを生かしていきたい。

##### ■産業・働く場

商業・業務の床面積の増加率（H22～R2）は都心部・中心部の行政区では 1.16 倍で、やはり都心部の方が伸び率は高い。ただ特にこの数年間は宿泊施設などサービスの伸びがものすごく大きかったので、商業機能やオフィスの延床面積はほとんど伸びておらず、働く場の整備という意味では、大きな課題だと思っている。

民間調査のレポートによると京都のテナントビルの空室率についてはずっと 1%台で非常に低かったが、コロナの影響で若干増加傾向にある。ただ京都のオフィス賃料はかなり高止まりしている状況にある。延床面積 1,000 坪以上のテナントビルオフィスの供給については、平成 23 年以降は全くない。

クリエイティブ産業の事業所数では政令市の中で 4 番目、事業所比率でいうと政令市で 1 番高いというのが京都の産業の特徴である。内訳を見るとファッションは多いが情報サービスは非常に少ない。つまりクリエイティブ産業といっても先端産業や IT 系に強みがある

わけではないので伸ばしていきたい。

#### ■住環境

マンションの住戸の面積については、狭いマンションの供給が多く京都市は延床面積 70㎡超のところ非常に少ない。それで特にこれから家族を持つというような子育て世帯が選択する余地が近隣の自治体と比べて少なく、30歳代で近隣の自治体に流出することにつながっている。しかし近隣の自治体と接している山科区や南区、右京区では近隣自治体とそこまでの大きな価格差があるわけではないので、京都に住む魅力をしっかり発信して選んでもらうようにしたい。

住宅の建築の年代別状況については市内の住宅の25%が旧耐震で年季の入った木造住宅がかなり多い。路地など細い道に面して密集しているところも非常に多いので、防災面を含めていかに更新していくのが課題である。

空き家の状況については約11万件の空き家があり、他の政令市と比べて市場に出ていない空き家の割合が高い。これを流通させていく取り組みをしている。その関係で、新しい動きとして京都市では空き家等に対する法定外の新税を検討しており、議会で可決している。非居住住宅活用促進税という名称で、都市の成長戦略に掲げた次の時代の街の担い手に選ばれる都市になっていくという観点から、住宅の供給を妨げ防災面の課題やコミュニティの活力低下の原因になっている非居住住宅（空き家、別荘、セカンドハウス）に対して新たな課税をしていく。総務大臣の同意が得られたら、令和8年以後にこの課税を開始していく予定である。それで得られる税収を用いて、空き家の活用促進や、京都で暮らす魅力の発信などに使っていくことを考えている。

#### ■財政状況

全国共通で行っているような福祉・消防・土木・教育等に要する経費は、地方交付税と京都市の税収の約75%で賄っている。一方京都市の独自性が強い政策をやっていくための経費は、残りの税収と基金や土地の売却など、独自に捻出する資金を充当するが不足している状況になっている。そういう状況にある中でいかに都市の持続性を確保していくかが課題である。

そのような中で、京都市では行財政改革計画と都市の成長戦略の2つを昨年8月に公表した。行財政改革はいかに経費を減らすかということであり、成長戦略はこの時代の潮流と京都の強みを掛け合わせていかに新たな価値を創造していくか、そして担税力を強化して歳入を増やしていくかということである。都市の成長戦略では、「5つの都市デザイン」というのを掲げている。また8職種で副業人材を公募中である。

都市の成長戦略 <https://www.city.kyoto.lg.jp/sogo/page/0000296662.html>

## 2. 都市計画マスタープランの見直し

#### ■都市計画マスタープランの拡充のポイント

前述のような課題も踏まえつつ、都市の成長戦略や行財政改革の動きと連動しながら、昨

年マスタープランの見直しを10年ぶりに行った。これまでの京都市の都市計画では、保全と再生という部分のイメージが非常に強くて、創造というところがどこまで出てきたのか、伝わっているかという課題があったので、この保全・再生という部分と、創造をしっかり循環をさせて都市の活力を高めていき、それによって都市の持続性を高めていくということを大きなテーマにしている。そのために、下記の3つの視点を掲げている。

#### ○視点① 新たな時代の「職住共存・職住近接」の形成

地域のいろいろなところに人々が交流したり活動したりするような拠点があって、そういうところで活発な交流が生まれていくような街にしていきたい。そのために、持続可能な都市構築プランをつくったときに、地域中核拠点ということで特に交通の駅の周辺でそういう拠点になるようなところを選定し、都市機能をそこに誘導して行って、地域の魅力を高めていくことを考えている。特に周辺部では昼間人口比率が非常に低いので、そこでも日中の活動が行われるようにしたい。

持続可能な都市構築プラン <https://www.city.kyoto.lg.jp/tokei/page/0000249400.html>

#### ○視点② 近隣都市との一体性や相互の効果を踏まえた都市圏の強化

大きく言えば関西としての都市機能がよりそれぞれの強みを生かして、どう東京一極集中に対して魅力を訴求していくかということと、狭い範囲で言えば境を接している自治体と都市計画の一体性を考えるために連携しながらやっていく必要がある。

#### ○視点③ これからの「暮らしと営み」に対応したまちづくりの推進

都市計画だけでやっていくというよりは京都市のいろいろな政策と融合していくとか、官民で連携して新しい時代の暮らし方みたいなこともとらまえながら、都市計画としてもそういうところを考えていきたい。

#### ■学術文化・交流・創造ゾーン 一文化をいかした地域・住民レベルのまちづくりの推進一

今回の都市計画マスタープランで、新しく学術文化・交流・創造ゾーンというものを制度化していくとしている。何か新しいことをやろうとしたときに、都市計画的な壁でそれができないというときに、後押しをしてあげられるような仕組みができないかということである。今でもいろいろな形で壁を越えていく方法はあるが、ハードルが高い部分もあるので、そういうところをもう少し機動的にすることで効果的な政策の展開に繋げていけるようになると考えている。

### 3. 京都駅周辺のまちづくり

#### ■京都駅東部エリア

京都市の東部エリアは京都駅の北側で、大きな動きとしては京都市立芸術大学と美術工芸高校が移転してくるということで現在工事が始まっている。その付近の市有地(約4,000㎡)を活用してSDGs未来創造拠点構想プロジェクトということでサウンディング型の市場調査を実施している。

その他東本願寺前の市民緑地の整備や、高瀬川の再生プロジェクトとして護岸を整備し

ている。任天堂の創業者の山内家の山内財団が高瀬川再生プロジェクトに大きな寄付をしていただいているほか、菊浜エリアで若い方を支援する活動も展開される。

#### ■京都駅東南部エリア

京都駅の南の東側にある東九条エリアで文化芸術と若者を基軸としたまちづくりを進めていく。令和2年に用途地域の変更や特別用途地区の設定をして文化芸術系の施設（劇場、美術館）、あるいは芸術家が滞在できるような施設には容積率をアップできる。そこで公募して、チームラボを中心とするデジタルアートミュージアムが令和6年度中にできる。

直近の動きとしては、南側にある公園を Park-PFI で整備する事業者を公募して、THEATRE E9 KYOTO という小劇場を先につくっていた団体が中心となって応募されて、アートスタジオやイベントスペースなど複合的な機能を持った公園に再整備するという提案をいただいたので選定した。

#### ■京都駅西部エリア

中央卸売市場の西側のエリアでは、既存の建物をリノベーションしてアートホテルができたり、ものづくり系のベンチャー企業が試作するなど支援を受けられる拠点ができたりする動きが最近起こっており、このエリアに若い方がかなり関心を持って入ってくるようになった。

地元の企業や金融機関が、株式会社梅小路まちづくりラボを立ち上げられて、Umekouji MArKEt という新しい拠点もできている。同社が中心になって、ここをクリエイティブタウンにしていこうという構想を掲げられてリサーチパークなどとも連携しながら動き出している。

#### ■京都駅前中央郵便局の建て替え構想

中央郵便局と隣の駅ビルの駐車場を一体的に再開発するという構想が公表されている。都市再生特別措置法を使って60mのビルを建てるのが提案される予定である。公共貢献として1階にバスターミナルの一部を移したり、帰宅困難者対策にも使える空間を整備したり、2階部分の駅ビルとつないだりということが想定されている。京都市としては今後そういう民間の動きなどもうまくとらまえて、都市機能の向上につながるような機能を入れていくことも考えていきたいと思っている。

### 「リーマンショック後のオフィス移転から見た大阪都心の変容と

### コロナ・パンデミック後の変容を踏まえたオフィス利用・選択・開発」

大島コンサルティング・オフィス 代表 大島 洋一 氏

#### 1. 自己紹介

私は竹中工務店に初めの10年間勤務して、海遊館の事業化調査（来館者人数予測）を担当した。その頃、ハードの企画よりマネジメントと思い、留学の機会があり、MITのスロ



ーン・スクールに2年間在学して経営学修士になった。帰国後、新建築別冊（共著）ウォーターフロントの計画とデザインにまとめた。開発主体となる金融を志向し、日本生命に転職した。将来、ニッセイ基礎研究所に行き、研究者になろうと、学位論文を書いた。開発系の論文を2本、需要系では、テナントがどこからどこに移転するか、都心はどういう特色があるかという論文を3本書いて学位を取得した。しかし、最後の10年間テナント営業に意外と相性が良く、学際への変更は取りやめ定年まで在籍した。

## 2. 第1部：リーマンショック後のオフィス移転から見た大阪都心の変容とコロナ・パンデミック後の変容を踏まえたオフィス利用・選択・開発 資料

### リーマン・ショック後2008年から17年末までの大阪の移転を分析した

#### ■効用均衡モデル

財務はお金が多いか少ないか。効率は働きやすいかどうか。これらはトレード・オフである。トレード・オフのため効用均衡曲線は斜めになっていく。要は、安くていいものはない。東京で例えればお台場は賃料は安い、あまり便利ではない。丸の内はすごく便利だが、すごく賃料も高い。

#### ■賃料レベルによるオフィスセンター区分

どこからどこに移転したのか。賃料レベルを、レベル1が一番高い梅田、レベル2が新大阪、レベル3が船場・本町、レベル4が堺筋本町のあたり、レベル5が四ツ橋、肥後橋。移転前の賃料レベルと移転後の賃料レベルを見たところ、高い賃料レベルへの移転志向がみられる。ここから、賃料レベルが高いほど満足度も高く、定着率が高いということがわかる。

#### ■オフィスセンター間移転件数パターン

淀屋橋、本町から梅田に移るテナントが多い。それから、堂島、中之島に行くテナントも多いが、堂島、中之島から梅田に行くテナントも多い。要は、中之島は一旦来るけれども、また出ていくオフィスセンターである。

#### ■移転件数と面積のモデル化

それぞれのオフィスセンターがどのような奪い合いをしているかを見るために移転のダイアグラムを作成した。梅田は1人勝ち、堂島・中之島もなかなか頑張っている。新大阪も頑張っているが、本町や梅田から行ったり来たりがなく独立したエリアだ。

#### ■企業移転の原因と目標の分析

移転の原因を、財務と効率面で聞いてみた。そうすると、拠点再編、手狭だったからやめた。古いからイヤだった。

移転の目標では賃料コストの削減もあるが、部門の集約配置、IT対応、グレードアップ、営業に行きやすいところ、お客様が来てくれるところという効率志向が多かった。

#### ■重点オフィスセンター別大型オフィスストック

オフィスセンターにビルがいつ頃建って、どれくらいの規模のものが多いかを調べた。船

場には 150 坪の古いビルが多い。本町、肥後橋、天満も古いが多い。新大阪は結構新しいのが多い。梅田は新しいのが多い。集積が拡大していくところと縮小していくところ、多様性では複合なところと単一なところで見えていくと、新大阪は集積が拡大しながら拠点として特化している。梅田は集積し、さらに複合連担化していく。本町は縮小しているが、これは本社跡地がマンションに変わって、職住混合で複合しているからである。拡大→連担→用途転換→集約というサイクルがあるのではないか。

#### ■三極：エリア別空室率推移

3 極というのは、①梅田、②新大阪、③堂島・中之島の御堂筋線に近いエリアと御堂筋線に近い船場。これが 3 極的になっている。

#### ■リーマンショック後の 10 年のまとめ

2008 年にアブソープションが大きくマイナスに転じた。2010 年に空室率が 11.9% になった。2013 年に梅田での S クラスの大量供給があった。そうすると、賃料がいちばん安くなった。2016 年、みんな懲りて新規竣工がなかった。10 年国債の利回りが下がってきた。マイナス金利政策が始まった。空室率が減少した。2017 年から賃料が上がってくる傾向になった。空室率が 5% を切るような状況になってきた。それでオフィスをもっとつくろうというふうになった。

#### ■需要、空室率、賃料、開発の OCO サイクル：10 年間をとりまとめ、空室率（需要と供給）・賃料・新規開発の同心円として遅行サイクルにまとめる

賃料は空室率の低下に遅行し、オフィスは単体でつくるのに 2~3 年、大型開発だと 4~5 年かかるので、不況と好況が 10 年サイクルであるとする、なかなかうまくとらえられない。景気のいいときに供給できるとは限らない。

### 3. 第 2 部：コロナ・パンデミック後の変容を踏まえたオフィス利用・選択・開発 資料② パンデミック前後（2018 年から 22 年）の移転分析も活用し働き方変革から考察

#### ■コロナ・ショックでの対応と知見

コロナ・ショックの対応については全国的な都市活動停止、大都市ほど感染リスクが拡大、テレワーク対応可能ということがわかった。こういうことから考えてみると、BCP はどうするのか、東京は安全か、オフィスとは何のためにあるのかというのを考えていたが、今はあやふやになっている。

#### ■コロナ・ショックと経済の悪化：SDPQ サイクル：供給、需要、空室率、賃料の遅行性サイクル

SDPQ サイクル図でみると、行動経済学に準じ悲観と楽観の 2 パターンがある。悲観では需要の低迷が空室率を高め、賃料の低下を引き起こす、賃料の低下が開発の休止・停止を呼ぶが、仕掛中の新規開発によりさらに供給が増え、空室率の上昇と賃料低下を呼ぶ。遅行性のメカニズムがより悪くする。コロナ・ショックで需要が低下してきているなか、新規開発ビルの供給によりテナント不足、賃料低下のリスクが増大している。

#### ■コロナ対応：テレワークからの知見

会社も終身雇用、集合知、稟議、人事評価など情勢に応じて変わろうとしている。オフィスはスリム化、BCP、ICT、DXをどうするか。社員も今後の居住や生活様式、共働き、多様化、能力発揮で変わっていく。そんな中で顔を合わせるものが本当に必要なのか。どこで働くのかが今問われてきている。

#### ■アプレ・コロナ：企業の経営方針

財務と効率で見ると、コロナとの出会いの時期は財務に非常に負担がかかった。緊急対応で、防疫をして、テレワークで効率率はちょっと上がるかなというところまで来た。では、これからコロナからの改革ということで、これをテコにジョブ制に変えようとか、テレワークを導入しようとか、いろんなことをやることになってきた。

#### ■アプレ・コロナ：企業のオフィスの立地選好

大きな企業も都心にずっと高い賃料を払っていたが、もうちょっと割安のところに移るとか、BCP対応、アウトソース、サテライト、テレワークなどで日本の企業もやはり変わってくる。

#### ■メンバーシップ型からジョブ型へ日本企業の変容が始まる

今までの日本の組織というのはメンバーシップとあって、みんなを育てていこう、いろんな部署も経験しようというもので、ピラミッドとフラットという組織形態であり、企業内の独自能力を育ててきた。ジョブ型というのは、汎用型の専門能力を持っている人材を集めてフラット型でやろうとしているけれども、なかなかそこまでいかないのではないかな。日本型の新型メンバーシップ型というのは、専門人材を雇用してキャリアを積みせるといふのと、終身雇用から脱却しながら、ピラミッドではない組織をどう作っていくか。その他、専門下請け型というのもある。

#### ■テレワークとアウトソーシング可能な部門

どういう業種がオフィスを使っているのか。例えば情報産業では「都市工場」として、ソフト開発のために大きな面積を使っている。金融もやはり都心のオフィスを使うパターンである。大体このあたりがテレワークに対応した。

#### ■テレワークからの知見：分散と対話の2極化

マネジメントは、会社以外ではあまりできない。プロフィットセンターは結構できる。コストセンターはどうにかなるだろう。会社機能の中で立地やアウトソーシングの分化が起こる。

#### ■現在：ポスト・パンデミックが見え始める

ポスト・パンデミックは明るいのかというと、オフィスの空室率上昇と色々な複合ショック、不良債権も出てきているので、あまり明るいともいえない。

#### ■立地選択：都市・都心・オフィスセンターでの役割分化

都心とは何かというと、本社と関連企業、それから大学など知的な産業の集積だと思う。こういう意味では、京都はすごくポテンシャルがあると思う。そこで、盛り場があって、対

面の情報交換、ツテというふうなものがある特定のオフィスセンター、大阪では梅田というところに人が集まるのは、人と出会えるからだろう。

#### ■売却や移転に備えた本社ビルの柔軟な開発提案

合併や分社化で会社も変わるので、不動産自体も貸せるようにするのと、シンプル、フレキシブルのほうがいい。

#### ■郊外はテレワーク・サテライト・営業の拠点も整備

例えば、高槻あたりにあるデパートをオフィスに変えてサテライトにするという手もあるかもしれない。エッジやサブurbのほうにもこれからつくっていくと、こういうサテライトとかの受け皿になると考えられる。

#### ■コロナ前とコロナ後：4年間の分析と今後の見通し

大阪では、アブソープションが、20年は-2.3%ということで、今までにない最悪な状況で、21年は-0.7%となる。これから22年は5.3万坪、24年には7.9万坪、25年には2.8万坪の新規開発供給がある。市況としてはよくないと思われる。ただ、大阪の中だけでなく、広い視野で見たい。

#### ■東京と大阪の需要・供給の比較

リーマンショックのときは、東京のアブソープションが大きく落ちた。コロナ・パンデミックでは大阪のアブソープションが非常に下がった。東京では大規模供給が大量に積み上がった。ずっと東京の空室率は大阪より低かったが、現状、東京が上回るという状況になってしまった。32年間の分析によると東京が800万坪、大阪が200万坪で、東京には大阪の4倍のストックがあると思って間違いない。地域GDPで見ると、大阪は東京の38%あるのに、オフィスは28%しかない。

#### ■今後の本社オフィスの構成とレイアウト

組織と人員が横断的にまとまったプロジェクト・チームがこれからの企業に必要な。レイアウトがフレキシブルに、かつ、進行に合わせてとれるワンフロアの広いオフィスが有利だと思われる。

#### ■大阪3極のターゲット：4つのスケールでの競争

東京本社の企業に大阪に副本社を設置してもらうのが一つの手だ。また、大阪や京都の郊外にある工場内のオフィスを都心に移転することを勧めるのも一手だ。オフィスセンター間の競争では、不便なところにあるテナントに、営業効率をよくするために梅田とか新大阪を勧める。そういうセールスのやり方はいろいろあると思う。関西としていかに政策提案をしていくかは今後の課題だ。

#### ■関西の優位性と東京から移転のメリット

関西の優位性についてワーカー、企業、財務と効率でマトリックスにより分析すると、1.東京からリスク分散をさせる（副本社など誘致）、2.賃料が安い、3.住みやすい、4.アメニティが充実、5.独自の産業クラスター（京都のハイテクなど）が挙げられる。

#### ■大阪の都心構造と3極の位置付け

Sky やクインタイルズは品川と新大阪の2拠点の体制である。要は、品川・新大阪の2拠点で日本をカバーできるという思いが強い。新大阪は大企業の副本社機能に適合する。

■大阪3極オフィスセンターの方策

大阪でもどんどんオフィスできてくるので、東京から副本社を誘致する運動論も、関西一丸となったマーケティングとしてぜひやっていただきたい。そうすると明るい未来が開けるのではないか。

## サステナブルなまちづくりに関する研究会（第6回）講演録

### 「大阪都市計画局と新しいまちづくりグランドデザインについて」

大阪府・大阪市 大阪都市計画局 副理事（調整担当） 進士肇 氏

#### 1. 大阪都市計画局について

##### ■大阪都市計画局設置の背景

大阪の成長や発展を支える大都市のまちづくりについて、広域的な視点から府市一体で推進するため、大阪府及び大阪市共同で大阪都市計画局を設置（2021年11月）。過去の二重行政の反省から府市一体でまちづくりを進めていこうということでこの局を作った。大阪市の中心部のまちづくりについて府・市職員が入り混じって一緒に業務を行うとともに、大阪市以外のまちづくりについても、大阪市のノウハウを活かす。

##### ■大阪都市計画局の組織体制

大阪府の都市整備部と住宅まちづくり部と大阪市の都市計画局の業務の一部が移管されている。大阪市の方から移管された内容は広域拠点開発の推進（うめきた地区、新大阪駅前地区、大阪城東部地区、夢洲・咲洲地区）。

##### ■大阪都市計画局の行う都市計画事務

都市計画法に基づく都道府県が実施する都市計画と、一元化条例による広域的な都市計画決定事務を大阪市から受託する。その内容は、広域的で成長の重要な基盤となる都市計画の決定に関する事務ということで、都市計画区域マスタープランや、区域区分、都市再生特別地区や臨港地区、それから高速道路や国道、鉄道といった広域的な都市施設といったものがある。都市再生特別地区と地区計画がセットで調整されていたのが別々の所管になって非効率になるのではないかということが議論になった。そのためワンストップ窓口をつくることにした。大阪府の権限、市町村の権限については資料の通り。

##### ■都市再生特別地区等の活用イメージ

都市再生特別地区は民間の申し出によって定められるので、その民間事業者の負担軽減・利便性向上のためにワンストップ窓口を設置して、そこで受けて大阪市の権限に属するものと、大阪府の権限に属するものに振り分ける。また府・市の連携を図るため、府市連絡会議という一体的なまちづくりを推進する場を設けている。

##### ■大阪市内の都市再生特別地区（2022年1月現在 22地区指定）

今後都市再生特別地区の都市計画決定は大阪府で行うという整理になっている。

#### 2. 都心部の取組み（大阪都市計画局が所管する4つの広域拠点）

##### ■大阪都市計画局が取組む4つの広域拠点

うめきた、新大阪駅前、大阪城東部、夢洲・咲洲については、大阪府、大阪府が元々一緒にやっていたという取り組みであるが、これを大阪都市計画局で行っている。

#### ■うめきた地区

基盤整備としては JR 東海道線支線を地下化して新駅の設置が進められている。それに合わせて土地区画整理事業、防災公園街区整備事業、土地有効利用事業で民間都市開発を誘導している。

#### ■新大阪駅周辺地域

新大阪はリニアや北陸新幹線が来るため、スーパーメガリージョンの西の拠点ということで、駅周辺のまちづくりを行う。新大阪の他十三から淡路まで都市再生緊急整備地域の候補地域ということでまちづくりの検討を進めている。まちづくり方針 2022 を策定し、新大阪をリーディング拠点ということで、都市再生緊急整備地域の指定を受けようとしているところであり、約 114ha のエリアを対象に調整しているところである。この中で民間都市開発プロジェクトが出てこようかというところだが、まだリニアと北陸新幹線等の駅位置が決まっていない。

#### ■大阪城東部地区（森之宮北地区）

大阪城公園東側に成人病センター跡地を含んで広大な土地が広がっている。大阪公立大学森之宮キャンパスが、2025 年 4 月の開所に向けて工事が進められている。大学とともに成長するイノベーション・フィールド・シティというコンセプトのもと、まちにひらかれ、まちとともに成長する「次世代型キャンパスシティ」、スマートシティの実証・実装フィールド、クロスオーバーシティという戦略を打ち出している。まず 1 期として大阪公立大学の整備をするが、さらに 1.5 期として大学と一体となったイノベーション・コアを今検討しているところである。

#### ■夢洲・咲洲地区

コスモスクエア地区は土地利用がかなり進んでいて、公共で持っている土地はほとんどない。一部民間の土地でまだ開発が具体化していないところで順次建設等が進められている。将来的にはコスモスクエア駅から南側がデッキでつながる。夢洲については夢洲まちづくり構想を策定しており、夢洲まちづくり基本方針の中で 1 期、2 期、3 期に分けて開発していく。1 期は IR のエリア、2 期は万博の理念を継承したまちづくり、3 期はまだ埋め立てが終わっていないところである。

### 3. 府内の主なまちづくり事業

#### ■府内の主なまちづくり事業 ～北大阪のプロジェクト～

彩都東部地区の山麓線地区では工場や、物流センター等が立地している。中央東地区も物流の施設等がかなり立地している。東部地区の今後の開発予定については、まず A 区域や C 区域等から整備を進めていこうということになっている。ここでは道路の早期整備が期待されている。

#### ■府内の主なまちづくり事業 ～ニュータウン再生・タウン推進～

千里ニュータウンの方は公的住宅建替で生じた用地を活用して新しく民間のマンション

を建設することで、世代の若返りが進められているが、泉北の方はなかなか進んでいないので、土地利用の設定の仕方や、人を呼び込めるような機能を誘導しようと調整しているところである。

■府内の主なまちづくり事業 ～交通インフラと連携したまちづくり～

第二京阪道路沿道では新しくできた交通施設に沿ってまちづくりが順次進められている状況である。外環状線でも同様に沿道のまちづくりを進めていくなかで、農空間と調和したまちづくりを促進していく。

■府内の主なまちづくり事業 ～市街地再開発事業～

枚方市駅前、千里丘駅前で事業が行われている。

■府内の主なまちづくり事業 ～広域連携のまちづくり～

自転車を使った取り組み、生駒山系、河川、ベイエリアのまちづくりの取り組みをしている。

#### 4. 大阪全体のまちづくりの方針（グランドデザイン）

■「グランドデザイン・大阪」について

大阪府、大阪市でグランドデザイン・大阪を平成24年に策定した。主に都心部を中心に、大都市・大阪の都市空間の姿をわかりやすく示したものである。

■「グランドデザイン・大阪都市圏」について

一方で、大阪全体のまちづくりという計画がグランドデザイン・大阪都市圏というものがある。これは概ね関西大環状道路に囲まれたところを対象にしており、大阪府域にかかわらず、奈良県や和歌山県も一部入れて、広域連携型都市構造をつくろうという考え方を示した。

■新しいまちづくりのグランドデザインの検討

大阪都心部と周辺部で別々に計画を作っていたが、これら2つを1つに合わせた新しいまちづくりのグランドデザインを作っていこうという方針になっている。

■新しいまちづくりのグランドデザインの検討 策定スケジュール

昨年12月に第1回推進本部会議を開いて、その後懇話会、意見交換会を進めており、7月に中間とりまとめ(案)が出来た。今日はその内容を主に説明する。

■新しいまちづくりのグランドデザイン（中間とりまとめ案等より作成、検討中の資料）

①大阪都市圏からみた特徴・役割

大阪は非常にコンパクトな区域で、また近隣の主要都市にも近い。周りは山に囲まれていて、様々な地域資源があるという利点を活かしてまちづくりを進めていくのが重要と考えている。また、先述のニュータウンは開発から時間が経っており、それを更新していく時期になっているので、大都市のリノベーションを進めていくのが課題になっている。

【大阪の成長に向けた長期的な方向性のイメージ】

2050年を目標年に掲げている。

②めざすべき都市像



まちづくりの基本目標として「未来社会を支え、新たな価値を創造しつ続ける、人中心のまちづくり」を掲げている。その中に、「イノベティブな大阪」「ウェルビーイングな大阪」「サステイナブルな大阪」という3つの目標を考えている。

#### 1) 大阪を取り巻く都市構造

- ①広域的な都市構造 国土軸、関西大環状軸、大阪湾環状軸の中に大阪都心部がある。
- ②府域を構成する都市軸 主な都市軸として、「都心部を貫く東西・南北の都市軸」「都心部から放射方向に広がる各都市軸」「人口や都市機能が集積する中央環状都市軸」を位置付けている。
- ③府域のゾーニング  
「大阪都心部」「都心部周辺」「郊外部」「ベイエリア」「河川空間」「周辺山系」

#### 2) めざすべき都市構造

広域的な都市構造を活かした都市圏の形成というのは、国土軸に沿って都心部やベイエリア等にそれぞれ拠点的な施設を設けていこうということである。またマルチハブ&ネットワーク型都市構造の形成というのは、放射環状の結節点のところを中心に拠点的な施設を配置していこうという考え方である。

#### ③まちづくりの戦略と取組の方向性

##### 戦略1 成長・発展をけん引する拠点エリアを形成

###### 1) 世界の中で存在感を発揮する拠点エリア

世界中から人が集まってくるようなエリアというところを示している。都心部のエリア、夢洲・咲洲エリア、堺都心周辺エリアや関空・りんくう周辺エリアを今後国際競争力を備えた拠点エリアとして育てていく必要があると考えている。

###### 2) 大阪の中核を担う拠点エリア

新型コロナを契機にして、多様な働き方、暮らし方が求められる時代になったので、郊外部の拠点等で都市活動をすることが可能になった。そこで様々なエリアで都市的な機能を充実する必要がある。東西軸、南北軸と環状軸の交わるところに拠点を配置することを考えて行きたい。それぞれのエリアのあり方について市町村と意見交換しているところである。

###### 3) 経済成長を促す産業拠点・集積エリア

ものづくり産業や健康・医療産業など、大阪の成長・発展をけん引する産業エリア。

##### 戦略2 大阪ならではの魅力を活かし、暮らしやすさ No.1 都市を実現

###### 1) 駅周辺での拠点形成と魅力ある生活圏の創造

駅前を人中心の空間にしていく、多様な移動手段、交流や働く場の創出など

###### 2) 郊外住宅地を多様な世代が住み、働き、交流するまちへ再編

地域の核となる施設の誘致、農業の空間との共存のあり方など

###### 3) 豊かな自然を活かしたまちづくり

古民家をリノベーション、AI オンデマンド交通、ドローンの活用など

##### 戦略3 海・川・山や多様な地域資源を活かし、地域を活性化

#### 1) 大阪広域ベイエリアのまちづくり

大阪広域ベイエリアまちづくりビジョン(案)を昨年度作った。大阪湾全体が三日月の形をしているので、クレセントリンク・おおさかベイと呼んでいる。海上交通ネットワークや、自転車をつなぐ取り組みを行う。

#### 2) 河川空間を活かした魅力あるまちづくり

淀川大堰閘門と舟運 淀川大堰に閘門を設置することで船が行き来できるようにする

十三かわまちづくり 駅近傍に船着場を作ると共に、河川敷エリアをにぎわいの空間に

#### 3) 周辺山系の自然資源等を活用したまちづくり

#### 4) 多様な地域資源を活かした魅力あふれる都市空間の形成

### 戦略4 人・モノ・情報の交流を促進

#### 1) 交通インフラと連携したまちづくり

#### 2) 豊かな都市空間を創造するまちづくり

これからゆっくり移動できる交通手段が大事になる。

### 戦略5 安全・安心でグリーンな社会の実現

現在、市町村や議会等で意見交換を進めているところであり、秋ぐらいには全体像を固めて示したい。年内策定を目指していきたい。

## 「夢洲コンストラクション」から始まる関経連の夢洲まちづくりへの取り組み

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

### 1. 関西経済連合会について

#### ■関西経済連合会の概要

関経連は経済団体で、会員が約 1,300 団体、職員数が約 100 名、うちまちづくりを 2 名で担当している。事務所は中之島センタービルに構えている。

#### ■関西ビジョン 2030

2030 年の関西のありたき姿を見据えてそれに向けて努力していくということで策定している。関西として先駆けてチャレンジして、ファーストペンギンのようにやっていくという心意気で進めていこうということで、ペンギンをモチーフにしている。「オープンで独創的な価値を生む経済」「ヒトを惹きつける舞台」「新たな社会モデルのトップランナー」の 3 つが大きな内容である。

#### ■関西のありたき姿 全体像

視点の 1 つ目は「Look West」ということで、アジアの方とのつながりをつくる、それから西日本とつながっていく、さらに関西独自の強みを生かしていく。もう 1 つの視点は「ONE 関西」ということで関西広域連合という道州制に向けたワンステップがあるという

ことで、そこを生かした活動をしていくことを考えている。関西には非常に個性と歴史のある街があるので有機的につながっていくことをイメージしている。産官学で連携してやっていくことが必要だということで様々な関係者の結集ということも「ONE 関西」の視点として挙げている。そもそも関西の底流にある本質ということで関西の持っている強みを生かした取り組みを行なっていくというのが土台になる。

#### ■関経連の取り組みの方向性 ～7本の矢～

##### ①アジアをはじめとする世界との双方向のつながりの強化

アジア・ビジネス創出プラットフォーム（ABC プラットフォーム）の推進によるビジネスマッチング

##### ②あっちこっち関西・イノベーションプロジェクト

大都市圏以外の地域での企業と地域のマッチングによるイノベーションを促進

##### ③道州制実現につながる 地方分権・広域行政の促進

権限や財源を移譲してほしいという提言を国に対して行っている

##### ④三方よしにもとづく 「民の力」を効果的に発揮する仕組みづくり

株主だけでなくみんなが得するような仕組みをつくるというのを関経連は早くから言っている

##### ⑤多様な人材が能力を最大限発揮できる環境整備

多様性を持つ人が集まる・受け入れることで、地域として発展していく

##### ⑥心身ともに健やかになる活力ある地域づくり

健康医療分野におけるデータ利活用の推進、スポーツ先進地域に向けた取り組み

##### ⑦プロジェクトDX in 関西

関西全体で行政・企業がDXに取り組むことで魅力を高めてIT関係の人材を誘引できないか

#### ■関経連の本年度事業取り組み

関西のビッグイベントである万博は当然のことながら、従来からの京阪神都市圏の都市魅力の向上に加えて、スーパーシティという新たな制度が出てきたので、DXという観点も絡めつつ、夢洲をモデルとしてやっていこうという活動を行っている。

#### ■関経連でのスーパーシティ検討体制

都市・観光・文化委員会の中で都市創造専門委員会というまちづくりの委員会があり、その下にワーキングを置いている。新たな取り組みとしてDXやスーパーシティという目線が出てきたので、兄弟の組織として都市OSワーキングがある。

#### ■都市創造専門委員会ワーキンググループについて

現在は、スーパーシティ・万博・IR等で注目される「夢洲」と、「新大阪」のまちづくりについて主に検討中。大阪府市のグランドデザインに対しても、いろいろと提言している。

## 2. 関経連のスーパーシティへの取り組み（夢洲コンストラクションの推進）

### ■スーパーシティ構想について～制度概要と検討状況

スーパーシティというのは国の制度で、あるエリアにおいてモデル的に規制緩和を行い、それが効果があればどんどん広げていくという仕組みである。国家戦略特区のように1分野だけではなくていろんな分野であわせ技で規制緩和を行っていくのが「スーパー」という意味である。もう1つの要素は、分野間のデータ連携ということで行政や民間がばらばらに管理しているデータをデータ連携基盤というところに集めて、お互いに活用することでより良いサービスにしていこうという構想がある。この規制緩和を行うような先端的サービスと、データ連携を行うところがスーパーシティの肝になっている。今年の4月に大阪府市とつくば市の2区域が選ばれた。

### ■大阪のスーパーシティ構想の概要

時系列でいくと、2023年・2024年・2025年といういわゆるホップ・ステップ・ジャンプであり、場所は夢洲とうめきたという2地点を対象として応募を行っている。関経連より提案した「夢洲コンストラクション」は、万博を待たずに建設の段階からいろいろ先進的な取り組みを行うということである。実際に工事もなかなか2年間では厳しいと言われていたので2023年から開始する。

### ■夢洲のまちづくりについて

夢洲では、2025年の万博開催以降も、「IRを中心とする第1期」「万博の理念を継承する第2期」「長期滞在型リゾートの第3期」のまちづくりが計画されている。既にもうコンテナを載せたトラックで混雑しているところに加えて、工事車両が入っていくことになる。これをどうさばいていくかが焦点になっている。

### ■夢洲コンストラクションの意義

万博の工事を円滑に遂行するとともに、最先端の技術を使ってデータ連携を行っていくのが夢洲コンストラクションであるが、ビッグプロジェクトなので、ゼネコンが決まっただけからどういうふうにするかを考えるのでは遅いということもあるので、関経連が音頭を取って整理してきた。そこで先述のスーパーシティという枠組の中で規制緩和と併せてデータ連携を行うことで工事を行っていくのが、夢洲コンストラクションの趣旨である。

### ■夢洲コンストラクションとは

夢洲コンストラクションの3つの柱

#### ①建設工事現場内外の移動の円滑化

データ等の活用による交通量予測にもとづくピークシフト誘導、シャトルバスの自動運転化、貨客混載

#### ②建設工事・資材運搬の円滑化

データ及びセンシングによる局地的な気象予測及び防災情報提供、ドローンによる建設工事の円滑化

#### ③建設作業員の安全・健康管理の円滑化

## ■夢洲コンストラクションのイメージ

夢洲コンストラクションでは建設工事を安全かつ円滑に進めるために、関係各所が保有する様々なデータの連携について、外部の先端的サービスも含めて検討を実施。先端的サービスで規制改革が必要なものについては、国に対して緩和要望していく。建設プラットフォームというデータ連携基盤の中にそれぞれのデータを入れて活用する。

## ■内閣府の調査事業への応募

今年の6月に内閣府の方から調査事業が公募された。関経連が事務局になり、とりまとめは三菱UFJリサーチ&コンサルティングが代表企業になり、ゼネコン各社、ICT企業、インフラ企業、大阪府・大阪市に入っていたが、官民が連携して応募した。

## ■内閣府の調査事業への応募（概要）

工事中だけで完結する仕組みではなく、万博開催中には来場者の交通マネジメントシステムに活かしたり、万博が終われば、その後のまちづくりで活かしたりしていく。それから夢洲の中だけではなく、他の場所にも広域化していくことができるようなものとして、まずはその第一歩として今実証を行っている。

### ・先端的サービス例 ①（貨客混載）

現行の法律では、人を運送する輸送機関のための法律と、貨物を運送する輸送機関のための法律があるということで、貨客、いわゆる貨物と人を併せて運送することが認められていない。過疎地域については、ばらばらの車両で運送するのは非合理だということで、ようやく緩和されてきたところだが、夢洲のエリアの中でも同じように認めてほしいという緩和要望を検討している。これにより車両の台数が減って渋滞が減ると考えている。

### ・先端的サービス例 ②（自動運転）

バスは大型二種ということで、人を乗せる技量を持った資格が必要ということになっているが、大型一種の免許でバスを運転してよいということになれば、非常に対象者が増えるので、円滑な車両交通に寄与する。

### ・先端的サービス例 ③（AI等による局所的な気象予測）

今は気象予報を行うには、気象予報士という資格が必要であるが、リアルタイムに予報していくということを考えると、今の制度が実情に合っていないところを訴えている。AIが気象予報を行ってある程度の精度が担保されれば、基準を緩和し気象予報を行っていくことで、工事の円滑な進行につなげたい。

### ・先端的サービス例 ④（ドローンの活用）

ドローンを活用して工事を行っていく場合、頻繁に充電することが必要になってくる。ドローンポートの設置にあたって、高周波を使って充電するので、設備申請が必要になるが、それを一つずつ行っているとなかなかドローンの普及につながらないということで、手続きの簡素化を国に要望する検討を行っている。

## ■スーパーシティフォーラムへの参加

8月26日に国主催のスーパーシティ・スマートシティのフォーラムが東京で行われた。

関経連としても、講演を行ったりブースを設けたりしてアピールしてきた。

### 3. 関経連の夢洲まちづくりへの取り組み

#### ■夢洲におけるまちづくり組織検討について

先述の内容を、夢洲での工事から始まって、将来的にはまちづくりに活かしていきたいと思っているが、ばらばらでやっているとなかなか進まないということを懸念している。今後、夢洲まちづくり協議会という形で、大阪市・大阪府にも参画いただき、関係各社が同じ方向を向いて取り組んでいくような組織の作り方も検討していかなければならないと考えているところである。このまちづくり協議会でまちづくりの戦略などを考えて、例えばスマートシティ推進組織として、夢洲マネジメント&コーディネートオーソリティ（略称 YMCA）といった組織を作り、官民一体となった活動を行うことができないかという検討をしている。

#### ■夢洲におけるプラットフォームの発展イメージ

データ連携基盤やプラットフォームについては、現在は工事に向けたプラットフォームを主要な目的としているが、将来まちびらきされていったり、あるいはその次の工事が始まっていくというところで、その主体や目的が少しずつ変わりながら、概念やノウハウ、経験などは活かされつつステップアップしていくようなことも考えている。

## サステナブルなまちづくりに関する研究会（第7回）講演録

「ウェルビーイングにむけた都市・交通計画～時間資本、健康資本と場所づくり～」

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

### 1. はじめに

ウェルビーイングにむけた都市・交通計画ということで、瀬渡さんの案を元に作成した。社会的な課題として、ワーキングプア、ヤングケアラー、子どもの貧困、そして、あらゆる世代への社会的なストレス、こういったことが深刻化している。あとは SDGs という言葉もあるが、住み続けられるまちづくりというところでは、働く場所の確保、そして住居の確保、居場所の確保、こういったことが問題となっている。そして、社会的な課題という中に含まれると思うが、身体的、そして精神的な種々の課題というのも取り上げられる。こういう社会面とか精神、身体面を都市計画や交通計画に入れていくことは必要ではあるが、日本型の都市計画、交通計画ではあまりこれまでこういった試みがなされていない。

箕面市で日本初の立地適正化計画を作ったが、これを議論した時には、形や密度としてのコンパクト化ということではなくて、濃密なアクティビティーを実現できるというのが立地適正化計画であるというような考え方をしていた。その後多くの自治体で立地適正化計画をつくってコンパクト化を進めているが、あくまでも土地利用とか施設といった物的な側面でのコンパクト化であり、人口の密度に注目していて、あまりアクティビティーというのが意識されていないというのが現在の立的の課題と考えている。現在国交省が進めているウォークアブルなまちづくりの中で、アクティビティーというのが取り入れられている。

そして「制度・システムの改善・変更」と書いてあるが、いずれにしても目標を掲げてなんらかの数値的な評価はするけれども、その数値があまり意味を持っていないケースが多いと思っている。達成度を測り、評価する仕組みというのをもう少し意味のあるものにしていくことが必要と考えている。

### 2. 3つの資本：豊かさ（新国富）の視点

新国富という考え方は、九州大学の馬奈木先生が提唱されており、3つの資本というのが指標として提示されている。資本という考え方はこれまでは経済的な側面でもともと GDP といった議論だったが、金銭的に評価されないものとして、人工資本、人的資本、そして自然資本、この3つをしっかりと測っていくということが、国連などで進められていることである。この新しい国富という考え方が次世代の豊かさにつながっていく。国富なので貯蓄可能である。これも SDGs と関連づけていこうとされていて、あまり知られていないが実際には SDGs がどのようにゴールに近づいているかを測る上ではこの資本という考え方が非常に重要だというふうに認識していただきたい。

人的資本とは何かということを端的にいうと、健康と教育である。年齢とともにだんだん低減していくという性格がある。SDGs や国富ということを考えた時に、注目すべきは次の世代であり、子どもが重要だ。子どものウェルビーイングを考える上で、「Places and Spaces」というレポートが出されている。スペースとは空間であるが、非常にこのプレイス、場所ということが強調される。日本の順位は、子どものウェルビーイングは世界で 2 位と非常に高いが、子どもを取り巻く世界は 21 位、より大きな世界では 25 位、総合では 13 位というようなところで、子どもを取り巻く社会というところにまだ課題がある。

健康資本ということでは、25 歳から健康資本が低下していくが、就職して働くようになって、お金が貯まっていくので、トレードオフのような関係が描かれる。

ここで私が考えているのは、SDGs はまだ掛け声だけであるし、いくつかローカル SDGs のようなものがあって、都市計画、交通計画と連動されているが、ほとんど結びついていないのではないかということである。

### 3. 6つの資本：ウェルビーイングの視点

先述の新国富を構成する人工資本、人的資本、自然資本に加えて注目されているのは社会関係資本、心理的資本、時間的資本という考え方である。前の 3 つの資本をつなげた下向きの三角形と、後の 3 つの資本をつなげた上向きの三角形が交わるようなところにプレイスを作っていくというのがこれからのまちづくりにおいて非常に重要になっていく。なおプレイスというのは、人間と人間の結節点であり、人が空間に関わって、それが場所になるというような意味で、居場所というわかりやすい。

子どもの精神的な健康とは一体何によって決まっているのか。結論としては経済的なものや文化的なものよりも社会関係的なものや時間的な資本、例えば遊ぶ時間とかリラックして過ごす時間が持てることが子どもの精神的な健康に影響を及ぼす。

人のパフォーマンスの高さや満足感、幸福感、健康、やりがいといったことは人的資本や社会関係資本では説明できないので、心理的資本という概念が求められるということで今注目されるようになった。ここを高めるような仕組みをプランニングに入れていく必要があるのではないか。この心理的資本を形成するのは希望 (Hope)、自己効力感 (Efficacy) と心の柔軟さ (Resilience)、楽観性 (Optimism) のそれぞれの頭文字をとり HERO という言い方をする。

精神的健康については心理学の分野で 12 の質問項目が挙げられている。また心地よい体験をしてポジティブ感情を持つことが、この体験の後の行動にとっても影響を及ぼすとともに向社会的な行動にもつながるといわれている。これをお金をかけずにできるのであれば、やっていくべきだろう。

### 4. 多元的な資本をたばねる場所づくり

場所づくりで求められるものは極論的にいうと、歩くこと、話すこと、感じること、こ



の3つができれば、この場所を起点としてあらゆる資本に広がっていくということがベースだと思っていただきたい。1次予防、2次予防、3次予防といわれるが、ゼロ次予防として注目されているのは、歩いて話して感じる事、それができることによって、われわれは健康を維持するし、心理的な健康も生む。

第1回でニューローカルデザインについて述べたが、ニューノーマル化での「安全あんしん」、そして災害や生態系の多様性のような問題もあるが、人、物、自然のネットワークをどのようにつなぎながら、共感・協働できるような地域づくり、まちづくりをしていくのか。そのことによって決して押し付けではない心地よい持続可能性というのをニューローカルで作っていかう。これによって多元的な資本による豊かさを実現できる。そしてわれわれの身体とか精神というものをニューローカルという単位でできるだけ大きな身体、大きな精神に広げていかうというのが、ニューローカルという考え方でもある。

## 5. 身体活動を促すアクティブ・デザイン

身体的な健康を保つためのアクティブ・デザインを実現しようとする、インフラとか施設を作った時に、それがどういうふうに認知・理解されて、生活の中で価値観レベルで納得されるのかということをもう少し注意深く作っていくべきだ。そのことによってあまりお金をかけなくても仕組みとして人々をもっとアクティブに動かすことができる。それがアクティブ・デザインという考え方である。こういったものをいち早く取り入れたのがアメリカのアクティブ・デザイン・ガイドラインと呼ばれるもので、土地の有効利用や立地適正化によって、歩きやすいとか、自転車の安全快適な利用を考慮したインフラを作っている。そして、公園やオープンスペースによって身体活動、健康に影響を与えることが可能である。そして特に低所得世帯の多い地域の子どもの健康に影響を与え得る。これをアクティブ・デザインという定義で都市計画というか、まちづくりの仕組みの中に取り入れてきた。このアクティブ・デザインというのは基本的には Fogg の行動モデル上、「B=MAP」というものを上手に使ったものと私は受け止めている。特にアメリカ、アングロサクソン系は肥満と慢性疾患が問題になっているので、身体活動を促す手段として再び都市計画に期待が集まってきたということで、アクティブ・デザインというものが重要になってきた。

パブリックライフの質を高めるために行うべきこととして約20項目がニューヨークなどでリストアップされた。このように体系化されたのはここ4~5年のうちであり、「コミュニティのどこでも歩ける包括的な歩行者ネットワークの整備」、「歩行者が快適と感じるベンチを設ける」「安全で連続的な自転車レーン」「公共交通のサービス頻度を増やし、停留所をより快適でアクセスしやすくする」「子どもたちのためにデザインをする」「コミュニティガーデンを推奨する」「あまり活用されていないインフラを再利用する」などが挙げられている。パリの15分都市とほぼ同じようなことを書いていると思う。こういうことに啓発されて、東京大学の都市工学専攻の樋野公宏先生は『身体活動を促すまちづくりデザインガイド』を研究者を中心としてつくられている。このグループでは Design, Desirability, Diversity,

Placemaking、Destination、Promotion に関わる政策をまちづくりに入れていこうということで、東京都の中ではかなり取り入れられてきているようだ。

## 6. いくつかの実践例：大都市から地方都市まで

### ①Marunouchi Street Park

エリアマネジメントの一環として、車道を時間や日を限ってパークにしようという試みを行っている。大丸有では企業が主導しているので、ストリートを変えていくことによって、ここで人が憩う、それによって企業の生産性がどう上がるかということに非常に興味をもっている。ここを利用することで、どれくらい感情がポジティブ側に振れるのか、ネガティブ側に振れるのかということで評価しており、気分や集中力、熟考、活力といったものが改善される傾向がみられた。さらにストレスの計測や、夏季には微気候を観測しながら、どこに人が集まれば心地よいかを見ながら、ストリートを立体的に活用しようというようなことも取り組まれていて、1.5次元 Walkability(歩きやすさ)、2次元 Lingerability(居心地のよさ)、3次元 Pleasurability(楽しさ、満足感)を味わうことができるということが実証されつつある。丸の内では社会実験に大学関係者や自治体の方々にも関わっていただきながら、常にアジャイルに動かしてリ・デザインしていこうとしている。また、労働環境や生産性の向上の面でもそれなりの成果が上がってきている。大阪でも今作っているところは、こういうものをどんどん取り入れるべきではないかと考えている。

ただし、1本の道路を車が通れないようにするだけでは当然周りに交通負荷がしわ寄せになるので、エリアで考えないといけない。それで「自動運転のオンデマンド配車のハブ」「中速モビリティの専用レーン」「オートバレーパーキング」等、モビリティのリ・デザインを並行して考えている。

## 7. 社会システムを変える 4"aaS" (For us)

「MaaS」という言葉はよく聞かれるようになったが、それだけではなくてストリートやスピード、エネルギーもサービスの対象になってくると私は考えている。エネルギーについては、急速充電を繰り返すとバッテリーの寿命が4~5年と短くなるので、葉先生がバッテリーの長寿命化のための共有の仕方を考える研究をされている。また「Street as a Services」についてはバンコクの細い路地を変えていこうという試みについて研究している。このように4"aaS"がこれからの都市計画、交通計画の最も戦略的なところで重要になってくるのではないかと考える。「Speed as a Services」は、時間というものは節約すればいいということではなくて、時間を創造して価値を生み出すものでもあるという考え方で、道路やパブリックスペースをどう使っていくのかを考えるうえで重要になってくる概念だと思う。ニューローカルという考え方を第1回で示したが、その中心に来るのが、先ほどの4"aaS"といったものだと思っていただきたい。

## 8. 時間資本と場所づくり

どうすれば物理的に限られている1日24時間365日という時間をコントロールできるのだろうかというのが時間資本の根元になる。そのためには「新しいことを学ぶ」「新しい環境に身を置く」「多くの人に会う」「新しいことにトライする」「自発的に行動する」といったことを実践すると、それなりに価値のある人生になるだろう。だから移動の仕方についてもポジティブな感情を生み出すような組み立てをしていく必要がある。

## 9. 「待ち」づくり：コストを価値に変える場所づくり

最近、阪急電鉄の協力を得て、阪大の最寄り駅の石橋駅で「座る」ということについて学生が調査した。鷲尾元阪大総長が『「待つ」ということ』という本で、待つという行為が失われたことによっていろんな損失もあるということが書かれている。

JR 山陰本線の香住駅の待合空間を香美町が使用貸借をして、建築家の方が関わってリニューアルした。この事例で、運行頻度の減少・駅施設の簡素化、駅の利便性・魅力の低下、そして利用者の減少という負のスパイラルではない方向が可能になってくると思われる。待ち時間の長さを待合空間の質の改善で克服可能かということ进行调查している。わかったことは待合室をリニューアルして快適性が向上し、待つことの抵抗感が減ってきた。そして、この空間がプレイス、人と人をつなぐ居場所になってきた。そして、ここで交流して、場合によっては、乗る列車の時間を先送りするという行動まで起こりつつある。そして、ここで待っている人は滞在時間がどんどん長くなってきている。さらに鉄道を利用する頻度が高まってきている傾向にある。ちなみに香美町に図書館がないので、「ステーションライブラリー」ができるなど、多重的に使われている。

このような滞留する空間は、ますます重要になっているが、その価値をここでは「待ち」をつくること、それがまちづくりにおいて今、重要なポイントではないか。そして出会いとお互いの願いを知るといふ場所になってくるという仕掛けが街中のいろんなところでも、うまくやればできるのではないかと考えている。なお、時間を考慮したパブリックスペースのデザインということについては、うめきた広場と中之島の中央公会堂の広場で「異なった複数の時空間的営為による複雑な動態」が実際に起こっているという結果を得た。その場所性とアクティビティーをどういふふうにつなげて普段から使われるところにしていくのか、空間とアクティビティーと時間の設計というのがこれからの都市計画、交通計画では極めて重要になってくると思っている。

## 10. ウェルビーイングにむけた都市・交通計画づくり

物的システムを中心したのがこれまでの都市計画、交通計画だった。そこにどういふ社会システム的な要素を入れていくのか。そして、単に計画としてのシステムではなくて、それを市民にフィードバックさせながら、確実にゴールに近づいているということを確認するための仕組みが必要である。

物的な側面に人的な側面を入れることによって、場所に変えていく。そして、「待つ」ということを作っていく。そのためにはグリーンインフラの活用が重要になってくる。人工資本と自然資本を上手に調和させることも重要だし、人の時間に関する意識とか行動というのをプランニングに入れていく。それを例えばエリアマネジメントにどう生かしていくのか、これらの関係性をどうデザインしていくのか。そして、他の国の猿真似をすれば、アクティブ・デザインというものは今すぐにでもできるだろう。ただその上に行くようなエリマネ、そしてニューローカルというようなところを作っていく。そのことによって、単に住むだけ、働くだけではなくて、トータルに持続可能なまちづくりをしていくことが必要だと思う。

先ほどの「HERO」と書いた方がいいのかもしれないが、HOPE というのをここでは少し強調したい。そして、リスクコミュニケーションをどういうふうにとっていくのか。そしてそれに基づく新たな防災という概念も必要だ。そういった社会システムを目標として作っていく。共感とか協働といったところも重視すればいい。われわれはQOLを測るということを長年やってきて、社会的インパクトを測るという段階まで至っている。そして、次のターゲットが新国富とかSDGsというレベルでのよりマクロなところを評価したい。時間資本の究極的な考え方というのはこのようなものだと思っていただきたい。

## 11. おわりに

先述の通り、立地適正化計画はアクティビティーを忘れ去った単なる物的な計画になってしまった。この立的をもう1回濃密なアクティビティーを実現することを目的とした計画のルールに戻すことが、やろうと思えばできるのではないかと考えている。

## サステナブルなまちづくりに関する研究会（第8回）講演録

### 「オールドニュータウンにおける交通問題」

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

#### 1. オールドニュータウンについて

##### ■わが国のニュータウン

国交省が作成した全国ニュータウンリストによると、ニュータウンは平成30年時点で全国に2000カ所ほどある。開発から40～50年たってきており、さまざまな問題が生じている。ニュータウンという性質上、一時期に開発されて一斉入居となるので、若い働き盛りの人がどっと入ってきて、彼らが40～50年たって高齢者になる。

##### ■ニュータウンの持続問題

40～50年くらい前に、郊外住宅地として開発されてきたものの、生活はおおむね外部に依存している。現在では急激に高齢化が進んでいるが、バリアフリー化の遅れや、施設・住宅の老朽化、近隣センターなどの地域内の施設も衰退・撤退している。高齢になって外出が困難になってくる。自家用車への依存を前提として公共交通も衰退している。働きに出るとニュータウンに戻ってこないのが小中学校が遊休化するし、空き家・空地が増大する。その結果地価が減少し、地域コミュニティ自体も活力が低下していく。こういった負のサイクルに歯止めがかからない状況になっていて、どんどん衰退しているというのが、日本のオールドニュータウンの問題ではないか。

##### ■郊外地域でも持続が危ぶまれる地域公共交通

地域公共交通は輸送人員が減って、収入が減って、サービスレベルが低下して、そしてまた輸送人員が減るといった負のスパイラルに陥ってしまっている。一方で、昨今の安全性への危惧から、全国的には免許返納者は年々増加しているものの、地域公共交通が衰退しているところでは、なかなか返納が進まないし、返納したとしても生活の質を維持するのが難しい。

##### ■地域交通が必要とするパラダイムシフト

このような負のスパイラルは、どこかのタイミングで変えていかなければいけないのではないかと考えている。従来の「与えられる交通」というのは放っておいても人が乗るような状況で、十分経営として成り立つような状況であった。その前提のもと、市場原理に則り、いわゆる原価主義と呼ばれるような運賃設定をし、効率性を重視した運営をしてきたが、需要そのものが落ち込んだときに、その仕組みを続けていくことには限界がある。単に与えられてそれに対して対価を支払う価値があるから乗る、価値がないから乗らないという、そのような議論では、おそらくこのまま行政が補助金を出し続けるような現状から抜け出せないと考えている。これに対して「新たに創り出す交通」というのは、住民は乗るうえでは運賃を支払う必要はあると思うが、立場としては運営への積極的な参画であったり、自

分たち自身が利用促進をするような取り組みである。また行政も運営または支援、事業者も他の既存交通との接続であったり、その連携を深めながら、ネットワーク全体として三者が、資源を出し合って創っていくことが非常に必要だ。

## 2. 伏尾台での取り組み

### ■伏尾台の位置と公共交通カバー圏

伏尾台は池田駅まで約4km、阪急バスで25分程度、便数は1時間に4~6便くらいあるが、年々減少していて、住民の中でも存続の不安感が広がっている。伏尾台の中もかなり急な坂で高齢の人にとってはバス停まで行くのがかなりしんどいので、見た目上はおおむねカバーされてはいるが、高低差を考慮するとなかなか難しい。

### ■伏尾台でのこれまでの取組

伏尾台センターに阪急バスのバス停があるとともに、スーパー、ATM、個人経営の飲食店、酒屋、内科とコミュニティセンターがある。人口は5,000人で、高齢化率がすでに40%を超えている。一般社団法人伏尾台コミュニティというボランティアベースのまちづくり団体があって、2018年には総務省のシェアリングエコノミー事業として自家用有償実験を行った。その後自主財源による運送法外、無償のボランティアでやっているらくらく送迎という、住民が住民を送迎するようなサービスを開始している。その2年後、また経産省、国交省の日本版MaaS事業にも採択されて、超低負荷型MaaS実証実験を行った。今年になって某社に関心をもっていただいて、グリーンスローモビリティを地域内で定時定路線型で走らせている。

### ■「らくらく送迎」の運行

一般の自家用車を地域内で運行させるもので、基本的には自宅と伏尾台センターの間を無償で送迎する。その原資となるのは地域分権制度による地域が自主的に使える予算であったり、少し地元の企業の協賛金というかたちで資金投入しているが、経済的な持続性が無いのが悩みである。

### ■伏尾台の取組みの体制（日本版MaaS事業時）

日本版MaaSの事業に採択されて、産学官民のいろんな組織が入って新しい取り組みをやってきた。伏尾台イノベーション・ハブは伏尾台コミュニティを中心として、Momoというセンサー技術を持ったベンチャーや、F・Linkという移動保健室を運営している会社、大阪大学、オリエンタルコンサルタンツといった組織で体制をつくっている。そこで地域ニーズと技術をマッチさせて、地域の利便性向上に加えて、研究開発のテストベッドとしてこの地域を活用し、先端性を強調しながらうまく補助金を獲得して、短期的にはこのようなエコシステムを築いてきた。

### ■オールドニュータウンにおける超低負荷型MaaS

予約の部分であったり、安全に運行するという観点から、予約アプリを作ったり、車両呼び出しリモコンでその時間にきてくれるしくみを開発した。これを受信するセンサーネッ

トワークを道路の歩行者の飛び出し検知にも使って、高齢の人でもできるだけ安全に運転できる仕組みを開発したというのが、日本版 MaaS が採択されたときに行ったことだ。

#### ■住民への移動や交通に関わる価値の調査

大学の調査として、住民の移動や交通に関わる価値観を考えてみた。目的合理的というのは、個人を対象として「自分がよければいい」、それに対して画一的なものを提供していくようなもので、利便性、あるいは安く早く目的地に到達するといったところを想像していただければよい。一方価値合理的というのは、自己実現、社会貢献、あるいは地域の発展、そういった多面的な価値を長期のスケールの中で、地域のいろいろな人と共創しながらつくるということで、それに基づいて新しいモビリティを入れていくことが必要ではないかと考えた。新しいモビリティを導入するときに、これまでの価値観と相反する価値観を追求する新たなモビリティがどこまで受容されるか、新たな交通サービスが地域に受容されるためには、どういう条件を整えるべきなのかということの把握を試みた。

#### ■伏尾台での移動に対する態度

移動に対する重要度の比率を三角グラフで提示している。時間や費用を重視する、安全・安心に移動できる、健康や交流につながるの3つに対して10点満点で、どれくらいの比率でそれぞれの要素を重要視するかを尋ねた。非高齢者、前期高齢者、後期高齢者で現時点と将来時点について、この3つの重要度がどのように変容するかということ伺った。若い人ほど移動において時間や費用を重視するのに対して、年をとるにつれて健康や交流を重視するようになる。後期高齢者では安全・安心に移動することを追求するようになる。将来時点で見ると、すべての対象者が安全・安心や健康・交流というものを重視するようになる。時間・費用だけではなくて、他の価値観に沿うようなモビリティを高齢化が進むにつれて準備していかなければいけないということが示せた。

#### ■伏尾台における必要だと思う交通の設問

伏尾台にどのような交通が必要かということをも2軸でとらえていただき、どれを重視するかを聞いた。横軸が「機能を充実させたほうがいい」、「余裕や遊び、楽しさを充実させたほうがいい」、縦軸が「速いが、安全性が低い」、「ゆっくりだが、安全性が高い」の4象限で、自身はどういった交通が必要かということを聞いた。現在は機能的であったり、多少の危険があったとしても速く着くようなところを目指す交通が必要だとする一方で、将来時点は速い・危険というよりは遅くて安全でも大丈夫だとか、遊戯的、楽しさというものは、少しずつ増加するというので、価値の変容は起こりうる。このように現在から将来にかけてニーズが変わるにしても、このギャップをどのように埋めるのかということについて、地域の方々と一緒に話しながらゆっくりと変えていく必要がある。

#### ■価値合理的思考と交通サービス選択の関係

価値合理的な思考をする人とそうでない人というのを、少し統計的な解析からグルーピングをした。価値合理的な人ほど、グリスロや、超小型モビリティ、ライドシェアの受容性が高かった。価値合理的な思考の弱いグループの人は、コミバスや、路線バスといった、比

較的行政や事業者頼みのサービスを求める傾向にある。価値合理的な思考をいかに醸成していくかということは非常に重要だ。

#### ■おでかけサポートグリスロ

そういった話を受けて、低速でも安全なものを導入したらいいのではないかということで、グリスロを導入しようという機運が生まれた。

#### ■脳波から見たグリスロの導入効果

グリスロを入れた効果を測ってみようということで、脳波をとってみた。高周波の成分が出ているとストレス状態、緊張状態を表しており、低周波だとリラックス状態を表している。乗車中のほうが High、すなわちストレス状態は低くなっており、リラックス状態のほうが上がっているというのは、高齢の人にも若い人にも見られたので、グリスロの価値はここで示せた。

#### ■グリスロの体験による移動の価値観の変化

グリスロの体験によって移動に対して価値観が変わるかということを探った。最初の時点で重点をおいていたのが身体的な負担が少ないということだった。1 カ月たってみると、グリスロ自体が定時定路線で運行していたので、それに対する満足度があったところや、移動時に他者との会釈や会話をすることをより重視するような傾向になった。そういった移動に関する新たな体験をすることによって価値観が変わっていくということが見えた。

#### ■グリスロ体験による意識・行動変容構造の分析

グリスロに乗っていて脳波の周波数が低くなっていった、リラックスするような傾向が見られた人ほど、コミュニケーションが積極的になるような変化や、外出頻度が増えたり、一日がゆっくり長く感じられたりしたという変化が導けたのは非常におもしろい成果だと思っている。

#### ■地域活動への参加と地域共創型交通への期待

交通自体に対していろいろな期待をされている人というのは、どういう地域活動をしているのだろうか。高齢者向けの活動、安全を守る活動、子ども向けの活動に参加するような人ほど、地域共創交通への期待も高い。地域に対して関心がある人ほど、交通に対しても高い期待を寄せていることが見られている。

#### ■地域と共に創りあげる交通の領域

「与えられる交通」ということで、速い移動や、機能的、派生的（自動運転・シェアリングなど）といった範囲がある。ただ、地域内でもっと重視していくべきことは、遅い交通や、楽しい交通、リラックスしながら乗るといったところを一緒に創り出していくようなことが地域内では必要ではないか。一方で、地域の外に出る場合は「与えられる交通」にお任せして、それらをうまくつなぐことが必要だということが言えると思う。

#### ■伏尾台から得られた地域共創のための仮説

もともとは地域持続への危機感があつたところを、自発的活動とそれに共感してある程



度の支援があり、企業に新技術の開発の場を提供するとともに、住民側の地域課題のニーズにうまく組み合わせるような取り組みをした。こういった新しい取り組みに対する体験価値がより期待を生み、利用の増加や、共感を通じて自己効力感を高めて、エンゲージメントに至るというスパイラルがつけられるのではないかと思う。

### 3. 山手台での取り組み

#### ■山手台の概要

JR 茨木駅から北側に 5km、バスで 30 分程度、1 時間に 2 便程度であるが少しずつ減便しているという状況だ。こちらは南北に非常に長くて、下から上までかなり高低差があって、歩くのはなかなか厳しい。バス停から 300m 圏内に含まれていないところが散見される。人口は減少し、高齢化率は上がっていくとはいってもある程度人口がはりついているので、茨木市の総合交通戦略の中でも、そこまで重視されていない。そのためまだ手付かずというようなところであり、住民が頑張るしかないような状況だ。そこで地域住民と自治体、大阪大学、企業、NPO で連携しながら、今取り組んでいる。

#### ■地域交通のクロスセクター効果

伏尾台と少し方向性を変えてアプローチしたいと思っているところは、地域交通のクロスセクター効果をいかに訴求できるかということであり、うまく訴求することによって、住民側の協力を引き出せないかということ、今考えているところだ。

#### ■社会的インパクト評価

社会的インパクト評価は、担い手の活動が生み出す社会的価値を可視化し、それを検証して資金提供者などへの説明責任につなげるものである。それによってさらに資源を確保して、その資源を投入して、さらに PCDA サイクルを回していくということ、なんとかできないかということ、今模索している。ここでは経営的なインパクト、事業者・行政への視点にとどまらず、社会的インパクトというところで利用者、地域社会といった先ほどのクロスセクター効果のようなところをいかに定量化するかということが、非常に重要になっている。

#### ■現状の交通に関する住民への調査

スタート地点として、バス交通の存在意義がどれだけあるかというところを、この山手台においても調査してみた。20 歳代においては 20%程度の人しか、月 1 回以上は使っていない。40 代、50 代、60 代、70 代はきわめて低いレベルで、ヘビーユーザーではない。休日になるとその傾向はより顕著になる。

#### ■バス交通の利用と必要性

自身の利便性のためにそれを使わず、ただ必要だと思っているという矛盾の現象が起きているので、ここを変えなければ、地域の交通は維持できないだろうというところは、実感として持っているが、その方法論はまだ見つかっていない。

#### ■バス利用回数の向上に必要なこと

バスの利用回数の向上に必要なこととして、運賃が安くなる、運行便数が増えるなど、現状においては絶対に無理なようなことがいわれているが、山手台内に利用できる施設や、飲食店が増えるといった目的地づくりは一定の効果がある。そういったところをうまくクロスセクター効果と結びつけながら進めていければと思う。

#### ■バス交通が存在することによる影響の実感

バス交通が地域に存在することによってあなた自身にどのような影響がありますか、地域全体にどのような影響があると思いますかというところをうかがった。外出や、生活が便利になる、自由時間が増える、あるいは生活の満足度が高まる・維持されるということはたぶん、すぐに考えることだと思うが、健康や、環境面、安全、交流、商業、子育てといったところについてはまったく実感がないのが現状であり、ここを少しずつ変えていけばいいのではないかというのが、我々の仮説めいたところである。

#### ■定住・人口の維持において重要な点

地域での定住や人口の維持とバス交通において重要な点というのが、ギャップがあるのですり合わせられるようなかたちで、もう少しバス交通の意義を実感してもらうことは必要だと思う。

#### ■今後の山手台での展望

交通の導入による効果を実感してもらうというところが最初だと思っている。評価して、それを理解してもらって、納得してもらって共感してもらって、その先に協力があると思っている。大学としてもそういう場として使わせてもらうとともに、この評価をいかに住民のみなさんにわかりやすいかたちでお示しできるかというところが、ひとつの切り口になるというのが仮説である。

## 4. まとめ

交通のもつクロスセクターベネフィットを発現させるためには、活動の選択肢と移動の選択肢の多様化、この両面をあわせて初めて地域づくりができる。産業、技術・システム（IoT モニタリング）といった部分と社会文化的なところ（拠点づくり）をうまく結合させ、これにそれぞれの得意分野を持った人たちが共創していくことで、こういった持続可能な地域づくりを進めていくことを狙っていきたい。