

2. 事業協働部門

(1) 売木村における事業協働

三遠南信地域連携研究センターと長野県売木村との共同研究事業に関する覚書に基づいて「地域の活性化に関する研究事業」を実施した。総務省地域人材ネットワーク・地域力創造アドバイザーである黍嶋久好氏に岩崎ゼミ生が協力する形で事業を進めた。なお本事業は「令和元年度南信州定住自立圏・共生ビジョン売木村事業計画」に基づいている。

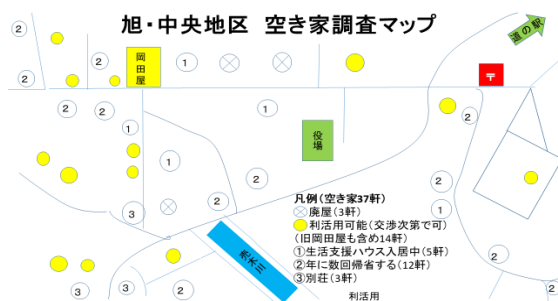
具体的には村内7地区の空き家調査および空き家利活用に関する提言をまとめた。売木村には空き家バンクが設置されているが十分に機能していないため、改めて共同研究事業を通して空き家の実態を明らかにした。予備調査や打ち合わせを除き、第1回7月19日(金)～21日(日)、第2回8月23日(金)～25日(日)、第3回11月15日(金)～16日(土)、第4回1月31日(金)～2月1日(土)の4回を売木村での実態調査および報告会に充てた。

調査方法は、村内7地区を学生が歩き目視確認および聞き取りを通して地区別の空き家マップを作製した。ただし一口に空き家と言ってもさまざまな形態があるため、利活用可能な(所有者との交渉可能な)空き家をマッピングした。空き家の利活用は単に所有者と借り手の二者だけの問題ではない。地区の問題として把握する必要があるため、各地区で世話人を委嘱し、世話人と協議を重ねてマップ作製にあたった。“空き家はあるが貸し家はない”と指摘される通り、実際は倉庫状態であったり、年に数回帰省していたりで利活用可能なものは少ない実態を明らかにした。岩倉地区は空き家(廃屋も含む、以下同様)5件中1件、長下地区は16件中3件、軒川地区13件中4件、南部第一・南部第二地区は12件中2件、旭・中央地区は37件中14件、村内合計で利活用可能と思われる空き家は24件にのぼった。併せて所有者への意向調査票も作成し、意向確認を実施する段取りまで行った。

以上の調査結果から売木村の中心部(旭・中央地区)に空き家が目立つことがわかる。観光立村を目指す売木村では観光客の視線を加味した空き家対策も必要である。こうした観点から中心部“修景”構想を提案した。これは中心部を3エリアに区分して(街道エリア、道の駅エリア、温泉エリア)それぞれをくまなく歩き、空き家、空きスペース(遊休空間)などの有効活用を学生目線で提案したものである。この3エリアは徒歩

15分圏内に位置するが、看板を初めとする誘導案内がないことや、特に街道エリア(役場周辺)は空き家が多く観光客が留まる場所がないことなどから、3エリアを繋ぐ重要性を提唱しつつ村の“顔”としての提案を行った。傾斜地である温泉と道の駅をロープウェイで繋ぐ構想のような大掛かりな事業は難しいが、レンタサイクル、ヤギカフェ(村内にヤギ農家がいる)、ミニ図書館、手づくりパン屋、顔はめパネル設置、お花畑の管理運営、休憩所など空き家・空きスペースの提案がなされ、村長を含む住民への報告会でも高い評価を受けた。

なお、学生ができることとして、地元木工業者の協力のもと売木のゆるキャラ・うるのすけの「顔はめパネル」を作成した。また特産品開発の一環として、かつて存在した豆腐屋復活を目指し、(株)ねっとわーくうるぎ等と協力して大豆の播種から収穫、豆腐作り体験の試行実験も行った。



Before



After



看板の設置

(2) 政策研究と立案に必要な基礎データの整備 — 浜名湖周辺の道路環状線と産業集積 —

1 背景

東三河地区と遠州地区を結ぶ道路網が非常に発達している(図1)。この道路網は、周辺県境地域の産業と住民の暮らしを支える重要なインフラであるが、道路整備の基本計画は県境によって分断されている。

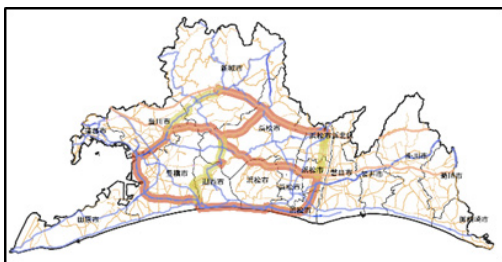


図1 浜名湖周辺道路環状線

浜名湖環状線は、高速道路、主要国道とバイパスなどの自動車専用道路で構成された道路網と定義している。現在全長約195キロの環状道路の中、約148キロがすでに自動車専用道路になっているが、残りの約47キロはまだ未整備であった。この47キロの道路を環状線として整備するかどうか、地域の産業政策を見据えた道路整備の計画が求められている。

2 データソース

主なデータソースは表1に示す。本研究は主に道路、道路貨物の物流、経済センサス、自動車部品産業と人口、5つのカテゴリでデータを収集した。こうしたデータに基づき、データベースとGISを用いたデータの2次加工と空間分析を行った。

表1 使用するデータソースの一覧

No	データ	出所
1	都道府県別トラック流動量(2018)	国土交通省・全国貨物純流動調査
2	経済センサス・基礎調査の甲調査票データ(2014)	総務省統計局・経済センサスの2次利用
3	自動車部品産業データ(スズキ自動車2018)	株式会社アイアールシー
4	国勢調査人口データ(2015)	総務省統計局
5	住宅データ(2015)	ゼンリン社
6	道路データ	国土交通省・国土数値情報

3 整備した政策基礎データの概要

①道路貨物の物流について

道路貨物の物流データを都道府県別、産業別に集計し、その集計結果と各県の県庁所在地や道路などの空間データを結合することで、図2と表2のように県境を越えた道路貨物の物流の実態を分析した。

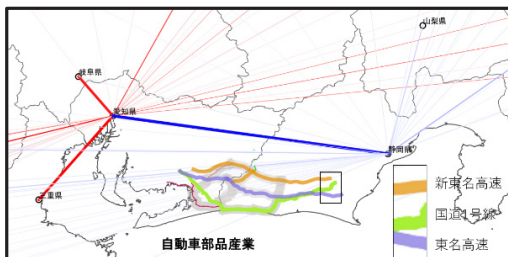


図2 県境を越えた道路貨物の物流

表2 愛知県と静岡県間の道路貨物流通量

愛知県から発			愛知県に着き		
県	割合	累積	県	割合	累積
愛知	77.91%	77.91%	愛知	71.86%	71.86%
三重	3.32%	81.23%	静岡	5.73%	77.59%
福岡	2.90%	84.13%	三重	5.23%	82.82%
静岡	2.73%	86.86%	岐阜	4.66%	87.48%
東京	2.38%	89.24%	福岡	1.49%	88.97%
岐阜	1.52%	90.76%	兵庫	1.22%	90.19%
静岡県から発			静岡県に着き		
県	割合	累積	県	割合	累積
静岡	47.63%	47.63%	静岡	65.41%	65.41%
愛知	22.74%	70.37%	愛知	13.73%	79.13%
神奈川	7.08%	77.45%	埼玉	2.64%	81.77%
東京	3.97%	81.42%	兵庫	2.18%	83.95%
栃木	2.21%	83.62%	滋賀	1.70%	85.65%
三重	2.17%	85.79%	山梨	1.68%	87.33%

②産業集積と環状線の関係

経済センサス個票データと自動車部品産業のデータを用いて、道路環状線の立地と産業集積の関連性を調べるためのデータを整備した。図3、表3と表4は、道路周辺のバッファエリアを算出し、バッファ内の産

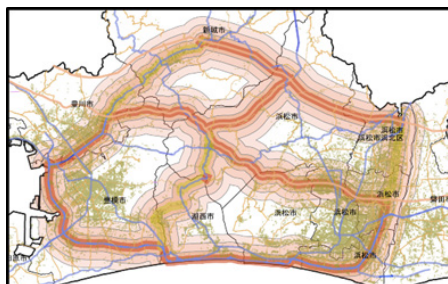


図3 道路環状線と産業集積の近接性

表3 道路環状線周辺2キロの産業集積

2キロバッファ					
産業分類 (中分類)	事業所数	従業員数	売上額(万円)	資本金(万円)	
金属製品製造業	485	5,447	11,685,422	1.73%	336,212
はん用機械器具製造業	113	1,607	2,657,995	0.39%	122,074
生産用機械器具製造業	522	7,652	9,581,798	1.42%	2,000,028
輸送用機械器具製造業	564	34,895	205,364,400	30.39%	15,481,888
バッファ内の総計	3,608	82,525	338,724,177	50.13%	22,853,455
総計	9,584	202,846	675,676,274	100.00%	51,401,096

表4 道路環状線に囲まれた範囲内の産業集積

環状線範囲内の総計					
産業分類 (中分類)	事業所数	従業員数	売上額(万円)	資本金(万円)	
金属製品製造業	788	8,929	16,815,446	2.49%	608,026
はん用機械器具製造業	190	2,876	5,867,575	0.87%	243,969
生産用機械器具製造業	846	10,827	14,687,318	2.17%	2,456,891
輸送用機械器具製造業	916	48,590	244,887,103	36.24%	16,987,843
環状線範囲内の総計	6,392	141,441	483,783,115	71.60%	36,191,649
総計	9,584	202,846	675,676,274	100.00%	51,401,096

業集積を集計することで、産業集積と道路環状線の隣接性を視覚的、かつ定量的に表わした。

図4には、まず、産業集積エリアをもとめ、次に道路網を経由した集積エリア間の最短ルートを算出することで、産業集積エリアへの到達性を解析した。



図4 道路環状線と産業集積地の到達性

図5には、スズキ自動車を中心に、部品サプライヤーと道路ネットワークのデータを用いて、道路網を経由し、完成車組み立て工場から一定時間内に到達可能な圏域を求め、その圏域内の産業集積度を算出した。

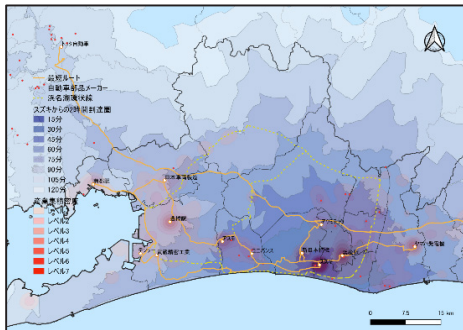


図5 スズキ自動車関連の部品調達圏

③人口密集地域と環状線の関係

人口データは、通常の行政区単位の人口統計データではなく、住宅ベース人口分布を利用した。住宅ベース人口データは、表1の国勢調査の小地域人口統計データと住宅データに基づき、GIS ツールと小地域人口按分計算方法を活用し、筆者が作成した。

図6は、住宅ベース人口データを用いて、計算した人口密度の分布図である。その人口密集区域と道路環状線の近接性は、図7のように空間分析で求めた。

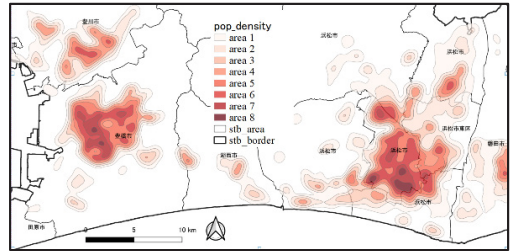


図6 対象範囲の人口密度分布

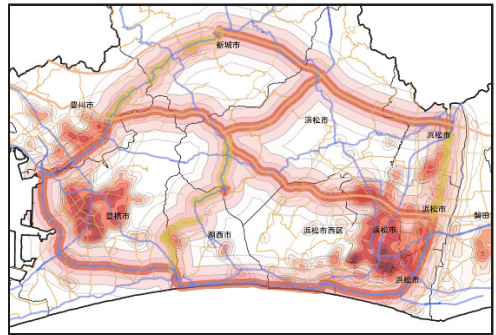


図7 人口密度分布と道路環状線の関係

浜名湖周辺の道路環状線は、地域の製造業と住民の暮らしを支える重要なインフラであることが上述のデータ解析により確認された。

(3) 軽トラ市に関する調査研究とネットワーク形成

1 調査研究活動

・2019年6月23日、8月25日、10月27日に「しんしろ軽トラ市のんほいルロット」の来街者を対象とし、移動軌跡や立ち寄り店舗、滞在時間、会話時間などを追跡する行動調査を実施した。

・2019年7月26日に神戸市のキッチンカーによる飲食店事業を開始する若者の起業支援事業「KOBEキッチンカーSTAND」の事業視察として、神戸市及び運営委託事業者、公益財団法人神戸市産業振興財団に対してヒアリングをおこなった。

・2019年9月11日から9月27日を調査期間とし、「軽トラ市の開催状況に関する調査」「軽トラ市の道路利用に関する調査」を全国の軽トラ市実施団体を対象に「全国軽トラ市でまちづくり団体連絡協議会（軽団連）」と共同で実施した。アンケートは136団体に送付し、92団体から回答を得た（回収率67.6%）。調査内容としては、2015年、2018年に実施した全国調査の内容を確認するとともに、道路利用に関する許認可の実態として、警察への道路使用許可、道路管理者への道路占用許可について調査した。

・2019年10月6日に岩手県雫石町の「元祖しずくいし軽トラ市」を視察し、相澤潤一氏（しずくいし軽トラ市実行委員会委員長）から軽トラ市の成り立ちなどに関する説明を受けた後、意見交換をおこなった。

・2019年11月4日に開催された「軽トラ市in東京モーターショー」と2019年12月8日の「全国軽トラ市inかけがわ」では、来場者に対して、軽トラ市に関するアンケート調査をおこなった。調査内容は、「軽トラ市in東京モーターショー」では、軽トラ市の認知度や興味、軽トラ市と自動車の未来像などについて、「全国軽トラ市inかけがわ」では、軽トラ市での購買や会話の状況などについて調査した。

・「しんしろ軽トラ市のんほいルロット」への出店者90台を対象として、出店車種や外空も含めた空間の利用などの出店車体の利用状況について調査した。

2 調査研究の成果発表（講演など）

・2019年12月7日に開催された「全国軽トラ市inかけがわ」のシンポジウムにおいて、戸田敏行センター長が「軽トラ市の魅力と将来」をテーマとして基調講演をおこなった後、戸田センター長がコーディネーターを務め、森一洋氏（しんしろ軽トラ市のんほいル

ットワーキンググループリーダー）、高橋圭子氏（みんなで軽トラ市いわた☆駅前楽市事務局）、深田譲氏（かけがわ軽トラ市出店者会代表）、松井三郎氏（掛川市長）の4氏をパネリストとし、「軽トラ市の今と未来」をテーマにパネルディスカッションをおこなった。なお、「全国軽トラ市inかけがわ」は、三遠南信地域連携研究センター共催で開催している。

・2020年1月25日に開催した第7回越境地域政策研究フォーラムでは、分科会1「越境地域計画と広域連携」の中で、戸田センター長が「三遠南信越境ネットワーク形成—軽トラ市を事例に—」と題して越境ネットワークと軽トラ市、軽トラ市の実態分析、将来展開について発表した。

・2020年2月15日に「軽トラ市の未来を考える公開シンポジウム」を開催した。戸田センター長から「軽トラ市の特性と将来展開」をテーマとした基調講演をおこなった後、伊藤二男氏（スズキ株式会社四輪商品第一部チーフエンジニア課長）、原川知己氏（三遠南信地域連携ビジョン推進会議事務局長）、峯岸敏雄氏（一般社団法人全国軽自動車協会連合会管理部企画課長・広報課長）、森一洋氏（しんしろ軽トラ市のんほいルロットワーキンググループリーダー）の4氏をパネリストとし、戸田センター長がコーディネーターを務めて「軽自動車の未来と地域連携からみた軽トラ市」をテーマとしてパネルディスカッションをおこなった。

・「軽トラ市in東京モーターショー」と「全国軽トラ市inかけがわ」では、軽トラ市に関する研究成果のパネル展示をおこなうと同時に、軽トラ市に関する研究成果をまとめたチラシ及びパンフレットを配布した。

3 ネットワーク形成

・三遠南信地域連携研究センターが事務局を務める三遠南信軽トラ市ネットワーク会議を2019年7月8日、11月11日、2020年2月10日の合計3回開催した。各軽トラ市相互の情報交換、全国調査、全国軽トラ市での共同での取り組みなどについて議論しながら、第2次三遠南信地域連携ビジョンでも位置づけられている「軽トラビジネスなど地域の特性を活かしたソーシャルビジネスの促進」に向けたネットワークづくりの推進を図った。

(4) ささしま地区エリアマネジメント事業

1 エリアマネジメント先進地域の視察

大学拠点型エリアマネジメントのあり方を検討するにあたり、先進地域の事例を視察した。

実施日：2020年2月21日（金）

視察① 横浜市政策局共創推進室共創推進課によるリビングラボの取組み

応対者：

横浜市政策局共創推進室共創推進課 関口昌幸氏

横浜市政策局共創推進室共創推進課 課長小池道子氏

NPO 法人横浜コミュニティデザイン・ラボ

杉浦裕樹氏

視察詳細：

前半に NPO 法人横浜コミュニティデザイン・ラボが主催して開催されたフューチャーセッション「市民発のユニバーサルツーリズムを考える」に参加した。ファシリテーターは代表理事の杉浦裕樹氏がつとめ、第1部が市内の専門学校生、高校生による活動報告、第2部が市内の NPO 法人、一般社団法人のメンバーからの活動報告という構成であった。時間の都合上、第2部からの参加となったが、最後に第1部の内容も含めた総括が行われ、参加した学識経験者や車椅子ユーザーからは、介護への応用可能性や若者への期待が述べられた。

後半に横浜市のリビングラボの取組みについてのヒアリングを行った。横浜市のリビングラボは、まちづくり活動の担い手不足に対して、地域の生業企業がビジネスを継続しながら、町内会、大学等と協働して地域の課題を解決することを目指す試みであるが、基本的に公金は使わず、行政は主体同士のマッチングや、場所や情報の提供等側面から支援することに特徴があるとのことであった。NPO 法人横浜コミュニティデザイン・ラボは 2002 年から活動を開始し、Web 地域メディア「ヨコハマ経済新聞」の運営を通じて、地域の情報データベースの蓄積と発信力を持っており、市役所は協働することでその利点を活かして、地域経済の発展や地域課題の解決に取り組んでいるとのことであった。実施の際の注意点として、大企業と大学が連携して地域を実験場として利用するような場合、大企業側の人事異動等により住民との信頼関係が途切れることや、大規模な施設の維持管理の負担から活動が縮小してしまうという点が挙げられた。横浜市はマネジメント能力があり、継続的に地域に関わる企業をパー

トナーとして慎重に選定しているとのことであった。

視察② 東京大手町、丸の内、有楽町地区

3×3LabFuture（一般社団法人エコツェリア協会）

応対者：

一般社団法人エコツェリア協会 事務局次長

田口真司氏

一般社団法人エコツェリア協会 ディレクター

中鉢奈津美氏

3×3LabFuture 館長 神田主税氏

視察詳細：

東京大手町、丸の内、有楽町地区（以下、大丸有地区）でエリアマネジメント活動を展開している一般社団法人エコツェリア協会が運営する交流拠点施設 3×3LabFuture の施設見学、担当者ヒアリングを行った。

「3×3」とは環境、経済、社会という持続の三要素がギアのごとく噛み合う、会社でも自宅でもないサードプレイスという意味が込められている。セミナー等の開催による交流啓発機能、次世代環境技術の導入による情報、データの蓄積を行うラボラトリー機能、大丸有地区の先進性を可視化し世界に向けてアピールするショーケース機能という3つの機能を掲げている。

スタッフは大丸有地区のビルの3割を保有する三菱地所株式会社の社員でもあり、契約社員とすることで異動をなくしているとのことであった。3×3LabFuture が入居するビルは、皇居外堀の浄化や緑化等の取組みによって都市再生特別地区内の貢献施設として認められており、容積率の緩和を受けている。緩和を受けた分をビルの収益に充てるのが通常であるが、エリアを牽引する不動産会社として、都民に開かれた施設を設けることによって、大丸有地区全体のエリア価値を高めることを目指しているとのことであった。

3×3LabFuture への入会は紹介を基本とし、単なる営業目的等の参加者は自然と排除される雰囲気を作られていた。20世紀は属人性を消す時代だったが、イノベーションには属人性が必要との考えのもと、新規会員に対してはスタッフ全員が面談を行うなど、丁寧なマッチングを行い、1人1人を大切にしているとのことであった。リビングラボが課題解決の場であるのに対して、3×3LabFuture は北欧のフューチャーセンターを起源とする課題発見の場といえ、啓発やマッチングなど、ビジネス創出の入口部分を支援する役割が強く、会員同士は交流を通して自身のアイデアを試す、いわゆる「壁打ち」をすることができることがメリットとして挙げられていた。イベントは毎週数回開催さ

れており、3×3LabFutureの自主企画と、会員による持ち込みの両方があり、テーマは多様（例：北茨木の食ブランド創造、家族を考える等）であった。達成目標を明確にしない活動に対して、数年前までは三菱地所社内においても否定的な意見があったが、最近は潮目が変わってきており、最近は地方創生や地方での副業が注目されているので、東京のネットワークを全国に広げたいとのことであった。

2 ささしま関係者ヒアリング

10月～11月にかけて、ささしま地区立地企業（ささしまライブ24まちづくり協議会関係3社、グローバルゲートテナント企業2社）および名古屋市ささしまライブ24総合整備事務所に対してヒアリングと意見交換を行った。

まず名古屋市に対しては、2020年度に開講を予定している寄付講座について、過去に開講した寄付講座の実施状況もふまえて、授業内容および進め方の方針について意見交換をし、シラバス作成に至った。

また、2020年度日本都市計画学会全国大会に、愛知大学と共にささしま立地企業である中京テレビが共催することを決定し、名古屋校舎グローバルコンベンションホールを使用してのシンポジウム開催と併せて中京テレビホールを使用しての交流会を企画するなど、ささしま地区の特性を活かした事業協働に向けた準備を行った。

その他、ささしま地区周辺地域の状況および、ささしま地区と学区との関わりについて把握するため、ささしま地区が立地する米野学区および、ささしま地区の南に隣接し、中川運河再開発に伴う動きのある広見学区の両区政協力委員長にヒアリングを行った。愛知大学の学生による地域活動や中京テレビのイベント等について一定の認知度はあり、今後はより一層の協力関係が期待された。

3 ささしまライブおよび周辺まちづくり協議会活動の把握

① ささしまライブ24まちづくり協議会

愛知大学の文部科学省私立大学研究ブランディング事業について周知するとともに、立地企業との協働事業を企画するための交流、情報収集を目的とし、ささしまライブ24まちづくり協議会（2月以降は一般社団法人ささしまライブまちづくり協議会）の定例会議（経常事業ワーキンググループ会議（11/13,12/11,2/12計3回）、運営委員会（11/27,12/25,1/29,2/26計4回））に参加した。

②周辺まちづくり協議会活動への参加

名駅4まち協（名古屋駅地区街づくり協議会、名駅南地区まちづくり協議会、名古屋駅太閤通り口まちづくり協議会、ささしまライブ24まちづくり協議会）による交流会、メイエキサザン（事務局 名古屋市住宅都市局企画経理課）、地まち Campus（事務局 名古屋市住宅都市局まちづくり企画課）等に参加し、ささしま地区を取り巻く周辺状況についての情報収集および、愛知大学の文部科学省私立大学研究ブランディング事業の周知を行った。

4 ささしまエリアマネジメントにおける交流サロン機能の検討

①サロン機能の方向性検討

ささしま地区における大学拠点型エリアマネジメントのあり方を検討するため、11月21日（木）ささしまエリアマネジメント研究準備会を開催した（参加者：戸田、飯塚、入江、打田、太田、加治、辻、内山、永柳）。内山より10月、11月に行った企業、行政へのヒアリング内容の報告を行い、永柳より全国のエリアマネジメント先進事例について紹介した。それらをふまえ、来年度以降の研究会活動のあり方について全員で意見交換を行った。

従来型の空間デザインに帰結するエリアマネジメントではなく、人間に帰結する大学拠点型エリアマネジメントの構築を目指すことを確認し、研究者、企業、行政、市民、学生等の出会い、交流の場の必要性が議論された。具体的取組みとして来年度の定期的なサロンの開設と、それを周知するためのコンセプトデザインを専門デザイン業者に依頼して行うことが決定された。

また、永柳から紹介された横浜市のリビングラボの取組みおよび、東京大手町、丸の内、有楽町地区の交流拠点の形成を目指したエリアマネジメント活動事例について視察を行うことが決定された（視察内容は「1. エリアマネジメント先進地域の視察」に記載）。

②コンセプトデザインの検討

ささしまエリアマネジメント研究準備会での決定にもとづき、来年度開催のサロンのコンセプトデザイン業務を外部デザイン会社に依頼した。打合せおよび取材に基づき、対外的な発信方法に関するディレクション、ネーミング、ロゴデザイン、Webサイト開設、ポスター、チラシ作成を行った。2020年度から開始するサロン活動の告知および開催後の報告、周知等に活用する予定である。