

令和4年度 地域づくり海外調査研究事業調査報告書

公共空間の利活用

～長久手市リニモテラスにおける新たな取組の提案～

調査地：オーストラリア（メルボルン市、ポートフィリップ市）
調査日：令和4年10月14日～10月23日

一般財団法人地域活性化センター
企画・人材育成グループ 長江 祥太郎

報告書概要

企画・人材育成グループ 長江 祥太郎

調査テーマ

公共空間の利活用～長久手市リノモテラスにおける新たな取組の提案～

調査の目的

派遣元の愛知県長久手市は、人口減少・少子高齢化の日本では珍しく、現在も人口が増加している日本で最も平均年齢が若い市である。その新たな顔として、市の中心にある長久手古戦場駅前に、リノモテラス公益施設（以下「公益施設」という。）、イオンモール長久手、中央2号公園（以下「2号公園」という。）等で構成される「リノモテラス」を令和4年3月までに段階的に整備した。

しかし、リノモテラスは公共空間として一体的な活用がなされておらず、ハード整備が先行している状態である。

そのため、今回の海外調査事業では、公共空間を効果的に利活用し、居心地の良い空間を作り出しているメルボルン市とポートフィリップ市の取組を学び、本市のリノモテラスで実践することを目的として調査を行った。

調査結果及び提案

メルボルン市やポートフィリップ市では、まちなかで沿道店舗が路上に座席を出すアウトドア・カフェが多く見られ、来訪者が食事を楽しむ様子が見られた。まちの中心エリアは建物が密度高く建設されており、地区内のオープンスペースは限られているが、行政と民間事業者が連携し、公共空間を効果的に利活用している。本稿では、これらの事例を参考に、リノモテラスでの公共空間利活用施策として、次の3点を提案する。

- ① 歩行者利便増進道路制度を活用した緑道の利活用
- ② リノモテラスを利活用する市民や事業者の増加を狙った公益施設チャレンジショップの導入
- ③ 公益施設南の隣接地における空き地を活用したストリートファニチャーの設置



リノモテラス配置図

(出典：リノモテラス公益施設（仮称）整備基本計画)

目次

1. はじめに	1
2. 公共空間の利活用に関する取組の現状	
(1) 国の取組	1
(2) 長久手市の取組	2
3. 調査地の選定	2
4. 調査内容	
(1) メルボルン市	3
(2) ポートフィリップ市	6
5. まとめ	8
6. さいごに	11

1. はじめに

長久手市では、平成21年3月に策定した第5次長久手市総合計画で「リニモテラス構想」を主要プロジェクトに掲げた。同構想で市は愛知高速交通東部丘陵線(以下「リニモ」という。)の長久手古戦場駅前にまちの新たな顔として「リニモテラス」を整備し、住民の日常の暮らしを支え、訪れる人をもてなす空間を創出することを明らかにした。計画に基づき、平成28年12月にイオンモール長久手、2号公園、令和3年6月には同構想をけん引するリーディング施設である公益施設¹が供用開始となった。令和4年3月には2号公園²の再整備工事が完成し、「リニモテラス構想」に係るハード整備が完了した。リニモテラスの西側に隣接する古戦場公園は、平成29年3月に古戦場公園再整備基本計画が策定されており、同駅前にはリニモテラスを中心に多くの人が集う広域集客・交流拠点となる予定である。

今後はリニモテラスにおける公共空間を利活用してエリア全体の魅力増進に取り組むこととしている。そこで、今回の海外調査研究事業では、公共空間の利活用の先進的な取組を行っているオーストラリア連邦(以下「オーストラリア」という。)メルボルン市とポートフィリップ市を調査した。

なお、本稿は筆者が派遣元で平成30年度から令和2年度にかけて従事したリニモテラス事業に関する経験を基に、個人の見解を述べたものであり、市及び関連団体の見解を述べたものではないことをご了承いただきたい。

2. 公共空間の利活用に関する取組の現状

(1) 国の取組

国土交通省の「都市の多様性とイノベーションの創出に関する懇談会」は令和元年6月26日に「今後のまちづくりにおいては、官民のパブリック空間をウォークアブルな人中心の空間へ転換し、『居心地が良く歩きたくなるまちなか』を形成する必要がある」と提言した。これを受けて国土交通省では、「都市再生特別措置法等の一部を改正する法律」に基づく法律・予算・税制のパッケージによる支援を行い、「居心地が良く歩きたくなる」空間づくりを促進している。

令和2年6月には新型コロナウイルス感染症の影響を受ける飲食店等を支援するため、

¹ 「市民のやりたい」を下支えしながら「新たなつながりをデザインする場」が施設コンセプトとなっている。長久手市の特徴を表す4つの関連するテーマ「大学連携」「観光交流」「多文化共生」「子育て支援」の活躍の場として整備された。

² リニモ長久手古戦場駅前の賑わいのあるまちづくりを目的に平成28年12月に供用開始した。イベント対応型の公園として親しまれてきたが、さらなる日常利用の推進のため、長久手中央土地区画整理組合による寄附のもと、令和4年3月に再整備工事を行った。

沿道飲食店等の路上利用に関する道路法上の占用許可基準を緩和する特例措置として、地方公共団体と地域住民・団体等が一体となって取り組む沿道飲食店等の路上利用の占用許可基準が緩和された。さらに、令和2年11月には道路法等を改正して歩行者利便増進道路（通称：ほこみち）制度を創設し、特例措置が終わる令和3年3月末以降も路上を利用できるようにした。

このように、「道路空間をまちの活性化に活用したい」「歩道にカフェやベンチを置いてゆっくり滞在できる空間にしたい」などのニーズに対応するために、官民が連携し、ストック資産としての道路・河川・公園等の公共空間を利活用してエリア全体としての都市の魅力増進に取り組む活動が広がっている。

(2) 長久手市の取組

令和2年3月に改定した「長久手市都市計画マスタープラン」では、リノモテラスを長久手中部地域の都市機能複合拠点と位置付け、道路、河川、公園・緑地等の公共空間の利活用を進め、楽しみ、くつろげる場を創出することとしている。また、地域のまちづくりのニーズに対するマッチングを行い、市民協働による活動を進める中で、公共施設や公共空間の整備方針やその使い方に関するルール作りなどを進めていくこととしている。

本市は全国の地方自治体とは異なり、人口増加が進んでいるが、高齢化は進行しているため、自家用車に頼らず暮らしていけるよう、身近な範囲に様々な施設が立地するウォークアブルなまちづくりを進める必要がある。そこで、令和6年3月までに都市再生特別措置法に基づく立地適正化計画を策定し、中心地区の人口密度を高め、これまでと同等のサービスが受けられるよう、緩やかに土地利用を誘導し、快適・安全に暮らし続けられる持続可能なまちづくりをしていくこととなった。

また、リノモテラスにおける公共空間を利活用する動きも出てきている。令和3年6月に2号公園及びその周辺の魅力や環境を生かした利用促進と、地域の活性化及び市民同士の交流を図ることを目的に、長久手市中央2号公園利用促進協議会を設置した。その協議会の取組みとして、公益施設から2号公園までの緑道において、令和3年12月19日の10時から16時の間、マルシェの出店スペースとして利活用する実証実験を行った。

3. 調査地の選定

調査地は、沿道や屋上に座席を出すアウトドア・カフェ店舗が数多く出店するメルボルン市、公共空間の未来のためのビジョンと青写真を描いた「人々のための場所:公共空間戦略2022-32」を策定し、公共空間の利活用を進めているポートフィリップ市を選定した。メルボルン市は行政への視察が実施できなかったため、現地及び文献調査を行った。ポートフィリップ市は行政への聞き取り調査及び現地調査を行った。

4. 調査内容

(1) メルボルン市

① 概要

メルボルン市の人口は約 500 万人で、シドニーに次いでオーストラリア国内第 2 位の都市である。南東部にあるビクトリア州の州都であり、平成 29 年まで、イギリス「エコノミスト」誌の「住みやすい都市ランキング」で 7 年連続 1 位になったこともある。将来人口推計では、令和 12 年までにシドニーを抜いてオーストラリア最大の都市になると予測されている。市の在住者は平成 28 年 3 月までの 5 年間で約 400 万人から 45 万人（112.5%）以上増加し、オーストラリアの都市の中で最大の増加率となっている。

また、19 世紀後半のゴールドラッシュで繁栄した同市は、その当時に築かれたまち並みが残っている一方で、斬新な建造物やホージア・レーン³に描かれたストリートアートといった新しい文化も見られる。



ゴールドラッシュ時代につくられたオーストラリアで最初の鉄道駅【フリンドラス・ストリート駅】（筆者撮影）



ストリートアートが描かれたホージア・レーン（筆者撮影）

② 取組

メルボルン市はパブリックスペースを「誰もがアクセスできるコミュニティ空間」と定義し、その形態によって街路、路地、広場、公園、遊歩道の 5 つに分類している。

街路、路地、遊歩道は歩行者の交通を担うだけでなくストリートファニチャー⁴の設置によって滞留空間機能も持ち、広場や公園と同様に休憩場所や社交場となっている。

市は昭和 55 年代後半から道路空間のパブリックスペース化に取り組んでいる。まちな

³ 壁一面がストリートアートで埋め尽くされている 300m ほどの路地。観光の名所として、多くの人が訪れる。

⁴ 道路や広場など屋外の公共空間に設置される家具などの総称。ベンチ、街灯、噴水、公共彫刻、公衆トイレ等が含まれる。

かには沿道店舗が路上に座席を出すアウトドア・カフェが多く見られる。それらは市のガイドラインに基づく審査を受け、ライセンスが発行されるなど、デザイン・運営面ともに管理されている。その結果、平成5年時点では約1,900席だったが、平成25年には約9,000席にまで増加し、夜間も路上で食事を楽しむ光景が見られるようになった。

市は平成26年に歩行者の増加に対し、中心市街地の活性化を目指した歩行環境の向上並びに歩行者専用道等の整備を定めたウォーキング・プランを発表した。その中で地区の歩行ネットワークを強めるため、街区内の路地をシェアド・ゾーンへと転換していくことを示した。

シェアド・ゾーンは狭小な路地における車道と歩道の区別を無くし、歩車共存化することで余剰空間を生み、居心地の良さを高める試みである。自動車の速度を時速10kmに制限したことにより、歩行者の安全性と回遊性が向上した。そして、路上には街路樹、沿道店舗の座席、パラソル等が展開し、人々にぎわう光景が見られるようになった。

また、時間帯によって、あるいは終日にわたり自動車の侵入が規制される路地も存在する。これらの路地とシェアド・ゾーンは総称してストリート・アズ・プレイス(次段落で詳細説明)と呼ばれる。ウォーキング・プランではそのようなストリート・アズ・プレイスを増やす方向で計画しており、平成26年時点では既存の20の路地に加えて195の路地でストリート・アズ・プレイスとしての利活用が検討されている。



人気カフェ店舗前のシェアド・ゾーン (筆者撮影)



シェアド・ゾーンの看板【ハードウェアレーン※A】 (筆者撮影)

- ※A パリやローマのようなヨーロッパの雰囲気漂う路地。
夜の時間帯はテラス席を設けたレストランやバーが軒を連ねる。

【 ※ストリート・アズ・プレイスの分類 】

① 車両通行止め（車両が通行できない狭い路地）

両側にカフェが並び、午前からにぎわう。中央に歩行者通路が設けられ、車両通行がないため、多くの場合固定式の座席が並ぶ。

② 車両通行止め（原則）

車両が通行できるのは日曜深夜から月曜朝までのみ。沿道のレストランが夕刻になると座席を並べ、夜まで路上での飲食が続く。車両が通行する時間帯もあるので座席は可動式となっている。

③ 車両通行可能

時速 10km 以下であれば車両通行可能。車両と歩行者が同じ空間を通行する。車両通行分の幅が確保されているため脇のオープンテラスは固定式のものが多く。

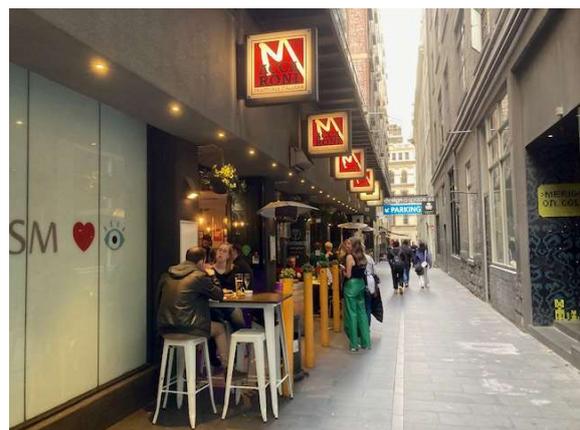


車両通行止め①によるアウトドア・カフェ
【デグレープス・ストリート※B】（筆者撮影）



夜の時間帯で車両通行止めを行う【ハード
ウェアレーン】の様子②（筆者撮影）

※B カフェがひしめく通りで最も有名な通りのひとつ。道の真ん中に設けられたテラス席が人気。



片側のみ車両通行可能な場所にあるアウト
ドア・カフェ③（筆者撮影）

③ 公共空間の利活用に関するその他の気付きや学び

アウトドア・カフェの席は、店内からではなく店外から埋まっていた。日本の飲食店では逆のイメージがあり、アウトドア・カフェ文化が住民に根付いている。

また、アウトドア・カフェの店舗では、卓上の QR コードで注文や支払いを行うシステムになっており、業務オペレーションが効率化している。そのため、日本より店舗の大きさに対して店員の数が少なく、人件費の削減につながっている。

さらに、電車等も全てクレジットカード払いが指定されており（市内を走るトラム⁵のみ州独自の交通系 IC カードが必要であった）、現金を使用していない。日本では現金しか対応できない店舗も多く、ある意味、複数の支払い方法から利用者が選択出来る日本の方が利用者に寄り添っていると言えるが、効率化が進まない一つの要因だとも考えられる。

市の中心地ではグリッド型都市構造⁶に建物が密度高く建設されており、空き地や空き家等のストックがほとんどなく、地区内のオープンスペースも限られている。そのため、ビルや店舗の屋上をルーフトップバーとして利活用しており、数多くの店舗が出店していた。ルーフトップバーでは音量の大きい音楽が流れており、来訪者がドリンクやアルコールを楽しむ場所となっており、ここにも野外で飲食を楽しむアウトドア・カフェ文化を垣間見ることができた。

表通りに面していない路地ではストリートアートが描かれたカフェなどが営業していた。日本であれば、日当たりが悪い路地などは人通りが多くないただ歩行をするだけの空間になりがちであるが、ストリートアートと融合させて、現代都市文化が感じられる空間が作られていた。ストリートアートは所有者がいるビルの壁等に描かれており、ストリートアートの文化に寛容な様子が見受けられた。



ホーリア・レーンで営業しているカフェ
(筆者撮影)

⁵ 路面電車やライトレールの事。メルボルンには 2018 年 6 月時点で路線延長 250km、電停数 1700 以上、在籍車両数 475 両以上という世界最大の路面電車ネットワークが存在する。

⁶ 道路を格子状に配置し、その交点が互いに直角になるよう配置する都市の構造こと。

(2) ポートフィリップ市

① 概要

ポートフィリップ市は、メルボルン市の南側に隣接しており、ポートフィリップ湾に面している。面積は20.7km²で、平成30年6月の人口は113,200人となっている。

市にはセントキルダロードビジネス地区の一部や、サウスメルボルンとポートメルボルンの工業、倉庫、製造地区等、多くの重要な雇用地域を有する。平成2年から平成12年頃には、海岸沿いを中心に住宅開発を行ってきた。

同市は59haの面積を誇るアルバートパーク、フォーショアと呼ばれる11km続く人気のビーチエリアを有する。特に夏季シーズンのビーチエリアは地元住民だけでなく多くの観光客が訪れ、にぎわいを見せている。

② 取組

ポートフィリップ市は、公共空間の未来のためのビジョンと青写真を描いた「人々のための場所:公共空間戦略2022-32」を策定した。この戦略は、公園、庭園、通り、海岸、都市空間の公共空間ネットワークの可能性を最大限に引き出すために必要な課題、成果、行動を概説している。市はこの戦略に基づき、公共空間の利活用を推進している。

同戦略の一環として街路の一部を小さな公園に整備する取組を進めている。小さな公園は主に街路の角の公共空間に作られる。公園には子ども向けの遊具やベンチを置くことで、住民が気軽に休憩する風景が見られるようになった。イベント時には、アマチュアコンサート等を開催し、オープンスペースでの滞留を促している。

また、コロナ禍においては、主に海岸沿いの沿道店舗前の市有料駐車スペースや芝生エリアをアウトドア・カフェとして利活用できるよう民間事業者と連携した公共空間の利活用を行った。民間事業者は店舗面積が拡大したことにより、客同士の間隔を広げ営業が可能となった。行政としても、公共空間でにぎわいを創出できたことにより、住民や議会からも良い反応があったという。

③ 公共空間の利活用に関するその他学びや気付き

市では、公共空間の利活用の担当者が民間連携、イベント、緑化等に細分化されており、公共空間の利活用に力を入れていることが執行体制からもうかがえた。コロナ禍で公共空間の利活用の需要は高まっており、それに応える行政の姿が印象的であった。中でも観光地のビーチエリアは、市によるロックダウンで民間事業者が影響を受けたため、市の担当者から駐車スペースを利活用したアウトドア・カフェを提案したという。

日本では、空き地や空き家等のストックを公共空間として利活用している例があるが、ポートフィリップ市では公園や海岸等の空間を住民がどのように利活用していきたいかを行政側が模索している様子が印象的であった。取組の事前に議会や住民にエンゲージ

メント調査⁷を行うのが一般的だという。広報で周知する公式なものから、来訪者に直接インタビューするものなど、様々な調査方法で行っていた。

ポートフィリップ市は現在も住宅建設が進んでおり、メルボルン市から子育て世代や富裕層が多く移住してきている。コロナ後に市の担当者が実施したエンゲージメント調査では、公園の利用ニーズが高かったため、住宅地の道路の一部を潰し、小さい子供が遊べるポケットパーク⁸を作る方針だという。道路に子供が飛び出さないように囲いを付け、保護者が休めるベンチ置く予定だという。



視察対応をしていただいたポートフィリップ市 Joe さんとの記念撮影 (クリアシドニー提供)



駐車スペースを活用したアウトドア・カフェ (筆者撮影)

(3) メルボルン市とポートフィリップ市の取組まとめ

メルボルン市	ポートフィリップ市
<ul style="list-style-type: none"> ・路地をシェアド・ゾーンへと転換 ・アウトドア・カフェは卓上の QR コードの活用により業務オペレーションを効率化 ・ビルや店舗の屋上 (空きストック) をルーフトッパーとして利活用 	<ul style="list-style-type: none"> ・沿道店舗前の市有料駐車スペースの民間活用 ・公共空間担当の細分化 ・取組前のエンゲージメント調査 ・道路の一部をポケットパークに改修

表1 メルボルン市とポートフィリップ市の公共空間の利活用に関する取組まとめ

⁷ 住民に対する自治体や企業等の取り組み・現状等に関する意識調査のこと。ポートフィリップ市では市政運営の重要な経営指標としている。

⁸ 「ベスト・ポケット・パーク」の略で、洋服のチョッキ「ベスト」についているポケットのように小さい規模の公園のこと。1967年に作られたニューヨークの「ペイリーパーク」(Paley Park)が始まりといわれている。

5. まとめ

調査結果を踏まえ、今後、長久手市のリノモテラスにおける公共空間の利活用を推進していくにあたり、以下の3点を提案する。3点とも、リノモテラスの日常的なにぎわいを創出しながら、利活用するプレイヤーを増やすという狙いがある。

提案の基本的なスタンスとしては、あくまで利活用を推進するのは市民や民間事業者であるが、行政も仕組みの構築、関係者との調整、新たなプレイヤーの発掘をし続けることを前提とする。

提案1：歩行者利便増進道路制度を活用した緑道の利活用

公益施設と2号公園をつなぐ緑道の日常利用を推進するため、歩行者利便増進道路（ほこみち）制度を活用し、オープンカフェや露店等の設置に係る道路占用許可基準を緩和することを提案する。

これまで公益施設や2号公園では多くのイベントが開催されてきたが、それらをつなぐ緑道の利活用は進まなかった。背景には、公益施設及び2号公園の許可権者が市なのに対し、緑道の使用及び占用許可には警察協議が必要で、利用のハードルが高いことがある。緑道を歩行者利便増進道路とし、道路占用許可基準を緩和することで、無余地性⁹の基準にとらわれず歩行者の利便増進のために必要な機能を配置することが可能となる。

日常的な利活用として、公益施設内に店を構えるカフェ店舗（tori8coffee¹⁰）や、提案2のチャレンジショップの沿道飲食店等が中心となり、ベンチや音響機材等の占用物件を日常的に設置し、休憩場所や社交場としての役割が期待される。オペレーションは、メルボルン市で見られたように、卓上にQRコードを置き、客自身が注文と支払いを行う電子決済の活用を参考にする。また、これまで公益施設や2号公園単体で行ってきたイベントも緑道を利活用することで、よりエリア一帯のなにぎわいを創出することができる。路上マルシェなど大型イベント実施の際には、露店、商品置場、ステージ、やぐら、観客席等として利活用できると考える。

⁹ 道路占用許可に当たるいくつかの許可基準の一つが無余地性である。単に道路に置く方が都合がいいからという理由では認められない。まず道路区域外に設置することを検討し、それでも道路に置く他に方法がないという場合のみ許可できるというもの。

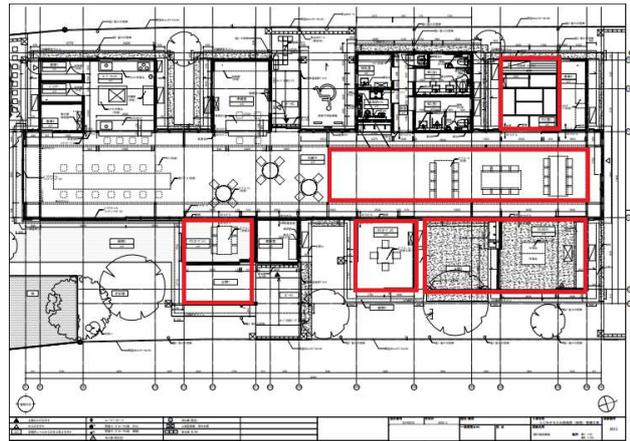
¹⁰ 公益施設内に行政財産目的外使用許可によりカフェを運営している事業者。市内在住者がオーナーを務める。名古屋市内でのカフェ店舗の営業実績などが評価され、公募により選定された。

提案2：リノテラスを利活用する市民や事業者の増加を狙った公益施設チャレンジショップの導入

2 調査地の事例を見て感じたのは、公共空間を利活用する民間事業者（特にカフェ店舗）が多いことである。一方で、リノテラス内の民間事業者は、イオンモール長久手のコマダ珈琲、公益施設内の tori8coffee の2店舗のみとなっている。

そこで、公益施設内の大廊下北エリア及び貸し部屋でチャレンジショップを募集することを提案する。平日、公益施設の貸し部屋の稼働率は約2割程度と、十分活用されていない。チャレンジショップには飲食店だけでなく、雑貨店など幅広い募集をかけることで、これまでリノテラスに関わってこなかったプレイヤーを発掘することができる。

チャレンジショップに出店するプレイヤーが日替わりで隣接する緑道を利活用するルールを作るなど、提案1と合わせることでエリアでのにぎわい創出にもつながると考える。



公益施設平面図（長久手市提供）

赤字箇所が大廊下北エリア及び貸し部屋

提案3：公益施設南の隣接地における空き地を活用したストリートファニチャーの設置

メルボルン市は人々が集まる中心エリアを高密度化させ、かつ空きストックをフルに利活用していた。リノテラスは公益施設の南側が空き地（民地）となっており、利活用出来ていない現状がある。そこで、この空き地を市が借用し、公益施設にある tori8coffee やチャレンジショップで購入した飲食物を食べながら座れるストリートファニチャーを設置することを提案する。

滞留空間機能を持ち、休憩場所や社交場にもなるよう、リノテラスのトータルデザインを踏まえ、メルボルン市のようなカラフルでデザイン性のあるファニチャーを選定する。また、市や関係者等が簡単に管理出来るように、日常点検や清掃を必要とせず、かつ盗難に合いにくい設計が良いと考える。

設置にあたっては、空き地を利活用する主体であるリノテラス運営協議会¹¹や、公益施設の指定管理者、tori8coffee などの意見を取り入れることが望ましい。

¹¹ 公益施設の設計及び管理運営手法の検討にあたって、平成30年8月に4つテーマに関連する団体の代表者（大学連携推進協議会、市観光交流協会、市国際交流協会、子育て支援ネット長久手）と市民で組織された団体。現在は公益施設の理念に沿った運営を行うため、活動を行っている。



メルボルン市のストリートファニチャー（モニュメントベンチ）



メルボルン市のストリートファニチャー（卓球台、植栽）（筆者撮影）

6. 最後に

今回の調査を通じて、ストリートアートやストリートファニチャー、アウトドア・カフェが立ち並ぶまちは、どれも居心地が良く歩いていて楽しいと感じた。沿道店舗では、アウトドア席から先に席が埋まり、公共空間の中で飲食する人々が印象的であった。一方で、現在の長久手市がこれらの取組をいきなり導入しても、野外で飲食する文化が根付いていないため、上手くいかないと考える。3つの提案の実現に向けて、期間を決めて実証実験を行うなど小さく始めていくことが肝要であると感じた。

リニモテラスにおいても、来訪者に楽しいと感じてもらえる空間にしていくために、前述の提案を進めていきたい。不特定多数の人の理解を得やすいという理由で禁止ルールを設け、物事を制限するのではなく、その場所で出来ることを明確にすることで、リニモテラスの利活用のシーンを増やしていきたい。

百聞は一見に如かずという言葉があるように、調査地の雰囲気や文化は文献調査だけでは味わえない感覚であった。これからの公務員生活でも現場を見ることを大切にしたいと改めて感じた。

リニモテラスの目的である住民の日常の暮らしを支え、訪れる人をもてなす空間を目指すため、筆者もリニモテラス事業に関わった一員として、帰任後は市職員としての立場だけでなく、リニモテラスを利活用するプレイヤーとしても関わり続けていきたい。

最後に、本調査の実施にあたり取材に協力いただいたポートフィリップ市の関係者、クレアシドニー事務所の皆様に感謝を申し上げますとともに、貴重な学びの場を提供いただいた派遣元の長久手市、派遣先の一般財団法人地域活性化センターに感謝を申し上げ結びとする。

【参考文献、資料】

- リニモテラス公益施設（仮称）整備基本計画
- 長久手市都市計画マスタープラン
- 第5次長久手市総合計画
- メルボルン市におけるパブリックスペース整備およびパブリックライフ調査～メルボルンにおける Compact City と Livable City に向けた取組み～（仙石 宇、中島 直人、永野 真義 著）
- City of Port Phillip Places for People Public Space Strategy 2022-32