

# ポストコロナの都市交通・まちづくりに関する WG

## 第4回研究会 講演・議事録

文責：日本都市センター研究室

日本都市センターでは、2022 年度調査研究事業として「感染症への対応を踏まえた都市政策に関する調査研究」を実施しており、その一環として「ポストコロナの都市交通・まちづくりに関する WG」を設置し、特に交通分野における対応について議論・検討を行っている。本稿は、その第4回研究会における講演とディスカッションの内容をとりまとめたものである。

- ポストコロナの都市交通・まちづくりに関する WG 構成員
  - ・ 座長：谷口守 筑波大学システム情報系社会工学域 教授
  - ・ 委員：南聡一郎 国土交通省国土交通政策研究所 主任研究官
- 第4回研究会 ゲスト講師
  - ・ 一般社団法人地域力創造デザインセンター代表理事 高尾忠志氏

### 1. 趣旨説明(事務局)

#### (1) WG 全体の趣旨とこれまでの議論の経緯

本 WG では、新型コロナウイルス感染症(COVID-19)への対応を念頭に置いた調査研究の一環として議論が行われてきたが、2023 年 5 月からは感染症法上の位置づけが 5 類に引き下げられることもあり、今後は感染症への直接的な対応という側面は小さくなることが想定され、経済活動も通常に戻りつつある。しかしながら公共交通分野においては、この 3 年間で人の行動パターンが大きく変化してしまった部分もあり、この変化を踏まえたポストコロナの都市と交通のあり方を中長期的な視点から議論することが重要である。

これまでの研究会では、地方中核都市圏における公共交通網再編(第1回：熊本市、高松市)や、大都市圏郊外におけるローカル鉄道の維持・活用(第2回：東近江市(近江鉄道))、モビリティ・マネジメントとウォークアブルシティ政策(第3回：小山市)をテーマとして議論が行われ、以下に挙げるような論点が示された。

- ・ 「日本版運輸連合」の可能性
- ・ 独立採算制を前提としない運営とサービスの可能性
- ・ 交通モードを横断した柔軟なサービスの供給方法
- ・ 現役世代が利用できる(したくなる)公共交通
- ・ ウォークアブルシティとモビリティ・マネジメント
- ・ 公共投資における公共交通と道路整備のバランス
- ・ 総合的な観点で交通政策を推進する行政職員の専門性

#### (2) WG で取り上げた事例・都市の位置づけ

第4回研究会では、これまで議論の対象としてきた都市と比較して、より規模が小さく、人口減少、高齢化、モータリゼーションが著しい、地方圏の自治体を対象として、公共交通のあり方だけでなく、その地域自体が今後持続可能であるためのまちづくりの戦略について、議論をしていきたい。

これまでの研究会で取り上げてきた4都市と、今回の話題提供の対象都市である由布市、柳川市の位置づけを国勢調査のデータから分析した。図1はx軸(対数)に人口、y軸に通勤通学時交通手段における自家用車とバイクの割合を足した値を取った散布図を示しているが、人口規模が小さい都市ほど自家用車・バイク割合が高い都市が多いことが読み取れる。

本 WG で取り上げた都市のうち、人口規模が大きい熊本市、高松市は自家用車・バイク割合が60%を超えており、同規模の他都市と比較してモータリゼーションが進んでいること、一方で由布市、柳川市は人口5万人程度の都市の多くが80%前後に分布しているのに対して、75%程度と若干低い値となっている。

2010年の国勢調査からの変化に着目すると、図2に示す通り、人口減少率が大きい自治体ほど自家用車・バイク割合の増加幅が大きい傾向が読み取れる。本 WG 対象都市群の中では、熊本市、高松市、小山市は人口が微増しており、自家用車・バイク割合の増加幅も2~3ポイントにとどまっている一方で、柳川市は人口

減少率が約 10%、自家用車・バイク割合の増加幅も約 5 ポイントと大きくなっている。

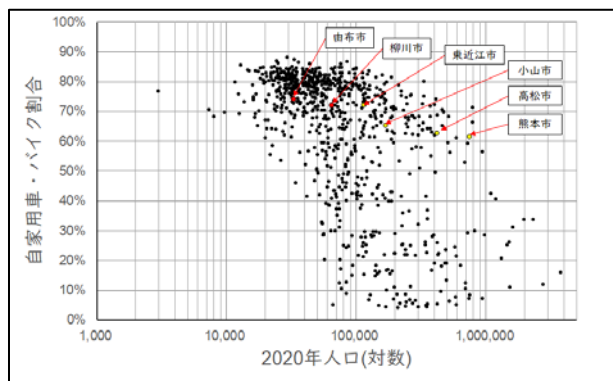


図1 人口と自家用車・バイク割合の散布図

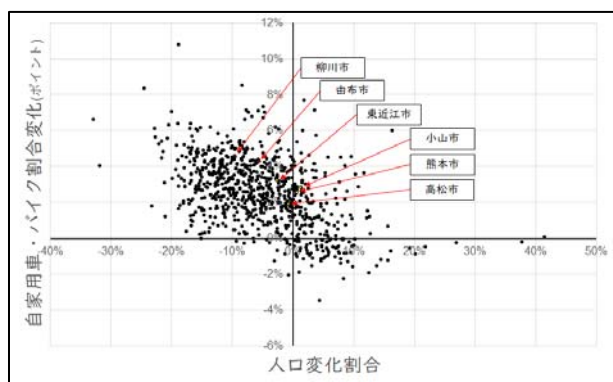


図2 人口変化と自家用車・バイク割合変化の散布図

### (3) 第4回研究会のテーマと論点

第4回研究会のテーマは、「地方圏・中小規模都市の公共交通と持続可能な観光・景観まちづくりの戦略」とした。話題提供をいただく高尾先生は景観まちづくりがご専門であり、また対象事例となる由布市、柳川市ともに観光地としての要素を多く持つ都市であるため、持続可能な景観・観光まちづくりの立場から、公共交通を含めた交通計画のあり方について問題提起いただき、議論を進めていきたい。

地方圏の中小規模都市の中長期的な課題として、人口減少、過疎化、少子高齢化が30年以上前から続き、特に若年人口の減少が公共交通利用者の減少につながっており、地域の公共交通機関は衰退している。

今後も一定の人口減少は続くことを前提とする中で、観光を地域の産業として位置づけ、交流によって地域の活性化を図っていくことが戦略として重要となる。そのためにも、公共空間やインフラの質を高める景観まちづくりをどのように進めていくかが大きな問題と

なるだろう。本研究会で取り上げる由布市、柳川市ともに、先述のようにモータリゼーションが進んだ地域ではあるが、まちづくりにおいて鉄道駅は重要な拠点となっており、駅および駅周辺空間の整備における公共空間デザインがプロジェクトの重要な要素となっている。また、整備された駅を拠点とした地域公共交通・モビリティも、住民、観光者それぞれのニーズに対応して検討されている。

## 2. 高尾氏より話題提供

### (1) はじめに

私は東京大学土木工学科の出身で、大学院では篠原修先生、内藤廣先生が主宰する景観研究室で学んだ。その後アトリエ 74 という都市計画の事務所に就職し、本日紹介する湯布院はアトリエ 74 に在籍していた時から関わっている。20 年ほど前に九州大学に赴任し、各地の景観まちづくりに携わってきた。10 年ほど前から長崎市で景観専門監として深く関わっているほか、柳川市も10 年ほど前からの関わりとなる。

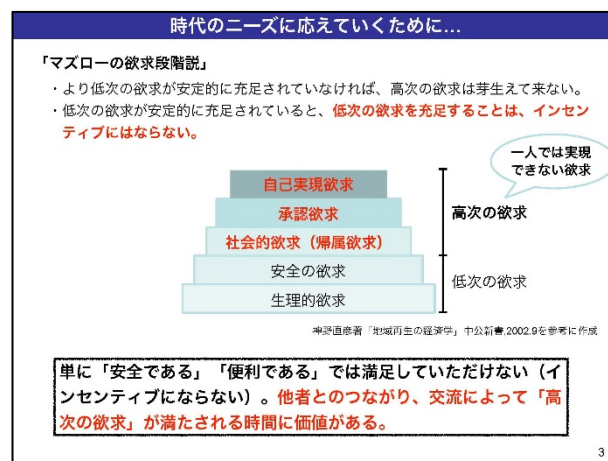


図3 「マズローの欲求段階説」とこれからの公共空間デザインに求められるもの

私が景観や公共空間のデザインに取り組むときに意識しているのは、マズローの欲求段階説である。戦後の復興期から高度経済成長期の公共事業のスキームでは、低次の欲求にあたる生理的欲求や安全の欲求を満たすことが目的であったが、それがある程度達成された現在においては、社会的欲求、承認欲求、自己実現欲求といった高い次元が求められるようになる。景観やデザインに対して、かつては単にお化粧や無駄なものという狭い捉え方をされることが多かったが、まちづ

くりの中で位置づけると、地域の中で関わり合っ  
て精神的充足感が得られたり、自分が自分でい  
いのだと感じられたり、このまちで生きていく  
ことに価値を感じられたりする、より高次の  
欲求に応えていくためのものではないかと考  
えている。

## (2) 由布市・湯布院地域における取組み

### a) 湯布院における観光開発への対応と土地利用

湯布院は非常に人気のある観光地であり、コ  
ロナ禍前は年間約 360 万人が訪れていた。由  
布市の中で湯布院地域に居住している人口が  
約 1 万人であり、年間で平均すれば、居住人  
口とほぼ同数の観光客が毎日訪れているとい  
う、異常な状態が 30 年近く続いている。

観光客がこれだけ多く訪れるため、当然な  
がら外部資本による開発の圧力は非常に強い  
地域である。1970 年と 2004 年の航空写真  
を比べてみると、駅周辺だけでなく、農振農  
用地が広がるエリアも、盆地縁辺部の土砂災  
害の危険性が高いエリアにも、ホテル・旅館  
や別荘地の開発が進んでいることわかる。

特に盆地縁辺部の市街化されていない平地  
が残された場所では、比較的大型の宿泊施設  
の開発案件が入るたびに紛争が起きている。市  
も後述の条例などに基づいて対応しているが  
、近年ではその答申に従わない事案も発生し  
てしまっている。また、近年の豪雨の激化に  
よって土砂災害が多発したり、熊本地震の際  
には大分県内でも大きな被害が発生したりす  
るなど、自然環境を保全する土地利用のあり  
方に変わっていかねばならないということに  
、徐々に意識が変わりつつある状況である。

合併前の湯布院町時代の 1992 年に策定さ  
れた総合計画では、湯布院盆地を中心とした  
大分川沿いの軸線(ゆとり軸)に開発を集中さ  
せ、国立公園に指定されているエリアも含め  
た縁辺部は自然を守っていくという土地利用  
の方針が示された。これと併せて、「潤いのある  
町づくり条例」という開発抑制を図る条例を  
制定し、都市計画区域の拡大や用途地域の  
見直しなども行ったのが、約 30 年前のバ  
ブル経済の時期であった。

しかしながら、2009 年時点の土地利用規  
制では、一部のエリアに 3000m<sup>2</sup> の規模規  
制がかかっているものの、娯楽レク条例<sup>1</sup>  
によって規制緩和されているエリア

や制限のないエリアもあり、土地利用規制  
の緩いところで開発紛争が起きている状態  
であった。

2008 年から 2011 年にかけて、農業や  
観光など様々な関係者が集まった景観協  
議会が設置され、立場の違いを超えて土  
地利用について 30 回もの議論が交わさ  
れた。その結果として、標高 490~510m  
に設定された給水区の限界を基準として、  
その内側の盆地エリアに開発を集中させ  
る一方で、外側の規制を厳しくし、自然  
環境への配慮・土砂災害などへの対策を  
した開発のみを認めるという方針を打ち  
出した。

この方針に沿って、景観計画の策定、都  
市計画マスタープランや用途地域の改訂、  
娯楽レク条例の改正による開発を誘導す  
るエリアへの 3000m<sup>2</sup> の規模規制の設  
定など、新たな土地利用計画が定められ  
た。

### b) 湯布院町時代(2002 年)の交通社会実験

土地利用については上述のような経緯で  
方針が定められてきているが、交通につ  
いてはほとんどコントロールされてこ  
なかつた。そのため、湯布院盆地の中心  
部(湯の坪街道、金鱗湖周辺など)では、  
観光客が多い時期になると自動車が多く  
流入し、歩行者と錯綜して危険な状態が  
発生している。コロナ禍で観光客が減少  
していた時期もあったが、最近では再び  
観光客、自動車ともに増えてきている。

湯布院町時代の 2002 年には、町民の  
約 5%にあたる 600~700 人がスタッフ  
として参加して、総合交通社会実験が行  
われた。「歩いて楽しいまちを目指して…  
」というテーマを掲げ、極力中心部に自  
動車を流入させないように、道の駅や南  
由布駅(由布院駅の一つ大分寄り  
の隣駅)、田園エリアの臨時駐車場など  
に自動車を駐車し、バス・トロコバス  
や自転車などに乗り換えて中心部に入る  
パークアンドライドを大規模に実施した。  
社会実験の結果として、観光客は約 9  
割、住民も約 6 割がこの施策に賛成し、  
特に多くの住民がスタッフとして関わ  
ったことで湯布院地域における交通計画  
の方向性に対してコンセンサスが育まれ  
る大きな転機となるものであった。

しかしながら、その後は合併などの経緯  
があり、この社会実験に基づく交通計画  
が本格的に実施に移されることは無かつ  
た。

<sup>1</sup> 由布市娯楽レクリエーション地区内の建築制限の緩和に関する条例

### c) ツーリストインフォメーションセンター(TIC)と 由布院駅前の交通計画・空間デザイン

2005 年に挾間町・庄内町・湯布院町が合併して由布市となり、a)で述べた通り土地利用に関する議論が行われて都市計画、景観計画などが整えられてきたが、湯布院が今後国際的にレベルの高い観光地として持続していくためには、適切なインフォメーションセンターが必要ではないかという機運が高まってきた。従前は由布院駅内の小さなブースに観光案内所が設置されているのみであったが、由布院駅前の市営駐車場があった敷地に、国際的な建築家である坂茂氏が設計した新たなツーリストインフォメーションセンター(TIC)が建設された。

TIC の建設と併せて、駅前空間全体の整備も行われることとなり、私はプロジェクトリーダーとして、交通専門の五十嵐淳氏と広場デザイン専門の小野寺康氏と協働して5年間にわたり取り組んだ。

整備前の由布院駅の駅前広場には、旅館の送迎の車をはじめ、タクシー、コミュニティバス、通勤通学の送迎の車、観光用の乗合バス(スカーボロ)、辻馬車など多くの車両が直接乗り付け、そこに駅を利用する観光客、近隣にある小学校の児童などが混在する、かなり混乱した状態であった。駅から由布岳に向かって伸びる駅前通りは双方方向通行であり、歩道幅が狭いため観光客は車道にはみ出して歩行しており、駅から少し離れたバスセンターを出入りする高速バスとも錯綜して危険な状態が発生していた。

駅前の空間は上述のように多様な交通手段、利用が混在するにもかかわらず非常に狭く、もしこれらを全て処理しようとするれば、大規模な区画整理をして広場を拡大しなければならないが、それは現実的ではない。検討の過程では、さまざまなモビリティが混在しているが、それぞれの利用時間帯はずれているということに着目した。具体的には、通勤通学の送迎は朝と夕方だが、旅館の送迎者が利用するのは午前10時頃と午後の列車の到着する時間帯、スカーボロや辻馬車を利用するのは昼の観光客が滞留している時間帯であり、これらの融通が利くように柔軟に運用が出来れば、現状の面積でも処理ができるという見通しが立てられた。

もう一つの工夫は、駅前通りの最も駅寄りの一部区間を一方通行(駅から街側へ出る方向)に、またそれと接続する商店街の通りの一方通行の方向を逆転すること

で、駅前通りをやってきた車が直接駅に入らず、街区全体でロータリーのように機能する自動車交通の流れの計画としたことである。TIC 前の土地を取得し、迂回を最小限にするとともにタクシープールを設置することで、駅前広場の歩行者のための空間を広げることができた。一方通行化した駅前通りでは歩道の幅が広がり歩行者の安全性が高められた。駅前通りの一方通行にした区間はごく一部であるが、それ以外の双方方向通行の区間でも、舗装パターンのデザインによって歩行者のための空間が広く見えるように工夫したり、自動車交通量が多くなる幹線道路との交差点付近では、自動車のための車線を確保したりするなど、区間ごとの交通特性に応じたデザインとなっている。



図4 由布院駅前空間の自動車交通流の計画図

### d) 新たなモビリティ(レンタサイクルとグリーンスローモビリティ)の導入と交通社会実験

駅前空間整備は社会資本総合整備計画事業による事業であったため、その効果促進事業として、レンタサイクルやグリーンスローモビリティの導入について2020年に社会実験を行った。

レンタサイクルは、TIC を拠点とした事業として導入が議論され、2002年の交通社会実験のテーマ「歩いて楽しいまち」を発展させた「誰もが歩いて楽しいまち」を目指すためにも、女性が着物やスカートでも利用できる自転車として、ウォーキングバイシクルという乗り物を導入した。このウォーキングバイシクルにはGPSが取り付けられ、利用者の移動ルートログを記録することができる。社会実験として、何の誘導・案内もない場合と、案内マップを配布した場合の移動ルートの変化を調査した。

さらに湯布院における「歩いて楽しい」を補うための手段として、時速 20km 以下で走行するグリーンスローモビリティの導入も進めており、「乗るように歩く、歩くように乗る」というコンセプトから「nole(ノルク)」と名付けられた。社会実験は 2020 年 1 月から始まり、その直後にコロナ禍となってしまう、更に車両の故障で運行できず順調にいかない時期もあったが、乗った人の評判は良く、今後これをどのように事業化していくかが課題となっている。



湯布院地域における人の移動パターンを調査すると、観光客は駅を基点として金鱗湖周辺に向かう動きが多いのに対して、地元の人が買い物や病院に行く動きは観光客とは逆向きの動きが多いことが分かった。従来は観光客と地元の暮らしは対立するものと捉えられていたが、ルート設定において観光客と地元の人の利用を上手く組み合わせることで効率的に運行し、事業収支のバランスをとることを目指している。また、バス停を木製の湯布院らしいものにするなど、デザイン上の工夫も行っている。

この施策は非常に満足度が高かった。ドライバーにとっては駐車場を探す手間が省け、人が混雑する区間を運転しなくて済むだけでなく、特に子どもにとってはノルクのような新しい乗り物に乗ることが楽しみとなっている。



e) 小結

この件は、世代で単純化するのには難しいかもしれないが、車で生活するのに慣れてしまって車利用を便利にしてほしいという世代と、子どもたちのために歩いて楽しい素敵なオープンスペースがあったほうが良いという世代で、大きな世代間ギャップが生じているという現実を示している。この世代間ギャップはこれからも続くと感じている。

### (3) 柳川市における取り組み

#### a) 柳川市の現状と課題

柳川市は近年人口が減少傾向にあるが、観光客数はコロナ禍前まで順調に増えており、年間約 140 万人が訪れていた。しかしながら宿泊客はそのうち約 10 万人に留まっており、多くの観光客は川下りの舟に乗り、ウナギを食べて帰ってしまう、柳川の街なかであまり消費しない、経済効果が低い観光のスタイルであったため、滞在時間の延長、宿泊の増加によって地域経済に貢献していくことが課題となっていた。

また、柳川市民の多くは福岡市や久留米市に通勤しているが、柳川市内で商売したり働いたりする場を確保していくことの重要性からも、観光を基幹産業とすることは大きな課題である。

#### b) 西鉄柳川駅・駅前空間の整備

私が柳川市で最初に関わったプロジェクトは、西鉄柳川駅の駅前空間整備である。整備前の駅前は、自動車のための空間が広くとられている一方でバス、タクシー、自家用車の流れが整理されておらず、非常に不満が多い状態であった。

西鉄柳川駅はもともと旧三橋町に立地していたため整備が進んでいなかったが、2004 年の合併を機に柳川市の観光の入り口として整備しようという機運が高まった。また、従前は西口だけに駅前広場があったが、東口が区画整理事業によって基盤整備されることと広域的な幹線道路である有明海沿岸道路が整備されることで、東口に新たに駅前広場を設置して自動車の流入の配分が東西で半分ずつ程度になる見通しとなり、西口の自動車交通流の負担が軽くなることが可能となった。

駅前広場のデザイン検討にあたっては、住民 56 人に対する個別ヒアリングと、約 2 年間に 13 回の住民ワークショップを実施し、どのような駅・駅前空間になったら良いか、議論が交わされた。また景観や交通などの専門家と事業者(西鉄、柳川市、福岡県)で構成されるデザイン検討会議によって詳細のデザインについて調整が行われた。

この検討過程を経て整備された駅前広場は、柳川らしいデザインを目指して和風の意匠を取り入れるとともに、自動車のための空間を狭めて歩行者のための空間を大きく確保した。その空間を活用して、ワークショップに参加した住民を中心にハロウィンイベントな

どが開催され、賑わいが生まれている。

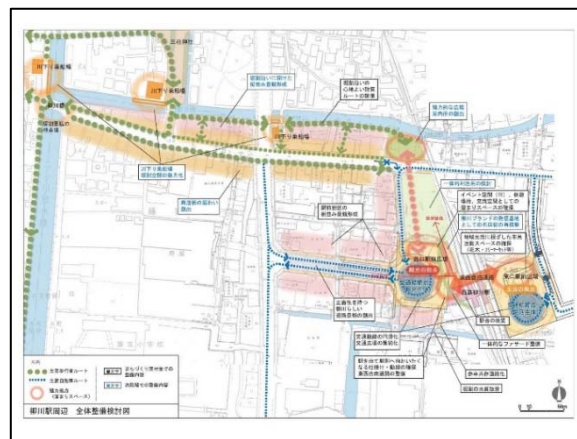


図 7 西鉄柳川駅周辺の整備計画図

#### c) まちなかでの空き家活用の動き

駅前空間の整備に続く柳川市の課題として、商店街の活性化に取り組むこととなった。市民とともに街歩きとワークショップを実施し、課題について意見を出し合い、それらをグルーピングしたところ 8 つのテーマにまとめられた。これらのうち、最も多くの市民が取り組みたいという意思を示したのは、空き家の活用に関するテーマであった。

空き家問題についてワークショップで議論をしていたグループの中には、地元の不動産屋、工務店、建築設計事務所の人が偶然にも集まっていた。その中の一人は、当時は柳川を離れ関東に居住していたが、ワークショップに参加するためにわざわざ帰ってくるという、意欲を持っている女性であった。ワークショップの後には自主的に集まって具体的な取り組みを始めることとなり、「柳川暮らしつぐ会」という団体をつくり、2017 年には一般社団法人となっている。

不動産屋が管理していた空き家の一つを活用することとなり、最初の活用事例は花屋がテナントとして入居することとなった。通学路に面しており、店先で小学生が宿題をする光景が見られるなど、非常に良い雰囲気となっていた。

その後、関東からワークショップに参加していた女性は地元に戻り、実家を改修してゲストハウスとしたり、青年海外協力隊をしていた女性は、家族連れで来られるスナックとして絵本が置いてあるスナックを開店したりと、花屋を皮切りとして様々な活用事例が広がっている。

#### d) 川下りと夜景整備

柳川観光の定番は、西鉄柳川駅まで電車でやってきて川下りの舟に乗って堀をめぐり、北原白秋の生家や柳川藩主立花氏の別邸の御花がある沖端まで行き、ウナギを食べたら川下り業者のバスで駅まで戻って帰ってしまうというものであった。駅と沖端の間に商店街は所在しているが、ここを回遊、滞在する人が少ないのが課題である。

駅前空間整備の第二期として、近くを流れる二ツ川から堀割を駅前まで掘削し、川下りの舟に直接乗り付けられるようにするとともに、西鉄が交流施設を建設する予定となっている。沖端においても、もともと車道の幅が広がったところを、歩行者のための空間の幅を広げて、コロナ禍を受けて普及した沿道の商店、飲食店が道路でサービスを提供する空間として活用できる方向で、計画、デザインの検討を進め、近く工事が始まる予定である。

川下りは柳川の観光コンテンツとして重要なものであり、川下りルート沿いの魅力を高めるための取組みとして、夜の川下り、夜景の整備に取り組んだ。昼に行われている川下りを夜に行うことで、宿泊の可能性も広がり、滞在時間の延長につながる。また、川下りの舟はエンジンが積まれておらず非常に静かであり、船頭さんが舟をこぐ音だけが聞こえる環境で月を眺めたり、印象的なスポットを照らして闇と光を演出することで、非常に魅力的な体験となる。

夜景のライトアップの検討は、舟からの見え方、陸からの見え方それぞれについて、多くの市民が参加するワークショップを実施して検討を行っている。現場でイメージボードを設置して点灯実験をしているものと見比べて試行錯誤をしたり、LPA という照明デザインの専門の事業者や電気設備の事業者などを交えて、詳細に検討し、その後の点検・管理の体制も含めて住民と協働しながら進めている。

#### e) 回遊性向上のためのモビリティと小さな拠点

駅と沖端の二つの拠点の間にある商店街、町なかの暮らしやすさを向上させるためにも、観光客の滞在時間を延長させるためにも、移動の利便性向上、ネットワーク機能の強化が必要であり、これについては主に市役所の庁内ワーキングで検討を行った。



図8 cotenの整備イメージ

公共交通網については、コミュニティバスを町なかを循環する路線に再編することをベースとして、駅から沖端までの歩行者の動線と重ね合わせ、それらが交わる場所に結節点となる小さな交通拠点を設定するという計画を検討している。

小さな交通拠点というと堅苦しいため、「まちの伝言板こてん(coten)」と名付け、交通に関する情報だけでなく、観光や飲食など様々な情報を手に入れることができる掲示板をデザインした。

これを最初から全ての結節点に置くことは難しいため、まずは沖端と市民文化会館 suite、温泉施設のある水の郷ホールの三か所に設置する予定である。今後は季節のイベントなどと併せて社会実験を実施しながら徐々に広げていければと考えている。

#### (4) 二つの事例からの示唆・共通項

これら二つの事例には、いくつかの共通項があると思われる(図9)。

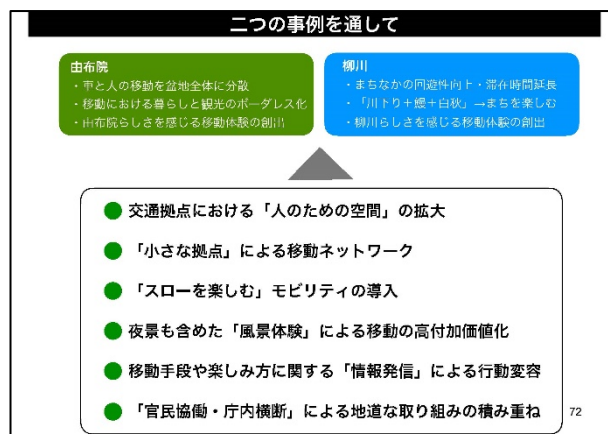


図9 二つの事例を通じた示唆

湯布院と柳川それぞれにおいて、歩行回遊性を高めることで一部に集中・限定している観光客の動線を分散させる施策が行われている。その具体的な取組みとして、駅などの交通拠点における「人のための空間」の拡大、「小さな拠点」による移動ネットワークの形成、「スローを楽しむ」モビリティの導入、移動の高付加価値化、情報発信による行動変容などが挙げられ、これらを推進する上では、行政と民間の協働、行政組織内での横断的な連携を地道に積み重ねることが重要である。

### 3. ディスカッション

谷口座長：これまで3回の研究会では大都市から中規模の都市の事例を取り上げてきたが、今回はより小さい規模の都市の事例を取り上げることとなり、これまでの議論に欠けていた論点が示されたのではないだろうか。第3回までは交通網の再編、事業者との調整、自治体による財政支出など、やや味気の無い技術的な議論が多かったが、まちづくりにおいて本来重要な、まちを楽しむ、まちの魅力を高めるために小さなスケールから積み上げていく取組みについて、非常に興味深い事例を紹介いただいたと思う。

私自身は景観のことは詳しくはわからないが、湯布院には2013年に原田昇先生(当時・東京大学、現・中央大学)が中心となった交通まちづくりの研究会で訪問したことがあり、湯布院町時代の交通社会実験のお話を伺った。また、柳川には2016年に講演を依頼されて訪問したことがあった。それらの経験も踏まえて議論していきたいが、ひとまず南先生からコメントと質問をいただきたい。

#### ● 歩くことを基本とした観光地の交通と空間

南委員：私は環境経済学を専門として、フランスのLRTの取組みに関する研究をしているが、フランスの都市がLRTを導入するのは、地球温暖化や大気汚染対策として自動車を減らすためという側面もあるが、自動車に奪われた都市の空間を歩行者に取り戻すための手段として考えられている。つい最近フランスの3都市を訪れたが、そのうち西端にある都市であるブレストでLRT整備の目的を尋ねたところ、単に交通手段を整備するだけでなく、電車が走る街路全体の景観(沿道建物のファサードからファサードまで)を変えるためであ

るという答えが返ってきた。ブレストが属している県は「地の果て」という意味であるフィニステール県というが、地の果てにある軍港都市というイメージであったブレストはLRT整備によってイメージが向上し、フランス北西部で初めてイケアが進出した。LRTは公共交通機関ではあるが、まちの魅力を高めるためには歩くこと、歩行者のための空間が重要である。

湯布院と柳川は、環境経済学の大家である宮本憲一先生もたびたび先進事例として紹介されていた。柳川は、40年ほど前は水路がかなり荒廃していたが、その後再生を果たしたことを宮本先生は素晴らしいと言っていた。今回の高尾先生のお話では、水路は再生したけれども歩くことがおざなりになっており、水路に頼るばかりではなく歩くことを基本に柳川がさらに進化していくという点に感銘を受けた。

湯布院は、ブランド価値があまりに高くなりすぎて、人が多いところに車が侵入してきてしまったことに対して、車のための空間を人のために取り戻すというストーリーが、湯布院らしいものだと感じた。

洋の東西を問わず、観光の基本は歩くことである。第3回研究会のディスカッションの中で、アメニティ権という概念を定着させたイギリスの環境経済学者のE.J.ミシヤンを取り上げたが、環境経済学においても景観や歩行者のための空間というアメニティにおいて最も重要なポイントを、より追及していかなければならないと感じる。まちの景観や歩行者のための空間を整え魅力を高めることは、観光・交流人口を増やし高い経済効果が得られることに、多くの人が気づいてはいるが、改めて湯布院と柳川の事例から、一級観光地であってもその原点を大事にして取り組んでいることは、非常に感銘を受けたところである。

高尾氏：まさにご指摘いただいた通りだと思う。柳川は水路の川下りをしてウナギを食べて帰るだけだったところに、歩くという要素を加えることで、地域全体に経済効果が波及することが期待されているが、これまでは「観光客数」という数字だけに注目していたのに対して、一人の人間が柳川でどのように過ごすのか、どのように消費するのかという点に意識が高まっていると感じている。

湯布院では駅前商店街の通りで一方通行の方向を逆転させたが、その説明のプレゼンテーションをすると、地元の有力者からはそもそも一方通行を解除して欲し

いという意見が出てきた。その有力者は、もともと双方向だったところが一方通行になって車が通らなくなったから商店街が廃れたと考えていた。設計者側としては、人が歩かないとお客さんは来ない、いくら車が走っても商店街は元気にならないと説明したが、車が通ることで街が栄えるという幻想との闘いであった。

しかし TIC が完成してそこから人が歩いて流れてくることがわかると、人が歩くことで商売が繁盛するというのに気づいたのか、反対意見は出なくなった。そういった基本的なことを多くの人は忘れてしまっていたのではないだろうか。

**谷口座長：**私が湯布院に行った 2013 年は、その少し前に NHK 連続テレビ小説で湯布院が舞台になった「風のハルカ」(2005~6 年)が放映されたこともあり、観光客が非常に多く訪れていた時期であった。駅前や湯の坪街道などメインの通りは通勤ラッシュのような混雑で、駐車場もいっぱい店の前には違法駐車が多く見られ、やはり自動車交通のコントロールをしなければならぬ状況だと感じた。2002 年の交通社会実験は素晴らしい取り組みだったが、それを継続することができなかったのは残念だったと思う。継続できなかったのは、やはり合併があったことが要因なのだろうか。

**高尾氏：**合併は大きな要因の一つであるが、それに加えて、交通社会実験の翌年、翌々年には国交省の「くらしのみちゾーン」事業に取り組むこととなり、ワークショップを重ねて交通社会実験の結果を踏まえた道路の改善に対する計画を立てたが、その計画があまりに壮大なものだったということもある。

湯布院地域の道路網は、これまで都市計画道路を一本も作ってこなかったこともあり、ネットワークとなっておらず、至る所が突き当りになっていて車が止まってしまう構造となっている。これを改善しようとする、かなり大掛かりに用地取得をして道路整備する必要があり、湯布院町、合併した由布市が実現するのは難しかったようである。

**谷口座長：**つい最近、茨城県境町という自動運転バスを導入していることで有名な人口 2 万人程度の町で、コンパクトシティ、歩けるまちづくりについて講演をした。200 人以上の集客となったが、来場者全員に講演の中のどのような部分に興味があったか、今後どのようなまちづくりをしていって欲しいかなどに関するアンケートを配布した。

その回答を分析してみると、20 代や 30 代はコンパクトなまちづくり、歩けるまちづくりが良いと回答しているのに対して、高齢になるほどその回答が全然選択されなくなる、非常にはっきりした結果が出た。歩行者のためのまちづくり、コンパクトシティ政策などに対する認識の世代間ギャップがあることは、ある程度想定していたが、それ以上に明確な差があることが分かった。これは湯布院だけの話ではなく、全国共通の傾向であると思われる。

役所のまちづくりの担当者からは、コンパクトなまちづくりに対して反対意見が出ることにに対して、どのように対策したら良いかと相談をされることも多いが、今回のアンケートの結果から、反対される方は考え方が古い、若い人は全然反対していない、ということを示すことができるのではないかと考えている。

環境経済学の分野で、このような事象に対して経済効果を測るような研究に関心はあるのだろうか。

**南委員：**環境経済学では、都市のアメニティ向上と内発的発展と結びつける宮本先生の学説が基本となってきた。都市アメニティ向上としての快適な歩行空間の確保は宇沢弘文先生も最重視してきた点である。先に言及したフランスの LRT 導入と歩行空間整備の例は、まさにこの典型例であると言える。

実は、フランスでは法律で LRT 等の交通インフラ整備を行った場合に都市自治体が経済・社会・環境に与えた影響を調査して報告書を作成することを義務づけている。ただし、実際の調査では環境・社会面の改善効果はしっかり分析するのに対して、経済面の影響評価はあまり進んでいない。これには、フランスは経済効率性よりも社会・環境・文化面の価値を大切に考えるという社会的文脈もあるが、経済面の測定が難しいという側面が大きい。例えば企業の新設移転の効果を LRT や歩行空間確保による効果なのか、それとも他の要因(例えば新幹線に相当する TGV の延伸や速達化)の効果なのかを切り分けることは難しい。といえども、LRT 導入と快適な歩行空間の整備は都市のブランドイメージを高める効果があることは、フランスにおいてもは共通認識となっているのは確かである。

#### ● 多様な主体の参加と有機的な連携を生む場づくり・コーディネート職能のあり方

**南委員：**柳川の事例紹介にあった、海外から帰ってき

た人が絵本のあるスナックをつくったという話のように、高齢者からは出てこないような発想で、やる気のある若い人がまちに入ってくると、その建物や土地を持っている地元の人にとってはテナント収入も得られ、地域も活性化するという意味で、良い循環が生まれるのではないだろうか。

**谷口座長：**高尾先生のプレゼンの中で、ワークショップの参加者にプロジェクトにつながる属性の人たちが集まっていたという写真が紹介されていたが、地方都市の小さいコミュニティとはいっても、実は彼らは互いに何をしているのか知らなかったのではないかな。

だからこそ、高尾先生のような専門家に来てもらい、互いの思いをマッチングする場をつくらなければならないが、これは簡単なことではない。そのノウハウのようなものはあるのだろうか。

**高尾氏：**ご指摘の通りだと思う。市役所の委員会や協議会に地元の関係団体の代表が集まる機会は比較的良好であり、例えば観光協会の若手と商工会議所の若手は互いに存在は認知していて「何をやっているのか」はおおよそ知っているが、「何故、どのような思いでそれをやっているのか」は知らないことが多い。

単に「あのイベントをやっている」、「あのお店をやっている」というだけでは互いに共感が起きないが、このワークショップのようにざっくばらんに話す自由な場を設け、「単に空き家を活用したい」だけでなく、どのような思いで、空き家を使って何をしたいか、柳川をどのようにしていきたいのか、自分の人生をどのようにしていきたいのか、といったことを敢えて話してもらうようなプログラムを仕掛ける。そうすると、それぞれの個人的な事情から具体的な話に繋がり、参加者の間で共感が生まれてくる。

**谷口座長：**参加者それぞれの背景にある思いを事前にある程度把握しておいて、偶然のようで実は偶然でない場をつくることの妙があるということだろうか。

**高尾氏：**この空き家活用の時は本当に偶然であったが、プレゼンの中でも紹介したように柳川では駅前整備のワークショップの前に 56 名の市民に 1~2 時間程度じっくりとヒアリングを実施しており、そこでどのような方が柳川にいるのか、市民の関心や行政への関わりなどを細かく聞くことで、柳川の地域の雰囲気をつかむことができたことは大きかったと思う。

**谷口座長：**高尾先生がやられたような仕込みが実は重

要となるが、それが専門家の仕事として評価されておらず、正当な業務の対価が支払われていないのではないかと危惧している。本当に良いまちづくり、空間づくりをしていくためには、新しい仕事として位置づけていかなければならないことを、都市センターとしても情報発信するべきではないだろうか。

**高尾氏：**一時期、Studio-L の山崎亮さんがコミュニティデザインで注目されたが、やはり彼もそれぞれの現場で 30~50 人程度にはヒアリングをずっと言っていた。本来、コミュニティデザインの業務には相応の時間とコストがかかるので、それに見合った対価は必要だと感じる。

また、このようなワークショップをするとき、地域コミュニティ、コミュニティデザイン系の進め方としては「A さんのアイデアも、B さんのアイデアも、みんな素晴らしい」と発散型となるのに対して、建設系の場合は最終的な形が一つしか選べないため、集約型になる。一回幅広く意見を多く集めて、それらをまとめていく市民参加のプロセスができる専門家は非常に限られている。

**南委員：**地域のモビリティを考えると、提供できる形は限られている。鉄道や軌道は基本的に一本しか引くことができないので、そこに集約しなければならないことがわかりやすく、バスはある程度ネットワークを拡張られるが限界がある。

前職の中央大学にいたときに鳥取県の日南町で地域モビリティの検討に関わったことがあるが、その時でもできるだけ多くの家を戸別訪問し、じっくり話を聞くことで地域の構造やキーパーソンが明らかになったという経験がある。

## ● 生活と観光需要の組合せの方法

**谷口座長：**地方の人口集積が多くない地域の都市では、大都市のような交通政策、戦略を採ることはできず、地元の需要だけでなく観光需要などと足し算、掛け算することで需要を確保していくこととなる。こうした戦略は、イギリスの湖水地方など海外でも採られているように思われるが、地元で通勤・通学している人が、観光客で混み合うところに毎日乗せられるのも嫌だろうし、観光客としても不愛想な顔をした通勤客と一緒にするのは嫌だろう。需要を組み合わせるときのバランスのとり方、戦略は何かあるのだろうか。

**高尾氏**：湯布院、柳川それぞれで、コミュニティバスと観光移動をリンクさせることについて議論をしている。確かに、通勤・通学のために送迎で駅に直接来ている人たちにいきなりこのような話をしても抵抗が大きく難しいだろう。コミュニティバスのユーザーには、毎日通院したり、決まった曜日に買い物でスーパーまで行ったりするなど、高頻度で利用している高齢者がいて、その移動はパターンとして把握しやすい。そのようなヘビーユーザーの動きと観光ルートをどのように重ねていくかが議論されている。

**谷口座長**：そのような交通行動のパターンは、正確(厳密)でなくて良いのである程度把握する必要があるが、そのデータを取る調査は大変だと思われる。

**高尾氏**：柳川市では、先ほど紹介した景観まちづくりの動きと並行して、コミュニティバスの再編の議論のため、企画課が乗客一人ひとりに対してコミュニティバスを利用する際の行動ルートに関するアンケート調査を行っていた。生活行動についてはそれを参考にしつつ、観光の移動ルートについては「実際にどう動いているか」ではなく、「どう動いてもらいたいのか、見てもらいたいのか」を意図的に計画し、それらを重ねて検討している。

コミュニティバスのルートを検討するとき、既存の路線バスとの調整のルールがあり、必ずしもバス停の位置を最適な場所に置くことができない、西鉄柳川駅に乗り入れができないなど、観光ルートとの重ね合わせが難しい場面がある。

**谷口座長**：コミュニティバスは、路線バスのお客を奪ってはいけない、儲けてはいけないなど、どうしようもないしがらみが多い。

**事務局**：柳川のように既存のバス事業者が強い地域は難しいことが多いのかもしれない。第1回研究会で取り上げた熊本のような共同経営や、地域公共交通利便増進実施計画(旧・再編実施計画)を策定するまで計画の熟度が高まれば、事業者との連携がうまくいく可能性がある。

**高尾氏**：湯布院のノルクのようなグリーンスローモビリティは、時速 20km しか出せずルート上の制約はあるが、お客さんの奪い合いといった議論にはなっていない。コミュニティバスに関するルールを変えて、自由に議論ができる場が必要だと感じる。

## ● デザインの力とそれに関わるプロの仕事

**谷口座長**：デザインが持つ力についても議論したい。単にグリーンスローモビリティの車両や小さな交通拠点の情報掲示板を導入するのではなく、「ノルク」や「coten」のようにコンセプトをわかりやすく伝えるネーミングやデザインが持つ力は大きいのではないかな。

私の研究室でも、コンパクトシティに関する議論の中で「小さな拠点」の作り方について検討をしているが、「coten」のような名前を付けようとする発想はなかなか出てこない。プロのデザイナーによる仕事を、どのように、どのタイミングで取り入れると良いのか、セオリーのようなものはあるのだろうか。

**高尾氏**：ユーザーに対してその施策の意味をできるだけわかりやすく伝える、共感を持って届けるところに、デザインの役割はあると考える。

柳川の小さな交通拠点の取組みは、社会実験にいたるまでに庁内ワーキングでの議論で約3年の時間をかけている。コミュニティバスの再編の検討から始まり、生活と観光の動線に関する議論を重ねる中で、小さな拠点を作ろうというときに、ユーザーから見て魅力的なデザインにするために、庁内の検討チームに2022年度からデザイナーに参加してもらった。その人がチーム内のアイデアをまとめ、「coten」という名前を提案し、それが採用されることとなった。

**谷口座長**：デザインができる人材に参加してもらうにもコストがかかる。欧米では、公共工事の費用の1%をその建築に関連するアートのために支出する「1% for Art」という仕組みをルール化している国や地域もあるが、日本ではデザインやアートにコストを掛けられる自治体は限られる。むしろコストカットの対象になりやすい部分だと思われるが、柳川市や由布市でそれができるのはどういった工夫があるのだろうか。

**高尾氏**：柳川の場合、約10年前に福岡県でデザインの活動をしている人が柳川にサブ拠点をつくり、そこで3名の若手デザイナーを市の事業で雇用し、地元のデザイナーを育成することができた。上述の「coten」のデザインを担当したのも、そのうちの一人である。地元にいるのであまりコストもかからず、小さなもののデザインも小回りを利かせて依頼することができ、それが市民の目に触れ、評判が良かったという循環から、市役所としてもデザインをしっかりとしたほうが良いという雰囲気が高まりつつある。

湯布院はもともと有名観光地であり、デザインに対する意識は高かった。2002 年の交通社会実験の際には、水戸岡鋭治氏に地図のほかワークショップのメニューに参加した時にもらえるバッジなど、様々なもののデザインを依頼した。

さらに言えば、九州地域全体として、水戸岡氏がデザインした JR 九州の観光列車が各地で走り、それによって地域が活性化したという成功体験が共有されており、モビリティやサービスに対して良いデザインをすると経営的にもメリットがあるという意識が強くなっていることもあるだろう。

**事務局：**谷口先生から指摘されたように、市役所が公共事業として業務を発注するにあたっては、デザインに対するコストを掛けることが難しいことも多いと思われる。それに対してはアーバンデザインセンターのような行政と民間が連携する拠点・組織を役所の外部につくる方法もあるが、湯布院や柳川ではそのような議論はないのだろうか。

**高尾氏：**西鉄柳川駅の事業は、西鉄と柳川市が連携協定を結んで協議会を立ち上げ、そこから設計チームや私が市民ワークショップをする業務が発注されるという形態であった。単発の事業としてはそのような行政と民間の連携はあったが、UDCK(柏の葉アーバンデザインセンター)のように 10 年、20 年といった期間で面的に事業を展開していくようなボリュームでは、現時点では議論はされていない。

**事務局：**観光地という特性から、デザインが価値を生むというコンセンサスは得られやすいと思われる。観光協会や、近年は事業も展開する DMO といった観光地ならではの組織もあるが、それらがデザインに関わる可能性はあるのだろうか。

**高尾氏：**湯布院では、約 5 年前に由布市まちづくり観光局という DMO をつくり、荷物を旅館に届けるサービスやレンタサイクル、駐車場などの事業収入を得て活動している。観光客向けのサービスを提供するにあたっては、一定のレベルのデザインされたもの、どこでも見られるものではなく、湯布院らしい、オリジナルのものを作りたいという自治の意識は、観光協会トップの桑野氏をはじめ、地域の中で非常に強い。

#### ● まちを歩くための情報の重要性

**南委員：**自動車での移動は、基本的には点と点をつな

いだ動きであり、目当てにした店でしか消費は起こらず、たまたま通りかかった店に立ち寄ってもらえるかということ、自動車のスピードではそれは難しい。それに対して徒歩を奨励すれば歩行者の行動は面的に広がるかということ、実際には情報を与えなければぶらぶらと色々な地区を歩き回るようにならない、という点は重要だろう。

歩行者の行動を面的に広げるためには、ノルクのようなモビリティ・公共交通によって人が集中するエリアから地域全体に分散させること、レンタサイクルの社会実験のようにルートに関する情報を提供すること、「coten」のような拠点を設けてそこで情報を発信することが有効だということを、湯布院と柳川の事例は示しているように思われる。

**高尾氏：**大型のショッピングモールでお客様の動きを見てみると、面的にテナントが配置され、その間には安全に歩ける空間と休憩スペースも設けられている。人は買い物や食事をして動き回り、ある程度動くと疲れてしまうが、一回休憩をするとまた消費行動を起こすことができる。

観光地のまちなかの構造では、ショッピングモールのように休憩できるスペースが用意されておらず、観光客の動きもある程度の時間・広がりですべて止まってしまう。柳川で今検討をしているのは、市民会館と沖端の間をつなぐルートに休憩できるスポットを配置しているようにしている。

ご指摘の通り、情報提供についても重要で、市民会館に来たお客さんが近くで昼食を取りたいと思っても、市民会館の中にランチマップや情報が案内されておらず、結局車でコンビニに行って買い物をしたり、ロードサイドのチェーン店で食事をしたりして帰ってしまう。潜在的なニーズがあるのに、縦割りですべてに届えることができず、地域にお金が落ちない状況である。そういった情報を「coten」に集約することで、地域で生じている機会損失を減らしていくことを考えている。

**谷口座長：**民間のシンクタンクが「住みたい街」、「住み心地の良い街」などのランキングを発表しているが、大型ショッピングモールがある街の方が住んでいる人の満足度が高いという結果になっている。

企業としては、ショッピングモールの空間の作り方を戦略的にやっているということが表れているのかもしれないが、本来はそれを都市空間の中でやることが、

文化的で豊かなまちをつくるためには必要なことであろう。まちなかのお店だけではなく、都市全体で機会損失していると考えるべきではないか。

それを取り戻していくためには、高尾先生が最初に紹介されていたマズローの欲求段階の高次の欲求である、生きている実感や自己実現ができる都市空間、まちづくりを意識する必要があるだろう。

小規模な都市でもそれができるということを、今回は紹介をいただいたので、都市センターとしても多くの自治体の関係者、特に市長たちに伝えていただきたい。

**事務局：**今回取り上げた事例は比較的小規模な都市であったが、あらゆる都市に共通する論点が示されたのではないかと思う。

本日は充実した事例紹介、活発なご議論をいただき、ありがとうございました。

(了)

- ※ 本稿に掲載の図表は、図 1~2 は国勢調査データを基に事務局が作成したもの、図 3~9 はゲスト講師の発表資料より抜粋したものである。
- ※ 本講演録における委員、ゲスト講師の発言内容は委員個人の意見、見解であり、所属する組織の意見を代表するものではない。