

SFC ORF 2023 セッションレポート

慶應義塾大学湘南藤沢キャンパス 敵研究室



S03

公共交通を基点にした脱炭素型・持続可能なまちづくりの展開



ORF
session
2023

出展団体

敵網林研究室

出展団体代表者（所属）

敵網林（環境情報学部）

開催日時

11月25日（土）10:30 - 12:30

セッション会場

τ12

パネリスト

敵網林

慶應義塾大学環境情報学部, 教授

船田学

株式会社日本総合研究所 リサーチ・コンサル
ティング部門都市モビリティデザイングルー
プ, 部長/プリンシパル

田中大策

パシフィックコンサルタンツ株式会社 プロジ
ェクトイノベーション事業本部 プロジェク
トデザイン室 室長

奥村令子

株式会社東急総合研究所, 主任研究員

篠塚雄一郎

株式会社日建設計都市・社会基盤部門都市基
盤計画グループTOD計画部, ディレクター

中山俊

慶應義塾大学特任助教

橋本崇

株式会社小田急電鉄エリア事業創造部, 課長

村上佳史

アドソル日進株式会社デジタル・イノベーシ
ョン事業部, 部長

2023年11月25日（土）

2023年11月26日（日）



もみじのいろどる折に、SFC ORF'2023 万学博覧会が2023年11月25-26日に開かれました。両日合計来場者は4000人を超えました。初日午前には厳研究室が主催した企画セッション「公共交通を基点とした脱炭素化・持続可能なまちづくりの展開」が開かれ、大勢の来訪者で、100人収容の会場を埋め尽くしました。

都市の脱炭素化はグローバルな緊急課題となっています。厳研究室はJST／ベルモントフォーラム国際共同研究「持続可能な都市化に向けたグローバルイニシアチブ～食料・エネルギー・水のネクサス([SUGI](#))／「可動型ネクサス：都市の食料・エネルギー・水管理のイノベーション ([M-NEX](#))」プロジェクト(2018-2022)を通して、脱炭素型持続可能なまちづくりデザイン支援プラットフォーム M-NEX を開発しました。本セッションは M-NEX プロジェクトの趣旨に共感し、ネクサスによる脱炭素型まちづくりの可能性にご関心の高い共

同研究のパートナーが集まって、研究成果を共有し、次に向けての可能性を探る目的で企画しました。本セッションには次のパネラリストに登壇いただきました。

- 企画・主催、慶應義塾大学環境情報学部厳綱林教授
- パシフィックコンサルタンツ株式会社プロジェクトイノベーション事業本部 プロジェクトデザイン室田中大策室長
- 日本総合研究所株式会社都市・モビリティ デザイングループ船田学部長
- 株式会社東急総合研究所主任研究員奥村令子様小田急電鉄株式会社エリア事業創造部橋本崇課長
- 株式会社日建設計都市・社会基盤部門篠塚雄一郎シニアエキスパート
- アドソル日進株式会社デジタルイノベーション事業村上佳史部長
- 慶應義塾大学政策・メディア研究科中山俊特任助教

予定時刻の 10 時 30 分に環境情報学部厳綱林教授が開会を宣言し、本日のパネリストを紹介しました。続けて厳教授はセッションの趣旨を説明しました。日本大都市は鉄道・公共交通を基点として発展してきたが、気候変動、高齢化、感染症などの不気味な不審者に対応し、脱炭素型の鉄道沿線まちへ再構築していくことが求められています。そのために厳研究室は地域の自然的、人的、産業的資本のストック、フローの流れとつながりをみえる化するネクサスアプローチを用いて、脱炭素型のビジネススタイルとライフスタイルへの転換を支援するプラットフォームを開発し、研究展示を行っていることを紹介しました。

田中大策氏はまちづくり総合コンサルタントとしての現場経験から、脱炭素化や環境(E)社会(S)ガバナンス(G)は企業経営の標準仕様になりつつあり、まちづくりは設備や施設という点からまちというエリアへ展開し、脱炭素化や持続可能性は社会課題の解決と企業価値の創出を両立できるマテリアリティになっていることを示唆しました。

船田学氏はスマートシティやスーパーシティを推進するプロジェクトマネジメントの実績から脱炭素化の政策目標とその実現を先導するモビリティ社会の課題を紹介し、自動運転レベル4が実現されそうな 2030 年代のモビリティ社会の姿を提示しました。そこに、鉄道駅がさらに進化したノードもあれば、駅から離れる商業施設が新しいノードとして浮上る可能性もあり、モビリティの構成が大きく変わりうることを提示しました。

奥村令子氏は多摩田園都市の開発計画から近年の取り組みまで、鉄道・バスを基点とした東急グループの沿線まちづくりの戦略と事業を紹介しました。最初から社会課題の解決をミッションにし、沿線地域に質の高いモビリティとコミュニティサービスを提供します。近年、オンデマンドバスの社会実験やネクサス構想事業といった、住み続けられる次世代まちの取り組みも多く報告されました。

橋本崇氏は、まちづくりの主役は誰なのかを問い、地域のプレイヤーらが参画できるように開発プロジェクトの 20%を残す余白都市を提唱した。この考えのもとで下北沢路線街を開発し、地元発の個人店が集まり、共創的エコシステムが形成されていることを報告され、

鉄道沿線まちづくりの新しいモデルを示されました。

篠塚雄一郎氏によると、日建設計において日本の公共交通ベース都市デザインを中国に輸出する事業に手掛けています。日本型の都市開発モデルは鉄道が先行し道路・宅地が追隨するパターンでした。これは鉄道が後発する中国型の開発モデルからみると、都市構造から市民行動まで大きく違います。脱炭素化という意味において、日本は先行していると言えます。一方、中国ではデジタルモビリティが先行し、一部の DX 技術は日本にも逆輸入されることもあり、相互に協力する時代の到来を予感させました。

村上佳史氏は社会インフラ×ICT の視点から世界の都市におけるスマートシティの動向を外観し、GIS×都市 OS をプラットフォームにした 11 の事業化の可能性を提示しました。目指すスマートシティのイメージとしてバルセロナのスーパーブロックを紹介されました。スーパーブロックが代表する生活圏は駅を中心とした 15 分生活圏に置き換えれば、日本にも適用できるような気がしました。

中山俊氏は脱炭素化まちづくりを支援する視点から都市の環境負荷をエコロジカルフットプリントのように視覚化する必要があると考え、空間を重層的に利用する都市にも適用できるように、ネクサスフットプリントを開発する発想と実際の街を対象に評価した実例を報告されました。

以上のさまざまな取り組みはそれぞれ独特でありながら共通性も見られました。脱炭素化や ESG に対しては国際的(厳)から国・自治体(船田氏)から民間企業(田中氏、奥村氏)まで熱心に検討され、すでにさまざまな事業として動いていることが伺えました。中には余裕都市(厳)の概念だけでなく、余白都市(橋本氏)やネクサス構想(奥村氏)といった事業モデルも示され、成熟都市においても共創的にまちづくりを進める可能性が大きいことを実感されました。この変化を一層加速化させるために、移動のスマート化(篠塚氏)、インフラの DX 化、データの見える化(中山氏)といったデジタル技術や情報プラットフォームによる支援も試みられ、研究開発と社会実装の両面において先行していることがわかりました。

最後に 30 分を使って総合討論を行いました。まずパネリストらにそれぞれの立場から脱炭素やまちづくりの事業にもっともの期待されるもの、または取り組みの動機はどこにあるかを伺いました。地球環境の時代を生きる企業として、環境対応、脱炭素対応は社会の通念、ビジネスの標準になりつつあり、先端企業であれば時代の流れに取り残されないように積極的に対応したい機運が高いことがわかりました。一方、社会的通念とはいえ、まだまだ具体的なものは少なく、定着できるものもさらに少ない。投資対効果からみれば割合合わないとも思われ、意思決定にすぐに踏み込めないことも多い。

次に、脱炭素化事業を進める上で一番困っていることは何かを聞きました。組織の壁が厚いこと、何を KPI にすればいいかわからないことが挙げられました。その対策として、まず、何事も自分ごとにするモデルチェンジを働きかけることから始めること、マイナスをゼロにする、ゼロをプラスにするポジティブなマインドセットを育てること、さらに簡単な指標でアウトカムを図れるようにすること。たとえばスマートシティやレジリエントシティプロジェクトのおかげで、市民

はどれだけの時間を取り戻せるか、具体的にみせられたらたいへんありがたく、効果が大きいとのことでした。そのために、データの共有を進め、共感が生まれるような見る化を工夫する必要があります。情報プラットフォームは非常に役にたつものになるし、また大学と企業とが連携し、それぞれの課題を具体的に対策するというアプローチも有効と提案されました。

総合討論の時間に会場からもたくさんの質問があがりました。

Q: 2030 年脱炭素化・スマート化のロードマップが示されたが、実現の可能性はあるか。なにか写真はあるだろうか。

A: 広く実現、普及するのは 2030 年後になるでしょう。技術的に研究開発と社会実験は進めていて、特に自動運転が先行されています。また新しい技術も次々に生まれており、ロードマップ自体、常にリバイスされるものと思います。

Q: 脱炭素やまちづくりのような難しい事業に対して、どうやって課題やパートナーを見つけるでしょうか。

A: 現場に近づき、物事を自分事にして、協力的に話の場を持つことが大事。そのためのキーパーソンになる人材は欠かせません。慶應 SFC はそのための教育をされていると聞いており、多くのリーダーが育てられることを期待したい。

Q: 成熟社会に入ったまちは不動産開発の余地が少なくなり、鉄道中心のまちづくり事業は今後どこに持続可能性を求めるでしょうか。

A: 高齢化、コロナの後、鉄道沿線のライフスタイルがじわじわと変わっています。時代が求めるものも変わっています。それらの変化に適応した連携や共創で活路を求めなければいけません。そのために経営戦略を見直し、新しく進路を模索しています。

Q: SDG やレジリエントといった政策を進める中で、社会的弱者が不利益を受けるのではないでしょうか。これに対してどう考えますか。

A: この質問は大変重要で、持続可能なまちづくりの根幹に関わるものであります。これに対する答えではありませんが、パネリストからそれぞれ一言をお考えいただきました。要約すると、政策上の配慮、ニーズの見える化、新しい技術による支援、それに対応したビジネスモデルを作っていくという、さまざまな可能性があります。それを潰していくことを通して、鉄道沿線のまちの住みやすさや沿線価値がキープまたは高められ、持続可能性へ繋いでいくことになります。

このように参加者とパネリストらとの間にも活発な議論が行われた。予定の 2 時間を 10 分超過して 12 時 40 分にセッションを閉じることにしました。



