

浩志会五月度月例会講義概要（2010年5月18日（火））

講師：小林 重敬氏（東京都市大学教授）

演題：「街を育てるエリアマネジメント」

ここ十数年「街を育てるエリアマネジメント」に取り組んできている。エリアマネジメントは大きく2つに分けられると思う。今日は実例も交えて、その2つについての話をしたい。なお、地方都市のエリアマネジメントにも参加しているが、今日は時間も限られており、大都市部を中心に話をしたい。

都市づくりには、3つの力（行政によるコントロールの力、コミュニティの力、マーケットの力）が関係する。近年、資本主義の進展により、「マーケットの力」が強まっているが、この「マーケットの力」によるグローバル化と「コミュニティの力」によるローカル化をいかに調和させていくかが肝心。これまでのまちづくりは、行政が公的資金で社会資本を整備することが中心であったが、今後は、それだけでは不十分で、エリアマネジメントによる社会関係資本の構築、「志ある資金」が必要となってくる。また、「グローバル化」が進展するに伴い、逆説的であるが、国民的な特性が試されることとなり、「ローカル」な視点が重要になってくる。

エリアマネジメントを考えていく際、都市づくりから地域管理・運営、地域再生まで一貫して見ていくことが大切。また、一部の人だけでなく、行政も含め関係者を一体となって組織化し、全体の参画意識を高くすることが大切になる。そのことにより、エリアマネジメントの意義である「地域課題の解決」、「地域価値の向上」「新たな地域価値の創造」を達成していくことが可能になる。例えば、横浜駅は1日200万人の乗降者がいるが、十分な地域価値が発揮されているとは言い難い。後で触れるが、現在、商店や鉄道会社や行政が一体となって、地域価値を上げるように議論しているところである。

「新たな公の実現」についても話をしておきたい。これまでは行政と住民、行政と企業、行政とNPOという行政中心の関係であったが、これからは住民、企業、NPOなどが一体になって主体的な取組を行い、それを行政がサポートしていくという組織のあり方が注目されている。エリアマネジメントもまさにこの考え方によって成り立つものである。

もうひとつ、エリアの多くの主体が一体的にまちづくりに参加することを評価する仕組みを導入するというのも重要になっている。例えば、大崎、東五反田のエリアでは、エリアの多くの主体がまちづくりに関わりエリアマネジメントを進めている。また多くの主体が一体となって関わることにより駐車場の付置義務台数に対する弾力的な設定が可能になった事例も大丸有地区などにある。

さて、冒頭で述べた2つのエリアマネジメントとは「エリアに依存するエリアマネジメント」と「ネットワークに依存するエリアマネジメント」である。

「エリアに依存するエリアマネジメント」としては、大規模跡地型、混在市街地

型、既成市街地型と3類型ある。大都市の都心部でエリアマネジメントを展開している事例として、以下の3つを挙げておく。いずれも、重層的に組織を整えることによって活動している。

①「大手町、丸の内、有楽町」エリア→「大丸有エリアマネジメント協会」という法人格を持った組織を2002年につくり、その組織と、1988年に再開発推進のために設立した大丸有地区再開発計画推進協議会を中心に、いくつかの組織を重層的に整えることによってエリアマネジメントを進めている。

②「大崎五反田地区」→ここは駅の東口と西口でまちづくりの組織が分かれているが、両者をまとめるためのまちづくり連絡会を立ち上げており、一方西口の一部地区を対象に法人格を持った組織を立ち上げており、将来的には全域をカバーする法人格を持ったエリアマネジメント組織を立ち上げる予定である。

③福岡天神地区→法人格は持たないが、地元のいろいろな組織がひとつに集まり、まちづくりのための組織「We Love 天神協議会」を結成。少年・少女の非行などの問題があったが、大人のまなざし行動戦略ということで、協議会が中心になって警察と協力し、暴力行為を取り締まるなどまちの治安維持にも貢献している。また、ここでは「毎日がフェスティバル戦略」というコンセプトを立ち上げているが、これは大丸有で自分が行ったことを参考にしたものだ。昨年、地区内の明治通りのみを対象に法人格を持った組織を立ち上げ、地区計画を策定する予定である。

これら3つの事例は組織化されて5年から10年の行動実績があるが、このほかにも、近年、エリアマネジメントを導入するというで組織が立ちあがり、活動を始めた地区がある（名古屋駅前地区、博多駅前地区、京都烏丸地区）。また、やっと組織が立ち上がった、或いは立ち上がりそうという地区もある（大阪梅田地区、東京神田淡路町地区、横浜駅地区）。東京神田淡路町地区では、ビルの上層階に学生マンションを提供して安価で学生に貸す、その代わりに、その学生さんたちに地域の活動に積極的に参加してもらうなどの取組を始めようとしている。また、横浜駅エリアでは、みんなで連携し、協働するまちづくりということで、行政の投資と民間の投資がシナジー効果をもたらすような取組を行っている。

地方都市の例として、高松市丸亀町の例をお話したい。ここは、小規模連鎖型で、常に一部の地域を開発し続けて、訪れる人たちに「いつも新しいことをやっているな」と思わせるようにしている。特にこのプロジェクトでは、このプロジェクトへの補助金とプロジェクトを行ったことによることによる税増収の見込みを比較することを行った。補助金を「投資」とみなしその投資をしたことによりエリアが活性化し固定資産税が増える（行政としてもメリットがある）という考え方をすることにより、民間と行政の連携、協働の仕組みもしやすくなる。特に我が国には米国のTIF（Tax Increment Financing）のような制度がないため、こうした考え方がより重要になる。

このほか、エリアマネジメントで気をつけるべきこととして、「関係性」の問題がある。例えば、開発の時点から管理運営段階での「関係」を考えておかないといざとなった時に困ったことになってしまう。開発の時点と管理運営の時点で対象と

なる「公」が異なることが多い。例えば、警察や保健所は管理運営の時点から対象になる場合が多く、はじめから開発の時点とは異なる配慮をする必要があり、そのことが課題ともなる。公と民の関係のほか、多様な地域関係者間の構築を開発時点から行うことも重要であり、大丸有では地区の就業者にエリアマネジメント活動に関心を持ってもらう必要から野球大会等の開催など様々な活動を行っている。

また、財源の確保も大切になる。丸の内エリアでは、広告物を含めて景観に配慮した街づくりを進め、魅力ある空間を作り、その空間を企業の宣伝空間、たとえば企業宣伝のフラッグを掲出することを可能にして一定の資金をエリアマネジメント組織が獲得するなどの工夫をしている。また、「オープンカフェ」や「エコ結び（大丸有地区で行っている SUICA、PASMO等で買物した場合に、金額の一定割合について、環境活動などに使われる基金に寄付され、また買い物をした人にもポイントが行き、そのポイントで大丸有地区の企業から提供される不要品を獲得できる仕組み）」という取組も行っている。これも米国のBID（Business Improvement District）のようなエリアマネジメントの財源を強制的に徴収できる制度がない我が国における工夫の産物である。

「ネットワークに依存するエリアマネジメント」としては、東京神田、秋葉原地区、大阪船場地区、名古屋錦地区を挙げたい。これらの地域は、大都市都心部の既成市街地であり、産業構造の転換による地場産業の衰退が激しく、土地や建物の老朽化、空室の増加などの問題がある地域である。現代版「家守」（注：江戸時代に地主・家主に代わってその土地・家屋を管理し、地代・店賃を取り立て、また、自身番所に詰めて公用・町用を勤めた者）の発想を適用した。エリアマネジメントの中心となる組織がその地域にコアとなるビルを定め、オフィスや会議室を用意する。大変安い賃料で机ひとつ椅子一つの空間を利用する場合から、一定の閉鎖されたオフィス空間を利用する場合まで多様な空間を用意しており、希望する方が非常に多く、コアのビルだけでは収容しきれなくなる→周辺の空きビルを紹介していくという取組でエリアを活性化している。このように、大規模な開発によらない小規模なプロジェクトを出発点として、そのネットワークを繋げることにより地域づくりをしている地域もある。東京神田地区の「ちよだプラットホームスクエア」が5年間でどの程度の経済効果を上げたのか調査したが、行政や入居事業者の経費節減等と入居事業者や近隣商店の売り上げ増化等を合わせて30億円～60億円程度と見込まれ、経済的な効果も高いことが分かった。

【質疑応答】

Q：2点コメントしたい。①車社会の到来が、例えば、街を歩くこととか駐車場の問題とか、社会やエリアに大きなインパクトを与えたのだと思う。今後の地域社会のあり方は、車社会である現実を常に念頭に置いて、考えていかないといけないと思う。②このエリアマネジメントの分野は、建築関係者は建築関係、土木関係者は土木関係などそれぞれの専門（担当）における個々の最適を考え、全体としての視

点、調和を考えないところがあるのが問題ではないかと思う。

A：両方とも、指摘のとおりである。①については、例えば丸の内エリアでは電気バスを地域に通しているが、地区内で営業活動をしている方々がそれを使ったりしている。自分は車と地域を分離するというのではなく、車の運転者もその地域のことには配慮し車が人と共存するように考えていくべきと思っている。②については、関係するすべての人がまず地域のことを考えるというセンスをこれからも養っていくことが大切になる。

Q：地方の町や過疎地などでは、いわゆる「シャッター街」をどうするかということが問題になっている。エリアマネジメントとして、このシャッター街問題や地方都市の問題にどのように取り組んでいくべきか？

A：地方といっても千差万別。今日、お話しした高松市丸亀エリアは地方の中核都市の中心商店街であり、活性化に向かう基盤があったが、どこでもそのような基盤があるわけではない。まちをコンパクトにして、その中に人が集中して住めばよいのではないかという考え方もあるが、完全に車社会となっている地方都市はそう簡単にはいかない、特に小都市では難しいと思う。実際、フードデザート（食料砂漠地帯）という地図を作って研究している学者もいるが、その成果によると中心市街地こそフードデザートであるということである。もう少し総合的に考える必要があり、市街地が縮退していく中で、昔の集落を生活拠点としてうまく活用してエリアを作っていくという丁寧なまちづくりが必要になってくると考える。

Q：エリアマネジメントを成功させるためには、関係者の「熱意」が特に大切だと思う。一方、行政関係者はともすれば「ことなかれ」になりがちである。「熱意」を盛り上げていくにはどのようにしたらよいのだろうか？

A：熱意が大切だということは、まさしくそのとおりである。実際、行政は計画を作ることは好きだが、いざ実行段階になると引いてしまう傾向がある。行政においても、若手の中に熱意を持っておられる方が多いというのが感想である。彼らの熱意を削ぐような行動をする中堅層が多いのが実態である。自分たち専門家がいかにかこのような若手を支えていくかということがこれから重要であると思う。

以 上