

NO.16 マチノシゴトバCOTOCO215

<p>コンテナを使ったシェアードワーキングオフィス</p>	活用類型	
	A. 期間限定の暫定活用	
	B-1. 非建築物を活用して中期的暫定活用	
	B-2. 仮設建築物等として中期的暫定活用	
		C. 本設建築物として長期的暫定活用

所在地	佐賀県佐賀市呉服元町 2-15		
実施主体	ワークヴィジョンズ	実施年度	H25年 12月 竣工
土地・建築等の所有形態	土地：民有地 コンテナ：ワークヴィジョンズ		
主な諸元（敷地面積、用途等）	延床面積：118.9㎡ 建築面積：118.9㎡ 構造：鉄骨造平屋建て（海上輸送用コンテナ 40ft×4基） 用途：カフェ、シェアードワーキングオフィス		
主な法的事項	-		

●概要

- ・マチノシゴトバ COTOCO215（コトコ 215）は、佐賀市出身の建築家西村氏代表の株式会社ワークヴィジョンズがプロデュースするシェアードワークプレイス。
- ・わいわい!!コンテナからコンテナ活用の機運が高まり、西村氏が自らコンテナを設置。
- ・月単位契約で登録も可能な固定席や会員制・時間単位で利用できるフリー席、ミーティングスペースも完備。
- ・ワークビジョンズの事務所も併設。

●管理・運営について

- ・固定席は年中無休、24時間利用可能で月額28,000円。
- ・フリー席は平日10時から18時が利用可能。2時間プラン500円、フリープラン1,500円。土日祝はカフェ利用となる。

■cotoco215の配置図



■COTOCOの様子



■cotoco215の位置図



(出典・参考 URL)

※1 マチノシゴトバ COTOCO215HP <http://co-cotoco.jp/>

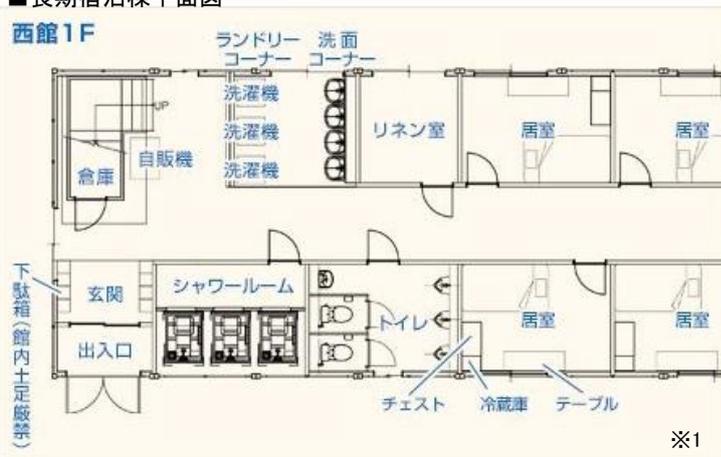
NO.17 WHITE BASE OTSUCHI			
長期滞在もできるユニットハウスの宿泊施設		活用類型	
		A. 期間限定の暫定活用	
		B-1. 非建築物を活用して中期的暫定活用	
		B-2. 仮設建築物等として中期的暫定活用	
		C. 本設建築物として長期的暫定活用	
所在地	岩手県上閉伊郡大槌町吉里吉里1丁目197		
実施主体	復興まちづくり大槌株式会社	実施年度	H26年4月17日～
土地・建築等の所有形態	土地：郷土資源創造センター跡地（町有地）を復興まちづくり大槌株式会社が借用 建築：三協フロンテア		
主な諸元（敷地面積、用途等）	延床面積： 約 1738 m ² 建築面積： m ² 構造： 鉄骨2階建て（ユニットハウス） 用途： 宿泊所、共同浴場、オフィス、売店、食堂 客室数： バストイレ付き 9.7 m ² ；25 室、バストイレ無し 9.34 m ² ；44 室、バストイレ無し 8.52 m ² ；8 室		
主な法的事項	—		
<p>●概要</p> <ul style="list-style-type: none"> 東日本大震災の復興ホテルであり、長期滞在する作業員をターゲットとしているため、一月単位の契約にも対応。 料金は風呂有り・朝食付きで一泊 7600 円、風呂無し・朝食付きで一泊 6600 円。男性のみ共同用に大きめの浴室も整備。女性は風呂有りの部屋に泊まってもらうこととしている。 外観は仮設住宅のようだが、遮音のために石膏ボードを二重に張り、断熱材を 10 センチ入れるなど徹底したため、室内はビジネスホテル並みに居住性が良い。 <p>●管理・運営について</p> <ul style="list-style-type: none"> 復興まちづくり大槌株式会社が事業主となり、事業者を募集。 最終的には三協フロンテアが受託、2 億 6 千万円で建設し、復興まちづくり大槌株式会社にリースしている。 当初は稼働率 70%として 5 年間で採算がとれる事業計画であったが、実際の稼働率は 9 割を超え、まちづくり会社の人件費を差し引いても年に四千万円（税引き後で三千万円）の黒字となった。 補助金を申請すると手続きに時間がかかるため、補助金は使わずに建設。企画・事業者募集・設計・施工それぞれ 3 ヶ月ずつの計 1 年で完成。 			
		■客室の様子	
			
		■外観	

■施設配置

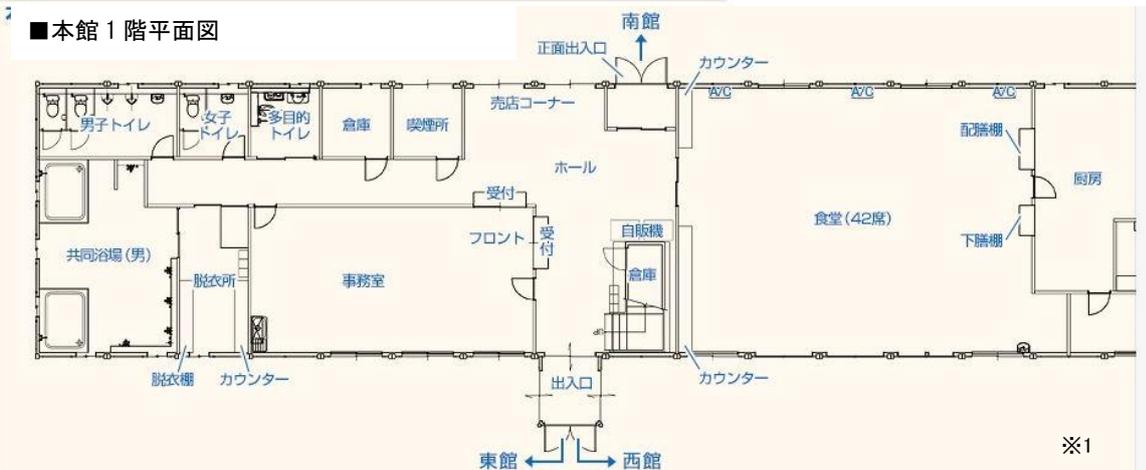


- 1 本館1F [フロント/オフィス/売店/共同浴場/食堂]
- 2 本館2F [客室 8室/トイレ/洗面所/ランドリー 1機]
- 3 東館 [長期ご宿泊用客室 18室/トイレ/洗面所/シャワールーム 3室/コインランドリー 3機]
- 4 西館 [長期ご宿泊用客室 26室/トイレ/洗面所/シャワールーム 3室/コインランドリー 3機]
- 5 南館 [一般ご宿泊用客室(バス・トイレ付き 25室/コインランドリー 2機)]
- 6 中庭

■長期宿泊棟平面図



■本館1階平面図



(出典・参考 URL)

※1 WHITE BASE OTSUCHI HP <http://wb-otsuchi.com/>

※2 港製器工業HP <http://super-fence.sakura.ne.jp/wp/?cat=2>

※3 三陸経済新聞 <http://sanriku.keizai.biz/headline/982/>

(2) 暫定活用における法的課題の整理

- ・暫定活用に多く利用されているコンテナやトレーラーハウスには以下のような課題がある。

1) コンテナに関わる法的課題の整理

①コンテナを利用した建築物に係る規制強化における経緯

- ・平成元年 7 月 18 日住指発第 239 号建設省住宅局建築指導課長通達により、コンテナをカラオケ等の不特定多数の者の利用に供している利用はその形態及び使用の実態から建築基準法第 2 条第一号に規定する建築物に該当するとしている。
- ・また、「コンテナを利用した建築物の取扱いについて」(平成 16 年 12 月 6 日国住指第 2174 号)では、コンテナを倉庫として設置し、継続的に使用している、随時かつ任意に移動できないコンテナについても建築基準法第 2 条第一号に規定する建築物に該当するとしている。
- ・これらの流れを受けて、「コンテナを利用した建築物に係る違反対策の徹底について」(平成 26 年 12 月 26 日付け国住安第 5 号)では、改めてコンテナを利用した建築物の取締りを徹底するよう通知を行っている。

■建築基準法第 2 条第一号

【建築物】

土地に定着する工作物のうち、屋根及び柱若しくは壁を有するもの(これに類する構造のものを含む。)、これに附属する門若しくは塀、観覧のための工作物又は地下若しくは高架の工作物内に設ける事務所、店舗、興行場、倉庫その他これらに類する施設(鉄道及び軌道の線路敷地内の運転保安に関する施設並びに跨線橋、プラットホームの上家、貯蔵槽その他これらに類する施設を除く。)をいい、建築設備を含むものとする。

②コンテナを建築基準法に適合させる上での課題

- ・コンテナを建築基準法として考えた際に、コンテナは鉄骨構造として扱われるが、国際規格に基づいてつくられている ISO コンテナでは以下の理由より建築確認申請が通らない(適格に改造を行えば、可能)ことが比較的多いとされている。
 - 建築基準法では「鉄骨構造の場合は JIS 鋼(建築基準法第 37 条)を使用し、溶接は国土交通大臣の認定を受けた接合方法で行われること(建築基準法施行令第 67 条)」と規定されている。
 - ISO 規格では想定外の素材が使用されているため、既存の構造計算用ソフトウェアでは強度の算出が難しいこと
- ・そのため、基本的には JIS 規格に基づいてつくられたコンテナを使うことが建築物として適法に用いる上では近道である。コンテナメーカー「ワイ・エス・シー」等、コストは通常のコンテナより高くなるが、建築確認対応コンテナ等の販売を行っている会社もある。
- ・一方で輸送業界においては、国内輸送は JIS コンテナ、海外輸出入は ISO コンテナと棲み分けされ、コンテナに二重投資しないとしない現状課題がある。そのような中で、規制緩和を求める動きが見られ、国交相においては平成 26 年に第 1 回「輸出入コンテナ貨物における鉄道輸送促進に関する調査会」を開催し、輸出入コンテナの鉄道輸送を促進する具体的方策を検討している。

参考：株式会社 C-BOX コンテナ事業部 HP <http://c-box.dep-pro.com/qa2.html>
現代コンテナ建築研究所 HP 等 <http://imweb.ne.jp/container/A-our-container.html>
国交相 HP http://www.mlit.go.jp/report/press/tetsudo05_hh_000053.html
『ISO 規格海上コンテナによる、次世代型の「国内海上コンテナ輸送網」構築プロジェクト』(井本商運(株))

■建築基準法第 37 条

【建築材料の品質】

第 37 条 建築物の基礎、主要構造部その他安全上、防火上又は衛生上重要である政令で定める部分に使用する木材、鋼材、コンクリートその他の**建築材料として国土交通大臣が定めるもの**(以下この条において「指定建築材料」という。)は、次の各号の一に該当するものでなければならない。

- 一 その品質が、**指定建築材料ごとに国土交通大臣の指定する日本工業規格**又は日本農林規格に適合するもの
- 二 前号に掲げるもののほか、**指定建築材料ごとに国土交通大臣が定める安全上、防火上又は衛生上必要な品質に関する技術的基準に適合するもの**であることについて国土交通大臣の認定を受けたもの

■建築基準法施行令第 67 条

【接合】

第六七条 **構造耐力上主要な部分である鋼材の接合**は、接合される鋼材が炭素鋼であるときは高力ボルト接合、溶接接合若しくはリベット接合(構造耐力上主要な部分である継手又は仕口に係るリベット接合にあつては、添板リベット接合)又はこれらと同等以上の効力を有するものとして**国土交通大臣の認定を受けた接合方法**に、接合される鋼材がステンレス鋼であるときは高力ボルト接合若しくは溶接接合又はこれらと同等以上の効力を有するものとして**国土交通大臣の認定を受けた接合方法**に、それぞれよらなければならない。ただし、軒の高さが 9m 以下で、かつ、張り間が 13m 以下の建築物(延べ面積が 3,000 m²を超えるものを除く。)にあつては、ボルトが緩まないように次の各号のいずれかに該当する措置を講じたボルト接合によることができる。

- 一 当該ボルトをコンクリートで埋め込むこと。
 - 二 当該ボルトに使用するナットの部分を溶接すること。
 - 三 当該ボルトにナットを二重に使用すること。
 - 四 前三号に掲げるもののほか、これらと同等以上の効力を有する戻り止めをすること。
- 2 構造耐力上主要な部分である継手又は仕口の構造は、その部分の存在応力を伝えることができるものとして、国土交通大臣が定めた構造方法を用いるもの又は国土交通大臣の認定を受けたものとしなければならない。この場合において、柱の端面を削り仕上げとし、密着する構造とした継手又は仕口で引張り応力が生じないものは、その部分の圧縮力及び曲げモーメントの 1/4(柱の脚部においては、1/2) 以内を接触面から伝えている構造とみなすことができる。

2) トレーラーハウスに関わる法的課題の整理

①建築基準法からみるトレーラーハウスの法的解釈のこれまでの経緯

- ・平成 25 年日本建築行政会議では「車両を利用した工作物」の解釈を参考 1 のようにしている。
- ・平成 14 年の解釈から更新された部分として、「トレーラーハウス等が適法に公道を移動できないもの」、「臨時運行許可（仮ナンバー）や特殊車両通行許可等を受けたことだけでは、「随時かつ任意に移動できるもの」との判断はしないこと」が挙げられる。
- ・これについては、平成 25 年までのトレーラーハウスが「安い」、「簡単に設置ができる」、「確認申請がいらぬ」、「固定資産税がかからない」というイメージが多く、適法でない設置がなされた使用例が多く見られ、問題となっていたため厳密な取り扱いになった。
- ・なお、建築基準法ではトレーラーハウスと表記され、道路運送車両法ではトレーラ・ハウスと表記される。道路運送車両法でのトレーラ・ハウスは、保安基準第 2 条の制限を超えた場合のみを指すことになるが、建築基準法のトレーラーハウスとは、道路運送車両法でいう保安基準第 2 条の制限を超えたトレーラ・ハウスと保安基準第 2 条の制限を越えない車検付トレーラの両方を含んでいる。本報告書では、建築基準法のトレーラーハウスの意とする。

②トレーラーハウスを「車両を利用した工作物」と見なされないための設置基準

- ・日本で最初のトレーラーハウス企業である株式会社スペース・イマジネーションによると、トレーラーハウスが建築物にあたらぬ条件を以下のように整理している。
 - トレーラーハウスを移動する場合、階段・ポーチ・ベランダ・柵などが障害となるように設置されていないこと。
 - ライフラインとして設置してある配線・配管設備が、工具によらず手で取り外しできるよう着脱式になっていること。
 - 移動しようとした時、いつでも移動できるような大きさであり、形であり、設置がなされていること。
- ・また、日本トレーラーハウス協会が公表している「トレーラーハウス設置検査基準マニュアル」においても、上述のような設置基準が記載されている。

参考：日本トレーラーハウス協会 HP <http://www.trailerhouse.or.jp/>

日本 RV 輸入協会 <http://www.jrvia.jp/>

国交相 HP <http://www.mlit.go.jp/>

(株) スペース・イマジネーション HP <http://www.space-h.com/about/>

■道路運送車両の保安基準第2条

【長さ、幅及び高さ】

第2条 自動車は、告示で定める方法により測定した場合において、長さ(セミトレーラにあつては、連結装置中心から当該セミトレーラの後端までの水平距離)12m(セミトレーラのうち告示で定めるものにあつては、13m)、幅2.5m、高さ3.8mを超えてはならない。

2 外開き式の窓及び換気装置、後写鏡、後方等確認装置(自動車の外側線付近及び後方の状況の画像を撮影し、運転者席において確認できる位置に備えられた当該画像を表示する装置をいう。以下同じ。)並びに第44条第6項の装置は、告示で定める方法により測定した場合において、その自動車の最外側から250mm以上、その自動車の高さから300mm以上突出してはならない。ただし、その自動車より幅の広い被牽引自動車を牽引する牽引自動車の後写鏡及び後方等確認装置に限り、被牽引自動車の最外側から250mmまで突出することができる。

■道路運送車両の保安基準の細目を定める告示 第84条3号

【長さ、幅及び高さ】

3 保安基準第2条第1項の告示で定めるものは、次の各号に掲げる基準に適合するセミトレーラとする。

(1) 物品を積載する装置が次のいずれかに該当すること。

イ バン又はこれに類するもの

ロ タンク又はこれに類するもの

ハ 幌骨で支持された幌に覆われるもの

ニ コンテナを専用に積載するための緊締装置を有するもの

ホ 専ら車両を運搬する構造のもの

ヘ 荷台に後煽、側煽及び固縛金具を備えるもの

ト 荷台に固定式のスタンション及び固縛金具を備えるもの。ただし、荷台の両側端に沿って備えられるスタンションにあつては、脱着式のものであつてもよい。

チ 船底状にくぼんだ荷台及び固縛金具を備え、かつ、荷台の船底状のくぼみの傾斜角が27°以上であるもの

■道路運送車両の保安基準第55条第1項

【基準の緩和】

第55条 地方運輸局長が、その構造により若しくはその使用の様態が特殊であることにより保安上及び公害防止上支障がないと認定した自動車については、本章の規定及びこれに基づく告示であつて当該自動車について適用しなくても保安上及び公害防止上支障がないものとして国土交通大臣が告示で定めるもののうち、地方運輸局長が当該自動車ごとに指定したものは、適用しない。

■道路運送車両法 第34条

【臨時運行の許可】

第三四条 臨時運行の許可を受けた自動車を、当該自動車に係る臨時運行許可証に記載された目的及び経路に従つて運行の用に供するときは、第4条、第19条、第58条第1項及び第66条第1項の規定は、当該自動車について適用しない。

2 前項の臨時運行の許可は、地方運輸局長、市及び特別区の長並びに政令で定める町村の長(「行政庁」という。次条において同じ。)が行う。

■トレーラーハウス導入までの流れ

	設置の流れ	法的事項	備考
①	設置場所の検討	設置場所でのトレーラーハウスの取り扱い確認 (日本トレーラーハウス協会では、事前相談及び行政との協議の上、違法にならない為の条件を記載された設置承認書が発行される。)	・設置場所の行政によって設置基準が異なる可能性あり。
②	設計・購入		・製造、輸入の場合ともに2,3ヶ月程度かかる
③	運搬	保安基準第2条の制限内 ⇒車検の取得 保安基準第2条の制限外 ⇒基準緩和の認定(道路運送車両の保安基準第55条第1項)を受け、特殊車両通行許可を取得	・特殊車両通行許可は取得に時間を要し、3ヶ月前の申請が必要 ・基本は夜間・早朝に移動。先導及び後方の安全確認用車両を同伴している ・～750kg:普通免許 ～2t :軽牽引免許(限定) 制限なし:牽引免許が必要
④	設置	以下を守り、あくまで車両として扱う。 ●移動時に、階段・ポーチ・柵等が障害でないこと ●配線・配管設備が、手で着脱できること ●いつでも移動できるような大きさ、形、設置がなされていること	・建築物ではない限り、固定資産税は不要(H28.8現在) ・保安基準第2条の制限外のトレーラーについては自動車取得税、重量税、自動車税等は不要(H28.8現在)

■トレーラーハウス運搬にかかる費用(カンバーランド社の基準)

	項目	料金	備考
①	基本料金	100,000円	・小型の場合(警戒車両不要の場合)は25,000円 ・基本3名で運ぶ
②	特殊車両通行許可申請料金	40,000円	・自賠責費用・臨時運行許可費用含む
③	基準緩和申請料金	30,000～200,000円	・カンバーランド社の製品で2010年以降の製品は不要 ・車両構造や強度、最小回転半径、ブレーキ制動能力等によっては基準緩和申請できない製品もある
④	輸送料金	別表の通り	・走行距離及び大型、中型、小型で料金が異なる
⑤	出張費	24,000円/3名	・宿泊が伴う場合のみ(大型・中型は200kmを超えて輸送する場合、宿泊を要する)
⑥	設置費(レベル出し)	80,000円	・ジャッキによる設置まで
⑦	その他	-	・ライフライン等の接続、切り離し費用 ・階段、デッキの設置等

※あくまでカンバーランド社の基準による

別表：輸送料金表

距離(km)		10	50	100	200	300	400	500	600	800	1000	1100
金額(千円)	大型	12	60	120	240	360	440	520	600	760	920	1000
	中型	8	40	80	160	240	297	344	411	525	640	697
	小型	6	30	60	120	180	222	265	315	394	480	523

※大型：幅3m×長さ：10mのいずれかを超える、中型：幅2.5m×全長：10mのいずれかを超える、小型：幅2.5m×全長：10m未満

■トレーラーハウスの設置基準



車輪が取り外しされていないこと。
又車輪が走行可能な状態に保守されていること



車輪以外の物で地盤上に支持されている場合
その支構造体の取り外しが工具を使わずにできること



トレーラーハウスの進行方向に地面に固定された
障害物がないこと。



トレーラーハウスの設置場所から公道に至る通路が
確保されていること。



階段やウッドデッキなどが併設されている場合
それらが独立した構造体であること。



冷暖房器具等の室外機がトレーラーハウスに積載され
ていること。



日本トレーラーハウス協会認定品使用

排水管の接続方法が工具を使わずに着脱できること。



給水管の接続方法が、工具を使わずに着脱できること。



電気の配線方法が、工具を使わずに着脱できること。



電話・インターネット等の
接続方法が、工具を使わず
に着脱できること。



ガスボンベがトレーラーハウスに積載されているか
又はレンチで簡単に着脱できること。

※協会認定品マーク
「給排水管のトレーラーハウスと接続する場合で
工具を使用しない接続方法」としての実用新案が
認められています。ワンタッチカプラーについては
実用新案登録シールを貼付のものをご使用ください。

実用新案登録 第3153563号
社団法人 日本トレーラーハウス協会

出典：「トレーラーハウス設置検査基準マニュアル」日本トレーラーハウス協会

(1) 建築物の定義

車両を利用した工作物

法第 2 条第 1 号

【内 容】

- ・バス、キャンピングカー及びトレーラーハウス等の**車両**（以下「トレーラーハウス等」という。）を用いて住宅・事務所・店舗等として使用するもののうち、以下のいずれかに該当するものは、法第 2 条第 1 号に規定する建築物として取り扱う。

◆建築物として取り扱うもの

- トレーラーハウス等が随時かつ任意に移動することに支障のある階段、ポーチ、ベランダ、柵等があるもの。
 - 給排水、ガス、電気、電話、冷暖房等のための設備配線や配管等をトレーラーハウス等に接続する方式が、簡易な着脱式（工具を要さずに取り外すことが可能な方式）でないもの。
 - 規模（床面積、高さ、階数等）、形態、設置状況等から、随時かつ任意に移動できるとは認められないもの。
- ・なお、設置時点では建築物に該当しない場合であっても、その後の改造等を通じて土地への定着性が認められるようになった場合については、その時点から当該トレーラーハウス等を建築物として取り扱うことが適切である。

【解 説】

- ・「随時かつ任意に移動できるとは認められないもの」の該当例は、以下のとおりである。
- 車輪**が取り外されているもの又は**車輪**は取り付けられているがパンクしているなど走行するために十分な状態に**車輪**が保守されていないもの。
 - 上部構造が**車輪**以外のものによって地盤上に支持されていて、その支持構造体が容易に取り外すことができないもの（支持構造体を取り外すためにはその一部を用具を使用しなければ取り外しができない場合等）。
 - トレーラーハウス等の敷地内に、トレーラーハウス等を設置場所から公道まで支障なく移動することが可能な構造（勾配、幅員、路盤等）の連続した通路がないもの。
 - トレーラーハウス等が適法に公道を移動できないもの。
- ・臨時運行許可（仮ナンバー）や特殊**車両**通行許可等を受けたことだけでは、「随時かつ任意に移動できるもの」との判断はできない。

参 考

- ・トレーラーハウスに関する建築基準法の取扱いについて（昭和62年12月1日住指発第419号）
- ・トレーラーハウスの建築基準法上の取扱いについて（平成9年3月31日住指発第170号）

参考2：トレーラーハウスに関する建築基準法の取扱いにおける住宅局からの通達

昭和62年12月1日住指発第419号

『トレーラーハウスに関する建築基準法の取扱いについて』

昭和62年12月1日

建設省住宅局建築指導課長から浦和市都市計画部長宛

(照会)

現在、当市内においてトレーラーハウス（以下当該物件という。）を建築する工事が別記のとおり行われておりますが、建築主兼施工者は、当該物件は建築基準法にいう建築物でないとして、建築確認の手続きを行わず同法第9条に基づく命令にも従っておりません。

小職といたしましては、客貨車を利用した建築物の取扱い例や、岸に保留された船体を利用した建築物の取扱い例をふまえ、次の理由から、当該物件は建築物に該当すると思料いたしますが、貴職のご見解をお伺いいたします。

(理由)

- 一 当該物件は、台車状のものが9台並列されたものの上に建築されているが、駆動装置を有せず、各台車の前部が鉄柱状のものと及び木柱状のもので、支持されていることから、随時かつ任意に移動することができないため、土地に定着する工作物に該当する。
- 二 屋根及び柱を有している。
- 三 建築物としての用途（ビリヤード、住宅及び事務所）に供することが予定されており、長期間存置されることが見込まれる。

(回答)

貴見のとおりである。

平成9年3月31日付け住指発第170号

『トレーラーハウスの建築基準法上の取扱いについて』

平成9年3月31日

建設省住宅局建築指導課長から各都道府県建築主務部長あて通達

トレーラーハウスの建築基準法上の取扱いについて

近年、キャンプ場において、トレーラーハウス（車輪を有する移動型住宅で、原動機を備えず牽引車により牽引されるものをいう。以下同じ。）を利用する例が増加しており、その建築基準法上の取扱いについて疑義を生じている向きもあるため、今般、その取扱いを下記のとおりとすることとしたので、遺憾のないよう取り扱われたい。

なお、貴管下特定行政庁に対しても、この旨周知方をお願いする。

記

トレーラーハウスのうち、規模（床面積、高さ、階数等）、形態、設置状況（給排水、ガス・電気の供給又は冷暖房設備、電話等の設置が固定された配管・配線によるものかどうか、移動の支障となる階段、ポーチ、ベランダ等が設けられているかどうかなど）等から判断して、随時かつ任意に移動できるものは、建築基準法第2条第一号に規定する建築物には該当しないものとして取り扱うこと。

参考3：トレーラーハウスの種類

【形状からみたトレーラーハウスの種類】
 トラベルトレーラー
 キャンピングトレーラー



トラベルトレーラー



フィフスホイール
 トレーラー



パークトレーラー
 パークトレーラー



モーターホーム
 クラスC



クラスB



クラスA



出典：日本トレーラーハウス協会HP

3) トレーラーハウス協会へのヒアリング

- ・トレーラーハウスに係る法的課題や普及に向けて隘路になっている点について、日本トレーラーハウス協会にヒアリングを行なった。

■日本トレーラーハウス協会ヒアリング議事録

日 時	平成 28 年 9 月 28 日 (金) 15 : 00 ~ 17 : 00	場所	日本トレーラーハウス協会
出席者	日本トレーラーハウス協会：大原代表理事 国交省都市局まちづくり推進課：大水企画専門官、佐久間係長 (株)市浦 H&P：仁科、増田 (記録)、浜口		
■駐車場経営に関するヒアリング			
1. トレーラーハウスの設置について			
①自治体から車両として扱われる条件			
<ul style="list-style-type: none"> ・基本的には、『トレーラーハウス設置検査基準マニュアル』に準じれば、自治体からは車両として扱われる。 ・ただし、日本トレーラーハウス協会の理念としては、本拠地としての住まいとして使うのであれば、建築物として建築基準法に準じてトレーラーハウスを設置すべきだと考えている。車両として扱う場合は、2 拠点居住としての住まいや家族形態に合わせた別棟としての住まい、一時的なイベント等での活用などだと考えている。 			
②自治体のトレーラーハウス設置に対する見解			
<ul style="list-style-type: none"> ・税金については、基本的には自治体ごとに判断が違ふことが実情である。例えば、現時点では、保安基準の制限外のトレーラーハウスは固定資産税も自動車税もかからない状態であるが、自治体によっては償却資産税等がかかる場合もあり、自治体の判断によりけりである。 ・富士宮市ではトレーラーハウスの長期間定置に関して富士山等景観保全地域におけるトレーラーハウスの定置の規制に関する条例」により規制を行っている。市街化調整区域内で有姿分譲が行われ、トレーラーハウスによる別荘が乱立してしまったためである。 ・神奈川県においても神奈川県建築行政連絡協議会で定めた「車両を利用した工作物の取扱い」において、車検付きトレーラーハウスでない車両を利用した工作物として認めないとしている。 			
③その他			
<ul style="list-style-type: none"> ・下水の処理については、合併浄化槽の設置をすることで処理ができるようになる。新しく整備するとしても、個人住宅程度の規模であれば 40~50 万円程度の費用で整備ができる。ただし、給水はその土地に通っていないと難しい。 			
2. 保安基準第 2 条の制限以上のトレーラーハウスについて			
①保安基準第 2 条の制限以上のトレーラーハウスに必要な手続き等について			
<ul style="list-style-type: none"> ・保安基準第 2 条の制限(幅 2.5m、全長 12m、高さ 3.8m 以下)外のトレーラーハウスは基準緩和認定書と特殊車両通行許可の双方を得る必要がある。 ・基準緩和認定書は構造計算等専門的な計算書が必要であり、一般の行政書士で取り扱える人は少ない。現在は日本トレーラーハウス協会が申請のノウハウを最も持っている。特殊車両通行許可は行政書士の方で取扱っている。 			

- ・そのため、日本トレーラーハウス協会が基準緩和認定書の申請手続きを引き受けることが多いが、依頼を受けて申請を代行すると行政書士法の違反となるため、日本トレーラーハウス協会自体が基準緩和認定書申請者として申請を行っている。牽引車自体は各会社から出している。
- ・日本トレーラーハウス協会に加盟する際には、法を守ることを記した誓約書を書かせている。違法行為を行なった場合は、脱退などの処罰を与えている。
- ・基準緩和認定書の申請後、許可が下りるまでには通常 1 ヶ月半ほどかかる。基本的に着地管轄の運輸局への申請であったが、最近では出発地での申請でも良いことになっている。
- ・特殊車両通行許可においては、トレーラーハウスが通行する道路管理者に許可をとらないといけない。熊本の震災復興の際は、緊急性が高かったため、特例によりシステムにより算出された安全な通行ルートを通ることを前提に、各道路管理者からの回答を得ずに通常 2, 3 週間かかる申請許可が基準緩和認定と同時に 5 日程度で下りた。

②保安基準第 2 条の制限以上のトレーラーハウスによる高速道路の走行について

- ・高速道路は幅が 3 m 以上の車は原則走行できないはずだ。そもそも、保安基準の制限外のトレーラーハウスは基準緩和を得られたとしても日本のブレーキ基準を満たしていない関係上、制限速度が 25km/h 以下になっており、高速道路の最低速度 50km/h を出した場合違反を犯していることになる。そのため、幅が 2.5m 以上 3m 未満の場合（保安基準以上、高速道路の基準幅 3 m 未満）であっても、基準緩和認定書で設定される最高速度が高速道路の最低速度に満たない場合は、高速道路を通行することはできない。
- ・熊本大地震や東日本大震災時には、緊急車両許可を貰ったということで、高速道路にトレーラーハウスを走行させた業者がいたが、緊急車両許可はあくまで無料で走行できるための許可であって、幅 3 m 以上のトレーラーハウスが走ることを許可するものではない。
- ・そのため、基本的に保安基準第 2 条の制限外のトレーラーハウスは夜間、一般道で先導車をつけた上で走行しなくてはならない。
- ・新幹線は夜間に一般道を使って走っているのも、高速道路を走行できないからである。
- ・このように、日本に流通している保安基準第 2 条の制限外のトレーラーハウスは、基準緩和認定書を取得したとしても高速道路は走行できるわけではなく（ただし、以下の 3 で述べるように、幅 2.7m で電磁ブレーキ付のアメリカ製トレーラーハウスでもブレーキコントローラーがあれば走行可能）、また、夜間しか走行を許可されない、運搬時にはランプをつけることが義務付けられているなど、手間や費用がかかるため、基準緩和認定書を取得せずに違法で運搬する者があとをたたない。

3. トレーラーハウスの構造、技術的な事項について

- ・最高速度の設定の基準のひとつに、ブレーキの問題がある。日本の基準である圧力ブレーキがついていれば問題ないが、現在日本のトレーラーハウスで圧力ブレーキがついているものはない。仮に圧力ブレーキをトレーラーハウスに設置をする場合、1000 万円ほどかかり、トレーラーハウスのメリットである安さが失われてしまうため、どの業者も付けたがらない。
- ・アメリカ等からの輸入車を使用した場合、米国連邦自動車安全規格（FMVSS）に基づいた電磁ブレーキが使用されていることが多い。電磁ブレーキ使用の場合は、急激な停止を防ぐためのブレーキコントローラーがトレーラーハウスか牽引車に設置されていなければならない。ブレーキコン

トレーラーが適切に設置されていれば、基準緩和認定書の最高速度が 60km/h 程度になる場合もある。

- ・また、電磁ブレーキでも重さが 3.5t を超えておらず、かつ保安基準第 2 条の制限内であれば車検をとることができる。
- ・しかし、日本にあるトレーラーハウスの多くがコスト削減のため、ブレーキコントローラーがついておらず、ただ車輪がついている構造になっている場合が多いため、危険性の低い 25km/h が制限速度となっている。
- ・一方で実情は周りの車が 50km/h で公道を走っている中で、25km/h で走るとは周囲に迷惑をかけることにもなるので、周りに迷惑にならない程度の速度で走らざるを得ない。

4. トレーラーハウス活用の展開について

- ・普段は低未利用地等で、イベント等の何かしらの用途でトレーラーハウスを使い、災害等の緊急時に福祉避難所等として使うことを想定するのであれば、モビリティを最大限に活かすために車検付トレーラーが好ましいと思う。
- ・オリンピック・パラリンピックに乗じて、公開空地等に託児スペースやオストメイト対応トイレ等としてトレーラーハウスを使うことも可能。公開空地にトレーラーハウス等をつかっているところは大手町等でよく見かける。
- ・NPO 法人キャンパーは災害時に NPO メンバーがボランティアで牽引リレーを行い、被災地までトレーラーハウスを運ぶこと等も行っている。こういった NPO 等との連携も必要になると思う。
- ・大手企業がイベント等でトレーラーハウスを活用する場合は、基本的に車検付トレーラーハウスを使用している。また、期間限定であることが基本である。トレーラーハウスを用いて試行実験を行うのであれば、まずは車検付トレーラーハウスで行い、その試行の中で課題等を洗い出し、次に展開していけば良いだろう。
- ・トレーラーハウスの会社が 1 社でも大手になることで、トレーラーハウスの普及がさらに進むと考えている。

5. その他

- ・車検付きトレーラーハウスと保安基準第 2 条の制限外のトレーラーハウスの流通の比率は 5 : 95 である。現在、日本で約 1 万台流通している。
- ・アメリカでは牽引免許が必要でなく、日本の保安基準よりも車幅が広くても車検がとれるため、トレーラーハウスが普及する素地ができています。日本では、保安基準の制限内かつ車検がとれていても、牽引免許が必要なため、普及しにくくなっています。実際、車検付きトレーラーハウスを使っているのはほとんど企業であり、個人での使用は少ない。
- ・トレーラーハウスの減価償却の耐用年数は、4~7 年程度である。厳密には車台で 4 年、上屋で 7 年となる。車検付きトレーラーハウスの場合は 4 年であり、仮設建築物としての利用であれば 7 年となる。
- ・車検付きトレーラーハウスの場合、車検の更新までに改造や中に色々な物を置き、重量が前回の車検時より変わっていることが認められる場合、車検の更新ができなくなる。
- ・2.5m という幅は、日本の道路事情から来ていると考えられる。

以上

(3) 暫定活用を図る有識者へのヒアリング

1) ヒアリング目的・方法

- ・コンテナやトレーラーハウスを有効に活用、研究している有識者へヒアリングを行なうことで、暫定活用におけるコンテナ・トレーラーハウスの活用可能性を明らかにすることを目的とする。
- ・コンテナ活用においては、佐賀市においてコンテナによる低未利用地活用を行なっている(株)ワークヴィジョンズ 西村浩氏にヒアリングを行なった。
- ・トレーラーハウスにおいては、トレーラーハウスの有用性について研究をおこなっているミサワホーム総合研究所センター長である菊地聡氏にヒアリングを行なった。
- ・ヒアリング内容は以下の通りである。

■ ヒアリング内容

1. コンテナ・トレーラーハウスに関わる事項について

(1) コンテナ・トレーラーハウスの物理的特性について

- ・移動性、設置性、改修・改造の容易性、快適性（断熱など）、再利用の可能性等について

(2) コンテナ・トレーラーハウスの経済的特性について

- ・初期費用、移動コスト、改造コスト、中古流通（売却の可能性。わいわいコンテナ1で使われていたコンテナはどうなったか。）等について
- ・輸送用の中古コンテナの価格、輸送費や改修にかかるコストはどの程度か。（わいわいコンテナ、COTOCCO等の事例から）

(3) コンテナ・トレーラーハウスの集客力について

- ・デザイン的なおもしろさ、真新しさ、等について
- ・空き店舗をリノベーションすることと、空き地を原っぱ化・コンテナ設置すること、トレーラーハウスを設置することの違いは何か。

(4) 土地所有者からみたコンテナ・トレーラーハウス活用について

- ・駐車場経営との比較からみたコンテナ活用の収益性等について

(5) 中心市街地活性化におけるコンテナ・トレーラーハウス活用の効果について

- ・コンテナ・トレーラーハウス活用におけるまちづくり上のメリットについて（低コスト、移動可能、再利用可能、リスク低めでチャレンジが可能等）
- ・コンテナ・トレーラーハウス活用におけるまちづくり上のデメリット・懸念事項・課題等はあるか。
- ・床需要が不足し、空き店舗化が目立つ商店街において、コンテナ・トレーラーハウス活用をする主体をどのように見つけていくか。
- ・コンテナ活用の機運の高まりについて（わいわいコンテナからCOTOCCOに繋がり、ワークビジョンズ自ら活用に至った経緯等）
- ・トレーラーハウス活用の機運の高まりについて（東日本や熊本大地震等の災害時活用など）

(6) その他

- ・わいわいコンテナで用いたコンテナはISOコンテナ、JISコンテナのどちらに当てはまるか。
- ・コンテナの断熱性能等をどのように考えるか。（暖かい地域の方が使いやすい？）
- ・トレーラーハウスが建築物、車両双方の定義の中で揺れ動いている中で、今後車両として扱っていくためには何が課題となるか。

2. (仮) モバイル施設の今後の展開について

- ・災害応急対応におけるコンテナ・トレーラーハウス活用の有効性について（避難施設としての活用、福祉避難所としての活用、これら活用に係る現状課題など）
- ・子育て、教育等におけるコンテナ・トレーラーハウス活用の有効性について（一時預かり・託児所等としての活用、これら活用に係る現状課題など）
- ・高齢者福祉、地域包括ケア、生涯活躍のまちにおけるコンテナ・トレーラーハウス活用の有効性

2) コンテナ・トレーラーハウスの比較

		コンテナ (H28. 8. 18 西村氏ヒアリングより)	トレーラーハウス (H28. 7. 15 菊地氏ヒアリングより)
物理的 特性	移動性	○ ・6m未満の狭い道路では運搬しづらいという点ではトレーラーハウスと同じ。ただし特殊車両通行許可は不要。	△ ・保安基準以上の大きさの場合、特殊車両通行許可がなければ移動不可 ・高速道路での移動は原則できない。(震災時に特別に走行した実績はある)
	設置性	△ ・ISO コンテナの活用は自治体によって判断が異なる。 ・平板を四隅に置く簡易な基礎が良い。 ・4号建築であるため構造計算書の提出は不要	△ ・随時移動が可能である状態にしなければ建築物として扱われる ・設置場所から公道まで支障なく移動できる通路が確保されていることが条件
	改修・改造の容易性	○ ・コンテナによって角の部分の設えが角張っていたり、丸まっていたりと物理特性が様々。その点を考慮して設計する必要がでる場合がある	○ ・通常の住宅と同様にリフォームが可能
	快適性	△ ・暖かい地域であれば壁面に断熱塗料を塗る程度の処置で問題ないが、雪国など寒い地域では結露の恐れがあり、しっかりと断熱をほどこさないとならない等、場所を選ぶ	○ ・ミサワのツーバイフォーパネルを使用しているトレーラーもあり、木造で高気密、高断熱。仮設住宅よりも快適。
	再利用の可能性	○ ・わいわいコンテナ1で使用したコンテナは民間に売却、現在はクラブハウスとして利用されている等、再利用は可能。	○ ・使いこなすことでペンテージとしての価値向上にもつながる可能性がある ・中古で売却することも可能。リセールバリューが見込める点で民間にメリット。
経済的 特性	本体価格	○ ・中古の ISO コンテナは 30～50 万円。JIS コンテナの場合はその 3～4 倍。	△ ・本体価格で 800 万程度(新品の場合)
	移動コスト	○ ・コンテナの移動費は大阪から佐賀まで 10 万円強だった。	△ ・長野から熊本までの運搬に 100 万円。(牽引車のレンタル、人件費(常時 3 人程度必要)、保険等)
	改修・改造コスト	△ ・COTOCO の場合、設計・工事費で 1,500 万円程度。(約 40 万円/坪)	○ ・基本的には既製品を使用
集客力 (デザイン等)	○ ・まちのアイコンとしての役割を果たしてくれる ・周辺を変化させる触媒としての機能 ・外部空間と合わせたコンテンツを展開できる	△ ・洋風な設えのものが多く、デザイン的に優れていない。	
土地所有者からみた有効性 (駐車場経営との比較)	△ ・駐車場経営より事業性は劣る。広く展開するためには、原っぱや公共の取組みを展開することで税制的なインセンティブを設ける必要がある。	△	
中心市 街地活 性化	効果	○ ・コンテナが触媒となり、周辺の空き店舗活用が進んだ。 ・飲み屋街だったエリア内に子育て層を呼び込むことができた。	- ・復興支援、災害時活用という側面が大きく、現時点で中心市街地活性化を狙った活用は少ない。 ・復興支援においては、宿泊所や商業施設等として活用されているが、その規模や形態等により、建築物として判断されることもあり、法的解釈が自治体によって異なる。
	課題	△ ・運営主体が補助金に頼らず自立的に収支が回るように事業展開していく必要がある。	
まとめ		○ ・移動性の観点からはトレーラーハウスより費用・物理的な移動のしやすさ両面で優れている。 ・現状初期費用(本体価格、移動費、改修コスト等)においては、トレーラーハウスより高くなる傾向にある。 ・デザイン性に優れており、まちのアイコンとしての活用が可能。	△ ・移動性はコンテナより課題がある。(費用や法規制など) ・初期費用においては、コンテナより安くなる傾向にあるが、デザイン性に優れていないため、デザイン面に考慮した場合、どの程度の価格になるかは今後要検討。
今後の 展開に ついて	災害応急対応	○ ・セカンドハウスのように所持し、災害時には避難住宅用として無料で貸すというようなボランタリー的な活用もできるのではないかと。 ・災害時に活用できるトレーラーハウスを多く備蓄しておくためには、サービスエリアを活用することも考えられる。 ・約 1,700 市町村に必ず1つずつ設置できるようにして、災害時には設置されたトレーラーハウスが一斉に被災地に集まるような活用ができるとう良い。そのためには、トレーラーハウスは建築ではなく、車として扱えるように法制度を整えるべきだ。	
	子育て、教育等	○ ・学童保育、小規模保育、ママカフェ、子供食堂等をまとめたものをロードサイドのイオン等の駐車場に設置し、イオンに運営させることができないか。	
	高齢者福祉等	○ ・リタイアメント住宅や CCRC で活用可能性があると考えている。 ・トレーラーハウス村のようなものをつくり、そのなかにコンテナ等で医療福祉サービスの拠点を入れてはどうか。その場合、健康な間はサービス拠点から遠くに住み、体が不自由になる等サービス享受の必要性が高まれば拠点近くに移動する、ということも可能となる。	
	その他	○ ・モバイルアーキテクチャーの取組みを広めるためには、パッケージ・コンセプトデザインが必要になる。また、モデルとなるような事例をひとつつくって徹底的にPRすべきである。	

4-4. 佐賀市における都市の変遷及び土地利用転換パターン

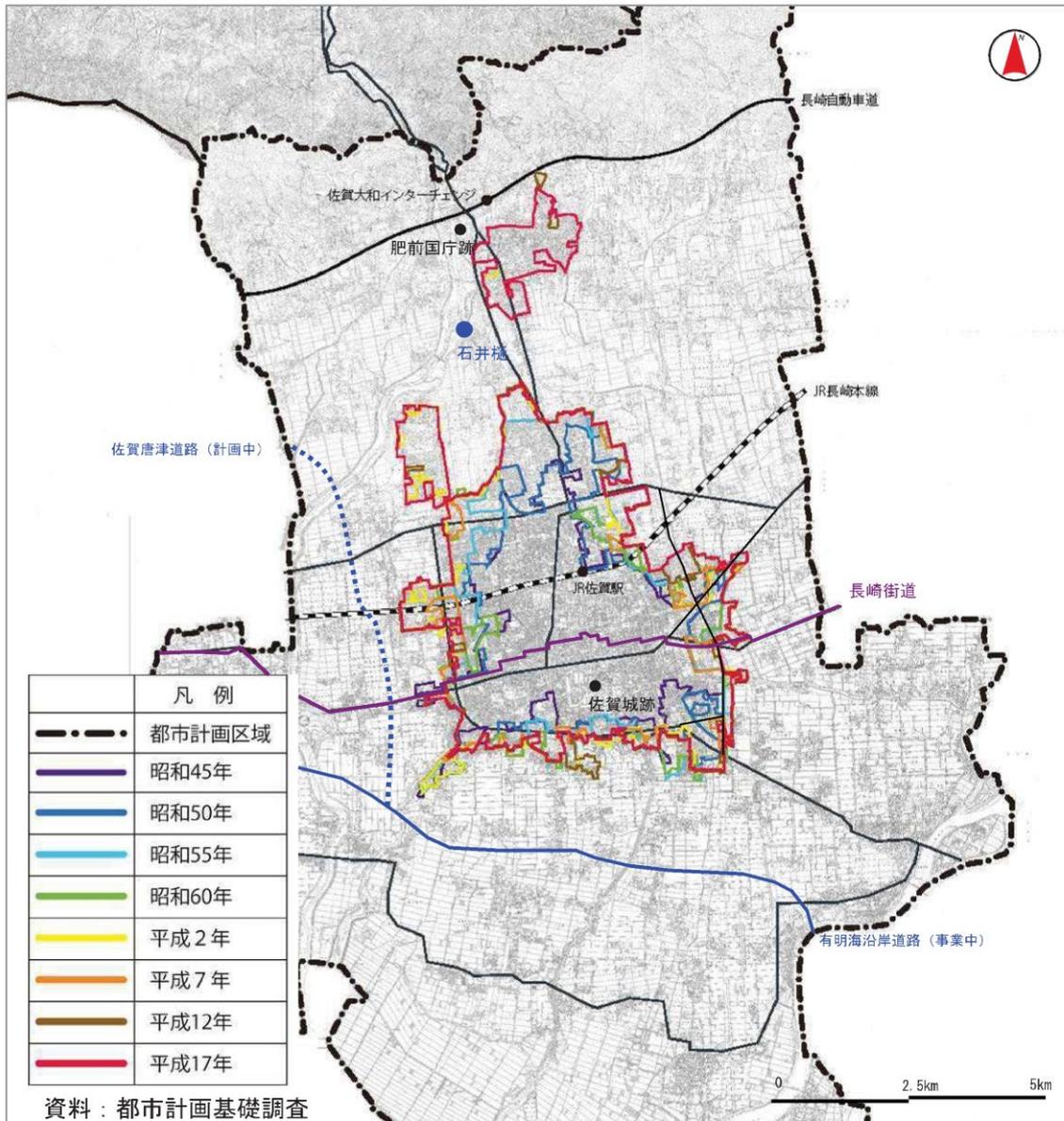
(1) 佐賀市における都市の変遷

1) 佐賀駅付近の人口集中区の変遷と交通網

※出典：「佐賀市歴史的風致維持向上計画」（佐賀市、平成 27 年 3 月）

明治 24 年（1891）に九州鉄道（現 JR 九州）が開業すると、佐賀城から北側約 1 km の地に佐賀駅が建設された。昭和に入り高度経済成長期になると、自動車利用の常態化で交通量が増えたことに加え、城下町特有の狭い街路環境も相まって、市内の交通混雑が深刻化した。このため、市街地の周囲に 4 車線の環状道路が計画され、市街地内の道路整備より優先的に工事を着手したことにより、現在はほぼ完成している。この環状道路の整備に伴い人口集中地区（DID）が環状道路周辺まで広がっていった。

昭和 60 年（1985）には九州横断自動車道佐賀大和インターチェンジが市北部の大和町に開通し、平成 10 年には市南部に所在する川副町の干拓地に有明佐賀空港が開港した。これらに JR 佐賀駅を加えた 3 つの交通結節点を中心とした広域的な総合交通体系として、有明海沿岸道路や佐賀唐津道路といった地方高規格道路の整備促進に現在取り組んでいる。



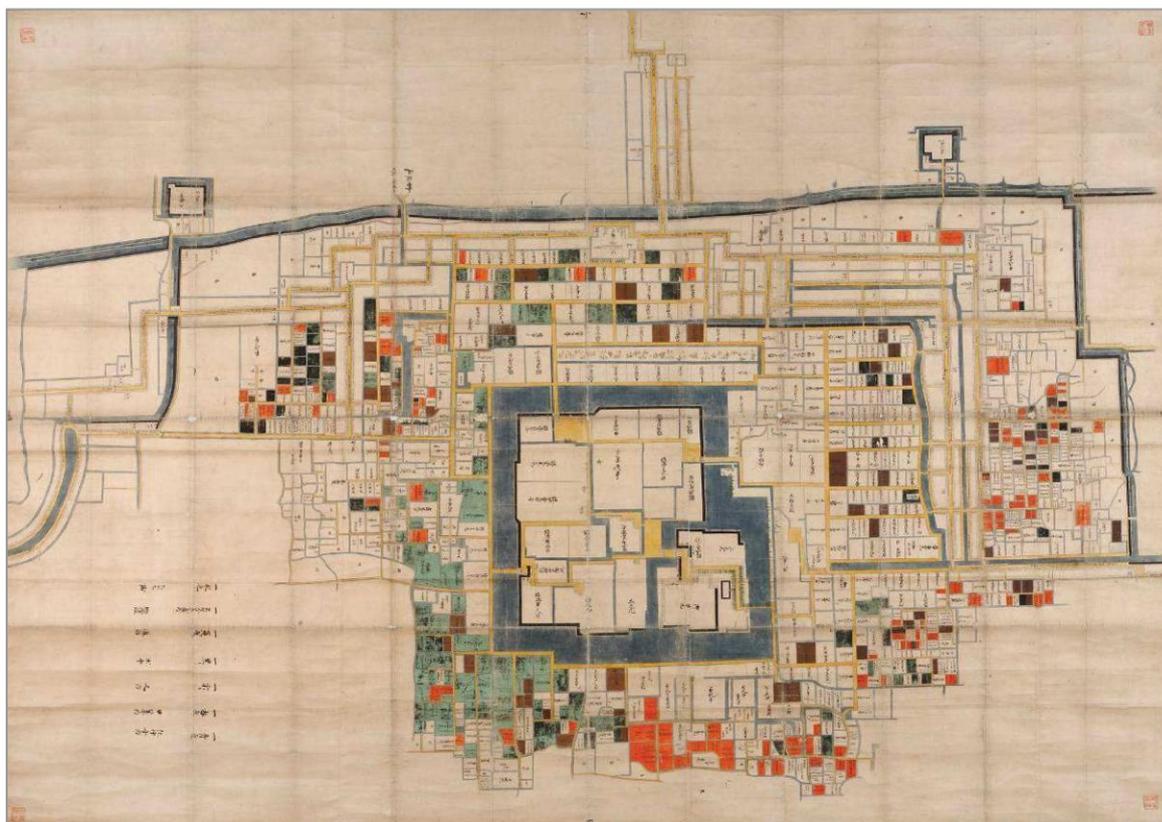
人口集中地区（DID）の変遷と道路網

2) 佐賀城下の町割

※出典：「佐賀市歴史的風致維持向上計画」（佐賀市、平成 27 年 3 月）

佐賀城下の武家地は、およそ 40 間の幅で四方を囲んだ佐賀城を中心として、その外周に形成された。その配置は「小路」と呼ばれる単位を基本とし、城内及び城内付近には上級武士、その外側に中級武士、さらにその外側には下級武士の屋敷地が配され、近世城下町には通例の構造となっている。

承応 3 年（1654）の「佐賀城廻之絵図」で、小路と武士階級の関係を見つめる。鍋島本家とともに藩の中核をなす小城・蓮池・鹿島の鍋島三家、そして白石・川久保・久保田の親類三家、龍造寺系の諫早・多久・武雄・須古の親類同格四家、鍋島本家の家老六家（横岳・神代・深堀・姉川・倉町・太田）の一部は城内に居住した。それ以外の上級武士は、城堀沿いの北堀端小路・西堀端小路・南堀端小路、片田江堅小路、城内北側にある中ノ小路・八幡小路に住み、中級武士は、城堀よりさらに西にある妙安寺小路・川原小路・正丹小路・本行寺小路・精町小路、城堀よりさらに東の片田江七小路・鷹匠小路・今宿裏小路・高木町裏小路、そして東田代の諸小路などの城内外縁部の狭い屋敷地に居住している。



承応佐賀城廻之絵図

承応 3 年（1654） 公益財団法人 鍋島報効会 蔵

3) クリークの水系について

※出典:「クリークの分布状況と水利形態との関連-筑紫平野におけるクリークの分布特性に関する研究その1-」

日本建築学会中国支部研究報告書 第38巻、平成27年3月、向井千佳子

下流域には海拔5m以下の範囲が楔形に広がっていることがわかる。その範囲にクリークは分布し、海拔3m~4mの範囲では、特に高密度に張り巡らされたクリークの分布が見られる。そしてその範囲はアオ取水域内にはほぼおさまっている。

(中略)

嘉瀬川水系では嘉瀬川上流から西部に水を引く西芦刈水道、東部に水を引く市の江水道、下流から西部に水を引く東芦刈水道がある。これらの水路の受益部分では大規模な灌漑が行われている。これらは、近世初頭に佐賀藩の施策により計画的に築かれた導水路である。また、嘉瀬川は石井樋によって多布施川に分水される。多布施川は佐賀市の中心部を流れており、佐賀城への導水を目的に近世に築かれた主要幹線水路である。

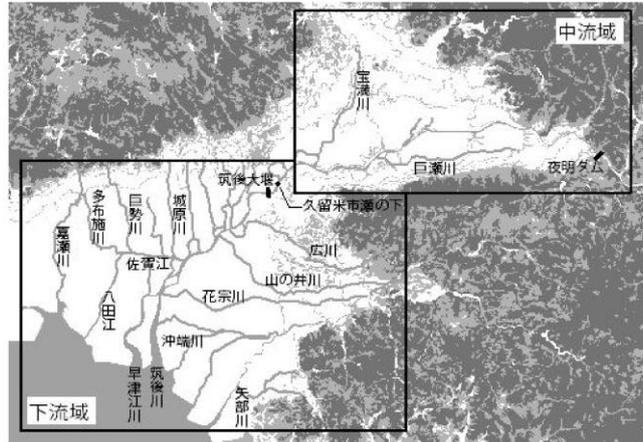


図1 筑紫平野

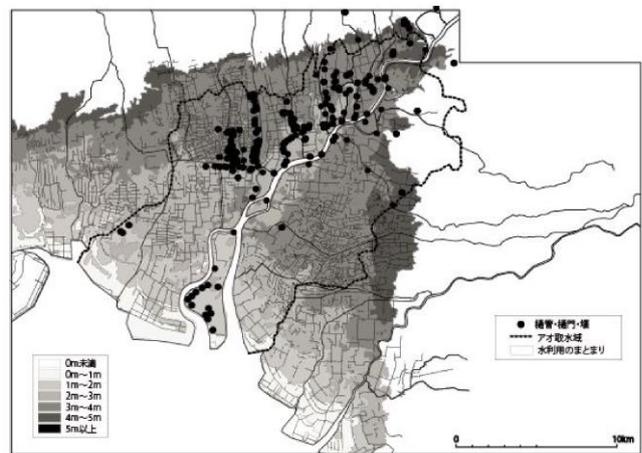


図3 下流域の海拔とアオ取水



クリークが変わる。まちが変わる。ひとがキラキラしはじめる。

さが クリークマルシェ vol.1

2016年10月29日 Sat

さが特有のクリーク沿いでマルシェ開催！
和船に乗ってクリーク体験！！

佐賀熱気球世界選手権の開催に合わせて裏十間川で和船の運行と沿線でのクリークマルシェを開催します。裏十間川沿線にお住まいの皆さまをはじめ、世界各国、全国から佐賀を訪れるたくさんの皆さまに佐賀のクリークの素晴らしさを知ってもらい、体験してもらいたと思います。セレクト雑貨や手づくりの品、植物の販売のほか、コーヒーやお菓子・地産野菜などのお店が出店予定。ぜひ足をお運びください！！

会場案内図



● クリークマルシェ インフォメーション

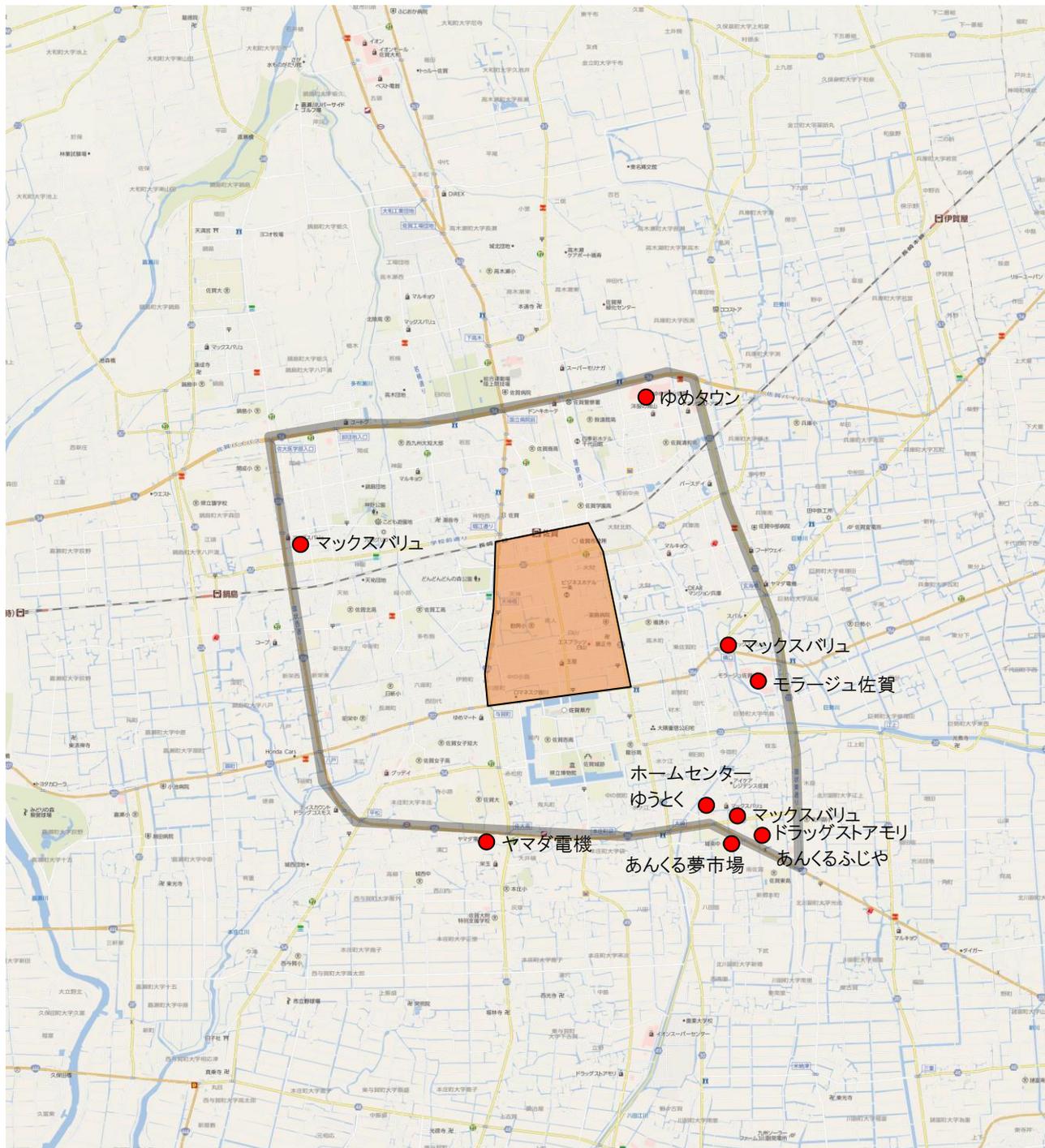
- 開催日時 2016年10月29日(土) 午前10時～午後9時
- 会場 ① わいわい!! コンテナ2付近
② 柳町 旧久富家1F「こねくり家」のお庭
- スペシャル企画1「クリーク de MOVIE」18:00～
※会場：わいわい!! コンテナ2付近
※昔ながらの佐賀のクリークの風景映像を放映します！
- スペシャル企画2「和船に乗ってクリーク下り体験」
※要事前申込み(定員になり次第締切とさせていただきます)
● 対象：小学生以上(※定員) 和船：1艘につき4名。合計24名
● 出船時間
【わいわい!! コンテナ2前】① 13:00 / ② 14:30 / ③ 16:00
【こねくり家前】 ① 13:40 / ② 15:10 / ③ 16:40
- 参加費：500円(保険加入料込)
- 申込み：参加申込は下記のお問合せ先へ
※申込期限：10月28日(金)まで
※安全には十分配慮して実施いたしますが、お子様の乗船は可能な限りご家族または大人同伴で乗船ください。また、乗船の際には濡れる可能性もありますので予めご了承ください。
- お申込み・お問合せ さがクリークネット事務局
※マチノシゴトバCOTOC0215：田中・大橋
Tel 0952-37-5883 / Fax 0952-37-5884
mai info@co-cotoco.jp

● 出店者募集中！！

- 出店日 2016年10月29日(土)
午前10時～午後9時(準備時間などで前後の時間を活用することは可能)
※二部制 昼の部：10時～15時 / 夜の部：15時～21時
(出店時間についてのご要望承ります)
- 会場 わいわい!! コンテナ2付近および柳町「こねくり家」付近のクリーク沿い
- 出店料 物販：2,000円 / 飲食：売上の15%
※グループで出店も可能 / ※出店ブースは約2.5m x 2.5m
- 出店可能業種 物販・飲食販売
※食品販売は可能。ただし食品衛生法を遵守すること、また営業許可証原本をご持参ください。食品の製造販売に関するトラブルに関しては、主催者は一切責任を負いかねますことを、予めご了承ください。
また、当日は、質権保蔵所立ち入り、立ち会い検査も行われる場合もございますので、ご理解とご協力をお願いします。
- 注意事項
① 什器、机・イス・テントの貸し出しはございませんのでご了承ください。
② 水道は原則ご使用になれません。トイレは公衆トイレをご利用ください。(656広場、わいわい!! コンテナ2、マチノシゴトバ COTOC0215)
- お申込み方法 お申込み受付期間：2016年10月23日(日)まで
※下記の事務局までお電話、FAX またはメールにてお問い合わせください。
※申込時には「氏名」「出店業種(食品販売の場合には営業許可証コピー)」「連絡先(電話・メール等)」をお知らせください。
- お申込み さがクリークネット事務局
マチノシゴトバCOTOC0215：田中・大橋
Tel 0952-37-5883 / Fax 0952-37-5884 / mai info@co-cotoco.jp

【主催】さがクリークネット 【協力】NPO法人みなくるSAGA 【後援】佐賀市(予定)
【お問合せ】さがクリークネット事務局 TEL 0952-37-5883 FAX 0952-37-5884 MAIL info@co-cotoco.jp

参考：中心市街地エリアの外側の環状線と郊外店舗



(2) 特徴的な土地利用転換パターンの抽出

- ・調査対象区域において、建物から同一敷地内で時間貸し・月極め・専用駐車場のいずれかに転換する以外に、以下の特徴的な転換パターンがみられた。

1) 建物から駐車場への転換

- A1：新規建設に伴い専用駐車場と時間貸し駐車場の兼用に転換（提携駐車場）
- A2：時間貸し駐車場が成立する立地でありながら建物から月極め駐車場に転換（視認性・接道・規模・形状の不良によるものと考えられる。）
- A3：接道の改善により建物から時間貸し駐車場への転換
- A4：事務所・店舗等から裏宅地を含めた駐車場へ転換
- A5：長屋や複数の小規模店舗から駐車場へ転換
- A6：建物から隣接建物の専用駐車場へ転換
- A7：狭小敷地での建物から駐車場へ転換（隣地・地元での活用）

2) 駐車場の業態の転換

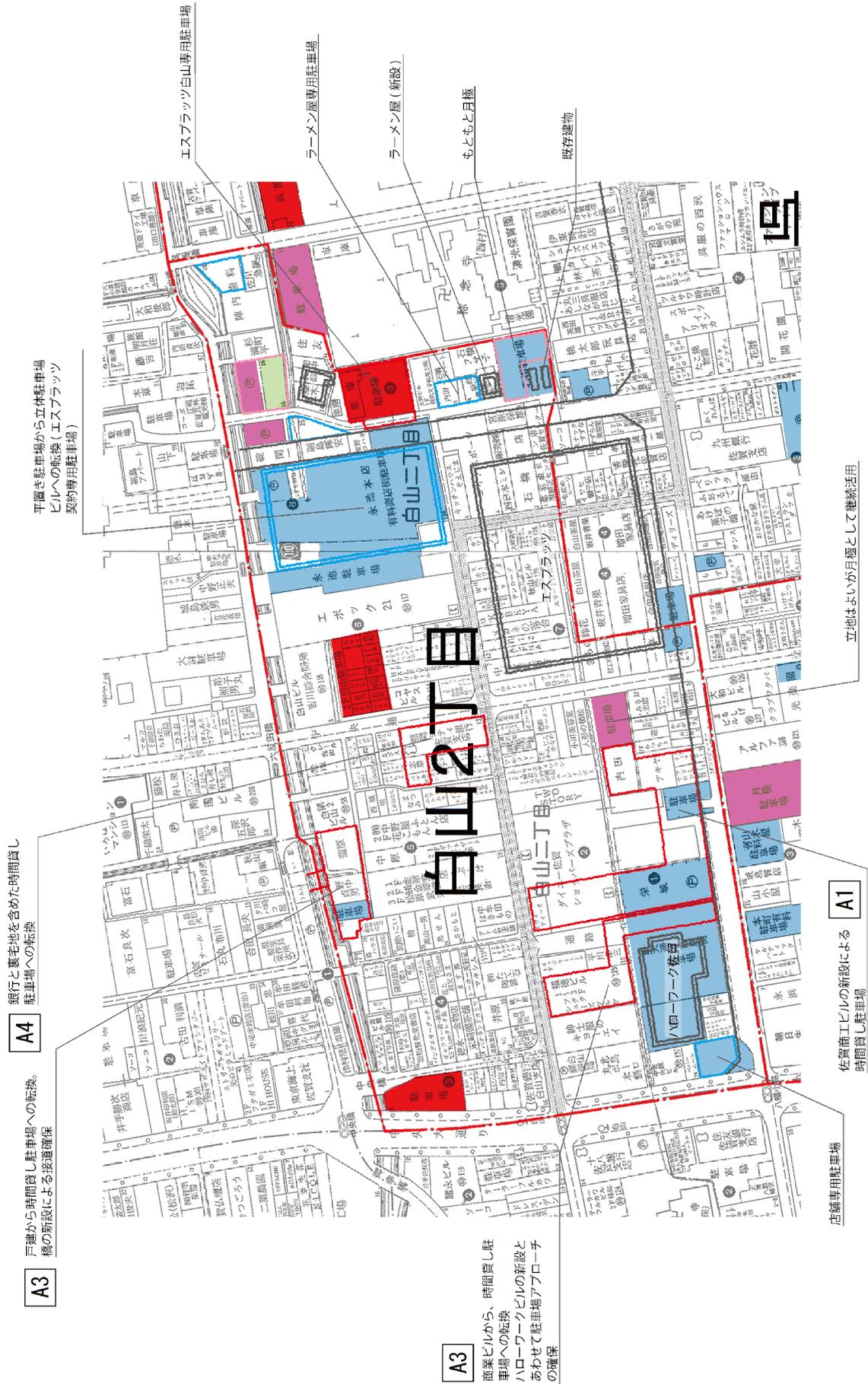
- B1：月極め駐車場から時間貸し駐車場への転換
- B2：月極め駐車場から専用駐車場へ転換
- B3：専用駐車場から時間貸し・月極め駐車場への転換

3) 駐車場から建物への転換

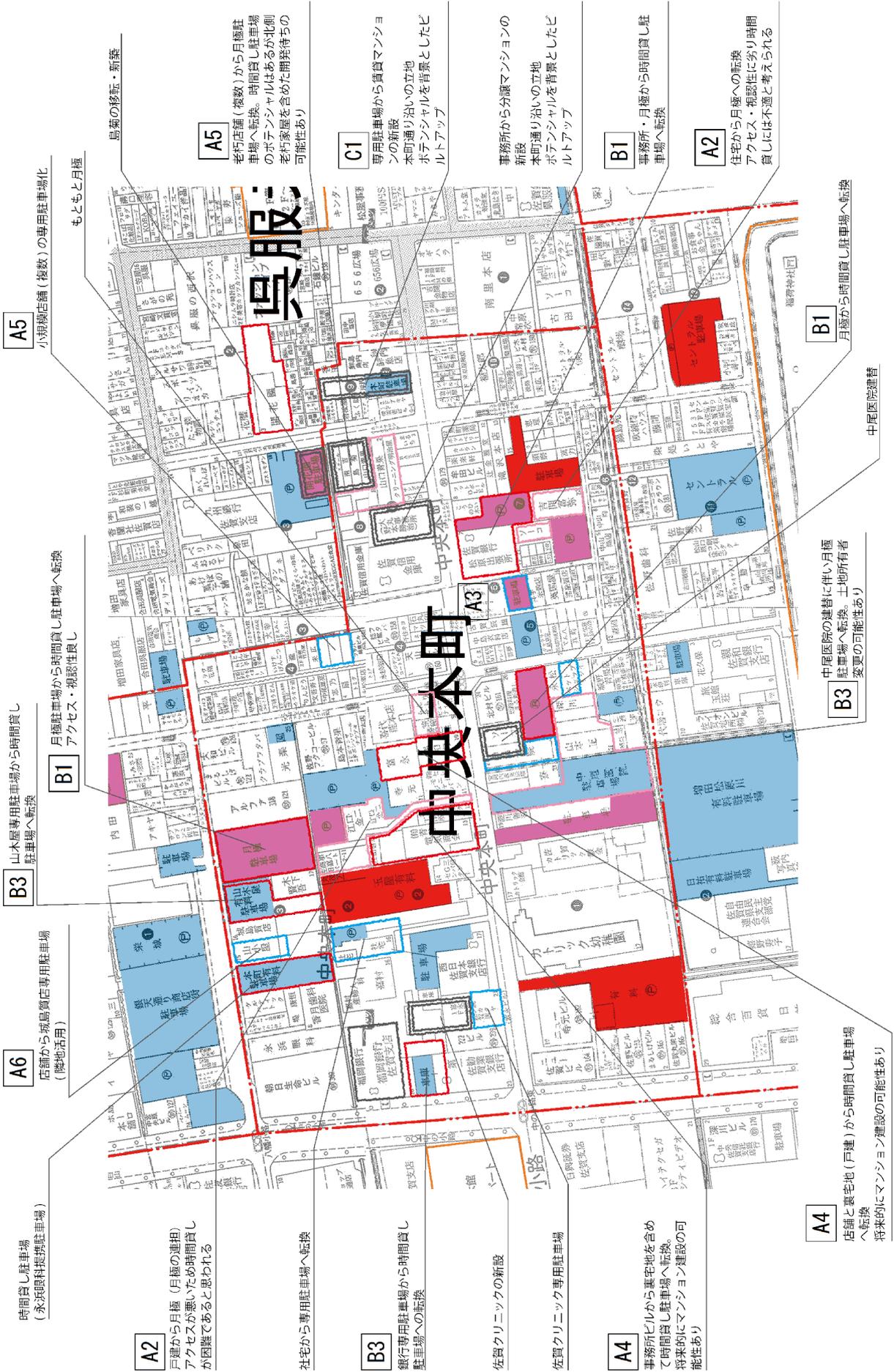
- C1：駐車場から住宅（戸建て・集合）へ転換
- C2：駐車場から商業・業務ビルへ転換

(3) 町別駐車場変遷詳細分析

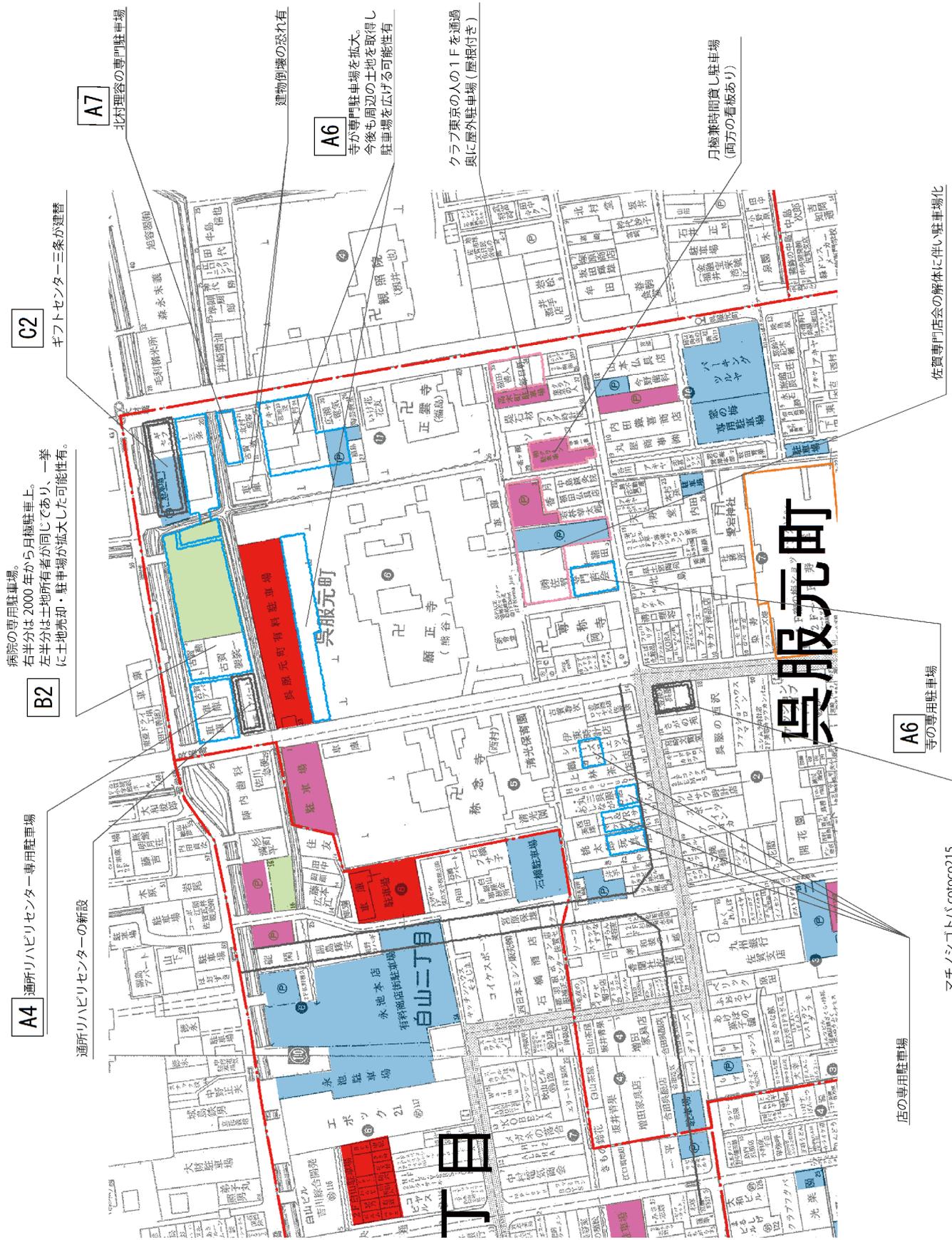
1) 白山2丁目



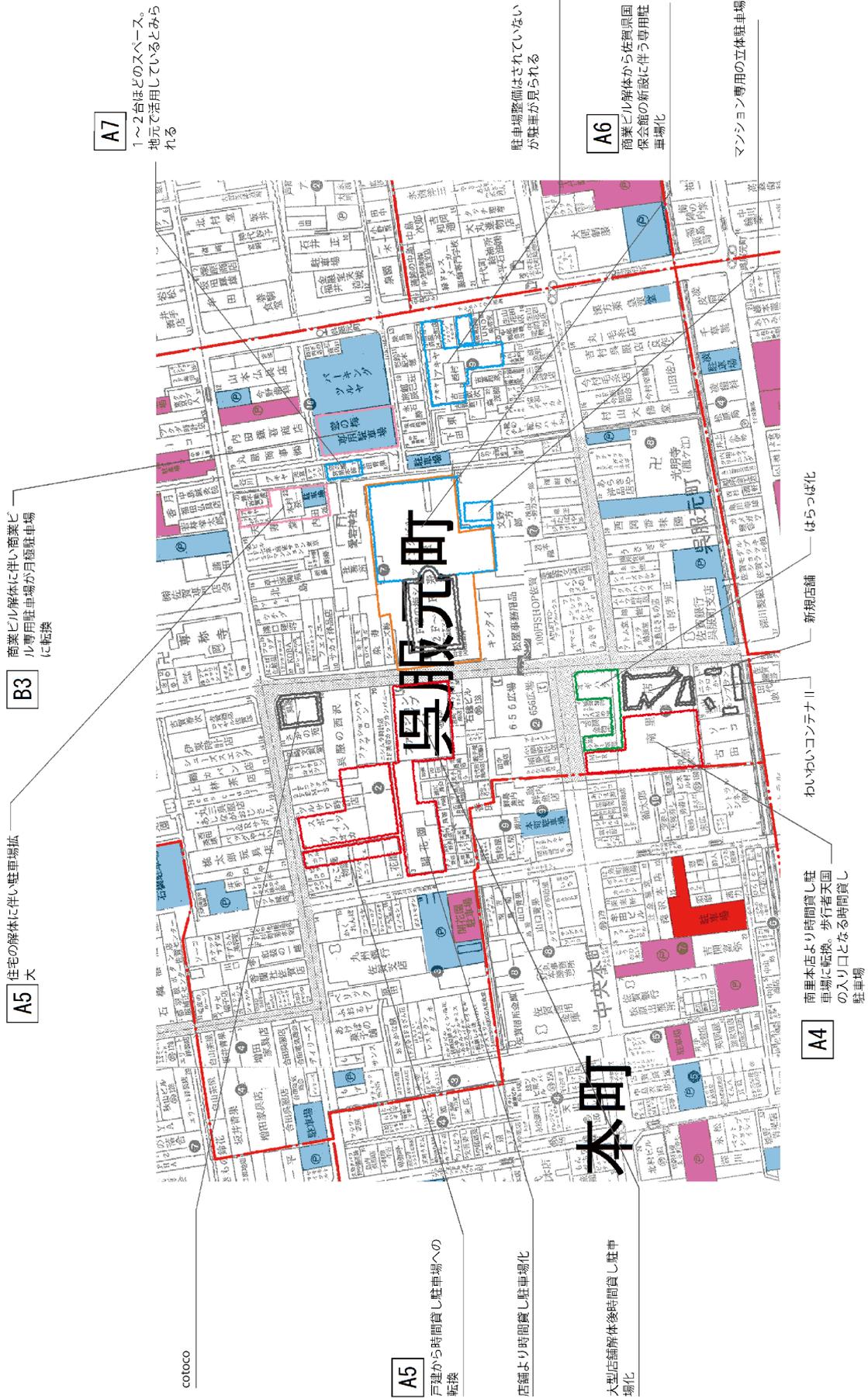
2) 中央本町



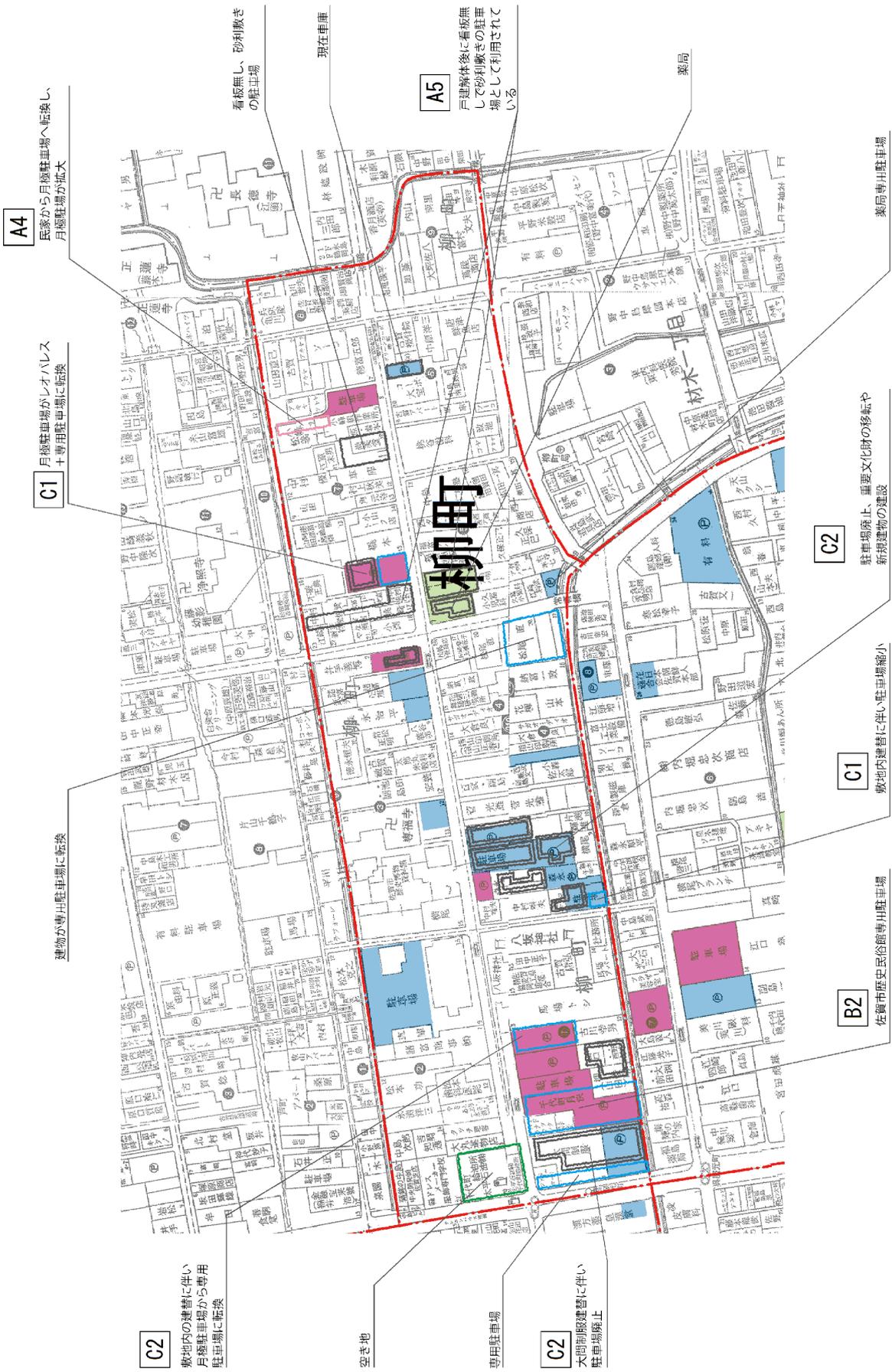
3) 浜服元町(北)



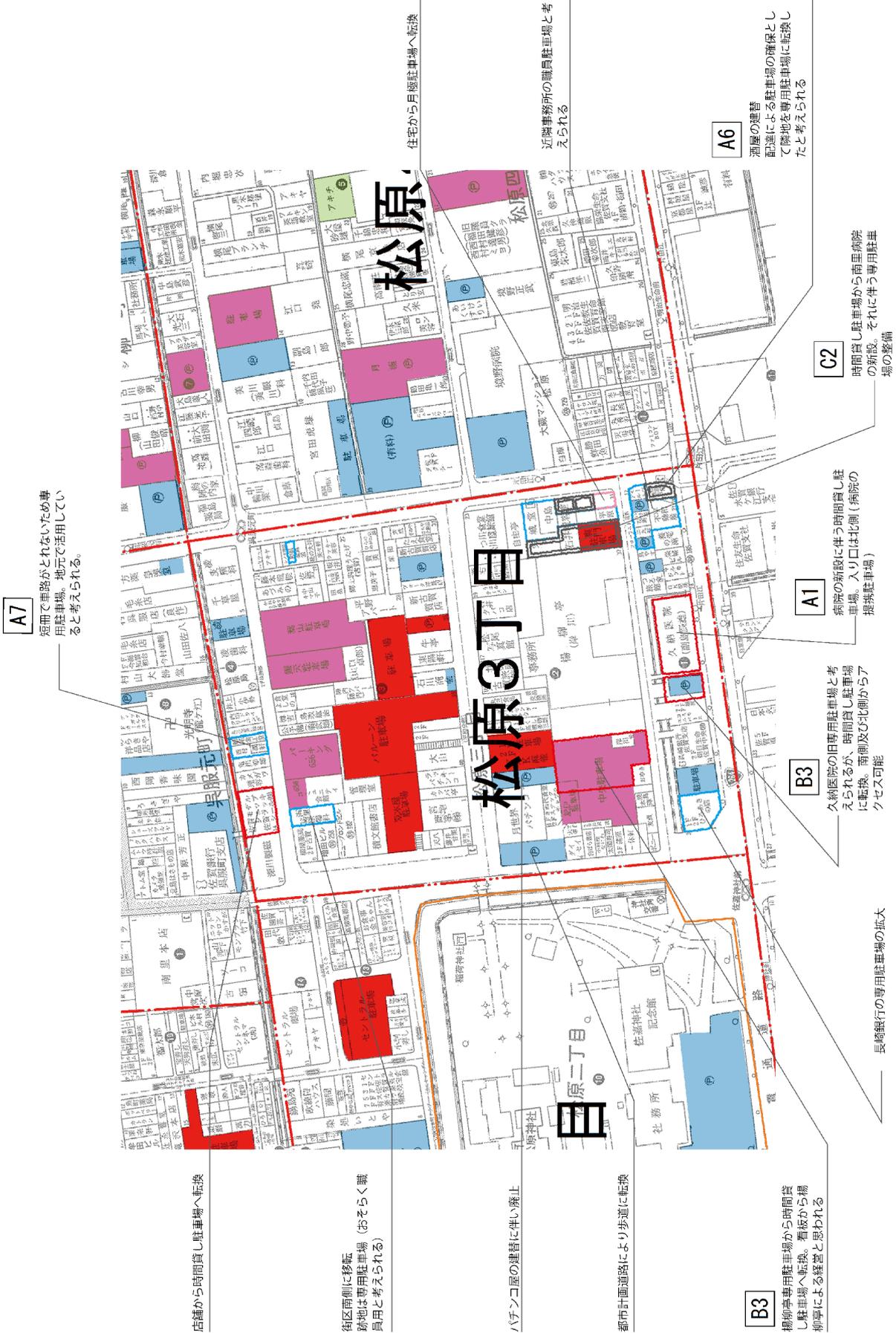
4) 呉服元町(南)



5) 柳町



7) 松原3丁目



A7

短冊で車路がとれないため専用駐車場。地元で活用していると考えられる。

店舗から時間貸し駐車場へ転換

街区南側に移転跡地は専用駐車場（おそらく職員用）と考えられる

パチンコ屋の建替に伴い廃止

都市計画道路により歩道に転換

B3

榻柳亭専用駐車場から時間貸し駐車場へ転換。看板から楊柳亭による経営と変わる

住宅から月極駐車場へ転換

近隣事務所の職員駐車場と考えられる

A6

酒屋の建替跡地による駐車場の確保として隣地を専用駐車場に転換し、たと考えられる

C2

時間貸し駐車場から南里病院の新設に伴う専用駐車場の整備

A1

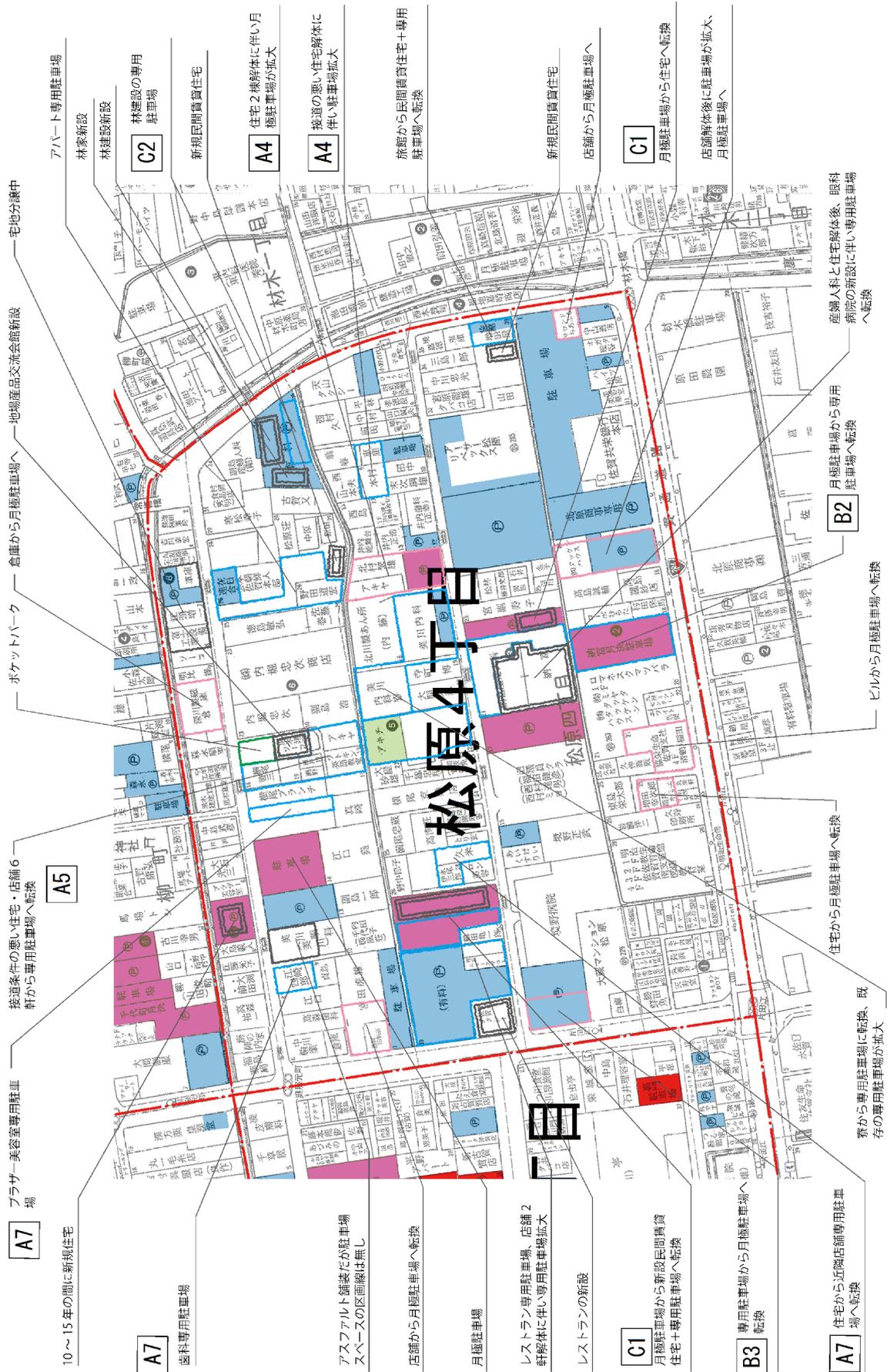
病院の新設に伴う時間貸し駐車場。入り口は北側（病院の提携駐車場）

B3

久納医院の旧専用駐車場と考えられるが、時間貸し駐車場に転換。南側及び北側からアクセス可能

長崎銀行の専用駐車場の拡大

8) 松原4丁目



4-5. 各種有識者ヒアリング記録

(1) パーク 24 株式会社業務推進本部 間地モビリティ研究所長ヒアリング議事録

日 時	平成 28 年 9 月 26 日 (金) 17:00~18:20	場所	有楽町イトシア 16F
出席者	パーク 24 株式会社業務推進本部：間地モビリティ研究所長 国交省都市局まちづくり推進課：大水企画専門官、佐久間係長 (株)市浦 H&P：仁科、増田、浜口 (記録)		
■駐車場経営に関するヒアリング			
1. 株式会社パーク 24 の駐車場の事業・サービスについて			
①パーク 24 について			
<ul style="list-style-type: none"> ・パーク 24 はホールディングカンパニーであり研究開発・企画、総務などを担っている。子会社として駐車場経営のタイムズ 24 の他に、集金・管理・緊急対応などを行うタイムズサービスや専用のコールセンターを運営するタイムズコミュニケーションなどから成る。また、オンラインシステム TONIC により、駐車場の出入り時間や台数などの利用状況などの情報を全て把握している。駐車場事業を専業でやっており、駐車場経営に特化したノウハウを持っていることが強み。 ・タイムズ 24 の総運営駐車場数は約 1 万 6 千箇所であり、業界シェアの過半数を占める。二番手は三井のリパークで約 8 千箇所。三番手はNPC (日本パーキング)。 ・エリアごとに担当の業者があり、都道府県の県庁があるエリアにはほぼ全て担当者がいる。ただし、集金や管理、緊急対応などタイムズサービスとの連携が必要であるため、タイムズサービスが近くにない鳥取・島根などではまだ手薄である。また、金沢や富山も市が駐車場が増えることに対して、街並みを守る施策が積極的なため、タイムズ駐車場はあまりない。 ・収益性の高い都心部に力を入れており、東名阪など太平洋側でタイムズ駐車場が多い。日本海側の地域などには今のところあまり多くない。 			
②一般タイムズについて			
<ul style="list-style-type: none"> ・土地オーナーとの初期契約期間は基本 2 年間であり、その後はタイムズ 24 およびオーナーの双方から解約が可能。 ・六本木など都心で駐車場の需要が高く供給が足りない立地では、半年など短期間で契約することもある。 ・駐車場の機器設置等のイニシャルコストについてはタイムズ 24 が負担する。 ・駐車場料金設定の際は、TONIC を利用して周辺のタイムズの駐車場料金や類似する交通状況の駐車場データなどを参考としている。タイムズ 24 が赤字なることはゼロではない。読み間違いはある。 ・また、車の入れ替わりの多い立地については、単位時間を短く設定する場合もある。 ・オーナーに支払う賃料は、路線価をもとに概算した固定資産税および駐車場収益の見込みなどをもとに担当業者が設定する。オーナー側との交渉についても全て担当業者の裁量に任せられている。 ・オーナーは安定した収入を求めて時間貸し駐車場を選択する。オーナーのメリットは、土地の処分権は維持しながら初期コストゼロで固定資産税+αの安定した収入を得られる点である。αについては営業マンに任せられているが、固定資産税の 2~3 倍になるようなことは稀にしかない。 ・駐車場としての立地が良ければ、空地だけでなく、外観上空家でありそうなところなどにも営業をかけることがある。上屋の解体費は基本的にはオーナー負担だが、オーナー側が負担できない 			

場合はパーク 24 で負担する場合もある。

- ・そのため、エリアの地権者等との関係づくりも重要であり、時には地域の祭りの際に時間貸駐車場を閉鎖して神輿置き場として提供するなど、地域に貢献することもある。このような取り組みを通じて土地オーナーを紹介してもらえることもある。
- ・ビジネスモデルとしては、他の会社と同様であり、タイムズだからお願いするというオーナーはほとんどいない。
- ・また、タイムズ 24 が進出しない地方都市においても、時間貸し駐車場のビジネスモデルは基本的に同じである。地元の不動産屋が手がけることもある。

③月極駐車場について

- ・月極駐車場で経営するよりも時間貸で経営する方が利益が見込めるため、月極駐車場としての提案は積極的には行っておらず、全国で一万箇所程度。
- ・視認性の悪いところなど、時間貸としての収益が見込めない場合は月極駐車場として経営することがある。

④TPS（タイムズ・パートナー・サービスについて）

- ・イオンやイトーヨーカドー、ライフなど、駐車台数 100～5000 台ほどの大型店舗が主な対象。
- ・店舗客からは駐車料金を取らないことが多いが、大型店舗等は立地が良いことも多く、店舗への来客以外に対して時間貸を行える。ただし、収益はあまり高くない。
- ・店舗によっては時間貸による売上の一部を支払うよう求められることもあるが、立地の良いところであれば要求に応じることもある。
- ・公共施設の駐車場を、施設の利用時間外のみ時間貸として経営することもある。現在、川崎市・横浜市・大阪市・町田市・西東京市などで実施している。立地が良く、自治体としても使われていない公共資産から一定の賃料を得ることができるため、メリットがある。

⑤新規事業「B-Times」について

- ・駐車場を貸したい人と借りたい人を繋ぐサービスで、時間貸収入の一定割合がオーナーの収入となる成功報酬型ビジネスである。
- ・全てカード決済であるため、パーク 24 にとっては清算機の設置等イニシャルコストがかからないというメリットがある。
- ・貸す側はスペースの空いた時間のみの貸出が可能であるため、マンションの空き駐車場や月極駐車場の空き区画、車通勤で日中空いている自宅の駐車場、外出中の営業車用駐車場やタクシーの車庫、空いている資材置き場など汎用性が広く、今後多様な展開が期待できる。
- ・借りる側にとっては予約した駐車場には確実に止められるというメリットがある。予約した駐車場が実際は利用できない状態にある等のトラブルが発生しても、コールセンターや周辺のタイムズ 24 などで対応可能。

2. 地方都市におけるこれまでの青空駐車場の増加理由について

- ・基本的には、車で来訪する目的となる施設があつてはじめて駐車場が成り立つ。そのため、駐車場が増えるということは、目的となる施設がまだその地域に残っているとも言える。
- ・佐賀市は夜のまちであり、夜中の駐車場利用率は高い。そのため、まだ駐車場の土地活用が成り立っているとも考えられる。

- ・日本の自動車保有台数は約 8,000 万台と言われており、未だに路上駐車が多い現状を鑑みると、時間貸し駐車場の需要はまだ多いと考えている。駐車場を適切に整備し、路上駐車の問題等が解決されれば、自転車専用道等もつくりやすくなる。

3. 地方都市における駐車場経営の現状と将来について

- ・車で来訪する目的となる施設等がなければ駐車場としての収益は見込めない。タイムズ 24 では、駐車場経営による収益性の見込めない地方部では積極的な開拓は行っていない。
- ・まちの賑わいがなくなって来訪者が減れば、タイムズ 24 も撤退するため、タイムズの駐車場ばかりが一方向的に増加していくことはない。この点をよく認識しておいてほしい。
- ・土地オーナーの立場で考えると、財産処分権を留保しながら、ある程度の収益を得られるようなビジネスモデルでないと、土地活用が難しい。そのため、駐車場やトランクルーム等の利用がされがちになる。
- ・自動運転車などの普及による、駐車場の大規模集約化等の話もあるが、自動運転車の普及がまだ先であることや、ドライバーの利便性等を考慮すると、一定程度の小規模駐車場の都市内への分散配置はまだ必要だと考えている。
- ・仮に集約化を図ろうとするのなら、行政等のまとめ役が必要となる。その際に駐車場を集約することで、いかに土地オーナーにメリットがあるかを示さなければ、合意は得られにくい。
- ・1つの街区が A・B・C さんの土地に別れ、3つの駐車場になる場合があるが、2年後の解約や継続の判断が異なる場合があるので、3箇所つくらなければならない。オーナーが財産権をあきらめるか、街の面整備の方針次第。タイムズ 24 としては土地がまとまれば借りるだけである。
- ・フリンジ駐車場やにぎわい施設の配置など、換地も視野に入れた広範囲でのランドデザインによって計画していくべきではないか。また、その際、土地所有者にとって資産価値が上がるなどの利点が必要であり、地権者の合意をいかに取れるかが重要。

以上

(2) ミサワホーム総合研究所 菊地センター長ヒアリング議事録

日 時	平成 28 年 7 月 15 日 (金) 10:00~12:00	場所	ミサワホーム 東京西支社
出席者	ミサワホーム総合研究所: 菊地センター長 (株)市浦 H&P: 仁科、増田、浜口 (記録)		
<p>■トレーラーハウスについて</p> <p>1. 災害時での利用について</p> <ul style="list-style-type: none">・現在、災害時のプレハブ住宅は国がプレハブ協会を通じてハウスメーカー等の民間企業に発注している。・現在の状況では、発災段階は避難所、復旧段階は仮設住宅、復興段階は公営住宅と、時間経過とともに居住先が変わってしまう。・トレーラーハウスはまず、仮設住宅ではなく発災段階で、障害者など避難所に入れない人々を受け入れることが第一歩と考えている。(緊急福祉住宅)・熊本の震災時にカンバーランド社製のトレーラーハウス 50 台が福祉車両として認められた。ただし、福祉避難所の開設期間は原則 7 日以内であり、今回は仮設住宅の完成が見込まれるまでの 2 ヶ月間しか使用が認められていない。・長野から熊本までの運搬費用は 100 万と、運搬費がかさんだ。・近場の場合の運搬費は 20~30 万円程度である。・カンバーランド社のトレーラーハウスは、国産ツーバイフォーパネルを使用している。木造で高气密・高断熱であり、居住空間としては仮設住宅よりも非常に良い。現状の仮設住宅では住民自ら梱包材を購入して断熱材として壁に貼る光景が見られるなど、断熱性能が悪い。・今回の 50 台は一般居住用のトレーラーハウスだったこともあり、バリアフリーなどの観点から見て改善すべき部分は残る。緊急福祉住宅としての機能は、まだ不十分である。・医療福祉用に使用する際は、医事法、薬事法等の規制も考慮する必要がある。また、災害時には人工透析の機能が必要となるが、人工透析においては純水と電気が必須であるため、これらの確保が必要となる。・日産リーフのリサイクルバッテリーの電力供給用としての活用が実証段階であるが、これをオフグリッド環境下トレーラーハウスで活用することはできないか。 <p>2. トレーラーハウスの位置づけと実用上の課題</p> <ul style="list-style-type: none">・トレーラーハウスは住宅とも車両とも捉えることができるため、ともすれば位置づけが曖昧となり、建築基準法・道路交通法の中のグレーゾーン扱いとなってしまう。車両として扱い、道路交通法の適用範囲物と位置づけるべきである・その場合、構造計算等も、道路走行時を想定するなど、車両の扱いで設計されていることが、福祉車両としての認知の前提である。なお、トレーラーハウス専用の車検等の制度もあってよいのではないか。・住宅は年月を経ると価値が減っていくが、車と捉えることができれば、使いこなすことでベンチマークとしての価値向上に繋がる。・6 m道路は走行可能。トレーラーハウスタイプによるが 4 m道路ではぎりぎり走行可能である。・汚水処理についてはトレーラーハウス内では処理できず、課題が残る。・現在、建築確認申請が必要のない自治体が多数であり、新たなライフスタイルとして、動産、災害、福祉領域のスマートタウン/コミュニティの要素とし活用すべきである。 <p>3. これまでの取り組み・事例など</p> <p>①スマート RV パーク地域開発</p> <p>高速道路事業社と連携して、SA でトレーラーハウスを宿泊所として実験的に使用した。SA であ</p>			

れば、高速を降りずに使用できるため、その分の費用が浮く。また、すぐに高速に乗れるため、遠距離の運搬も可能。

- ・災害時に活用できるトレーラーハウスを多く備蓄しておくためには、SAを活用したこのような取り組みは有用であると考ええる。

②商業施設としてのモビリティホーム

- ・ファストフード、各種フランチャイズ店やドライブスルーのクリーニング店として使用されている。立地が悪ければすぐに撤退できる、リースできる、リセールバリューが見込めるなど、車として考えれば利点が多くある。

③コンテナの活用

- ・コンテナは上に積むことができ面白いが、夏場は暑く居住用としては適さない。手軽に店を出したい人向けである。クオリティは、まちまちで、住宅と位置付けるならば、建築確認申請が必要な場合がある。ローコスト、簡便に設置できるが、手続きに手間がかかる場合もある。

4. 今後の取り組み予定

福祉領域の展開

- ・神奈川県三浦市では県立保健福祉大学・高齢者・企業が連携して商品開発を行うリビングラボラトリプロジェクトが進行中である。2017年2月開始
- ・横須賀のかもめ団地では、医療福祉サービスの事業者を誘致して健康団地のモデルとする事業が進行中である。災害派遣／支援自衛艦の利用も考えると、軍港近くなどでの設置が有利と思われる。

5. 将来的な構想について

①子どもセンターサーカス

- ・学童保育・小規模保育・ママカフェ・子ども食堂・子ども図書館をまとめたものを郊外型商業施設の駐車場などに設置し、郊外型商業施設に運営させることはできないか。平日であれば郊外型商業施設の駐車場の空きが多いと聞く。また、郊外型商業施設に近接しておれば、自家用車・自転車などでアクセスしやすく、母親からしても買い物ついでに子どもを迎えに行けるなど利点も多いはずである。
- ・店舗やサービスとしての需要がなくなれば別の地域への移動、いらなくなれば売却できるというのは商売的にみても利点となる。
- ・柔軟性がありライフスタイル等に合わせた多様な使い方が考えられるため、多様な主体と連携できる。
- ・スポンサーをつけるなどして民間企業と連携して進めていけないか。企業からしても、広告宣伝効果が期待できる・居住者や利用者のデータを集められるなど利点がある。

②CCRC メディカルツーリズムホテル

- ・トレーラーハウスをリタイアメント住宅やCCRCとして活用したいと考えている。
- ・サービス付き高齢者向け住宅などでは、自室と建物内の福祉サービスを往復するだけとなり、結局建物から出なくなってしまうという話を聞く（廃用症候群）。トレーラーハウス村のようなものを作り、そのなかにコンテナ等で医療福祉サービスの拠点を入れてはどうか。その場合、健康な間はサービス拠点から遠くに住み、体が不自由になる等サービス享受の必要性が高まれば拠点近くに移動する、ということも可能となる。
- ・トレーラーハウスビレッジには、バリアフリー用のデッキを設け、デッキの下部に電気等のインフラを組み込み、それぞれのトレーラーハウスにジョイントすることも考えられる。
- ・このようなCCRCメディカルツーリズムホテルは奄美大島の伊仙町などで構想中である。

③生産体系等

- ・カンバーランド社では現在は月産30台ほどで、注文販売が基本となる。
- ・トレーラーハウスの部材をキット化して販売し、現地で組み立てるシステムを構想中である。これができれば長距離移動のコスト等の問題が解決できる。中身のカスタマイズ等もできればよい。

- ・その際は、メーカーサイドでいつ・誰が・どこでそのトレーラーハウスを使用しているかを管理する。
- ・セカンドハウスの的に所持し、災害時には避難住宅用として無料で貸すというようなボランティア的な活用もできるのではないか。

6. 本調査への要望

- ・社会問題課題への対応としてトレーラーハウスが必要であることを整理できるとよい。
- ・個々の社会問題を掛け合わせて、その解決のためにできるサービスを考案し、それに合わせてハコモノをデザインする、という順序で取り組みたい。

以上

(3) (株)ワークヴィジョンズ西村氏ヒアリング

日 時	平成 28 年 8 月 18 日 (木) 13:30~16:00	場所	ワークヴィジョンズ
出席者	(株)ワークヴィジョンズ：西村氏、田村氏 ミサワホーム総合研究所：菊地センター長 (途中退室) 国土交通省都市局まちづくり推進課：大水企画専門官、佐久間係長 (株)市浦 H&P：増田、浜口 (記録)		
<p>■モバイル施設に関する意見交換・ヒアリング (特筆ない限りワークヴィジョンズの発言)</p> <p>1. コンテナ・トレーラーハウスに関わる事項について</p> <p>(1)コンテナ・トレーラーハウスの物理的特性について</p> <p>○コンテナ</p> <ul style="list-style-type: none"> ・狭い道路では運搬しづらいという点ではトレーラーハウスと同じである。 ・トレーラーハウスが幅 3.4 メートルであるのに対し、コンテナは 2.5 メートル程度である。 ・基礎は設置する必要があるが、コンクリート平板を四隅に置いて、アンカーで固定するだけである。 ・市町村によって設置判断は異なるようで、佐賀市では強風等によって転倒することがないようにすれば、コンテナ設置して良いとの判断であったが、福岡市では海上輸送用コンテナを建築物として使うことはできない。(建築材として JIS の認定が取れているもの=確認申請対応コンテナに限る) ・なお、わいわいコンテナは 4 号建築であるため、構造計算書の提出は不要だった。 ・快適性については、暖かい地域であれば壁面に断熱塗料を塗る程度の処置で問題ないが、雪国など寒い地域では結露の恐れがあり、しっかりと断熱をほどこさないとならないだろう。 ・わいわいコンテナ 1 で使用したコンテナは民間に売却、現在はフットサルチームのクラブハウスとして利用されている。 ・コンテナによって、コーナー部分の作りが異なっているため、複数のコンテナを連結して使う場合は建築的なディテール (納まり) に工夫が必要。 ・構想当初は、コンテナは仮設的にいつでも移動できるようにシャーシの上に置くことを考えていたが、シャーシ自体が高価だったため、費用面から断念した。 <p>○トレーラーハウス</p> <ul style="list-style-type: none"> ・これまで、トレーラーハウスを高速道路で走行させようとするのであれば、ネクスコと直接やり取りをして、特別に走行を認めて貰うことを行っていたが、7 月 22 日に、国交省・ネクスコ間で、トレーラーハウスにおいても高速道路の通行許可を取れるよう協定を結んだ。(菊地氏) ・高速道路以外の道路を通行する場合、全区域それぞれの管轄の警察に許可を取る必要がある。現在はそれをメーカーが行っているが、その手続きを十分に行っていないメーカーなどもあるため、それらが問題として取り上げられてしまう。(菊地氏) <p>(2)コンテナ・トレーラーハウスの経済的特性について</p> <p>○コンテナ</p> <ul style="list-style-type: none"> ・わいわいコンテナで使用した中古の海上輸送用 I S O コンテナは 35 万~50 万円程度。価格は推移するため、わいわいコンテナ 1 とわいわいコンテナ 2 では値段が異なっている。また建築確認対応 J I S コンテナは注文生産での販売が多く、世に中古があまり出回っておらず、中古 I S O コンテナの 3 ~ 4 倍の価格となる。 ・コンテナを移動するにあたっては、10 万強の費用がかかったように覚えている。 ・cotoco は敷地面積 120 m²、40 フィートコンテナ 4 つで、トイレ 2 基・カフェ用キッチン・電気やガスの接続工事・家具など全て込みで工事費は 1500 万円。およそ 40 万/坪程度である。 <p>○トレーラーハウス</p> <ul style="list-style-type: none"> ・長野から熊本までに運ぶのに 100 万円程度の費用がかかった。内訳として、牽引車のレンタル、人件 			

費（常時3人程度必要）、保険等がある。（菊地氏）

- ・トレーラーハウスは概ね800万円程度。例えば、5年使われたトレーラーハウスを中古で250万で購入後、500万円で売却できる等、民間としてはリセールバリューが見込めるのがメリットである。（菊地氏）
- ・牽引車にもシャーシにもナンバーが必要である。シャーシについては仮ナンバーでよい。また、ライトもつける必要がある。（菊地氏）
- ・ヘッドのレンタル代、輸送に関わる人件費（3人分）に加え、ナンバーやライトにかかる費用も輸送費に含まれる。（菊地氏）

(3) コンテナ・トレーラーハウスの集客力について

○わいわい!!コンテナ

- ・平日の昼間に子ども達や子育て世帯が気軽に足を運ぶような状況を作ることが目的だった。コンテナを使用したのは、社会実験ツールとしての可動性に着目したからである。平日の昼間に人が集まるようになった結果、周囲の空き店舗に店が入った。このように、コンテナには周辺を変化させる触媒のような役割を期待している。周辺が変われば、コンテナはなくなってもよいと考えている。
- ・土地オーナーの判断で、コンテナを除却して、コンテナの跡地活用として新たな建物ができることは良いこと。その場合、エリア内の別の空き地で原っぱやコンテナを設置すれば良い。こうやってエリアの中で循環できると良い。
- ・人が集まるかどうかは中身のコンテンツおよび居心地の要因が大きい。これが満たされていれば、空き店舗のリノベーションでも良いと思う。ただ、わいわいコンテナの場合、外部空間を原っぱにしたことも良かったように思う。飲み屋街になっていた商店街に子育て世帯を呼び戻すことに重きを置いており、子育て世帯がターゲットであったので、外部空間が豊かであることは必要だと考えた。
- ・佐賀の場合、わいわい!!コンテナの集客力の波及効果はおおよそ200m圏内と考えている。その狭い範囲に空き店舗を利用して、エリアの価値を高めていくことが必要だと考えている。

(4) 土地所有者からみたコンテナ・トレーラーハウス活用について

○コンテナ

- ・駐車場として活用するほうが事業性はよい。そのため原っぱやわいわい!!コンテナのような公共に資するような取組みを行う場合、税制優遇等のインセンティブを考えなければならない。
- ・これらの税制優遇を実現するためには、広域的な都市政策を考え、優遇するための理由付け、根拠が必要になる。そのためフリンジパーキングの考え方を導入し、一定のエリア内は車が入らない回遊性の高いエリアをつくることを考えていくことが必要だと考えている。
- ・しかし、現状、他都市で取り組まれているフリンジパーキングはエリア内の民間の駐車場をなくさずに新たに駐車場を作っており、ただ駐車場を増やしているだけである。歩行者優先の回遊性の高いエリアを実現するためには、フリンジに駐車場を集約させ、エリア内の駐車場は原っぱやわいわい!!コンテナのような取組みを行い、それを触媒として周辺の空き店舗活用が進むことが良い。
- ・フリンジに駐車場を集約させるためには、新栄テラスの事例のように行政の土地と土地交換または利用権移転を行うことが必要。地方都市に土地は余っているため、行政は適切な種地を用意するため、土地購入してでも適切な種地を確保すべきである。これらの土地購入を行う上でも広域的な都市政策を位置づけておくことは必要である。
- ・フリンジに駐車場を集約させ、エリア内の活性化を図ることが、駐車場事業者にとってもメリットがあることを示していかなければならない。

(5) 中心市街地活性化におけるコンテナ・トレーラーハウス活用の効果について

○コンテナ

- ・わいわい!!コンテナは近くにコインパーキングがあり、車でのアクセスも可能となっている一方で、目の前が商店街のアーケードで車の通行がないことから、子どもを安心して遊ばせられる。
- ・わいわい!!コンテナの運営主体であるユマニテさがは、良いコンテンツを提供しているが、基本的に市からの業務委託によって運営しているため、自らアイデアを出そうとしていないのが欠点。今後、本事業を継続していくためには、収益性を上げていかないとならない。
- ・コミュニティコンテナを介して、子育て世帯の新たなコミュニティが形成されつつある。またチャレンジコンテナを使っていた人が、周辺の空き店舗を活用して本格的に店舗経営（雑貨屋、アロママッサージ）をするようになったこともある。

(6) その他

○わいわいコンテナについて

- ・ワークヴィジョンズがモバイル建築としてコンテナに着目し、検討を始めたのは2004年ごろ。
(社会実験としてのわいわい!!コンテナは2009年に策定した「佐賀市街なか再生計画」の中に盛り込んだ)
- ・建築確認については、わいわい!!コンテナ1は仮設で建築物として申請したが、コンテナ2は通常の建築物(=本設建物)として申請した。コンテナ1を実施しはじめてから、他の自治体等から過去に事例がないため、建築確認についてどのように行っているかという問い合わせが市にあつたらしく、市主体の取組みが仮設建築物のままでは都合が悪いため、コンテナ2では本設建築物とした。
- ・土地の所有者は民間である。人が集まるようになったので、ここで事業をしたいなどの要望が出たら土地は返却するつもりである。
- ・わいわい!!コンテナによってエリアの価値が上がり、それによってまた空き店舗に店が入るなど良い循環のスタートとなった。周辺のイメージアップを図るための暫定利用のつもりであったが、思いがけず好評のため6年続いている。
- ・スキームとしては社会実験であり、市が主導。市が民間から土地を借り、民間がつくったコンテナ建築を市がリースして設置、社会実験として運営しているという形態である。ユマニテさがは市から社会実験運営業務の委託を請けて運営している。
- ・コンテナを設置するにあたって、ワークショップや近隣説明等は特にしなかったが、市が設置している「佐賀市街なか再生会議(=有識者(佐賀大学の先生)、地域のキーマンや地域で事業をされている方々で構成。西村はアドバイザー、ワークヴィジョンズは事務局)で提案、コンセンサスを取る、という流れでスタートした。今はコンテナを使ってわいわいコンテナのようなことをやりたいと言う人がいっぱいいる。ただし、どの土地でもこのような取組みが成功するわけではなく、運営面、コンテンツ、立地等、総合的に考えていく必要がある。
- ・わいわい!!コンテナ1のときは複数のコンテナを連結させ、1棟一続きの空間であったため、各活動がぶつかり、活動しづらい状況があった。これらの課題を踏まえ、コンテナ2では活動目的ごとに空間を分け、分棟とし、小さいチャレンジショップのコンテナも作り、コンテンツを変えやすいようにつくった。

2. (仮) モバイル施設の今後の展開について

- ・トレーラーハウスが普及すると、これまでのような人間自身が土地に合わせて変わるような土着的な価値観が変わり、人間が自分に合うところを探していくようになり、まちづくりというものが成り立たなくなってしまう恐れはある。CCRCの構想のように、何かポートを各地につくり、そこを渡り歩くようなライフスタイルはあるかもしれない。賃貸住宅の先の住まいとしてモバイルアーキテクチャーがあるかもしれない。
- ・また、住居としての使用から始めると価値観を大きく変える必要があるため、住居に取り組む前に実験的な取組みが必要ではないか。

- ・トレーラーハウスの強みを活かすためには、とにかく建築ではなく、車として認めてもらうようにすることが重要である。そのためには自動車税もしっかりとるようにした方が良い。(菊地氏)
 - ・エンジンがなくタイヤがついているだけでも車検は必要である。(菊地氏)
 - ・トレーラーハウスは、暫定利用のツールにとっても適している。トレーラーハウスがなぜ普及しないのかわからない。課題は法的なことだけなのか。
- 自動車業界や建築業界をはじめ、関連業界が保守的なため中々動かないという面もある。(菊地氏)
- ・美容院やレストランなど、移動できれば魅力が高まるものは多い。現状、移動するごとにそれぞれの自治体で保健所等の許可が必要になってしまうのが課題である。個別のトレーラーハウスに対して保健所から許可が下りるようにできないか。
 - ・課題をリストアップするところから始めるのではなく、具体的な場所で具体的なモデルケースを想定した上で、それに対する法的な課題等を整理した方が良い。できることを増やしていくことを考えることが必要。
 - ・備蓄倉庫が公園等に置かれてあることがよくあるが、これらと同じような扱いで、簡単に設置することができないのか。約 1700 市町村に必ず 1 つずつ設置できるようにして、災害時には設置されたトレーラーハウスが一斉に被災地に集まるようなスキームが組めると良い。
 - ・誰がどこで使用しているのか、また、すぐに動かせる状態であるかについては常に把握しておきたい。(菊地氏)
 - ・このような取組みを広めるためには、パッケージ・コンセプトデザインが必要になる。また、モデルとなるような事例をひとつつくって徹底的に PR すべきである。その方がトレーラーハウスの有用性を実感できると思う。

以上