



チャンバラ合戦に向けて修行中(本文中に関連記事があります)

## 目次 / contents

## 特集「200号発行を迎えて」

200号発行を迎えて / ニュースレター編集委員会 2

## ひと・まち・地域

流山市で「3層の高度地区」導入 / 野口和雄 4

伝承譜その5 京都駅ビル20年—地域社会のユメを拓く  
/ 三輪泰司 6地域に寄り添って地方創生を考える(その18)~企業誘致が成功  
した人口増加自治体の補完的考察~ / 森脇宏 14

## きんきょう

「体験交流型」で摂津峡に新たなムーブメント!  
/ 武藤健司・片山麻衣 16今年もファミフェスやります! at 南港ポートタウン  
/ 嶋崎雅嘉・戸田幸典・橋本晋輔 17「働き方改革についての事例報告と自由討議」を開催しました  
/ 杉原五郎 18

## 新人紹介

新しい風 / 山部健介 19

## まちかど

英国随一のビーチリゾート、ブライトンを歩いて / 片野直子 20



200号  
発行を迎えて

## 特集「200号発行を迎えて」

ニュースレター編集委員会

1983年7月に0号を発刊したニュースレターは、今号で200号を迎えました。  
0号には以下のように記載しています。

- ◆ニュースレターは、ARPA・Kー地域計画・建築研究所とその人間に興味をお持ちになっている方、ひとこと文句を云ってやろうと思っていらっしゃる方のための“受像器”です。はじめのうちはワンウェイで雑多なニュースをうつし出しますが、そのうちリクエストもお受けし、取材にも走って現場のナマニュースも登場するでしょう。勿論、寄稿もお受けします。
- ◆ARPA・Kのことをシンク・タンク、コンサルタント、設計事務所何とでも呼んで頂いて結構ですが、とにかくこの種の仕事は人と人とのふれあい、情報と情報の交流こそフロンティアがあると思っています。

この思いは今日でも変わりません。今後もフロンティア精神を持って皆さんにニュースなレターをお届けします。

さて、今号の「200号特集」では、編集委員が過去の記事で印象深かったものを紹介しています。それぞれの記事は、以下のURLからお読みいただけます。

[http://www.arpak.co.jp/newsletter/200/nl200\\_01.html](http://www.arpak.co.jp/newsletter/200/nl200_01.html)

ニュースレター編集委員会

私

がはじめてニュースレターの記事を書いたのは47号のまちかど「梅田LOFTのパンクなサイン」でした。梅田LOFTがある茶屋町界限は、今は再開発が進んで多くの商業施設が立地する賑わいのエリアになっています。その先鞭をつけたのが1990年に開店した梅田LOFTであることは間違いないでしょう。時はバブル末期、古びた住宅が並ぶ路地を抜けてようやくたどり着く「こんなところに？」という場所に開店したLOFTは新たなまちの展開を予感させるものでした。

記事の中では、LOFTのロゴがバラバラになる動きのある壁面サインを「パンク」と表現しています。面的展開を見せるミナミに対して、箱庭的なキタの退屈さを揶揄するものであるという深読みも。そして、古いものを排して常に新しいものを創り出す新陳代謝のエネルギーを発散し、これからが期待されるまちのアイデンティティ創出に一役買っていると締めくくっています。

これまで、まちかどの記事は何度も書いてきましたが、何気無い日常の風景を深読みして意味付ける、というスタンスで書いた最初の記事として懐かしく思い出しました。(坂井信行)

二

ニュースレター0～199号の中で私が一番印象に残っている記事は121号の「大阪特集」です。実はこの前の120号でたまたま京都関連の記事が多く集まったので「京都特集」を組みましたが、「それなら次号は「大阪特集」をやろう」ということで、編集委員のやる気スイッチが入ってしまったのです。「大阪を七感で楽しむ」と銘打ち、それぞれのテーマを持って大阪のまちに繰り出しては興味深いことを拾い集め、日々の業務の合間を縫って記事を書くということにしばらく没頭した記憶があります。

私は「嗅ぐ」というテーマで鶴橋～コアタウン「聴く」で大正区のリトルオキナワを紹介しました。どちらも当時10年以上大阪で仕事をしながらあまり訪れていなかった場所でしたので、自分自身も新たな発見にワクワクしながらその雰囲気をお届けできたのではないかと考えています。

同じく「嗅ぐ」をテーマに「くすりの香りと近代建築の香り道修町界限」も紹介しています。15年後にその近辺へ事務所が移転することなど思いもよらぬことでしたが、これも何かの縁を感じます。

(鮎子田稔理)

**二** ユースレター 200号という節目の号を発刊するにあたって、これからまた新しいニュースレター、新しいアルパックを考えていく必要があると思い、あらためて第0号の記事を読みました。

第0号は1983年に発行されています。アルパックができて17年目、名古屋事務所の創設を契機としてスタートしました。

この当時から都市計画コンサルタントとして「地域発展のための新しい事業づくり」が社会から要請されているということや、コーディネート（調整して進行させる）の重要性を指摘する文章があります。

今の時代、「事業」の内容や主体、進め方のバリエーションも広がってきている中で、33年経っても同じ悩みと課題をかかえてチャレンジしているのだと思うと、当時の執筆者に親近感を覚えます。

アルパックが考えてきたこと、悩んできたこと、取り組んできたことがニュースレターに刻まれていることをあらためて認識しました。（嶋崎雅嘉）

**私** が入社当時、京都新聞では創刊110年記念企画として「新・都の魁」を連載していて、アルパックがお手伝いしていました。一年企画の連載は、著しく変貌していく「今」の京都の町を書き残すことを目的として、寺町通、四条河原町、清水産寧坂、錦市場などが紹介され文章だけでなく町のカットを見るのも毎回楽しみでした。ニュースレターでは33号と39号で取り組みの背景や担当所員の思いなどが紹介されています。

新聞の紙面やニュースレターの表紙を飾った緻密なカットは、所員が日常業務を回しながら、町を何度も歩き、事前調査をして描いていた記憶があります。しかも当時はロットリングで。個性あふれる作品を通して、建築士というものは、文才だけでなく画才もあるんだなあと改めて実感させられるだけでなく、まず現地に足を運び調べるといった仕事の基本を学ぶ機会になりました。連載終了後、「新・都の魁」は書籍として発行されました。27年経った今日、京都の町はさらに大きく変貌しています。当時の景観と比較する上でも貴重な町の紹介本で今でも手にとります。（中村孝子）

**今** 回、よい機会なので、創刊当時のニュースレターを眺めてみました。

環境（廃棄物）に関する記事が初めて登場したのは、第3号（1984年）でした。京都市のごみ組成調査の話題です。その後は、ごくまれに触れられるという時期が続きます。それが、1998年には、前年の12月に京都市で気候変動枠組条約第3回締約国会議（COP3）が開催されたこともあり、当時の三輪会長の記事に私の指導教官であった内藤正明先生の講演が取りあげられるなど、アルパックでも環境への関心が一気に高まったように見えました。

その後は、環境関連の記事の枠も広がり、近年では他の分野でも環境に配慮した計画なり事業なりが一般的になったこともあり、「環境」が広く取り上げられるようになってきたと思います。

ニュースレターを見ていて時代の変化を感じられるというのは、アルパックがその時代に課せられた課題の解決に取り組んできたことを示しているのだと思います。今後も、そういった役目を担うニュースレターでありたいと思いました。（長沢弘樹）

**い** まから10年近く前のことです。当時大学生（就活生）の私は、コンサルタントの役割や業務内容の話を知りたいため、アルパックを訪ねました。その時に、会社案内と一緒に受け取ったものがニュースレターでした。最新号から特集号までどれも新鮮で、アルパックの仕事とともに、所員の働く姿がイメージできた思い出があります。

紹介を受けた記事の1つに、94号「日本とドイツの家庭ごみの比較調査」がありました。実際に現地でごみの排出実態を調査し、使い捨て容器包装などの比較を社会システムや生産・消費動向とともに分析するという内容です。現場に入り込んで得た情報をもとに、社会に伝える姿勢に魅力を感じ、自分も携わりたいと思ったことを記憶しています。

そして今となっては、私のもとに学生が訪ねてくる機会があり、同じように、自分が執筆したニュースレターも活用して仕事紹介をすることがあります。このように、ニュースレターは、若い世代に伝えるツールとしても、これまで（そしてこれからも）活用されているのだと感じます。（武藤健司）



## 流山市で「3層の高度地区」導入

東京事務所 野口和雄（都市プランナー）

高い住宅需要に支えられ中高層マンションなど住宅供給が活発な流山市で、本年8月末、従来の斜線制限型高度地区に加えて、独自の「3層の絶対高制限型高度地区」が導入された。

少子化、人口減少時代にあって千葉県流山市は、直近の5か年で子育て世代を中心に人口が約1万人増加した。本年11月現在の人口は179,466人。昨年同月から4,673人増となっている。特に、25歳から39歳、4歳以下の人口が増加している。若い子育て世代を中心とした人口増は、恵まれた交通条件に加え、子育て政策、環境政策、シティプロモーション等の市の取組の成果でもある。

### 千葉県流山市

流山市は、東京都心秋葉原駅から「つくばエクスプレス」で約25分以内と立地条件に恵まれている。さらに、市は、都市の質、市民生活の質を重視する政策を進めている。「母になるなら、流山市。」「都心から一番近い森のまち」をキャッチコピーとして掲げ、子育て・子育て施策、環境施策、情報公開まで多様な試みを実行に移しているのである。都市の質の高さが住宅需要を呼び込んでいる、といっても良いだろう。

中高層マンションの立地が多い市域では、「環境運動」も多発するが流山市も例外ではない。「都市の質」、「環境の質」をめぐる論争も多くなる。その流山市で、独自の比較的厳しい「高度地区」が導入されたのである。

### 「3層の絶対高制限」の概要

市が導入した「高度地区」の特徴は、「低い高さ制限」、「認定による緩和」、「許可による緩和」

という「3層の高さ」を設定したことにある。

まず、住居系用途地域で低層住宅を中心とした区域では高さ12m、幹線道路沿道の住居系用途地域で、北側に第1種低層住居専用地域を指定している区域では15m、上記以外の幹線道路沿道や中層住宅等を誘導する区域、商業系用途地域では20mという比較的低い絶対高制限とした。なお、土地区画整理区域で集合住宅などの高度利用を誘導する区域では、31mとしている。

### 認定、許可による緩和

その上で、良質な市街地環境の形成に貢献する建築については、認定又は許可により緩和する。500㎡以上の敷地面積で壁面のセットバック、グリーンチェーン認定のレベル1以上に適合しているもの、一定以上の敷地内緑化を図るものについては、市は認定により20mを24mまで、31mを37mまで緩和できる。グリーンチェーンとは、共通の指標（認定基準）に基づいて個々の開発事業が実施されることによって、街中に緑の連鎖（グリーンチェーン）が生まれ、街の緑が周辺の森の緑とつながりあう豊かな環境が創造されることを目指した市の戦略的取組みである。

次に、敷地面積が3,000㎡以上の敷地で相当のセットバックを行い、グリーンチェーン認定をレベル2以上に適合し、相当の敷地内緑化を図っているもので、周辺環境への調和と市街地環境の維持に大きく貢献するものについては、市は許可により、12m又は15mから20m、20mから31m、31mから「必要な高さ」（「高度地区の規定書」）まで緩和できるとした。

特例により緩和できる建築物の高さの最高限度

絶対高さ制限値	緩和できる高さの最高限度		認定または許可による特例で緩和するときに付加する建築物の高さの最高限度
	認定	許可	
12m	-	20m	建築物の各部分の高さは、当該部分から隣地境界までの水平距離の1.25倍に10mを加えたもの以下とする。
15m	-	20m	建築物の各部分の高さは、当該部分から隣地境界までの水平距離の1.25倍に10mを加えたもの以下とする。
20m	24m	31m	建築物の各部分の高さは、当該部分から隣地境界までの水平距離の1.25倍に20mを加えたもの以下とする。
31m	37m	必要な高さ	-

### 街づくり条例の手続き

この高度地区は、運用に際しては、先行して立法化された街づくり条例と一体となって運用されることになる。街づくり条例では、一定規模以上の開発事業について、事業者が市民意見に対する応答を義務付けている。さらに、開発手続きの中で開発構想案に不服があるときは、市民や事業者は街づくり委員会に訴えることができる。市独自の調停制度だ。この調停制度は、市民と事業者が相対して開発の適否を公開で討議する仕組みとなっていることに特徴がある。話し合いによる合意形成に至らない場合には、委員会は両者に対して調停の受け入れを勧告できる。事業者は、この勧告を拒否することはできるが、この公開審議と調停結果が、「高度地区」により定められた高さを市が緩和する場合の重要な判断材料になるであろうことは言うまでもない。

### 制度導入に至る経過

このような「3層の絶対高制限型高度地区」導入に至る経過を簡単に紹介しておきたい。

市は、街中に緑の連鎖が生まれる環境を創造する

ためのグリーンチェーン戦略、開発事業の許可基準等に関する条例、景観条例、街づくり条例、街づくり・環境配慮制度と次々に街づくりに関する独自の制度を制定してきた。街づくり条例の検討にあたっては、白紙の段階で市民等による検討委員会（当時の委員長は千葉大教授北原理雄）が設立された。検討委員会では、委員会自身により広範な市民の意見を聞く機会を設けるなどの試みが行われた。中間報告では、条例制定にあたっては、「絶対高制限型高度地区」の導入を図る必要があると市に提言していた。街づくり条例の効果的な運用には、独自の「高度地区」導入が不可欠であることを認識していたのである。今回の高度地区導入には、このような伏線があった。

### 今後の展開への期待

システムは、制度の趣旨を理解し活用するプレイヤーがいて初めて生き生きと働く。制度自身も発展的に改定される。市民、事業者、議会、行政職員、そして外部の応援団の不断の努力が欠かせないことは言うまでもない。

見直し前後対照図

変更前		変更後		
北側斜線制限		北側斜線制限	絶対高さ	隣地斜線制限
第一種高度地区		第一種高度地区 (変更なし)	12m	なし
			15m	なし
			20m	15m+1:2.5
			31m	15m+1:2.5 (水平距離4mから25m+1:1.25)
第二種高度地区		第二種高度地区 (変更なし)	12m	なし
			20m	15m+1:2.5
			31m	15m+1:2.5 (水平距離4mから25m+1:1.25) 20m+1:2.5
指定なし	つくばエクスプレス駅周辺を除く近隣商業地域、商業地域、準工業地域、工業地域	第三種高度地区 (制限なし)	20m	15m+1:2.5
	第一種低層住居専用地域	指定なし(10m)		
	つくばエクスプレス駅周辺を除く近隣商業地域、商業地域	指定なし		



## 伝承譜 その5

### 京都駅ビル 20年—地域社会のユメを拓く

名誉会長 三輪泰司

1997年、JR京都駅ビルがグランド・オープンして、来年の9月11日で、20年になります。グルメにイベント。へーっ、こんなことやってるの、こんなになっているの、行くたびに驚いています。巨大なパワースポットです。さて、来年はどんな仕掛けがあるでしょう。

アルパックと私がこのプロジェクトに関わったのは、1988年6月8日、当時の京都商工会議所・小谷隆一副会頭（イセト一社長）から協力要請を受けた日としていますので、今年で28年になります。

第4代目となる京都駅ビルの基本計画と引き続いての国際コンペをどのようにやったのか、まずかったこと、よかったことを「伝承」して次世代の検証に供します。まずは、初代から2代、3代駅舎の造形と機能を学んだことから始めましょう。

#### 駅舎は時代を映す 先人の知恵に学ぶ

地域プロジェクトの特徴の一つは、土地・場所に密着していること。歴代京都駅舎の場合、場所はほぼ同じです。しかし、歴代駅舎の造形と機能には「時代性」が色濃く映し込まれています。場所性と時間軸との「複眼」で見ましょう。

1877年（明治10年）竣工の初代は赤煉瓦造で文明開化のシンボルです。当時の京都の人口は約27万人。私はこの実物は知りません。

第2代目は大正天皇即位式に間に合わせ、1914年（大正3年）開業。東京駅と同じように貴賓室を挟んで乗降口を配し、ルネッサンス様式です。設計者は鉄道院技師・渡辺節さん。当時の人口は約51万7千人。市内の自動車は30数台。これは1950年11月17日に失火で焼失しました。大学へ入ったばかりの私は友達と数人で焼け跡を見に行っています。

まだ講和前の占領下でしたが大規模な戦災を免れた京都は、いち早く産業が復興し、人口は114万人

に達していました。僅か1年半で、1952年に竣工した第3代目は、ショッピング街と塔屋にレストランを備え、貴賓室（特別室）は、塔屋から入り東端にあります。その東には団体専用口、中央に乗車口、西に降車口を配しています。建築学生になったばかりの私たちは、権威性ととも装飾性も削ぎ落したモダニズム様式、機能的なプランにたく感服しました。設計者は日本国有鉄道施設局建築課となっていますが、後に安井建築設計事務所社長になられた佐野正一さんです。1979年、日本建築協会の副会長をなさっている時、機関誌「建築と社会」の編集長を仰せつかり、理事会でお会いした時に話を聞きました。

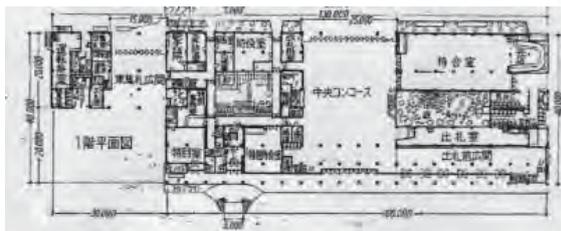
#### モノの移動 ニュー・ビジネス・モデルの宝庫

第3代目竣工から第4代目着手までの36年間、人口は147万人になっていましたが、その「時代性」で、最も顕著な変化は、「物流」です。

第3代目までは本屋西・降車口の西に手小荷物扱所があり、各ホームへの跨線橋が繋がり荷物専用のエレベーターもありました。列車には最後尾に荷物車（クモニ）が連結され、客車の乗務員が郵便や荷物を扱っていました。チッキと呼ばれていた託送手荷物と小荷物サービスです。構内での運搬には、赤帽と親しまれていたポーターが従事していました。今日でも、空港では手小荷物のチェックインと受け取りは重要な機能です。もう一つ、東にも跨線橋がありました。石炭とその殻を運ぶためです。第3代目の建設時には、八条通からの資材運搬にも使ったそうです。石炭から石油、電力へと動力源も含め、物流の変化はめざましいものがありました。20世紀半ばにコンテナが実用化されました。高速道路が伸び、海を越えて船とトラックがコンテナをスルーで運ぶようになりました。1976年に始まった宅配



歴代の京都駅舎 左から初代駅舎、2代目駅舎、3代目駅舎



第3代目京都駅（手小荷物扱所を除く）

便は急速に成長し、生活スタイルの変化も加わって、鉄道の手荷物・小荷物サービスは衰退し、1987年に廃止されました。第4代目駅ビルの機能からは手子荷物取扱所は姿を消しました。荷物用の跨線橋もありません。勿論、石炭と石炭殻用跨線橋もありません。

「起終点計画」というそうですが、空の港、陸の港、更には、生鮮食糧品の港である中央卸売市場も、輸送のターミナルなのだと教わりました。人類は旅をする動物と言われます。ヒトだけでなく、モノの「移動」に着目すると、生産から集荷・分別・梱包・貯蔵・配送といったすべてのプロセスに、面白い工夫が一杯。新しいビジネス・モデルが生まれます。スイスでは郵便配達バスを運行し、バスの駅を持ち、ホテルにまで発展していました。駅に美術館や劇場があってもいいじゃないですか。変わらない原点は、出会いと別れ、新旧の文物が行き交うところです。

第4代目駅ビル基本計画の命題は、ターミナルのイノベーションでした。

**その経緯 平安建都1200年記念事業である**

京都駅ビル改築は京都経済センターとともに、平安建都1200年を目指しての事業でした。1984年10月11日、平安建都千二百年事業推進協議会は、記念事業・関連事業各6件と特別記念事業3件を決めていました。経済センターは記念事業、駅ビルは関連事業に指定されていました。目標である平安建都1200年の1994年（平成6年）に、これらの事業はどこまで到達していたか表にしました。

間に合ったもの、遅れたもの、名称を変えたもの

平安建都1200年記念事業		計画と実施(1994年12月現在)
<b>記念事業</b>		
・ 21世紀洛南新都市の建設	基本構想策定までで中止	
・ 岡崎公園の文化的再整備	基本構想策定・京都会場改築検討中	
・ 市民劇場の建設	市立コンサートホール	1995(平7)10 完成予定
・ 京都文化博物館の建設	府立京都文化博物館	1988(昭63)1 開館
・ 国際交流センターの建設	市立国際交流会館	1989(平1)4 開館
・ 京都経済センターの建設	検討中	
<b>関連事業</b>		
・ 伝統行事・伝統芸能・文化財の保存・育成の強化	古都京都の文化財世界遺産登録	1994(平6)12 登録
・ 文化・学術・研究都市の建設推進	関西文化学術研究都市建設促進法	1987(昭62)6 公布
・ 京都駅の改築と京都駅・二条駅周辺の再開発	京都駅ビル改築/二条駅 継続中	
・ 世界人権問題研究センターの設立	世界人権問題研究センター	1994(平6)11 設立
・ 総合見本市会館の建設	府立総合見本市会館(ハルスプラザ)	1987(昭62)4 開館
・ 日本文化研究センターの建設	国際日本文化研究センター	1987(昭62)5 開館
<b>特別記念事業</b>		
・ 記念式典の開催	カウントダウン・開幕・閉幕式(梅小路公園)	1993(平5)12 開催
・ 博覧会の開催	世界歴史都市博覧会(ハルスプラザ前・国際会議場)	1987(昭62)4-11開催
・ フェスティバル・カーニバル・シンポジウムの開催	全国山録巡回他、約1000	1994(平7)年間 開催

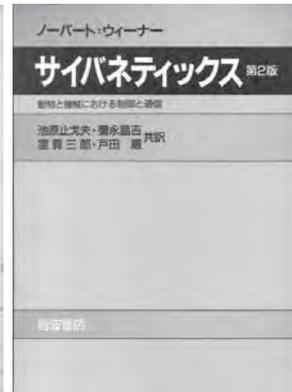
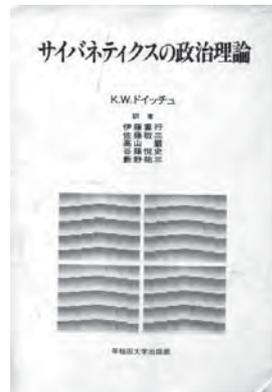
の、頓挫したもの、さまざまなドラマがありました。何故遅れたのか、どうして出来たのか、検証することで、将来が見えるでしょう。

192号、戦後70年を振り返った「伝承譜」で触れましたが、1988年は、新年早々の1月14日、京都商工会議所・京都経済センター構想検討小委員会委員長の堀場雅夫副会頭（堀場製作所社長）から、京都経済センターの建設についてコンペ方式で提案を求めた建設関係5社、電機関係5社の「企画提案書」を調べて評価するよう要請されて明けました。各社の提案書の特徴は、当時、最先端の「インテリジェント・ビル」を謳っていたことです。調査と評価には企画から完成まで、5つのステップからなる簡単な「フローチャート」を作りこれを「モノサシ」として、10社の企画提案書と比較検討する方法を採りました。

2月1日、報告書を提出しました。なにぶん場所も決まっています。「どこで、だれが、どのように」造るか、課題が一杯残っています。「手順」を踏んでやり直しましょうとお答えしました。その後、検討委員会事務局からその「手順」を教えてくださいと求められ、オープンまでの「ストーリー・ライン」と、立地選定・事業主体・資金調達を含め、基本理念合意から完成まで5つのステップを詳しい「フローチャート」にして提出しました。1988年も暮に近い12月15日でした。

その後、約20年を経た2011年9月5日、平安建都1200年事業の一つであった京都経済センター建設構想推進について、アルパックへの協力要請を頂いたと報告を受けました。なんと、23年が経ち、今回は立地が決まっていた4ヶ所の想定候補地の一つ「四条烏丸」に近い京都産業会館でした。23年前の資料が商工会議所に継承されているか心配でしたので、京都事務所へ「フローチャート」など当時の資料を伝承しました。

ここで採っていた「フローチャート」の方法とは何でしょうか。



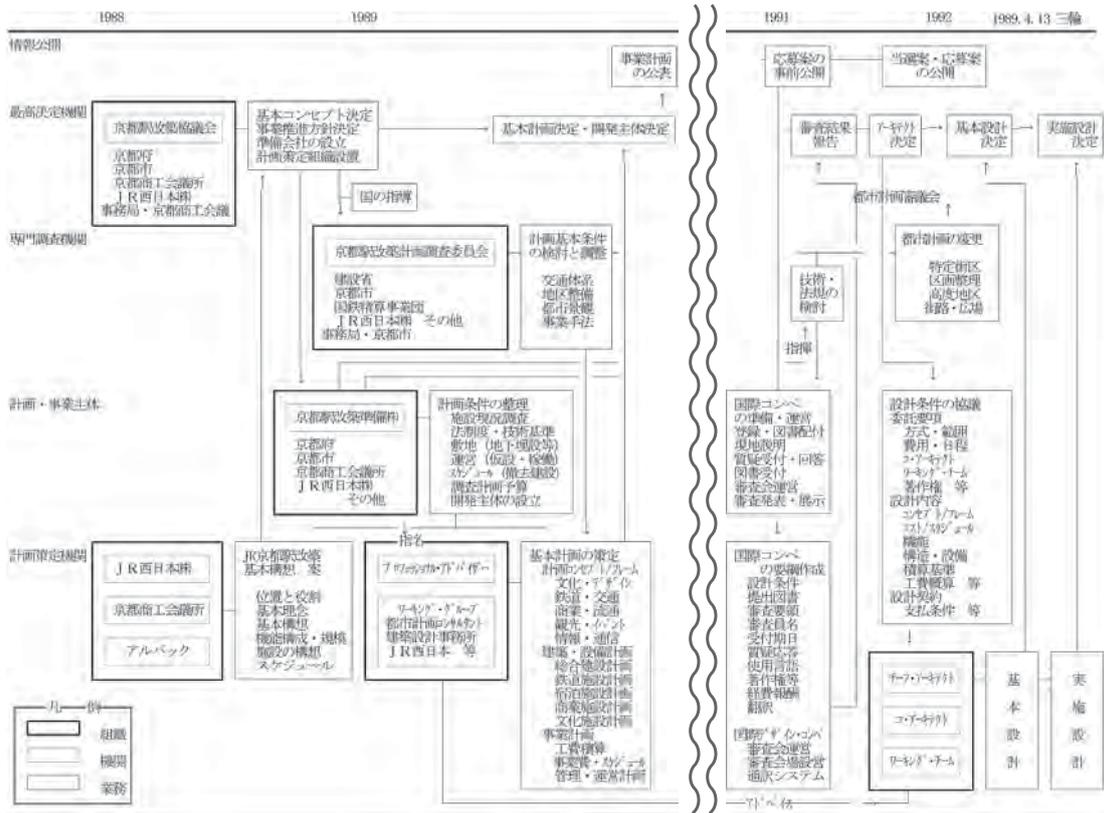
**フローチャートとは 事業推進のツール**

地域プロジェクトでは土地所有権や借地権など登記できる権利を持っている人を始め、テナントからビジターまで、「関係者」が大勢います。市民社会の時代です。皆さんそれぞれにモノを言います。「ワークショップ」のように、「参加」の形が広がってきました。コーディネーターとかアドバイザーといった職務ができてきました。地域プロジェクト成功のカギは、「関係者」の認識の一致、即ち場所や権利の情報を共有し、役目と手順について合意・決定・実行することです。それをリードし、ガイダイを進めるのがプランナーという職能人の職務です。

「フローチャート」はそのために開発してきた方法です。政策提言から事業実行までを貫く計画技術です。関西学研構想でもOBの霜田さんが構想推進に使った実績があります。横軸は時系列で、各段階（ステップ）において必要な場所性・関係者・資産に関する「情報」をインプットし、縦軸は討議・合意・意志決定一ノード<結節点>を、ライン<線>で繋いで「手順」をビジュアルに表現します。工

事工程表でのフローチャートと違って、縦軸は上からインプットする情報・データ、クリティカル・パスに当たる所が討議。その下に決定に従う作業。特徴は作業で得た情報・データを上の討議へ戻す「フィードバック」があり、次のステップでのアクションを修正するのです。討議のことを「制御」と呼ぶ所以です。駅ビルの場合「場所性」に関する情報は、用途容積地区の現況、道路交通の状況、周辺地区の現況などがあります。「関係者」に関する情報には、京都市の条例・許認可権など、「資産」では土地所有権などがあります。京都経済センターの場合の場所性情報は、四条・綾小路・烏丸・室町のワンブロックは、八坂神社門前町の延長、山鉦巡行のスタート、「鉦の辻」であること、西陣と並ぶリーディング・インダストリー繊維織物のセンターであり、濃密な文化蓄積を見落とすことはできないでしょう。お祭りの時期はどんな光景になるか、見ておかねばなりません。

“時系列、情報、制御”と言えば、ノーバート・ウィーナーの「サイバネティクス」、それを社会



JR 京都駅改築事業推進組織・業務計画フロー

都市計画の手法によって建築をつくれるようにした

京都駅ビルと周辺地区 4つの都市計画を活用して、4つのプロジェクトを実現。



科学へ展開したカール・ドイッチュの研究を想い出されるでしょう。サイバネティックスの語源はギリシャ語の「船の舵取り」にあります。うまく舵取りして進路を求めるには、過去の風向きや潮流のデータをもとにします。

21世紀半ばには、膨大なデータベースが蓄積され、分類・検索・解析する「人口頭脳」が進歩して、宇宙開発や国際戦略を「舵取り」しているでしょう。23年前、京都経済センターと京都駅改築事業のために提出した「フローチャート」は、規模相応にデータベースはごく小さく、人口頭脳ではなく「経験知」によっています。まだまだ完成度の低いレベルです。次世代の皆さんの研究開発に期待します。

都市計画である 政策提言から事業実行へ

駅舎の「造り方」も変わりました。建設主体は鉄道院でも日本国有鉄道でもなく、JR西日本と京都府・京都市・京都商工会議所が出資する京都駅ビル開発株式会社です。

1985年4月23日に、京都府・京都市・京都商工会議所・国鉄で構成される「国鉄京都駅改築協議会」<以下：「協議会」>が設立されました。これが、この事業の「最高機関」です。1987年4月、国鉄分割・民営化でJR西日本が引き継ぎ、地元側は商工会議所が代表となって協議をしていました。会議所はワコール社長のパワフルな塚本幸一会頭が、設計は国際コンペでと威勢よく、JRも京都駅改築でまたとないビジネスチャンスを活かそうと張切っていました。大阪駅は少し前、1983年4月にアクティ大阪が完成していました（設計は佐野正一さん）。協議体ですから、言いたいことを言っておればよいのですが、小谷副会頭が気をもまれるとおり、事業を進めるカタチにはなっていません。JRと商工会議所との調整とは「足して二で割る」ではなくて、一段高い所に目標を掲げ、「アウフヘーベン」して理念の一致点を見つけ、事業推進のイメージを獲得するため、お手伝いをする役目で、専らブレイン・ワークです。

1988年10月27日、基本理念と基本構想案を提出、第2回協議会はこのを了承、地元とJRの合意が成立しました。協議会は、基本構想で提案された実行計画策定開始と準備会社設立を合意しました。計画策定は実務を伴い、費用を要するので、計画策

定までを任務とし、資金調達と決裁権を持つ執行機関が必要なのです。私は、翌1989年4月に設立された準備会社から、プロジェクトの計画全般を支援するプロフェッショナル・アドバイザー<以下：P.A.>として指名を受けました。P.A.の職務は「個人」です。短期ですが猛烈に「時間」が割られます。6月のアルパック株主総会で代表取締役社長職を退任しました。

「実行計画策定」とは、事業規模と事業手法を決めることです。事業規模とは、具体的にはJRの所有する土地から事業に供する区域を決めること、事業に関わる街路など公共事業を決めることです。事業手法には都市計画と国際コンペがあります。それには権威を持つ、それなりの「カマエ」が必要になります。

「京都駅改築調査研究委員会」の設置をお願いしました。8月12日に発足した委員会は、京都大学の川崎清教授を委員長に、建設省・運輸省・JR西日本・国鉄清算事業団が加わり、事務局をアルパック（松本明）が務め、周辺の交通調査からはじめ、歩行者・自動車の捌き方、駅前広場と建築限界、事業手法を議論しました。第2代目駅舎の時から、南北の繋がりが問題になっていました。最もよい方法は、東海道本線を高架化して新幹線のレベルまで持ち上げることです。結局、嵯峨野線上空は使うが、本屋は0番線ホーム先端までとすることになりました。但し、設計条件に「将来計画に備えること」を明記することとしました。

次に事業手法。駅ビル本体は「特定街区」。これで高さ制限が消えますが建築の床面積が増えると人と車の発生量が増えます。そのためには周辺の街路整備で担保する必要があります。西の土地区画整理事業と南北を結ぶ街路事業です。幅員12メートルの南北自由通路は実は京都市の都市計画街路です。京都駅ビルはどう見ても「建築」ですが、駅前広場を含め4つの都市計画手法を使ったレッキとした「都市計画事業」です。（上図）

地域プロジェクト第三の特徴、大きなファイナンスが伴います。「都市計画」の役割は、都市経営の観点から見れば「投資空間の制御と創出」です。区域を定めて投資空間を作ることです。



京都は有形無形の文化の宝庫です、基本構想で提案した文化施設は、京都大学の米山俊直教授を座長に検討会が設置されましたが、コンテンツと関わり「京都駅文化施設構想案」の中間報告は1991年12月にずれ込みましたので、コンペ段階の設計条件では、1000席の劇場と美術館等にとどめています。

### 改築実行計画 コンペの方式を決める

国際コンペの方式を決めることが、事業推進の手順に関わるとはどのようなことでしょうか。同時期、2つの国際設計コンペが先行していました。

関西国際空港ターミナルビルは、1988年12月、レンゾ・ピアノ氏〈伊〉が選ばれていました。これは、ゼネコンとのジョイントで、正式の設計コンペとしては疑義が持たれていました。

東京国際フォーラムは、有楽町の元都庁舎跡で、1989年11月に、ラファエロ・ウイニオリ氏〈米〉が選ばれます。こちらは理想的な国際コンペです。公開コンペ・指名コンペの2段階方式です。公開コンペは広くアイデアを集めますが、最低1年の時間とたいそうな費用が掛かります。P.A.は進来簾さんでした。国際コンペの進め方、P.A.の心得を教わりました。何にしろ、国際コンペのP.A.なんて、生まれて初めての経験です。たいへん助かりました。

実は、進来簾さんとは1963年からの永いお付き合いでした。1997年には日本建築家協会（JIA）の同期の副会長を務めました。進来さんは国際担当で、国際建築家連盟〈UIA〉副会長も務められました。私は国内支部担当でした。

結局、1段階・指名方式と決まりました。平安建都1200年が近づいています。時間との競争です。この方針を携えて、UIA日本支部であるJIAを訪問し、大谷幸夫委員長に国際設計競技委員会を開いて頂き、事業実行計画案に基づくコンペ要綱案を説明しました。正規の国際コンペなら、パリのUIA本部から指名建築家への通知を送ることになります。委員会と協議の結果、“UIAの「基準」を遵守すること”を条件に“外国人建築家も参加する国内コンペとする”ことで承認を受けました。従って、公式の表記には「国際的」と“的”を入れているのです。

1990年2月17日、「京都駅改築調査研究委員会」の最終報告で規模が決まりました。第3代目京都駅

に比べて何より変わったこととは、「規模」です。延床面積は、約23万8千平方メートル。先代一第3代目駅舎は、約1万平方メートルですから、一気に23倍にもなりました。

改築実行計画の策定に掛りました。23万8千平方メートルの中で、所要室・面積などを決めることは、駅ビルを一つ設計するくらいの作業を要します。東西に500mもあるので、付属図はたいそうな大きさになります。これらの作業はJR西日本の技術陣が頼りです。地下埋設物の図面まで持っているのですから。およそ5ヶ月で、「改築実行計画」を策定。8月6日の準備会社取締役会で決定、9月の第3回協議会へ報告して了承を受けました。実行計画はコンペ要綱の「設計条件」に使います。

準備会社は任務を終えて解散し、9月28日、いよいよ事業主体となる「京都駅ビル開発株式会社」が設立されました。資本金10億、出資比率は準備会社と同じでJR・地元各50%。社長には準備会社社長を引き継ぎ、JR西日本・井手正敏副社長が就任、私はUIAのコンペ基準の規定による国際コンペのプロフェッショナル・アドバイザーとして任命されました。

### 国際コンペ P.A.の職務・職責

さて、P.A.のお役目です。要するにUIA「国際建築・都市設計競技基準」〈以下：「基準」〉をしっかりと読み込むことからです。

「基準」第9条で、主催者（promoter）は、“コンペの要綱作成と競技実施の監理”のために、P.A.を任命することになっています。「要綱作成」とは、指名方式の場合、指名建築家の選定、審査委員の選定、設計要項〈所要室・面積・使用言語・寸法。参加報酬等〉、「競技実施の監理」とは、建築家への現地説明、質疑応答、応募作品のチェック、審査会場設営、同時通訳等で、送られてきた模型の通関や、宿泊の手配まであります。順序から言うとまず、審査委員を決めること。「基準」に従って過半数が建築家であること、指名建築家との国籍も考慮しなければなりません。「古都・京都」でのプロジェクトです。コンペ経験だけでなく、それぞれのお国や都市の歴史や風土と、どのように向き合って来られたか、リサーチしました。まず、審査委員長・

委員（候補）に川崎清、磯崎新の両名をお願いし、ご両名と調査データを元に相談して審査員、次に指名建築家を決めました。それには、日頃から、或いは永年に渡ってのお付き合い、そしてフットワーク軽く調べ回って情報を収集しておくことです。審査員では、コロラド州立大学ユージン・ベンダ教授は、この頃、京大客員教授に就いていて、よくアルパック京都事務所に現れていました。鋭い感性をもった建築家で、京都を深く研究しておられました。指名建築家では、京都の姉妹都市・ケルンで活動するペーター・ブスマンさんは、1988年に経済同友会のミッション参加の時、1日エスケープして、大聖堂の足元で作った劇場等を見、市役所で十数回に及ぶ市民との対話のことを聞いていました。

難しいのは設計要綱です。国際空港では機能は万国共通で、国による違いは気候条件くらいですが、鉄道駅は風土・文化による違いが重要であり、外国人には理解が難しいです。「要綱」は文字と数字だけで“絵”は使えません。イメージを伝えることの難しさを痛感しました。

国際コンペの経験豊かな、川崎清先生と磯崎新さんに教わるのができたのは幸いでした。お二人とも学生時代からの知古です。

外国人建築家のためにコ・アーキテクトの紹介もしました。ブスマンさんのコ・アーキテクトには、京都設監協会で共に働き、京都ドイツ文化センターを設計していたゲン・プランの満野久さんを推薦しました。委員長に金多潔・京都大学教授をお願いして、「技術委員会」を組織しました。作品チェック要項への適合、法規・構造・コストです。特別なのは「景観」への影響を見るため、東本願寺・東寺等からの動態映像を審査会へ提供したこと、模型の内部を見るために超小型TVカメラを用意したことです。

#### 情報公開 徹底的に“市民のもの”とする

市民社会の時代です。JRの資産は、もともと国民の財産です。駅ビル開発株式会社は民間会社ですが、資本金の形で府・市民の税金が使われています。市民が物申すのは道理があります。まず、率先して情報を開示し、市民と情報を共有することです。美術館へ行ったことのない市民でも京都駅は知ってい

ます。改築するらしい、国際コンペをやるらしいと知っている人もいます。その時期、京都の景観は、国民的議論になっていました。

駅の特別待合室を改装して「Jルーム」と称し、実行計画書、付属図面をすべて公開しました。来た人は殆ど建設関係の方でしたが。

審査会の前には、職業・年齢がほぼ市民の構成に近い建都1200年記念協会の評議員約300名に作品の評価ではなく、感想を書いて頂き、審査会に提供しました。

P.A.個人としてできることも実行しました。京都デザイン関連団体協議会議長をしていましたので、1991年3月30日、第11回京都デザイン会議は「The Station」と銘打って、現職の駅長さんをお招きしてシンポジウムをしました。特に常任幹事であった京都経済同友会のまちづくり委員会でのスピーチの効果は格別でした。現に私も京都建築設計監理協会会長でしたように、さまざまな商工業団体の会長さん、会議所議員さん、華道・茶道のお家元など文化人もおられ、オピニオン・リーダーの集団です。爆発的に理解と共感が拡がりました。

この勢いはコンペを終わった後まで続きました。決定後、府立文化芸術会館での一般公開には、一週間でなんと16,000人、北海道から九州から、子ども連れの市民も来られ、用意したパンフレットがなくなり、大急ぎで増刷するさわざでした。

#### 審査の準備 丁寧に手順を踏む

1990年10月31日、開発会社役員会は、コンペ要綱、指名建築家を決定、翌11月1日、建築家7名へ指名通知発送、受諾書受付、設計要綱発送、11月26日、指名建築家への現地説明会、12月、質疑受付・回答書送付と進みました。ここからは、3月末作品締切りまで、約4ヶ月、建築家が忙しく、主催者はヒマになります。「3月頃、ポツポツ恰好が付いてきた頃、建築家の仕事ぶりを見に行こうか」なんて言っていたら、1991年1月27日、湾岸戦争勃発、企ては立ち消えになりました。3月31日、作品提出締切。作品到着後の約1ヶ月間は技術委員会と裏方が忙しくなります。建築家到着。5月6日、審査員現地視察、かくて1991年5月7日・8日、コンペ審査会開催にいたりました。



### コンペ審査 徹底して“フェア”で

会場は蹴上の都ホテル（現ウェスティン都ホテル京都）。ここは、京都東ロータリークラブの例会場、私のホームグラウンドです。審査会は大宴会場に設営しました。

建築家のプレゼンテーション、質疑応答に続き、審査が始まります。審査が始まると、権限と責任はすべて、審査委員長に委ねられます。P.A. は審査会の始めに技術委員会報告を行います。技術やコストに問題があっても、P.A. には除外する権限はありません。その旨を報告し、審査会の決定に委ねます。以後、P.A. は委員長が求めた時以外は発言できません。あくまでも委員長が主役で、P.A. は自由でフェアな審査が遂行できるよう、裏方に徹します。

審査員は前日から来られる方もあり、3日間、ホテルに宿泊して頂き、外部との連絡は遮断します。電話もダメ、夜も要所にガードマンを立てます。カンヅメです。おかげで、私も結構な部屋に泊まりました。P.A. は発言できませんが、委員長の正面に位置を占め、サインを送ります。「エキサイトしてきたから、ここいらで休憩に入りましょう」といった具合に。興奮してくると、マイクをほっぽりだすので、同時通訳ができなくなり、ブースから降して“ささやき”型に替えました。2日間、延18時間、議論を進めて行くと見えていなかったことが浮かび上がってきます。川崎委員長の見事なリードに感服しました。コンペは、一人の建築家しか選べず、他は消えてしまう残念な方法だと思っていましたが、自由な議論が保証されることによって、全ての労作も、審査員もP.A. も創造に参加しているのだと実感しました。

原広司さんのデザインは、先ず眼に映る表層から「琳派」に通ずると言われます。内部に視点を移すと、東西にせりあがる空間が広がります。TVカメラで見て頂くと、内部空間まで作りこまれた造形は驚きでした。提案の特徴を「マトリックス」と表現されていますが、京都の条坊を通すとともに、人工地盤でもって上下を分ける構造上の解決法もマトリックスと呼んでいました。技術委員会は構造・コスト等、殆ど完璧であると報告しています。

コンペの審査は、記録を取らないものですが実は

P.A. はヒマなものですから、丁度、速記を勉強していたので、メモを取っていました。もう時効でしょうから、公表してはどうでしょう。まさにナマのドラマです。

P.A. は審査会の最後に、審査員全員の署名をとって主催者に報告します。「基準」に従ったP.A. 職務は、審査経過・決定と公開、即ち委員長の講評、一般公開で完了しました。1991年5月末でした。記念誌、建築学会・都市計画学会にも報告を求められました。TVやプレス取材など、アフターサービスは続きました。国際コンペに関する課題が残っていると感じました。国内法の整備と人材育成です。グローバル化が進む国際社会で普通の国として伍して行くために。この「伝承」がP.A. はじめ要員のために、コンペ企画から運営の資料となれば幸いです。

1988年6月8日に始まり4年。1,453日、多くの社員の目に入らない所での日々でした。

国際コンペにはどれくらいの費用が掛かるか。指名建築家には1名2,500万円の参加報酬をお払いました。外国人建築家は航空運賃が必要ですが、各々2回の旅費・宿泊費。設計要綱・付属図書作成・翻訳・印刷、周辺模型。審査会場、通訳等々、含め、締めて約5億円。「まだ一円も収入がない会社なのに、ミワさんは資本金の半分も使ってしまった」と言われました。でも、1,000億円の事業費の0.5%です。

それから、1997年9月11日のグラウンド・オープンまで6年4ヶ月。この間の基本設計・実施設計・都市計画と建築及び商調協関係の許認可・埋文調査・仮駅工事そして本体工事の「フローチャート」は壮大なものです。この間の最高協議機関は、建設省・京都府・京都市・市消防局・JR西日本と駅ビル開発からなる「京都駅改築整備調整連絡会」です。駅にはお休みがありません。安全対策を欠かせません。1993年1月、仮駅舎建設、10月、旧駅舎撤去、12月本体工事着工。1994年2月4日、工事安全祈願祭・平安建都1200年に間にあいました。

1996年6月6日、都市問題会議関西会議の神戸市・大阪市の皆さんを工事現場へご案内しました。タワークレーンが11基、北海道からも動員しての大工事です。よくもまあ、これ以上あるかというく



らい、機能を盛り、所要面積にして僅か10%くらいの駅コンコースをニューヨークのグランド・セントラルやミラノ・セントラレも凌ぐ大空間に仕上げています。原広司さんの采配は勿論、JR西日本、施工者さらには1万人以上の働くひとびともまた創造者です。

### 駅前広場の完成 「車懸かり」で実行

社員の多くは「会長は何やってるのだろう」くらいに思っていたかもしれませんが、見る人は見えました。8月1日からの高校総体京都大会に間に合わせて、1997年7月21日、駅ビル本体竣工。この年から京都市は「街にデザインを」と方針を掲げ、「玄関口で京都らしさを」とアピールをするのです。駅前広場の整備も大会に間に合わせようというのです。

北里敏明副市長が指揮をとり、アルパックに設計を指名され、JR西日本と京都市から設計委託を受けました。1992年にJRの委託で「駅前広場検討調査」をして地下街の構造、駅ビルとの結合など調べていましたが、お話しがあったのは1月16日。オープンまで約7ヶ月。バス・タクシー、地下街・近隣との調整、上屋・案内所・植栽・サインの設計から工事まで、たいへんです。

アルパックは、シンクタンク・プランニング・デザイン3つの機能と「エキスパート小集団のアソシエイツ」という組織をマトリックスでもって構成し、進化させてきました。

JRと地元の合意形成、即ち政策提言というブレーンワークで始まり、基本計画というプランニングで都市計画事業へ導き、P.A.として国際コンペを仕切り、少し脇に退いて6年余。実施設計・建設工事を見ていたら、4つ目の都市計画事業仕上げの段階で再び登場しました。

今度は実行部隊、土木・建築・造園からサインまで。設計から完成まで7ヶ月のイクサです。「車懸かり」と呼んでいた、アルパック得意の戦法です。京都事務所・中根博一計画部長が統括し、中里敏明副市長の熱意に応えました。駅は24時間営業。駅ビルから見下ろせる。和かい夜間照明に京都らしさを表現しています。こうして、第4代京都駅ビルプロジェクトが全て完成しました。発端から満9年でした。

### おわりに 目的と手段を心得る

「駅」とは列車を止めて旅客貨物の乗降を取り扱う施設」と定義されますが、人々にとって、出会いと別れ、くつろぎと楽しみ、さまざまな人間模様の舞台です。海の港、空の港、ロマンとペースの交錯するエキサイト・スポットであること、昔も今も替わりません。基本コンセプトで「新しいターミナルは時代と文化を表現する。成長する都市が新しい機能を求めている」と言いました。少しスマートにいうと「コンテンポラリー・アート・アンド・エンターテインメント・ギャラリー」。歴史的な北と、新しい南の真ん中、「現代」にあって、人々が芸術・芸能と交錯する回廊です。駅ビルには劇場があります、美術館があります。ホテルの廊下には6つの芸術系大学の美術作品が並んでいます。コンコースとホテル階に14のアート広告が見られます。北側の巨大な柱の内側には石のミュージアムもあります。アート&エンターテインメント・ギャラリーであり続けています。駅ビル開発株式会社の見識に敬意を表します。

振り返って、基本構想から国際的コンペまで、遂行できたのは、JR西日本と商工会議所の皆さんのおかげです。事業主体の側に「人」があってこそ、事業は成功するのです。京都市の職員には、都市計画決定に、建築確認にご尽力して頂きました。皆さんと呼吸があったのです。

「都市は、理想を必要とする」というフレーズで始まる「世界自由文化都市宣言」は京都市の最高の目標です。1978年（昭和53年）10月15日、自治80周年記念式典で発表されました。桑原武夫先生を座長とする委員会で起草された宣言です。

以後、歴代市長の演説、市の基本計画だけでなく、経済同友会の政策提言で、必ず基本に据えられています。これが、京都市の都市づくりの憲法であり、目標・目的です。駅ビルはその手段です。

まだ、20年、30年は存続するでしょう。手直しも加わるでしょう。文化遺産になれば結構なことです。今後とも市政も経済界も、しっかり目標を見据えて進まれるよう念じます。



## 地域に寄り添って地方創生を考える その18

(「地域から少子高齢化への対応を考える」から改題)

～企業誘致が成功した人口増加自治体の補完的考察～

代表取締役社長 森脇宏

### 改題にあたって

本稿「地域から少子高齢化への対応を考える」を連載し始めたのは2013年6月号ですが、その後、地方創生の取り組みが全国的に取り組まれ、これまで本稿で展開してきた考察や問題意識が、地方創生で問われている課題と通底していることから、地方創生への貢献をめざして、標記のよう改題します。

### 企業誘致に成功した市町村のパターン分類

前号(199号)では、地方部で参考になる人口増加自治体の多くが、企業誘致に成功した市町村であることを示しました。今号以降で、これらの市町村について、さらに補完的な考察を進めます。

前号では、企業誘致に成功した人口増加自治体の多くが、ベッドタウン的要素を持っていることも示しました。近隣の地域中心的な都市に、夜間人口の増加分をベッドタウン的に依存しつつ、同時に企業誘致によって昼間人口も増加させており、こうした自治体を仮に「依存型」と呼び、そうでない自治体を「自立型」と呼ぶことにしました。また前号では、企業誘致が成功した人口増加自治体の多くが、国土の主軸沿いに位置していることを示しました。

そこで、企業誘致に成功した人口増加自治体を「依存型」と「自立型」、さらに「国土主軸沿い型」と「主軸から離隔型」の2軸で分類すると、表1のような4つのパターンに分類できます。

これら4パターンのうち、依存型で国土主軸沿い型のパターンAは、15自治体が該当し最も多いのですが、たいへん恵まれた立地条件を活かしているため、参考になりにくいと思われ、本稿の考察対象からは除外します。

同じく依存型でも主軸離隔型のパターンBは、依存先の都市が大都市でなければ、学べる点が多そうですので、次号以降で考察したいと思います。

パターンCの自立型で主軸沿い型は8自治体あり、国土主軸沿いという立地条件を活かしながら、依存する市を欠いて、どう自立していったのか、今号でのちほど考察を進めます。

表1. 企業誘致が成功した市町村のパターン分類

	国土主軸沿い型	主軸離隔型
依存型	<パターンA> 矢巾町、名取市、岩沼市、大和町、西郷村、清水町、長泉町、里庄町、宇多津町、筑後市、新宮町、久山町、粕屋町、嘉島町、浦添市 計15自治体	<パターンB> 芽室町、聖籠町、白山市、川北町、宮田村、時津町 計6自治体
自立型	<パターンC> 苫小牧市、袋井市、富士市、裾野市、吉田町、東広島市、鳥栖市、大津町 計8自治体	<パターンD> 東根市、佐久市 計2自治体

同じく自立型でも主軸離隔型のパターンDは、多くの教訓を含んでいそうですので、次号以降で考察を深めたいと思います。

### 国土主軸沿いで自立できた要因

表1のパターンCは、国土主軸沿いですが、依存できる市が近隣にないのに自立できており、何故できたのか、という問題意識で考察を進めます。自治体ごとに考察すると、自立できた最大の要因として、①広域プロジェクト、②強力な地理的条件、③大企業の先行立地、と3つの要因が指摘できます(詳細は表2参照)。

このうち①広域プロジェクトは、国や県が関与する広域プロジェクトで発展した自治体で、苫小牧市と東広島市が該当します。また②強力な地理的条件は、抜群に強力な地理的条件を活かして企業誘致を図り、人口増加につなげている自治体で、袋井市・富士市・裾野市・吉田町という静岡県の4市町と、鳥栖市が該当します。このように整理すると、①と②の要因は、多くの自治体が同じアプローチをするのは、難しいように思えます。

一方、③大企業の先行立地は、大津町のみで確認できる要因ですが、大企業の先行立地を契機として、その後も企業立地が続いている自治体です。その経緯等を調べてみると、類似のアプローチができる自治体も少なくないと思われ、もう少し詳しく考察します。

表2. 国土主軸沿いで自立できた最大の要因

自立要因のタイプ	該当自治体	自立要因の概要
①広域プロジェクト	苫小牧市	「苫小牧東部開発計画」に基づき、札幌市や新千歳空港に近接する港湾都市として発展している。
	東広島市	広島大学が中心の学園都市として発展し、広島中央テクノポリスの指定を受け、高度産業の集積が進んでいる。
②強力な地理的条件	袋井市・富士市・裾野市・吉田町 (全て静岡県)	東京、名古屋、大阪など大消費地の間に位置し、東名高速自動車道の利用が容易で、広大な土地や水資源に恵まれており、これらを活かした積極的な企業誘致によって、多様な企業の立地がある。
	鳥栖市	九州の南北と東西の交通軸の交点に位置し、抜群の地理的利便性から、運輸業や製造業の企業進出が進んでいる。
③大企業の先行立地	大津町	大企業（本田技研）の立地を契機としつつ、その後も企業誘致に積極的に取り組んでいる。

**大津町の教訓—立地支援や、地域と企業の交流**

大津町は、熊本県の中北部に位置し、人口は1975年の約18千人を底に増加に転じ、2010年には約31千人にまで急増しています。男性従業者数の産業別構成比をみると、製造業が約36%と圧倒的に多く、製造業が人口増を牽引していることがわかります。さらに製造業における業種別従業者数の構成比をみると、輸送用機器が5割近くを占めていますが、それ以外にも生産用機器をはじめ多様な業種が集積しています。

この輸送用機器の中心は本田技研工業で、1976年に操業開始ですので、人口増加と完全に歩調が合っています。経済産業省がまとめた資料「企業立地に頑張る市町村事例集」（平成20年3月、経済産業省地域経済産業グループ編）によれば、本田技研工業が立地を決めたのは、希望する用地規

模（長辺2km、短辺1km程度の平らな土地）が確保できることが大きかったようです。さらに立地決定後も、役場内に設置された開発室が、用地交渉に当たって不在地主との交渉まで支援し、子会社設立の際や各種許認可手続に当たって迅速かつ的確な対応も実施されたようです。こうしたワンストップサービスや、1988年以降の工業団地の造成と本田技研工業以外の企業誘致、さらに大津町企業連絡協議会を設置し、企業間だけでなく企業と住民の交流を図ってきています。

こうしてみると、国土主軸沿いという立地条件だけに甘えず、広大而安価な用地の提供など、手厚い立地支援をはじめ、様々な努力を重ねてきたことが、大津町が自立できた大きな要因だと理解できます。

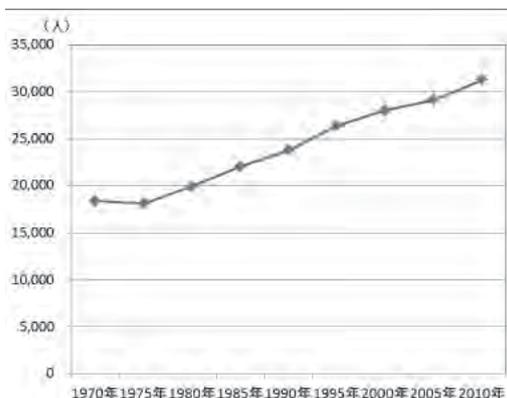


図1. 大津町の人口推移

資料：国勢調査（各年）

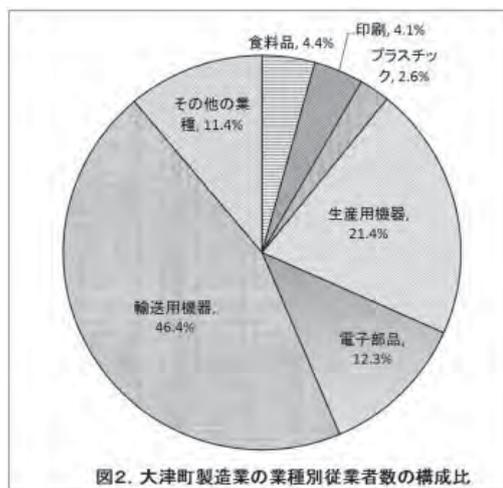


図2. 大津町製造業の業種別従業者数の構成比

資料：工業統計（2014年）



## 「体験交流型」で撰津峡に 新たなムーブメント！

地域産業イノベーショングル  
ープ／武藤健司・片山麻衣

高槻市では、撰津峡周辺の地域資源、歴史等を活用し、観光振興と環境保全の両立を図りながら地域振興・活性化を推進しています。アルパックは、一昨年度から撰津峡周辺活性化プランの策定や推進などのお手伝いをしています。

今年度は、「体験プログラムを通じた撰津峡周辺の魅力発信」、「地元や市民団体等の参画」を目的に、高槻市観光協会が主催となり、2つのイベントを開催しました。その様子をご紹介します。

### 歩いて、食べて、寒天を学ぼう！

高槻市中心部から北へ車で約20分行くと、目の前には自然豊かな田園風景の原地区が広がります。

原地区では、京都伏見から伝えられた寒天の製法が広がり、寒天業が盛んに行われていまし



た。現在、寒天づくりは行われていませんが、当時使われていた天場（寒天小屋跡）が残っています。

10月22日（土）。当日は心配されていた雨も降らず、子どもを含む25名の参加者（女性中心）が集まりました。地元団体のガイドのもと、原地区の寒天の歴史を学びながら、寒天小屋跡や原八景をめぐり、途中、畑中農園の甘酒で、ほっと一息。昼食は、地元自治会に提供いただいた黒枝豆、かぼちゃ等を使った寒天料理（棒棒鶏、黒枝豆のにこごり等）です。棒棒鶏は、まんぷくカフェの指導のもと、参加者自身が突いたところてんにきゅうり、鶏肉等をトッピングしていただきました。ところてんが出てきた瞬間は、スカッと気持ちがよく、参加者からも「おお！」と歓声が上がリ、楽しんでいました。また、自分が突いたところてんは、格別においしく感じました。

おいしいものを囲み、ガイド、



参加者どうしの会話も弾んだ楽しい1日となりました。

今後も、様々な団体と連携し、撰津峡周辺へ多くの方に訪れてもらえるよう、検討したいと思います。（片山麻衣）



### かつての戦場でチャンバラ合戦！－三好山の乱－

撰津峡公園の東側にある三好山（標高約180m）。戦国時代には、三好長慶などが城主となった「芥川山城」があり、政治の拠点として栄え、現在も石垣や土塁などが残ります。近年は、地元の活動などにより、山頂からの眺望も開け、登山道にサインが設置されるなどの取組が進んでいます。

企画会議では「撰津峡や三好山だからこそできる企画」、「三好山は登りたい」、「歴史も伝えたい」、「子どもが楽しめるもの」、「安全性はもちろん確保」など難航しましたが、最終的には「チャンバラ合戦を通じた魅力発信」に落ち着きました。企画の特徴は、チャンバラ合戦の前に、三好長慶に扮したスタッフから、侍となるために3つの修行を与える（①三好山に登り体力をつける、②歴史を学び知力をつける、③剣術を学





ぶ) というストーリーです。

10月29日(土)のイベント当日、課題となる広報も強化した結果、54名(大人23名、子ども31名)もの参加がありました。高槻観光ボランティアガイドによるガイドはクイズ形式で、三好長慶役が「あっぱれ」、「修行が足りんようじゃ」と参加者を奮起させます。背後には家来役で、甲冑を着た「三好芥川城の会」が盛り上げるなど、雰囲気にもこだわりました。

修行を終えて下山し、摂津峡公園の桜広場でいざチャンバラ合戦!日本各地でチャンバラを通じた遊びや地域活性化イベントを展開するNPO法人ゼロワンが進行します。命に見立てたボールを肩につけ、スポンジ製の刀で落とします。体当たりや落ちたボールを付け直すなど、「武士道に反することは禁止」という分かりやすいルールです。団体戦や個人戦など、大人も童心にかえり白熱のバトルが繰り広げられました。



試行錯誤の初開催でしたが、参加者の満足度も高く、何より、各団体が補い合い、それぞれの持ち味が発揮できた点が大きな成果でした。第2弾へと継続・発展できるよう、これからも検討を進めます。(武藤健司)

\*当日の様子は、こちらをご覧ください。

<http://open-takatsuki.jp/blog/304/>

### 今年もファミフェスやります! at 南港ポートタウン

地域再生デザイングループ生活デザインチーム/嶋崎雅嘉・戸田幸典  
都市・地域プランニンググループ/橋本晋輔

アルパックニュースレター197号「コミュニティデザインによる南港ポートタウンの魅力発信!」の記事で紹介しました、「ファミフェス in 南港ポートタウン」が今年も開催されます。

南港ポートタウン(以下、南港PT)は、昭和52年にまちびらきされた大阪市住之江区にある高層

住宅で構成されたニュータウンで、全国で唯一といわれる「ノーカーズーン」が導入されたまちです。この南港PTにおいて、住民中心の「咲洲まちづくりプロジェクトチーム(通称:咲くまちPT)」により、「若いカップルやファミリー層をターゲットに南港PTの居住地としての魅力を伝え、将来の移住・定住につなげることを目的に、まちのプロモーション活動が行なわれています。

「ファミフェス」はその一環として行われるファミリー向けのイベントで、「是非一度南港ポートタウンに来てほしい」という願いを込めて開催されます。

今年のファミフェスは、「スポーツ」をテーマとした体感型のコンテンツを中心に、思いっきりからだを動かして楽しめる企画が盛りだくさんの内容となっています。

#### ◆開催日時

11月27日(日)11時~16時

#### ◆場所

南港ポートタウン各会場(ニュートラムのポートタウン東駅でお降りください)

詳細は、特設ホームページで随時更新されてますので、是非チェックしてください!

<http://famifes.nanko-style.osaka/>

また、南港PTの魅力情報の集積機能としてのウェブサイト「ナンコウスタイル(<http://nanko-style.osaka/>)」も内容が充実しています。あわせてご覧下さい!



## 「働き方改革についての事例報告と自由討議」を開催しました

代表取締役会長・都市計画コンサルタント協会理事／杉原五郎

### 「働き方改革」は、いま、社会的に大きな課題

働き方改革が社会的に注目を浴びています。育児をしながら仕事でがんばっている女性を含め、すべての働く社員にとって、また企業経営に責任をもっている経営者にとっても、大きな課題になっています。

このような状況を踏まえ、10月28日（金）の夜、アルパックの大阪事務所で、「働き方改革についての事例報告と自由討議」を開催しました。関西地区協議会の9社から世話人を含め24名（うち女性7名）が参加し、熱い本音のトークで盛り上がりました。

### 各社それぞれ、「働き方改革」にチャレンジ

最初に、各社から「働き方改革の現状」について報告していただきました。

- 「真に魅力ある企業へ」（経営理念）に基づき、「情熱とやりがい」を成長の原動力と位置づけ、「長時間労働からの脱却」と「魅力とやりがいの醸成」に取り組んでいる（A社）
- 会社は、「好きな時に出勤して、好きなだけ働くアトリエ型」でスタートしたが、最近になって新しい働き方をする社員が入社し、現状をなんとかしなければとの雰囲気になってきた。（B社）

- 働き方改革を進めるには、労働時間の正確な把握が大切。そのために、日常的に「ノー残業デー」「深夜残業の申請・許可」「タイムマネジメントサポーター制度」など時間管理を徹底。仕事の進め方についても、「朝メール」「詳細工程表の作成」「工程会議」「品質会議」などを実施している。（C社）
- 「残業時間の見える化」「個人別、業務別に予定時間の見える化」を社内で共有し、ワークシェアに取り組んでいる。（D社）
- 「リフレッシュデー（毎週水曜日）」に社内あげて取り組み、管理職に対して社員のリフレッシュ取得の管理状況、一般社員に対してその取得状況を評価している。夜の20時と22時に、社内の照明を一斉に消灯、ストレスチェック（月1回）を定期的実施している。（E社）
- 毎年8月に「親子参観日」を実施、小学生と保護者が参加して、会社見学と社員の働き方を疑似体験する場を設けている。（F社）
- 「裁量労働制」「短時間勤務制度」を導入し、勤務時間の自由度は拡大したが、長時間労働問題は改善できていない。事務所移転を契機に、新たなオフィス環境づくりに取り組んでいる。（G社）
- 数年前から「ノー残業デー」に取り組み、実施率は、6月で90%、10月は80%。社員の意識が変化し、効果はでてきた。（H社）

- 最近、女性技術者が増え、出産・育児や介護の問題がでてきた。多様な働き方への対応が求められるようになってきている。（I社）

### 働き方改革で、本音トーク

各社の報告を受けて、参加者それぞれから、感想、質問、意見など本音の発言が相次ぎました。

- ・家族を会社に招いて、社員の働いている姿をみてもらう取り組み（親子参観日、ファミリーデー）は、いいことだ。
- ・女性が働きやすいようにする3S（サポート、シェア、サクセス）を推進する責任者をして頑張っている。
- ・他社の取り組みをしっかりと聞いて、自社に生かしたい。
- ・社内で「ワーク・ライフ・バランス」を積極的に実践しているモデル社員を支援することが大切ではないか。
- ・1週間単位の残業申請をする中で、1週間ごとに仕事の進め方や時間の使い方を考えるようになった。
- ・発注者も変わってきているので、こちらの事情を率直に話せば理解してもらえるようになっていないか。
- ・仕事は、受託したこちらだけで抱え込まず、発注者とともに相談しながら進めるという姿勢が大切ではないか。
- ・都市計画やまちづくり仕事していると、日常生活で体験することすべてが参考になる。仕事をしている時としていない時との区別がつきにくいといった問題がある。

・仕事の中での充実感（やりがい感）を若い人にどう伝えるのか、なかなか難しい。

など

### 豊かな働き方に向けて

今回は、関西地区協議会として初めての取り組みでした。各社から何人参加していただけるか、また、参加企業の働き方や参加者の本音がどの程度発言していただけるか、一抹の不安がありました。

全体を通しての私の感想は、以下の通りです。

①関西地区協議会の各社から24名の参加が得られ、各社とも

「働き方改革」が共通する経営課題になっていることを実感した。

②各社それぞれの企業規模、歴史、業態、社内風土などを反映して、「働き方改革」について独自の創意工夫と努力がみられる。

③「ノー残業デー」などできることから社員を巻き込んだ取り組みを継続させることによって、社員の意識が少しずつ変化し、成果が見えるようになっている会社が幾つかでてきている。

④しかしながら、長時間労働問題の抜本的な改善など働き方改

革は、緒についたばかりである。今回の取り組みを第1回として、さらに継続的に進めていくことが重要である。

今回は、思いのほか、ざっくばらんな形で、参加者から率直な発言ができました。第2回は、来春の4月か5月頃に実施する予定です。今回の取り組みを契機に、各社で「働き方改革」が着実に前進し、社員の豊かな働き方と都市計画コンサルタントの魅力向上が進展することを祈念します。

## 新・人 紹・介



### 新しい風

#### 地域産業イノベーショングループ／山部健介

9月より大阪事務所に入社しました山部健介です。地域産業イノベーショングループに所属しています。前職では電機メーカーに勤務し、川崎市内に住んでいました。出身地は京都市で、転職を機に久しぶりに関西の空気感とグルメを堪能しています。

学部や大学院時代は途上国への関心からアジアやアフリカ地域へ旅行やフィールド調査に出かけておりました。机上で学ぶよりも現地の人々との対話やふれあいを大切に、途上国の発

展に少しでも役立つ研究を心がけていました。

大学院への進学・就職・転職と慌しい20代を過ごしましたが、「人のお役に立つことがしたい」という点は、一貫していると感じています。

アルパックの業務でも現地で学び・考える姿勢は崩さず、様々な立場の方と交流していく所存です。その結果として、地域の産業発展に少しでも貢献できればと思います。

都市計画やまちづくりについては勉強中の身ではありますが、途上国での生活や前職の経験を活かして、新しい風をアルパックに吹き込んでいきたいと思

います。何か一つでもこれまでになかった新しいものを生み出せればと思います。これから、宜しくお願いいたします。



## 英国随一のビーチリゾート、ブライトンを歩いて



アルパック OG / 片野直子



2016年9月から英国のブライトン(Brighton)にあるサセックス大学のIDS(開発学研究所)に通っています。ブライトンは人口28万人、ロンドンから電車で1時間ほど南下した海岸沿いにあるビーチリゾートのまちです。

まちの歴史を少し紐解きましょう。はじめ漁村として発達したブライトンですが、1750年頃から海水浴を利用した療養地としてロンドンから患者が訪れるようになり、鉄道の開通後は帝国随一のビーチリゾートとして繁栄しました。現在も海辺での休暇を求める国内外からの観光客を迎えており、天気の良い日の昼間はもちろんのこと、夜もクラブがオープンして大変賑やかです。まちの中心部にある建物の多くは19世紀前半に建てられた歴史あるものさそうで、目を見張るような立派な建物に一般のアー

トやパブが入っているのはヨーロッパならではです。

一方で、ブライトンはイギリスのゲイ文化の中心地としても有名です。1830年代にはゲイの出会いの場になり始め、徐々にその他のセクシャルマイノリティの間でも広く知られるようになったそうです。大学構内にもこの文化の影響が随所で見られ、たとえば一部のトイレは女性用・男性用に加えて、性別にかかわらず誰でも使えるオールジェンダー用の3種類の表示があります。写真はオールジェンダーのトイレですが、ピクトグラムのひとつが半分スカートの「第3の性」になっているのがお分かりいただけるでしょうか。

ブライトンが受け入れているのはセクシュアルマイノリティだけではなくありません。大きな大学が複数所在することもあり、

住民は非常に多国籍です。多様な人々を歓迎し続け、今もまちがBright(キラキラ)しているのは、古いものと新しいもの、構造と逸脱がミックスされた懐深い文化によるのではないかと感じています。

ただし、Brightが一文字違いのBlight(暗い影)になると意味が全く逆になってしまうように、華やかな文化の裏側に積もった歴史の重苦しさを感じることもしばしばあります。それを端的に示しているのがピア(Pier=棧橋)と呼ばれる海上に設置されたアミューズメント施設です。ブライトンのビーチにはイーストとウェストの2つのピアがありますが、1860年に建てられたウェストは、経営難で放置され劣化が進んでいたところに火災が発生し、現在は骨組みだけが残っています。かつてはレジャーのまちのシンボルとして活躍したウェスト・ピア、陽気なオバケを思わせる姿を見るたびに栄枯必衰の理を感じます。



トイレ扉の表示

## arpak アルパック(株)地域計画建築研究所

Architects Regional Planners & Associates · Kyoto

<http://www.arpak.co.jp> E-mail [info@arpak.co.jp](mailto:info@arpak.co.jp)

ニュースレターはホームページからもご覧いただけます。



この用紙は「びわ湖の森を元気にする」  
kikitoペーパーを使用しています。

本社

京都事務所 〒600-8007 京都市下京区四条通り高倉西入立売西町82

TEL(075)221-5132 FAX(075)256-1764

大阪事務所 〒541-0042 大阪市中央区今橋3-1-7 日本生命今橋ビル10F

TEL(06)6205-3600 FAX(06)6205-3601

名古屋事務所 〒460-0003 名古屋市中区錦1-19-24 名古屋第一ビル6F

TEL(052)202-1411 FAX(052)220-3760

東京事務所 〒102-0074 東京都千代田区九段南3-5-11 スクエア九段ビル1F

TEL(03)3288-0240 FAX(03)3288-0221

九州事務所 (株)よかネット 〒810-0802 福岡市博多区中洲中島町3-8 福岡パールビル8F

TEL(092)283-2121 FAX(092)283-2128