

社会調査・教育・地域貢献の狭間で、域学官の「共同行為」は可能か ——「リニア・インパクト」を見据えた名古屋駅西側のまちづくり戦略——

林 浩一郎

はじめに

名古屋市立大学の林と申します。よろしくお願ひします。僕は、名古屋駅の再開発の調査をしています。まだ調査段階というところで、まとまっていないところもあるんですけども、現状報告をさせていただきたいと思ひます。

今日は、社会調査、大学における学生への教育、それと地域貢献の狭間で、域学官（地域・大学・行政）の「共同行為」や連携はどのように可能なのか、今どのように模索しているのかということをお話ししたいと思ひます。

僕は、東京の荒川区で生まれて、首都大学東京（もと東京都立大学）に大学院で入りまして、地域社会学や都市社会学を学び、そこで都市計画や開発の研究、ライフヒストリー研究をしていました。名古屋市立大学には、3年前の2014年に着任しました。行政学・政治学・法学・経済学・財政学・都市計画分野など他領域を学びつつも、地域住民の社会的世界（人が人として人に関わる世界）と行政機構を媒介する政策と住民対応・運動を調査・分析し、地域社会に対する貢献、地域政策に対する提言能力を有する研究者を目指しています。

それまでなにをやっていたのかというと、多摩ニュータウン開発の研究¹をやっていました。ニュータウンに入ってきた新住民ではなくて、ニュータウンに飲み込まれていく地主さんたちが、どのように開発を受け入れ、開発に抗い、そこで再起していくのか、再び立ち上がっていくのかというのを研究してきたわけです。あと、三浦さんの基調報告にありました世田谷区の下北沢でも、少し調査をしていました。

駅西という場所

本題に入りますが、駅西というのは名古屋駅の西側のことです。名古屋駅に行かれると、東側は高層ビルがたくさん建っていますけれども、西側は低層だということは、皆さんもよくご存じではないかと思ひます。名古屋駅の西側のエリアがどのような構成になっているかといいますと、名古屋駅からちょうど椿神社のあたりまでのエリアが椿町と呼ばれるところで、この椿町には太閤通口まちづく



図1 名古屋駅周辺の街区構成
注:小倉大知作成.

¹ 林浩一郎，2012，「多摩ニュータウン開発の構想と現実——都市計画と地域政治の社会学」首都大学東京人文科学研究科 2011 年度博士論文。

り協議会というまちづくりの協議会があります（図1）。もうひとつ、黄色の部分ですが、ここに駅西銀座通商店街という、古くからの小さな商店街があります（図1）。今、ここでなにが問題になっているかといいますと、リニア中央新幹線がこの地下を通ることになったわけですね。ここの地下にリニアの駅ができるんですが、その上部を広場にしましょうという計画が出ていまして、それによって駅西が大きく変わるだろうということです。これを、3年前から調査することになってきました。

駅西という場所がもともとどのような場所だったかという、1964年に東海道新幹線ができる時に名古屋市役所が出した文書²には、次のような記載があります。「終戦後の駅裏は、〔中略〕犯罪の温床とまでいわれ、闇市、愚連隊、暴力、売春などの巢窟をなし、白昼堂々と犯罪が行われ、〔中略〕多くの不法建築物があつて、その間に怪しげな旅館、アパートなどが櫛比し、都市計画上、文字通り癌となっていた」（名古屋市計画局整地部駅西都市改造事務所 1964: 1）と。役所が街のことを「癌だ」と言ってしまうような、そういうところだったわけですね。特に、椿町のなかでも「駅裏」と呼ばれたところは、零細小売業の店舗がひしめいていて、在日韓国・朝鮮人の方々が多かった場所です。闇市から発展していったため、あまり治安がよくないわけです。商店街も、できては消え、できては消えというかたちでした。バラックが並んでいたり、ホームレスの方が寝そべっていたりする、その遠くに東海道新幹線の工事なんかをしている人たちがいる、そういう状態だったわけです。この1964年当時から、もちろん少しは開発が進んだわけですが、駅西はずっと開発からとり残されてきた。それから50年経って、今、再び、駅西にリニア駅開発という契機が訪れてきたということです。

これは2014年頃に駅西銀座商店街の様子を撮った写真です（図2）。このようなボロボロな感じの、やっているのかやっていないのかわからないような喫茶店などがあつたところです。次の写真は、椿町のなかでも「駅裏」、駅西でも少し東側に位置する、いわば駅前にあたるエリアを撮ったものですが、このように風俗ビルが並んでいるところです（図3）。ちょうどこの写真に写っている部分の地下にリニアの駅ができ、その上部に広場ができるということになっています。今、JRと名古屋



図2 駅西銀座商店街の風景

注: 当日の報告スライドより引用(写真は報告者撮影).



図3 椿町の風景

注: 当日の報告スライドより引用(写真は報告者撮影).

² 名古屋市計画局整地部駅西都市改造事務所, 1964, 『駅西都市改造のあゆみ』.

市が協力してこの用地買収を進めているということです。名古屋駅の周辺は、こういったかたちで、駅の西側の古くからの街並みと東側の高層ビル群が見事なコントラストを描いている地域です（図4）。ただ、駅西はもともと闇市が広がっていた地域だったので、不法占拠などのために地権が複雑だったうえに、そこをさらに区画整理したので、区画がさらに細分化されて地権が入り組んでいて、もともと用地買収が難しい状態になっていました。そうはいいながらも、用地買収は来年ぐらいには終わるのではないとも言われています。



図4 リニア駅上部空間の現況

注: 当日の報告スライドより引用(写真は報告者撮影)。

社会調査・教育・地域貢献の狭間で、いかに域学官で「共同行為」するか？

このような状況で社会調査をしていくなかで、しかも学生を教育していくなかで、さらに地域貢献も求められるなかで、社会調査をしている僕らには、いかなる「共同行為」ないし連携が可能なのかということ、今日は考えていきたいと思いません。

全体としては、次の図のような構図になっています（図5）。まず、名古屋市立大学なので、名古屋市役所がスポンサーなわけです。この名古屋市立大学と名古屋市役所の間、僕らの研究室があって、僕と学生がいるというわけです。そして駅西には、椿町と呼ばれるところの太閤通口まちづくり協議会と、駅西銀座通商店街振興組合があるわけですが、ここが隣接しているけれどもあまりつながりのない団体だったわけです。その間にたつて、両者をなんとかつなぐことができないかというのが、僕らの研究室のひとつの課題です。言うまでもありませんが、今、名古屋市役所はリニア開業への対応で追われています。

こういった磁場のなかに僕らの研究室があるわけですけど、3年前、そのなかに入っていきなり社会調査実習が始まるわけです。今日会場におられる学生さんも社会調査実習をされていると思いますけど、うちの大学では2年生のときに始まります。ここで、駅西銀座通商店街を対象に、都市再生とか中心市街地活性化の政策文書なんかを見ながら、地域へ入って行って調査をしています。2014年、名古屋市立大学に着任したその年ですが、いきなり大学の宣伝のために「シンポジウムをやってこい」と言われまして、当時は共立総合研究所にいらした江口忍さんとか、太閤通口まちづくり協議会の方や学生を巻き込んでシンポジウムをやりました。2年目も社会調査実習をやっていますが、今度は商店街ではなく、椿町の太閤通口まちづくり協議会を対象を絞って、リニア駅開発にかかわる買収やまちづくり活動についての調査をしていきました。また、この年には、2回目のリニア・シンポジウムをやりました。このあたりから、僕の大学院の先輩である徳島大学の矢部拓也さんという方も一緒に加わって、

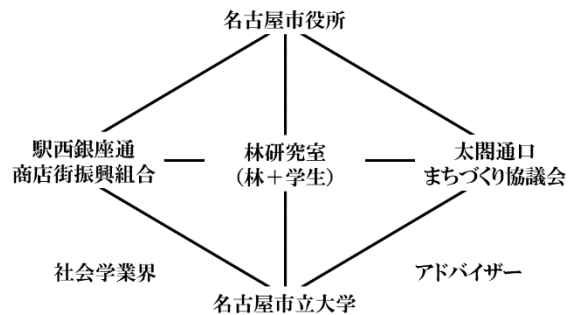


図5 駅西をめぐるアクター

注: 報告者作成。

叱られながら、こうしたイベントを始めていきました。「実践的になれ。調査だけではなく、もっとまちづくり活動をせよ」というのは、大学からの要請でもあったりします。そして3年目には科学研究費がとれて、「実践する」というときに、駅西にどのようなまちづくりの方法が必要なのだろうかと考えました。「リノベーションまちづくり」が参考になるのではないかということで、清水義次さんという方をお呼びしてシンポジウム³をおこなって、まちづくりの実践を考えるようになりました。

今年も、リノベーションと再開発のそれぞれの可能性について、駅西銀座商店街を対象に社会調査実習をやっているわけです。社会調査実習は毎年やっていて、学生たちと一緒に調査をして一から教えるということを繰り返していくような状況です。今年も清水さんを招いてのシンポジウムを予定していますが、清水さんたちやリノベーションの人たちに触発されて、学生が「自分たちでまちづくり活動を始めよう」と言って、今、大学から離れて駅西で活動をし始めているという状況です。

研究室の問題設定

こうした活動でなにを狙っているのか、なにを研究室の問題設定としているのか。名古屋駅のリニア開業まであと10年なので、この10年でがらりと地域社会の構成が変わっていくわけです。そのなかで、この地域の主体がいかなる意志を持って、いかなるアクションを起こすかということが重要だと思っています。東京とか名古屋駅の東側とは違う駅西の魅力やサブカルチャーを残しつつ、持続可能な発展を遂げるために、この地域主体のここ数年の動向を、自分たちも含めて主体になって、動きながら追っていくということなんです。駅西がリニア駅開発に対峙するために、どのような開発やまちづくりを構想しているのか。そして、僕らもひとつのアクターになってしまっているので、今後をどう構想していくか。リニアが開通すると、「ストロー現象」といわれるように、名古屋から東京へとヒト・モノ・カネ・シゴトが流れていってしまうのではないかという危惧があるので、そのなかで駅西の街をどうしていくのかということを考えているわけです。

三浦さんの基調報告にもありましたが、福武直さんや似田貝香門さんの構造分析というのは、国や市や地域社会のレベルでの政策執行過程、つまり政策の進められ方と、政策を受け入れるというか、介入を受ける地域の側の社会構成と社会関係、つまり地域社会にどのような人がいるのか、かれらがどんな関係性をとり結んでいるのかを押さえていくということだと思います。政策そのものと政策に対する各社会層の意志とか価値観をセットで捉えないと、政策と地域社会の間にミスマッチが生まれて、政策の効果なんか期待できないのではないかということ、大学院時代に地域社会学やまちづくりを勉強しながら考えていたわけです。これを名古屋駅で進めて、調査・研究し、実践していこうとしています。

名古屋駅のリニア駅開発の研究は、それなりにあったりもするんですけど、名古屋駅周辺と言いつつも、東側しか見ていないんですね。西側は、ほとんど対象化されずに来ていました。そうしたなかで、駅西銀座商店街や椿町がどのようなまちづくりをしていくかということを見ていこうとしています。特に、今までのリニア駅開発の研究では、地域レベルの行為主体の顔がほとんど見えないわけです。多くの研究は東側の企業ばかりを見ていて、それでは地域

³ 別所良美・林浩一郎編、2017、『名古屋駅西におけるリノベーションまちづくりの可能性——「現代の家守」と持続可能な都市と地域社会を考える 報告集』名古屋市立大学人文社会学部/大学院人間文化研究科。

の人たちの顔なんて、ほとんど見えませんよね。そういうわけで、対象を西側に絞ったこともあって、リニアの開発に期待したり、翻弄されたり、そこに動員されていく各アクターの生きざまを描いていこうということです。マクロな開発や都市計画とマイクロなまちづくりや生活とを横断しながら、マクロマイクロリンクで研究していこうということです。

調査から：太閤通口まちづくり協議会のまちづくり

名古屋駅の西側の人たちには、60年間もほったらかしにされているというような感触があるらしいです。東海道新幹線が開通してからは開発が全然進まないじゃないかと言って、ある意味、リニアに期待しているんですね。リニアに頼らざるを得ない状況があるわけです。でも、駅西の開発、ここでいう開発は広い意味ですけども、特に大規模再開発などが起きたときに、果たしてそれって本当に駅西の発展につながるのかと。駅西の地域社会が開発に飲み込まれて、発展どころか衰退する可能性だってあると思って、僕はこの研究を始めています。もちろん、建築や都市計画分野でも再開発研究はよくおこなわれるわけけれども、機関の空間的な「配置」や「構造」に焦点があるから、そこに生きている人たちの都市の「体験」とか「盛り」とか「愛着」というものは、ほとんどこぼれ落ちてしまっていくことがあります。

こうした関心から、太閤通口まちづくり協議会の調査をしているわけですが、椿町の人たちは、次のようなまちづくりビジョン⁴を描いています(図6)。駅西を「アニメの街にしよう」とか、図の緑色の部分を「リニアの公園にしよう」とか、そういったことを考えておられます。そういったわけで、いろいろなお祭りとかコスプレのお祭りなんかをやっている、そういう状況です。

開発をしていくなかで、裕福で高い教育を受けた人たちが地域にやって来るようなことをジェントリフィケーションというわけですけど、それによって弱者が排除されてしまうのではないかという可能性もあるわけですね。たしかに、地主さんたちは地代で潤うけれども、借家人やテナントの人たちは、この地域に留まることができなくなったりもするわけです。また、駅西らしさも失われていってしまうんじゃないか、という危惧もあります。

実践へ：リノベーションまちづくり

こうした状況のなかで、特に駅西は地権が複雑なこともあるので、大規模再開発だけではなくリノベーションもしていこうというのが、僕らの今の方向性です。リノベーションというのは、遊休不動産・空き家・空き店舗を使って、そこに新しいコンテンツを入れて街を変えていくということです。清水義次さんのいうと、今あるものを活かして、できるだけ補助金には頼ら

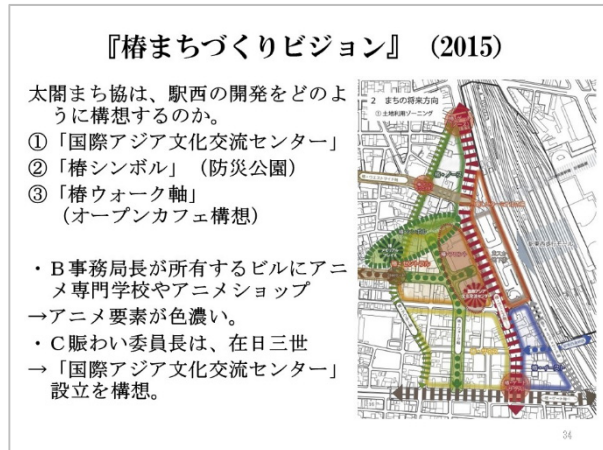


図6 椿まちづくりビジョン

注：当日の報告スライドより引用(図は名古屋駅太閤通口まちづくり協議会(2015)16頁より引用)。

⁴ 名古屋駅太閤通口まちづくり協議会，2015，『名古屋駅太閤通口 椿まちづくりビジョン』。

ずに、民間自立型の会社を作って、街を変えていくということです。リノベーションをしながら街を作っていく、エリア全体でリノベーションを連鎖させていくということです。北九州なんかでおこなわれているんですけども、清水さんのいうリノベーションのポイントは、「まちで稼げ、協働せよ」ということなんですね。これまでの法定再開発やまちづくりには、補助金に頼りきったものが多かったわけで、そこでは事業採算性が度外視されていたわけです。「そこから脱却しなさい」というのが、清水さんたちのメッセージです。それと同時に、「公だ」、「民だ」と言っている場合ではなく、「公民連携をしろ」、「官と民が連携しろ」ということも言っています。

ということで、椿町にリニア駅の上部空間ができるので、そのなかで商店街をリノベーションしていくというプロジェクトを、今、立ち上げているわけです。この写真のような風景のところです（図7）。リノベーションには「家賃断層」という手法があって、路線価をマッピングして家賃がどのくらいなのかということを調べるわけですが、椿神明社のところを笠瀬通りが通っているんですけど、この通りを境に地価や家賃がガクッと下がるんですね。ですから、このあたりを狙おうというのが、リノベーションまちづくりからの視点です。なので、僕らは、この商店街を対象を絞って、このあたりでリノベーションをしようと考えています。このあたりで、学生たちが活動をしていたりします。

もうひとつは、下北沢とも似ていますが、リニア駅の上部空間をどうにかしたいというのが地元の人たちの願いです。特に、在日三世でキムチを販売している方が太閤通口まちづくり協議会の賑わい委員長をやっているんですけど、この方は、イベント広場のようなものを作りたいと言われているわけです。その方の理想としては、太閤通口まちづくり協議会が株式会社を作って、そこが運営することができないだろうかと考えています。この図は名古屋市が作った資料に載っているものですが（図8）、ここにあるような公園にできないかという案ですけども、ただ、このままでは防災公園として終わってしまう。なので、この上部空間で、いかに



図7 駅西銀座商店街

注：当日の報告スライドより引用(写真は報告者撮影)。



図8 リニア駅周辺のまちづくりの方向性(案)

注：当日の報告スライドより引用(図は名古屋市住宅都市局リニア関連都心開発部リニア関連・名駅周辺開発推進課(2017)27頁より引用)。

⁵ 名古屋市住宅都市局リニア関連都心開発部リニア関連・名駅周辺開発推進課, 2017, 「リニア駅周辺のまちづくりの方向性(案)[西地区]」。

まちづくり団体やまちづくり会社が地元へ利益を還元するために「稼ぐか」ということも考える必要があるのではないか。ということで、今年の12月10日に林研究室の主催で、「リニア駅上部空間をめぐるパークマネジメント戦略」というテーマのシンポジウムを開催します。清水さんや、岡崎の三河家守舎でリノベーションをされている山田高広さん、名古屋市役所の方などをお招きしてシンポジウムをやろうと思っています⁶。

政策形成と調査者の役割

僕らとしては、駅西のまちづくり構想を描きたいんだけど、さきほどの三浦さんの基調報告にもありましたように、なにか物的なものを描けるわけではないので、どのようなビジョンを立てていいのかわかりにくく、そのあたりも悩んでいるところです。地域の政策を作っていくなかで、社会学的な調査者がどのような役割を担っていく必要があるのかということですが、僕の師匠でもある玉野和志さんという方は、論文⁷で次のように言っています。「社会学の特徴は調査の技法を用いて、当事者の主観的な意識を含めた社会的諸関係の総体を明らかにすることにある。[中略]社会学の貢献はたんに見方を変えるという点にあるわけではない。当事者の思いを含めた社会関係のあり方に注目することで、法技術的な適合性や工学的な合理性とは異なる視点が提示できるのである。とりわけこの当事者の意識を含めた社会関係の総体とは、人々が今いる人もいない人も含めた時間的・空間的な広がりの中で保持している社会的な諸関係を意味する。人々は、そのような社会的なつながりのなかで物事を判断し、意味づけ、納得して生きている。[中略]このような視点から政策に関わるということは、とりもなおさず政策の対象となった当事者としての市民や住民が、それぞれの社会的諸関係にもとづき、どのように判断し、これに対応するかを把握し、予測する可能性を与えてくれる。[中略]当事者がその政策をどのように受け止め、どのように対応するかを、人々がこれまで保持してきた、そしてこれから築いていく社会的諸関係における文脈にもとづいてみきわめるという社会学の視点は、このような意味で政策に貢献する独自性をもっている。つまり、特定の政策が、当事者である人々にどのように受け止められ、どのように理解され、いかなる対応をもたらすかについての予測や検証、評価を可能にするのが、社会学の独自の貢献といえよう」（玉野 2015: 235-236）ということです。これは今日の話のなかでも、ひとつの参照点になる考え方なのではないかと思います。

僕らの研究室には、市役所というスポンサーがあり、名古屋市立大学があり、そのなかで地域をつなぐために、アクター間の関係性をもっているわけです。もちろん社会学業界にも貢献しなければいけないと思いますし、他所からもさまざまなアドバイザーの人たちがいろいろと言ってくるわけで、こういったなかで考えていかなければいけないと思います。さきほども言ったように、今までの都市計画分野における中心市街地活性化の研究は、機関の空間的な「配置」や「構造」に焦点があるので、そこに生きている人たちの社会的世界、都市の「体験」や「盛り」といったものがこぼれ落ちてしまう。だから、政策的に誘導された機関の「配置」というハード面からの考察に加えて、そこに住み、通い、交流する人たちの生活世界や主観的な意味やトータルな生活の過程を捉える必要があるのだらうと思います。その地域に根ざした商品やサービスの背後にあるもの、それらを提供する人たちの歴史、生き方、文化的なアイデン

⁶ 林浩一郎編、2018、『リニア駅上部空間をめぐるパークマネジメント戦略——名古屋駅西におけるエリアリノベーションの可能性』名古屋市立大学人文社会学部。

⁷ 玉野和志、2015、「地方自治体の政策形成と社会学者の役割」『社会学評論』66(2): 224-241。

ティティ、そして、かれらが生きる空間の構造とシンボリズム、そこまで捉えることで、初めて土地の魅力やサービス・商品の魅力が浮き上がるんじゃないかなと思います。かれらはどういう思いで事業を営んでいて、どういうふうに地域を支えて生きているのかということ汲みとらない限り、商店街の振興も地域社会が主体となったまちづくりも不可能ではないかと思っています。盛り場や中心市街地の活性化における調査者の役割として、僕が考えているのは、こういうことになります。

おわりに

もうひとつ、論点になるだろうと思うのは、新自由主義という今の政治体制というか、政治思想だと思うんですね。政府による個人や市場への介入は最低限にして、公的な規制や社会サービスの提供の撤廃や縮小、「小さな政府」を志向するのが新自由主義です。まさに国鉄が民営化されて JR 東海ができていて、その JR 東海によってリニアという大規模な開発がおこなわれているわけです。そこでは、地方の採算のとれない路線を廃止し、大動脈である新幹線やリニアにだけ集中投資していくという「選択と集中」が起きているように思います。そういう新自由主義的な都市間競争に、東京・名古屋・大阪の都市間競争に、地域も大学も巻き込まれているのだろーと思います。それであるがゆえに、清水さんたちが言っていた「まちで稼げ」とか「協働して官民が連携しろ」とか、かれらは「草の根の新自由主義者」と呼べると思うんですけども、そういった要請とかアドバイスのなかで、僕らや大学がいかに対応するのか、そして地域・企業・行政といかに連携するのかということが課題だと思っています。

今までは、都市間競争のなかで、それを批判するのが社会学者のひとつの役割だったわけですが、それを批判するだけでは、もう難しいんだと思うんです。地域社会が新自由主義的な経済のなかで生き延びる術を見いだすことが、社会学者のひとつの役割なのかもしれないです。ただ、これは異論がある点かもしれません。「まちで稼げ、協働せよ」というのも、街で稼ぐことと協働することとは必ずしも接合しませんし、矛盾することだってあります⁸。その矛盾を注意深く考えていくことが、地域社会を持続的に回していくときに重要なんじゃないかと思います。新自由主義の象徴ともいえるリニアの開発のなかで、名古屋駅の再開発研究をしていくことが、そして、まちづくりの実践もしていくということが、僕らの試みの第一歩であるということです。

【質疑応答】

植田：ありがとうございます。時間は少し押していますけれど、現時点で確認しておきたいことなどあれば、出していただければと思います。いかがでしょうか。

三浦：では1点だけ。すごく基本的なことで、すみません。「リニアの上部利用地」とあったんですが、その土地はそれまで誰が持っていたんですか。

⁸ 北島誓子、2002、「都市・地域統治の今日的局面——企業家主義と共同主義の接合と矛盾」『弘前大学経済研究』25: 17-30.

林:土地は、普通に地主さんたちが持っています。

三浦:地主さんたちが土地を持っていて、それを売るということですか。

林:JR 東海がお金を出して、名古屋市役所のまちづくり公社が代わりに買収をして、というかたちです。

三浦:もう全部買収してしまっているんですね。

林:まだ途中です。2018年ぐらいには買収が終わるのではないかとされています。

三浦:でも、もう終わる見込みができています・・・

林:できているのかは、わかりません。そこは、まだわからないんですけど、できるだろうとは言われています。

三浦:なるほど。そこはちょっと下北沢とは違うところですね。下北沢は、小田急電鉄がずっと持ったままだったということがありますが、駅西の場合は、ある種、開発を停滞させていたところが持っているというのは大きいですね。

林:なるほど。ありがとうございます。

植田:ありがとうございます。ほかにいかがでしょうか。なければ、このまま第3報告まで進めたいと思います。それでは原田さん、お願いいたします。