

地域活性化プロジェクトを成功に導くために

プロジェクト・パッケージのすすめ

-事例・ポイント集-

～プロジェクトの組み合わせで大きな効果をあげる～

平成22年3月

国土交通省 国土計画局

目次

はじめに	1
第1章 プロジェクト・パッケージ導入編.....	2
1-1 プロジェクト・パッケージとは.....	2
1-2 プロジェクト・パッケージに含まれる要素.....	3
第2章 プロジェクト・パッケージ活用編.....	8
2-1 プロジェクト・パッケージ成功のポイント.....	8
2-2 官民の役割分担	14
第3章 プロジェクト・パッケージ事例編.....	18

プロジェクトのパッケージ化による相乗効果の創出に関する勉強会
委員名簿

氏 名	所属・役職
大西 達也	(株)日本政策投資銀行地域振興グループ 課長
岡部 明子	千葉大学大学院工学研究科 准教授
秀島 栄三	名古屋工業大学大学院工学研究科 准教授
保井 美樹	法政大学現代福祉学部 准教授

(敬称略、五十音順)

はじめに

現在、地域において解決しなければいけない課題は、地域経済の活性化や失業対策、中心市街地の人口減少・高齢化への対応、地元商店街の活性化など、多方面にわたって山積している。それらの課題のいずれを解決するにも、対症療法的な単独のプロジェクトの実施だけでは不十分であり、さまざまなプロジェクトを組み合わせる（パッケージ化する）ことにより対応することが重要である。

本冊子は、そのような考え方に立ち、プロジェクトをパッケージ化し地域課題を解決している国内外事例に対し、現地取材に赴き実施主体にヒアリングすることで、事例ごとの成功要因、効果、課題などを整理するとともに、国内外事例から、プロジェクト・パッケージが有効に機能するための要件や、成功のポイントについて、有識者で構成される「プロジェクトのパッケージ化による相乗効果の創出に関する勉強会」での議論をもとに取りまとめたものである。

本冊子は、主に地方公共団体のプロジェクトプランナーが地域における課題を解決するためさまざまな施策を立案する際の参考となるよう作成したものであり、多くの方々に目を通していただくことを期待したい。

なおプロジェクトは、それぞれの課題や地域特性等に応じて展開すべきであり、事例に示されたやり方をそのまま自らの地域にあてはめるのではなく、事例を参考にしつつ、自らの地域に合った施策を立案することが重要である。

最後に、事例調査にご協力いただいた、地方自治体職員、NPO 団体、民間事業者等、各プロジェクト・パッケージ実施主体の皆さんに御礼申し上げます。

第1章 プロジェクト・パッケージ導入編

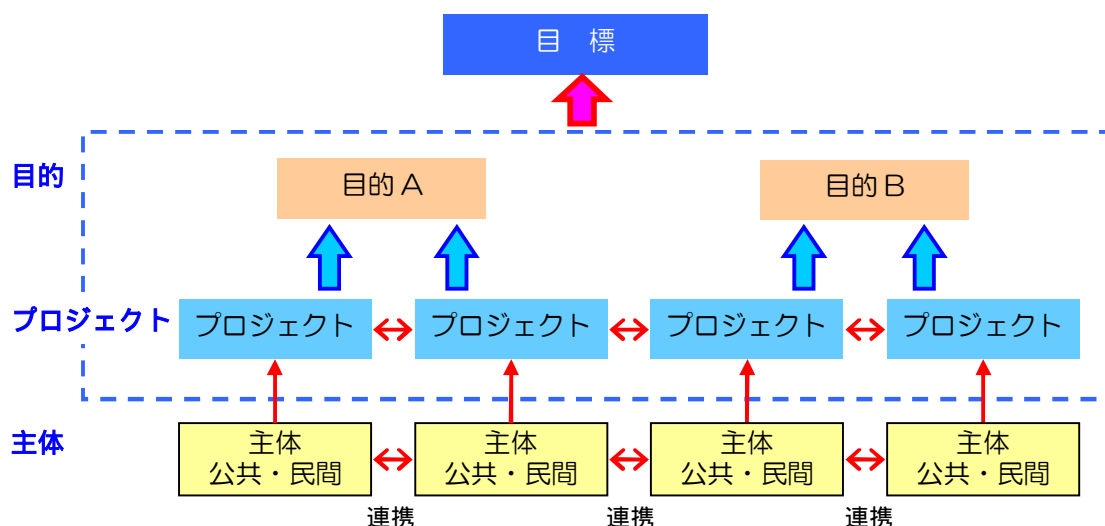
1-1 プロジェクト・パッケージとは

現在のわが国には、人口減少・超高齢化社会の到来、低成長成熟社会への移行、東アジア諸国の経済発展、環境負荷低減の必要性など、さまざまな社会経済環境の変化が訪れている。その一方で、高度成長期に整備をした社会基盤ストックの有効活用、地方経済の活性化、国・地方財政の健全化などの課題が山積している。

このような中、安全で美しい国土を再構築し、持続可能な地域を形成するためには、高度成長期のように社会基盤に対する新規投資を行うだけでなく、民間を含む多様な主体が取り組むさまざまなプロジェクトを一体的・効果的に組み合わせる（パッケージ化する）工夫が求められている。

ここではプロジェクト・パッケージを、民間を含む多様な主体が連携して、複数のプロジェクトや計画を実施することにより、単独のプロジェクトの実施だけでは実現が困難な目標を達成する事業手法と定義する。

プロジェクト・パッケージのイメージ



1-2 プロジェクト・パッケージに含まれる要素

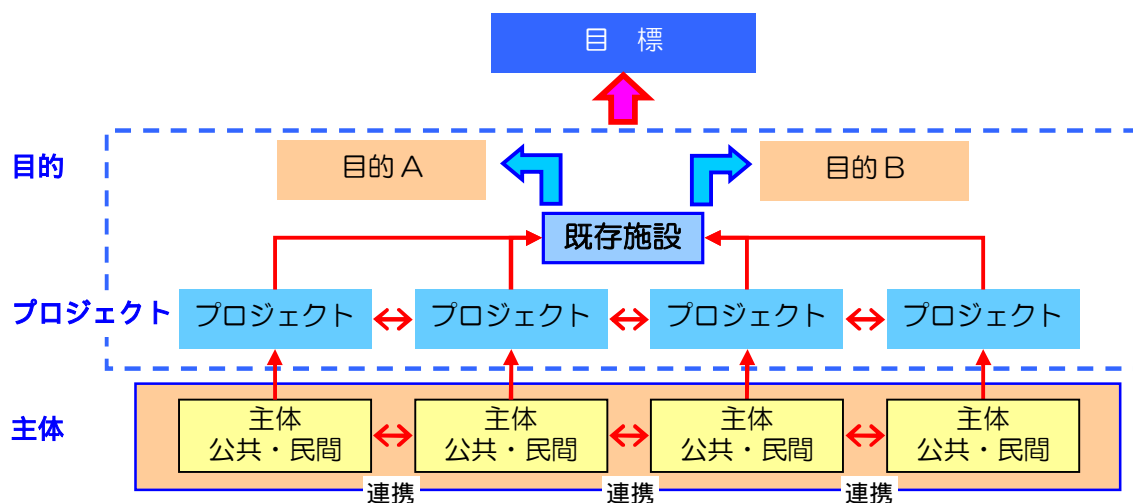
第3章に記述したプロジェクト・パッケージ手法による成功事例を踏まえて、プロジェクト・パッケージが有効に機能するための要件を整理すると以下のとおりとなる。

①既存施設を有効活用している

プロジェクト・パッケージ化の事例には、インフラや公共施設などの社会基盤や民間施設、空き家など、既存施設を有効活用し地域の活性化につなげているものが多い。

わが国はすでに、成熟社会へと移行しつつあり、これからは既存ストックを有効活用するという考えが必要となっている。既存施設の活用には、(1)少ない投資額で (2)アイデアによっては大きな成果を得ることができ (3)環境負荷も低く抑えられる、という利点がある。既存施設を有効活用するためには、気づかれなかった価値や新たな使用方法を再発見するプロセスが必要であり、再発見をする主体は、外部の人間（有識者、Uターン者、移住者）であることが多い。

既存施設の有効活用のプロジェクト・パッケージ



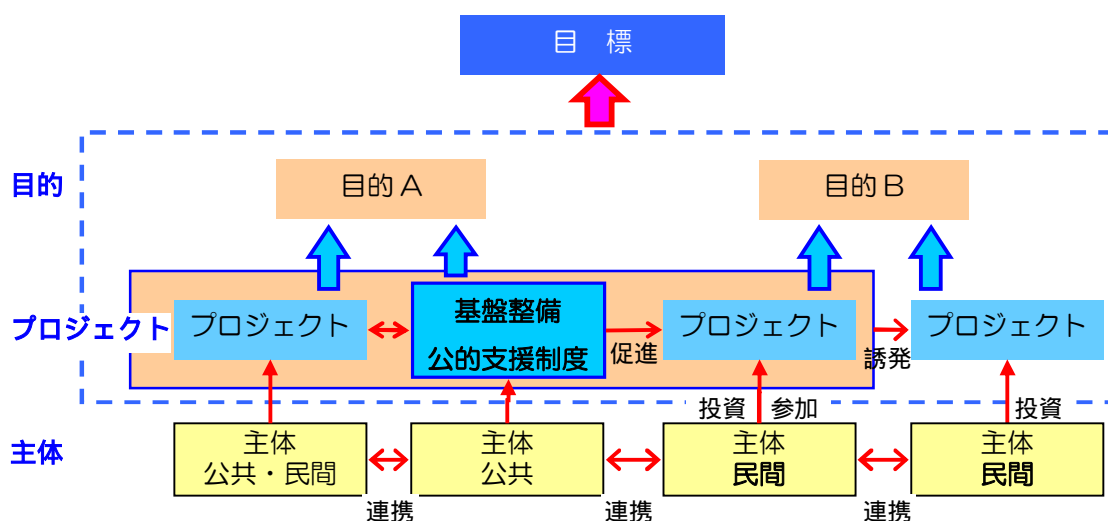
既存施設の有効活用の事例

既存施設	活用方法	該当する事例
蔵造りの店	景観を形成する要素、商店	川越市一番街商店街
団地の空き部屋	学生寮、交流施設	高島平団地
廃線トンネル	ワインカーブ、遊歩道	勝沼タイムトンネル 100 年構想
民家の空家	民家、滞在用住宅、イベント会場	尾道空き家再生プロジェクト
歴史的建造物	ギャラリー、レストラン、博物館等	門司港レトロ 勝沼タイムトンネル
工場跡	職業訓練施設、博物館	ル・クルゾー・モンソ エコミュゼ
米軍・自衛隊施設	観光の対象	横須賀軍港めぐり
空港施設	行政機関事務所（空港ビル） 専門学校の学習施設（滑走路、格納庫）	能登空港

民間の参画を促す取組みを行っている

プロジェクト・パッケージの成功のためには、民間企業、民間団体、NPO その他ステークホルダーによる投資やプロジェクトへの参加が重要である。民間の投資を促すためには、社会基盤の先行整備等により民間の投資リスクを減少させることが有効である。また、民間のプロジェクト参加を促進させるためには、補助金等の公的支援制度の活用も検討すべきである。民間の投資や参加が促進されることで、プロジェクトに対する公的負担が軽減されるだけでなく、民間の独自の発想による事業拡大も期待できる。

民間の参画を促す取組みを行うプロジェクト・パッケージ



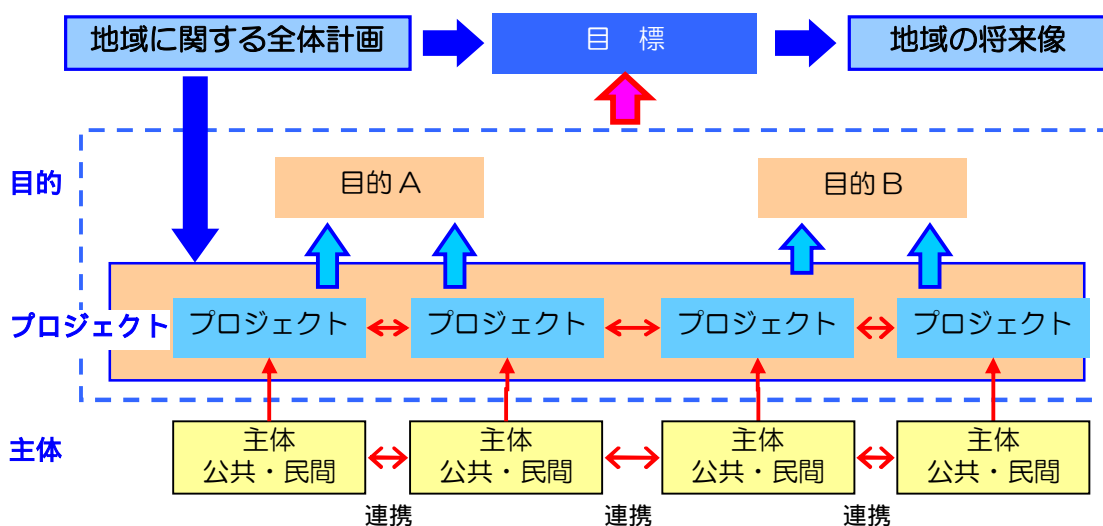
民間の参画を促す取組みの主な事例

基盤整備または支援制度	民間の参画	該当する事例
多目的広場「パサージュ広場」の整備	商業ベンチャーの支援	青森市中心商店街
観光市街地形成事業補助制度 川越市町並み改装事業	商店の改装・整備	川越市一番街商店街
猿島公園の整備	猿島航路の再開	横須賀軍港めぐり
ふるさとタクシーへの補填	乗合いタクシーの運行	能登空港
まちづくり交付金による遊歩道整備	「フットパスの会」によるイベントツアーの実施	勝沼タイムトンネル
空き家バンクの整備・登録	NPO による家主と見学者への支援	尾道空き家再生プロジェクト
歴史的建造物の修理、移築	建物の無償譲渡	勝沼タイムトンネル 門司港レトロ
商店壁面改修費用の補助	LRT 沿線商店の改装	グルノーブル市 LRT
EU 補助金（文化継承・失業対策）	職業訓練の実施	ル・クルゾー・モンソ エコ ミュゼ
アパート 1 階の店舗買取	1 階部分への商店の進出	パリ市 SEMAEST
都市農業用地の無償貸付	NPO による都市農業活動	デトロイト市 都市農業

複数プロジェクトを包括する地域に関する全体計画が存在している

プロジェクト・パッケージの事例には、個別プロジェクト実施のタイミング、プロジェクト同士の関係、プロジェクト全体が目指す目標、プロジェクトによってもたらされる地域の将来像を明確にした全体計画を策定しているものが多い。計画策定の背景には、社会経済状況の変化による地域経済の停滞や、人口減少に伴う市街地人口密度の低下など、対症療法的な施策では根本的な解決策にならない課題の存在がある。

地域の全体計画が存在するプロジェクト・パッケージ



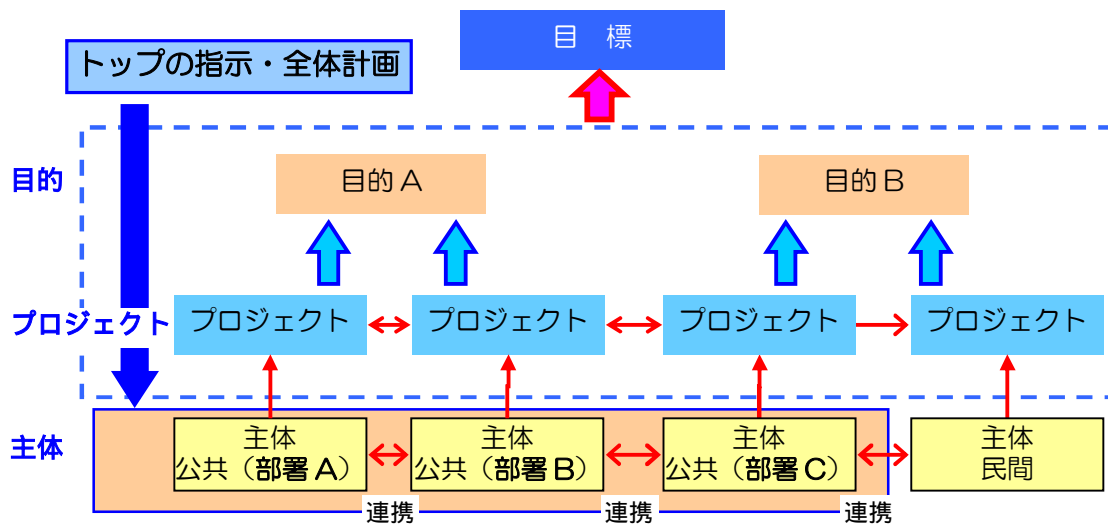
地域の全体計画が存在する主な事例

計画名	計画の内容	該当する事例
中心市街地再活性化基本計画	中心商店街の活性化と人口の集積	青森市中心商店街
勝沼タイムトンネル 100 年構想	近代産業遺産とワイン産業を活用した地域活性化	勝沼タイムトンネル
北九州市ルネッサンス構想	北九州市内各地域の活性化	門司港レトロ
都市圏交通計画（PDU）	環境負荷の低い交通への転換	グルノーブル LRT
ローカル・トランスポート・プラン	公共交通利用の促進 交通弱者への交通手段提供	ノッティンガム

行政内部の連携が分野横断的になされている

プロジェクト・パッケージには、分野横断的な取組みが実施されている事例が多い。分野横断的な取組みに行政が関与する場合、行政内部の縦割りの壁を越え、異なる部署との連携を行う必要がある。そのためには、(1) トップダウンによるプロジェクトの実施、(2) 全体計画による目的意識の明確化・共有化が必要である。

分野横断的な取組みが実施されているプロジェクト・パッケージ



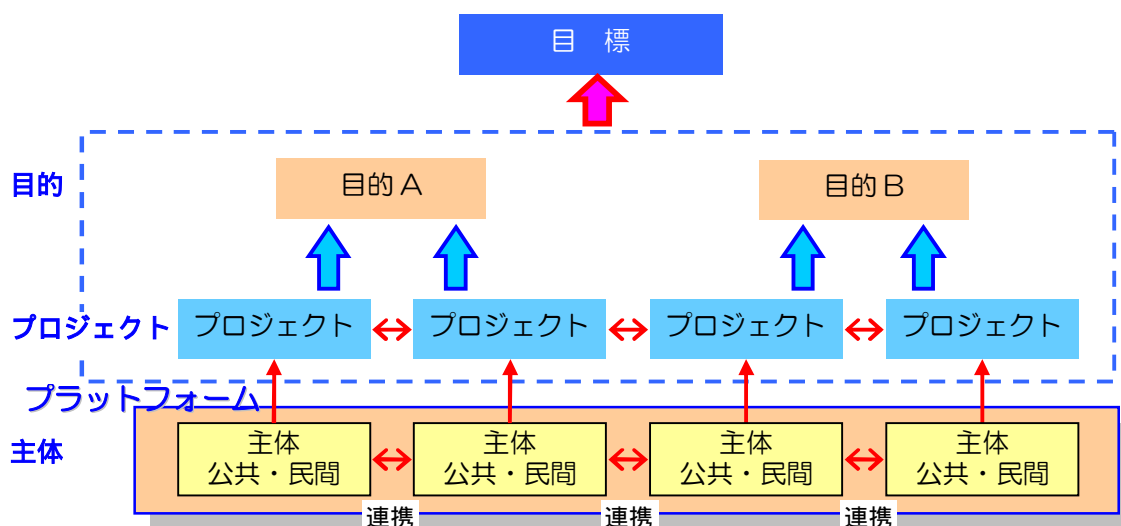
分野横断的な取組みが実施されている主な事例

含まれている分野	該当する事例
商業活性化、住宅供給	青森市中心商店街
農業振興、観光振興	青森県南部町達者村
商業活性化、景観保全	川越市一番街商店街
都市公園整備、子育て施設整備	長岡市子育ての駅
医療保健政策、観光振興、山林保全	信濃町癒しの森
交通政策、商業活性化、産業誘致、住宅供給、環境対策	グルノーブル LRT
文化政策、失業対策	ル・クルゾー・モンソ エコミュゼ
商業活性化、福祉政策	メイドンヘッド ショップモビリティ
治安対策、失業対策、産業振興	デトロイト 都市農業

主体連携のプラットフォームが構築されている

複数の主体が協力する場・組織（プラットフォーム）が構築されている事例では、異なる主体の連携、特に行政と民間（住民、民間事業者）の連携が円滑に進み、プロジェクトが成功に導かれている。プラットフォームには、検討委員会、協議会などの名称がつく任意組織や、NPO 法人があるが、関係者が集まっているだけでなく、それぞれが同じ目標に向かって主体的に活動していることが重要である。

主体連携のプラットフォームが構築されているプロジェクト・パッケージ



プラットフォームが構築されている主な事例

プラットフォームの名称	参加している主体	該当する事例
新町商店街街路整備計画協議会	商店街、市民団体、県、市	青森中心商店街
達者村づくり委員会	町民、町	青森県南部町達者村
蔵の会	専門家、市民、商店主、市	川越市一番街商店街
NPO 尾道空き家再生プロジェクト	住民、建築専門家、芸術家	尾道空き家再生プロジェクト
エコミュゼ事務局	市民、議員、学者	ル・クルゾー・モンソ エコミュゼ

第2章 プロジェクト・パッケージ活用編

2-1 プロジェクト・パッケージ成功のポイント

第3章に記述したプロジェクト・パッケージの事例を見ると、複数の事業を組み合わせることにより、プロジェクト単体で実施するよりもさまざまな効果を上げていることが分かる。本項では、プロジェクト・パッケージが成功するためのポイントを事例をまじえて具体的に示す。

「古さ」を「付加価値」に

これは、空き家や活用されなくなった産業遺産など、一見すると地域にとっては負の遺産に見えるものであっても、「古さ」を現在の目線で逆手にとって「付加価値」に変えてしまうケースは、一般にも最も馴染みのあるアプローチである。

尾道では、人口減少によって空き家となる民家が増加。しかし、地元 NPO が古くなり使われなくなった民家にも「昭和初期の建築ならではの価値」があることを認識し、アーティストや地域住民、移住を検討する人など、多くの主体を巻き込んだ事業を展開している。

「門司港レトロ」は、古くなった倉庫などの港湾施設周辺を、文字通り「レトロ」というキーワードによって統一したコンセプトで観光資源とした。港町とした栄えた時代の歴史的建物の資産価値を効果的に活用している。

ル・クルゾー・モンソ・レ・ミーヌ都市共同体（フランス）の「エコミュゼ」の取り組みも、工業都市として栄えた時代の旧工場を博物館として再生しており、廃墟とせずに地域の歴史を伝える拠点として交流を生み出している。

空き家、倉庫、工場など、いずれも転用に知恵を絞らなければ、廃墟となって治安、文化、活力のいずれをとっても地域にとって負の遺産となってしまう施設である。



写真：旧和泉邸（尾道）



写真：旧門司三井クラブ
（門司港レトロ）



写真：旧レンガ工場外観（エコミュゼの取り組み）
（シリアルノーブル市資料）

マイナスイメージ、ハンディキャップにとらわれない

いずれの地域においても、歴史的な経緯や環境問題、都市問題などでマイナスイメージを背負っていたり、中山間地域であるなどのハンディキャップを有していることは少なくない。しかし、それらの負の要素にとらわれるのではなく、むしろプラスに転換する発想力で効果を上げている事例がある。

横須賀市では、長く軍港として歩んできた歴史を有しており、この地域特性を効果的に引き出す観光施策を展開している。「三笠公園」,「海軍カレー」,「軍港めぐり」,「ネイビーバーガー」など、海軍の拠点である地域性を活かしたユニークなコンテンツを取り揃え、一般にはマイナスイメージになりやすい「軍港」を強みにしている。

信濃町の癒しの森事業は、中山間地域ならではの豊富な「森林」資源を、「癒し」という切り口で活かすことを考案。「森林の癒し効果」をキラー・コンテンツとして都市からインバウンドを誘致する戦略をとっている。民間企業の健康保健事業として取り入れてもらおうとする視点も特徴的である。中山間地域のハンディキャップを乗り越えた新しい着眼点と言えるだろう。



写真：YOKOSUKA 軍港めぐり航路
(株式会社トライアングル HP より)



写真：森林セラピー（ウォーキング）
(信濃町癒しの森)

異なる分野の機能を「組み合わせる」

機能の異なる施設を組み合わせることで、新たな効果を生み出している事例もある。

青森中心商店街では、再開発ビル「アウガ」の中に商業施設と図書館や行政窓口などの公共施設を併設している。買い物と図書館利用、行政手続きなどを一つの行動の中で満たすことができるため、利用者にとっての利便性は非常に高い。さらに、図書館や行政窓口など、公共サービスを利用しようとする来訪者も当該ビルを訪れるため、集客においても相乗効果を生み出している。

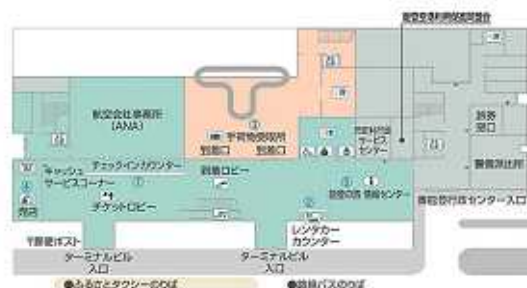


写真：アウガ外観（青森市提供）

能登空港では、空港施設を「空港」としてだけ活用するのではなく、県の出先機関を入居させたり、会議室として開放したりすることで、地域住民が利活用できる身近な拠点として位置づけたところにユニークさがある。地方空港の多くは、ともすれば飛行機発着時以外は閑散としがちであるが、日常的に地域住民の利活用を促すことで、空港施設の稼働率を上げている上、地域にとっても必要性、重要性が高い施設として定着しつつある。



写真：能登空港施設外観
（能登空港提供）



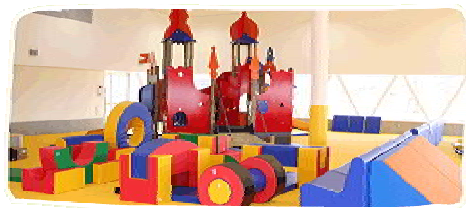
能登空港 1F のフロアマップ
（右手に行政センターが設置されている）

長岡市「子育ての駅」では、都市公園と子育て施設を併設した。昨今の危機管理意識の高まりから、子どもの屋外での遊び場を取り巻く条件は厳しくなる一方である。安心してのびのびと遊ばせることができる場所へのニーズは、保護者や子育て支援の関係者からも高かった。市長のトップダウンにより両施設を組み合わせることで、子育て中の保護者の満足度が上がったほか、親同士の交流、地域住民と子供、親との交流も促進されている



写真：子育ての駅外観

ことから、公園の利用率向上にもつながっている。公園事業と福祉事業は、行政の業務としては縦割りになっており、一般には連携されることは少ない。しかし、長岡市では、市民へのヒアリング調査、市民参加の検討会を通じて、子育て支援機能についての市民ニーズをきめ細かく把握し、市民満足度の高い施設の実現につながった。



写真：子育ての駅 運動広場の様子

「小さな成功体験」を積み重ねる

どのようなプロジェクトであっても、行政、民間、地域住民などの関係主体が合意を形成するためには、一定の時間とコストがかかる。プロジェクトを成功させるためには、プロジェクトの効果や魅力がだれの目にもはっきりと分かるようになるまで継続していくことが重要である。

川越市一番街商店街では、商店街の中の一つの店舗の増改築において、歴史的景観に配慮したデザインを取り入れたところ、当該店舗での売り上げが増加。これが他の店舗の改装を促すことにつながり、結果として「町並み景観」と言えるほどの面的な広がりをもって特徴ある景観が形成された。取り組みの萌芽から現在に至るまでおよそ30年以上かかっているが、1軒から始まった小さな成功体験の積み重ねが地域全体の活力として定着している。



写真：蔵造りの町並み（川越市）

高島平再生プロジェクトも、地元の大学（大東文化大学）の教員と学生が手弁当で始めた小さな団地再生の取り組みが、少しずつ活動を重ねるうちに、結果として「団地」という一つのコミュニティの新しい時代を作り出している事例である。団地の空き室を学生寮として活用するとともに、団地内の空き店舗にコミュニティカフェを設置。高齢者を中心とした地域住民と留学生を含む学生ボランティアが連携しながら、多文化共生と多世代交流による団地再生に取り組む。いずれも大規模な事業ではないが、「住宅」を本来の「住機能」としてではなく「交流の場」としてとらえる柔軟な発想で、人を呼び込み団地の荒廃を防ぐことにつながっている。



写真：高層住宅が林立する高島平団地

「にぎわい」と「福祉」の双方の課題を解決

イギリスのメイドンヘッド市では、商店街の活性化にあたり車両規制を行うとともに歩道などを整備して歩行者空間化を図った。しかし、これが結果的に「歩行」が困難な高齢者や障害者にとっては負担を生むことになった。そこで「ショッピングモビリティ」と呼ばれる電動スクーター等を貸し出すサービスを実施したことにより、歩行が負担となる高齢者層も中心市街地に呼び込むことができた。

単純に多くの人を呼び込めばよいという発想だけでは、「中心市街地への集客」は達成できてもその背景で排除される人々が出てしまうようでは「まちづくり」としての価値は半減する。ショッピングモビリティを組み合わせることにより、にぎわいづくりと福祉を両立させた好事例である。

ただし、この事業が成功するためには、歩行が困難な人々が郊外から商店街までアクセスできる手法、たとえば市街地までの公共交通の整備や、商店街の近くまでは自家用車でアクセスできるパークアンドライドなどとセットで導入しなければならない点に留意が必要である。商店街への集客は、商店街のエリアだけを見ていては達成できない。訪れる人々の動線をとらえた上で、自宅から商店街までの移動をスムーズにするという観点から施策を組み合わせていくことが求められる。



写真：商店街内を行く電動スクーター

都市の空洞化からの脱却に向けた取り組み

産業構造が急激に変化するとき、一つの都市が丸ごと空洞化する危機に見舞われる。とりわけ欧米においては主要産業が斜陽に向かうとき、日本よりもドラスティックな人口移動が起こるため、多くの都市がこの課題に直面している。

アメリカのデトロイト市は、アメリカ自動車産業の中心地として栄えていたが、人口の郊外化などの進展により半世紀で250万人から100万人を切る状況ほど、人口が急激に減少した。また、自動車産業の不振から、都市中心部では空きビルや放棄された宅地、工場跡地等が大半を占め、治安の悪化、失業率の高止まりなど、構造的な問題を抱えていた。そこで見出したのが中心地等に広がる荒廃地で「農業」を行うという再生シナリオである。これは「都市の再生」を行うプロセスを通じて「雇用」も創出してしまおう、という一挙両得の考え方であり、NPOが主体となり、低未利用地を農地として再利用するとともに雇用も生み出している。



写真：元「荒廃地」で栽培された作物を販売する風景。看板の文字は「GROWN IN DETROIT（デトロイト産）」

都市の大規模な空洞化は、日本においても大きな課題となる可能性がある。これら「課題先進事例」から学び、都市の空洞化を事前に食い止める取組みも今後必要となってくる。

錯綜する課題をまとめて解決する

複数の地域課題を一気に解決することも、プロジェクト・パッケージにより可能となる。

その典型例がグルノーブルの事例である。グルノーブル市は三方を山に囲まれているため、市内にアクセスするためには谷間部分を通らなければならず、渋滞による大気汚染が深刻な問題となっていた。また、わが国と同様に郊外開発と中心市街地の衰退が起きており、「交通渋滞」「大気汚染」「中心市街地の衰退」など、複数の課題が同時並行で進んでいた。そこで、まず LRT の整備と同時に、中心部への自動車の流入規制と郊外部にパークアンドライド駐車場を整備することで、自動車利用を減らし、交通渋滞、大気汚染の問題を克服した。次いで、LRT 沿線と中心市街地の活性化を図るため、小規模商店に対し、店舗改装費用の補助や経営支援を実施した。さらに、沿線に低所得者住宅を整備することで、低所得者層のアクセシビリティ向上と LRT 沿線への人口誘導を図った。また、LRT は建設当初よりバリアフリー設計となっており、高齢者、障害者の中心市街地へのアクセシビリティの向上が図られていた。これはまさに LRT という「交通」政策を起点として、「環境」「商業」「福祉」など、多様な分野の課題解決を一度に解決する統合的なアプローチが効を奏している事例である。



地域課題の原因が錯綜し複雑であればあるほど、課題一つを切り出して解決しようとするより、グルノーブルのアプローチのようにまとめて対応していく方が効果を出しやすいこともある。もとより、この手法は地域住民の合意形成を図りつつ、中長期的に取り組んでいく土壌が必要である。

写真：渋滞が緩和された幹線道路

(SMTC 資料)

以上に述べた ～ の視点は、複数のプロジェクトを組み合わせる事例においては、発想の柔軟性、合理性においていずれも共通する知恵と工夫が含まれている。人口減少、少子化・高齢化、中心市街地の活力の衰退、都市の荒廃、低未利用地の増加など、いずれも構造的な問題であり、一つの施策を行うだけでは本質的な解決に結びつかないことが多い。

通常では想定しないような組み合わせや逆転の発想、いわば「コロンブスの卵」の要素をどのようにして見出すかが、パッケージを組成する主体に求められる視点でもある。

2-2 官民の役割分担

第3章の事例編で示す、相乗効果を創出している「パッケージ化」の好事例は、必ずしも最初から想定されて最適なパッケージとなっているものばかりではない。むしろ、取り組む主体が試行錯誤を積み重ねた結果であることもしばしばである。本稿で「プロジェクト・パッケージ」と呼んでいる事例の多くは、実施している主体（当事者）がパッケージ化を当初から意図せず、効果や成果を上げようと努力した結果として必然的にパッケージになっているものであるとも言える。

そこで本節では、多様な主体が一つの方向性に向かって複数の事業に取り組んでいくパッケージ化のプロセスを通して、官民の役割分担のあり方を検討していく。

「はじめの一步」をきっかけに「地域の一体感」を創出

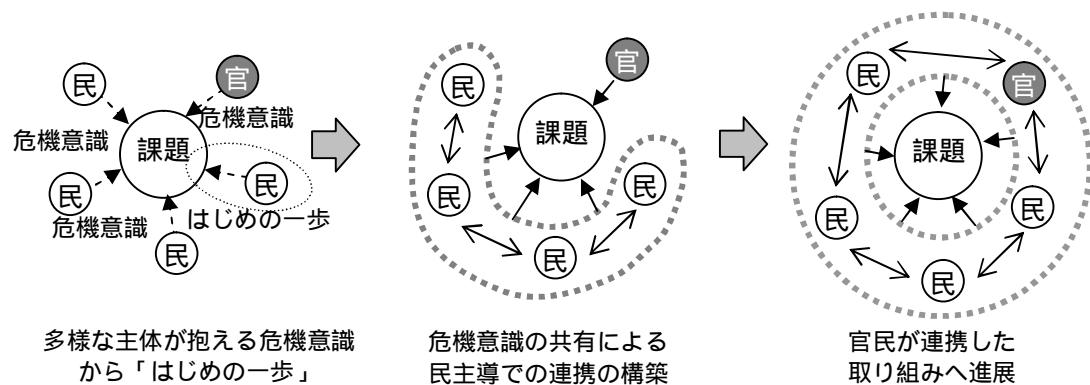
人口が減少する、商店街に活力がなくなる、空き家が増えるなど、まち全体が少しずつ力を失っていくことに対して、漠然とではあっても危機感を感じている人々は多い。

しかし、その漠然とした危機感は「感じている」だけでは克服することも解決することもできない。まずはできることからやってみるという主体意識と行動力が問われることになる。その際、同じ危機感を共有している「仲間」とともに汗を流そうとする体制づくりが必要である。これが1章で述べている「プラットフォーム」の本質である。

最初に動き始める、つまり「はじめの一步」を踏み出す主体は行政、民間企業、地域住民など様々であるが、明らかに言えることは、官民の協働と役割分担が行われている方が、プロジェクトのパッケージ化による相乗効果は得られやすいということである。

川越市一番街商店街の例では、1980年代から、商店街を活性化することにより蔵造りの町並みを保存する運動が、住民主体で形成されていた。この意味において「民主導」の取り組みである。ここに行政（川越市）が加わり、住民で組織する町並み委員会への補助を行うとともに、店舗改装のための補助金の交付や、街路整備事業による景観形成も実施した。民間の取り組みを行政が後押しした形で相乗効果が発揮され、来街者数の増加や商店街の売上の向上につながっている。時間の経過とともに実績を重ねることで官民が地域の一体感を創出しているプロセスがうかがえる。

以下の図にあるとおり、多様な主体がそれぞれに抱えていた危機感が、主体が相互に連携することで共有化されていく。川越市の場合は、民間主導の活動に対して官がさまざまな支援を行うことで形成されたパッケージであり、民間での実績づくりが官の支援を引き出したパターンでもある。

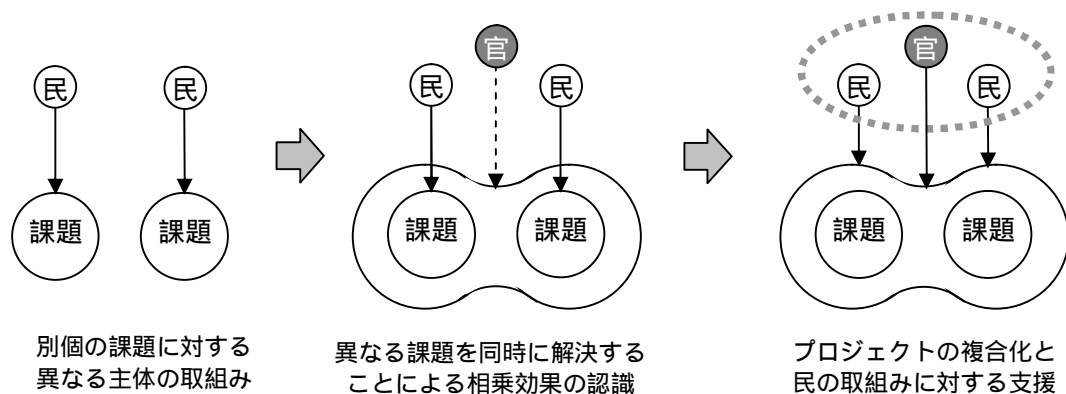


複数の取り組みを「つなぎ合わせて」相乗効果を出す

一方、地域内では官民双方の取り組みは行われているが、それぞれがばらばらで個別に行われているために相乗効果を創出できていないケースもある。そのような場合も、民間の取り組みの連携促進や、個別に進められてきたプロジェクトをつなぎ合わせていく「コーディネート機能」は重要になる。

山梨県勝沼町（現甲州市）では、住民団体、ワイン事業者が独自の取り組みを進めていた。しかし、両者の連携が行われていなかったため、その効果は単発的であった。勝沼町では、「タイムトンネル 100 年構想」によって「ぶどうとワインの歴史」というコンセプトを打ち出し、それぞれの取り組みを結びつけてプロジェクト・パッケージを形成することに成功した。このように、民間の取り組みを後方支援する方策はさまざまであり、行政の役割を多面的にとらえていくことがプロジェクト・パッケージ形成において重要となる。

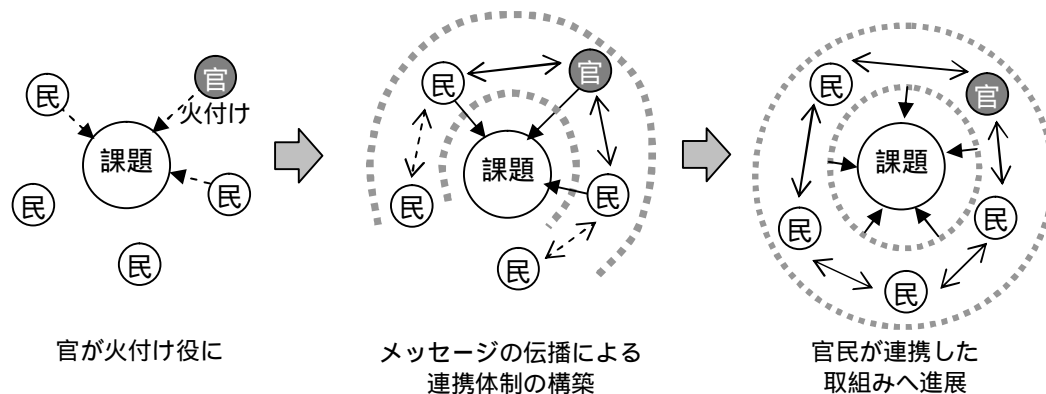
複数のプロジェクトをパッケージにする以上、それらがパッケージとして成立するための「求心力」が必要である。どのタイミングでどのような組み合わせを行うかについて行政も民間も知恵を絞らなければならない。たとえば行政が実施する補助金も、タイミングを誤ると民間が補助金依存の体質になってしまいかねない。行政には、民間の主体性やノウハウを引き出しつつ、複数のプロジェクトを一つの方向性に牽引していくことが求められる。



「火付け役」としての行政の役割

上記 2 つのプロセスは、民間主導による実績があって実現されるパターンであるが、現実には民間が自ら取り組む萌芽のある地域ばかりではない。むしろ「火付け役」としての役割を行政が担うことではじめてプロジェクトが形成されるケースもある。

長野県信濃町では、「森林の癒し効果に着目する」というスタートラインは町が設定した。そのコンセプトに、住民や宿泊施設を巻き込み、地域住民が森林ガイドの資格を取得するなど、住民や民間を行政がコーディネートすることで事業が形となっていった。約 2 年で、森林資源を活用した地域活性化のイメージは住民も宿泊施設も認識するようになり、その後、森林セラピーの医学的効果の検証、企業との提携、野菜スイーツの開発などの関連事業とプロジェクトは拡大しており、信濃町の職員は「癒しの森」を都市部に売り込む営業マンとなっている。官が火付け役となってコンセプトを打ち出し、地域にメッセージを出す。これに住民、民間が参画してともに汗を流す連携体制が構築されていく。このように、民間での取り組みの萌芽がなかなか見られないときは、行政のコーディネート機能が問われる。



点から線へ、線から面へ

以上から、プロジェクトのパッケージ化のプロセスの分析からは 2 つの観点が示唆される。

一つは「はじめの一步」と表現した取り組みの「萌芽」(点)を「継続的な取り組み」(線)につなげていく観点である。官であっても民であっても、初動を起こす主体があること自体、地域の活性化に資するプロジェクト・パッケージが生まれる可能性を持っている。民間から始まった川越市一番街商店街においても、行政から始まった信濃町においても、官民が相互に役割分担を行い、その可能性を育てていこうとすると、自ずとさまざまな事業や主体が「パッケージ化」される。

二つ目は点から線にした後、すなわちプロジェクトを継続的な取り組みにした後は、相

乗効果を享受できる先を「面」に広げていく観点である。一つの産業遺産の活用が観光振興に役立ち、交流人口を生み、地域の資産価値の向上につながっていく。地場産業にも効果が波及し、さらに事業に参画する主体が増えていく。「勝沼タイムトンネル100年構想」は、近代化産業遺産を観光資源として活用する取り組みを、従来から取り組まれてきたワイン産業の観光化や、住民主体の地域再発見の活動に結び付けて広げている。まさに官民が連携して「面」としての広がりを創出している事例である。

本章では触れなかった事例にも、ここに述べたエッセンスは数多く見出される。読者におかれては、事例編を参考にしながら、複数のプロジェクトを組み合わせる「パッケージ化」の効果を理解いただき、地域課題の解決に向けて一人でも多くの方が（あるいは一つでも多くの主体が）「初動」を起こし、線や面に結び付けていくきっかけとされたい。

第3章 プロジェクト・パッケージ事例編

I：施設の効果的な配置や都市内交通の整備を通じて中心市街地の活性化を図った事例

- 事例1：中心市街地と商店街の活性化 ～商店街の活性化と居住者の増加の組合せ～ 青森市 新町商店街
ほか中心商店街..... 18
- 事例2：路面電車の整備を軸に持続的発展をする都市圏を作る ～環境の改善と経済の活性化とアクセシビリティの向上の組合せ～ グルノーブル都市圏（フランス）..... 25
- 事例3：ハード・ソフトを組み合わせた「持続可能な交通」への転換 ～LRT・路線バス・コミュニティバス等の整備とトラベルプラン策定支援の組合せ～ グレーター・ノッティンガム（英国）..... 33
- 事例4：高齢者も買い物を楽しめる「ショッピングモビリティ」 ～中心市街地の歩行者空間化とショッピングモビリティ等の組合せ～ ウィンザー・メイドンヘッド市メイドンヘッド地区（英国）..... 39
- 事例5：空き地を活用した都市農業活動等による地域活性化 ～空き地の活用と都市農業支援事業の組合せ～ デトロイト市（アメリカ）..... 44

II：地域の特徴や資源を活用して地域・観光振興を図った事例

- 事例6：農家民泊、農業観光、産地直売を束ねた「達者村」ブランドで交流人口増 ～農家民泊、農業観光、産地直売等を組合せた「バーチャル・ビレッジ」～ 青森県南部町 達者村..... 50
- 事例7：歴史的町並みを生かした商店街の活性化 ～美しい町並み景観の形成と中心商店街の活性化の組合せ～ 埼玉県川越市 一番街商店街..... 55
- 事例8：軍港都市をテーマとした観光地化を通じた地域の再生 ～観光コンテンツの開発と商店街の活性化の組合せ～ 神奈川県横須賀市 横須賀港地域関連..... 61
- 事例9：近代産業遺産の活用によるワインのまちの再活性化 ～観光資源の充実とワイン産業の振興の組合せ～ 山梨県甲州市 旧勝沼町地域..... 68
- 事例10：森林資源を活かした「癒しの森」による地域の活性化 ～森林経済の活性化と森林資源の保全の組合せ～ 長野県信濃町 癒しの森事業..... 75
- 事例11：歴史的建造物を活用した観光都市化の推進 ～観光地としての環境整備とコンテンツの充実の組合せ～ 福岡県北九州市 門司港レトロ地区関連事業..... 81
- 事例12：歴史的建造物（エコミュゼ）の修復保存と失業者の職業訓練 ～地域の歴史の保存・展示と雇用の創出の組合せ～ ル・クルゾー・モンソ・レ・ミュー都市共同体（フランス）..... 87

III：様々な工夫により既存施設や住居の利用促進等を図った事例

- 事例13：団地の空き家・空き店舗を活用した学生ボランティアらによる地域活性化 ～多世代交流と多文化共生の組合せ～ 東京都板橋区 高島平団地..... 92
- 事例14：都市公園を活用した地域による子育て支援 ～都市公園の整備と子育て支援事業の組合せ～ 新潟県長岡市 子育ての駅千秋（愛称：てくてく）..... 97

事例 15：空港施設の複合的活用による地域活性化 ～空港の地域拠点化、就航便数の維持、定住人口の増大の組み合わせ～	石川県輪島市 能登空港.....	103
事例 16：空き家の再生と活用を通じた地域の活性化 ～空き家バンクと空き家再生活動との組み合わせ～	広島県尾道市 空き家再生プロジェクト.....	110
事例 17：日常的な店舗の誘導による地域の活性化 ～地域の荒廃の抑制と商業活動の活性化の組み合わせ～	パリ市（フランス）.....	116

1. 中心市街地と商店街の活性化

～商店街の活性化と居住者の増加の組合せ～

青森市 新町商店街ほか中心商店街

解決すべき課題

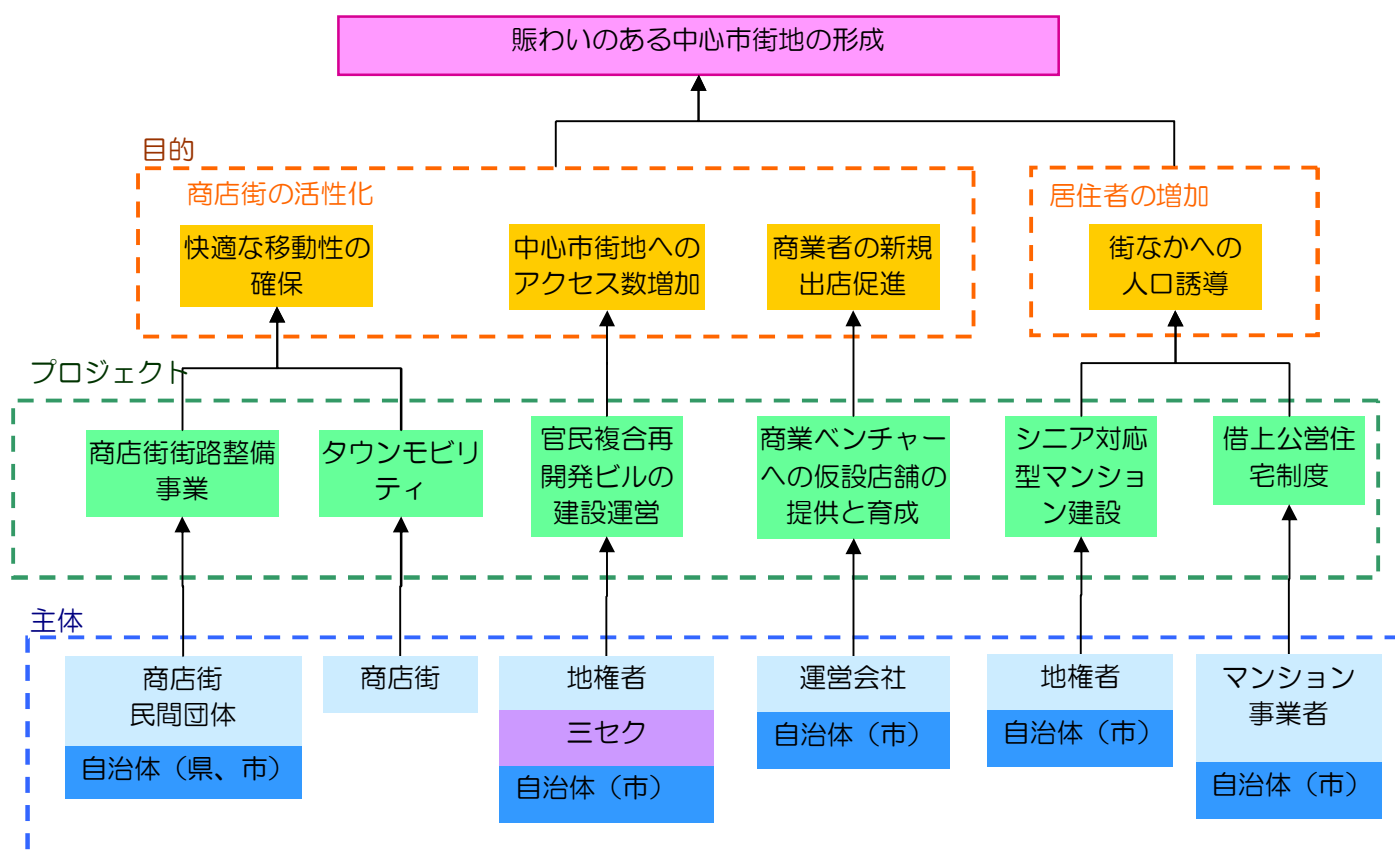
経済	商工業の振興
	農林業の振興
	観光の振興
経済・社会	雇用の確保
	中心市街地の活性化
社会	定住人口の増加
	アクセシビリティの向上
	地域の荒廃の抑制
環境	環境負荷の低減

事業概要

「人と緑にやさしいまち」のコンセプトのもと、高齢者、障害者にもアクセスしやすい商店街を形成するとともに、中心市街地の中核施設の整備、商業ベンチャーへの支援を行い、商店街の活性化が図られている。

青森市主導での街なか居住の促進により、中心地の夜間人口が増加しており、商店街活性化との相乗効果が期待される。

プロジェクトパッケージの構造図



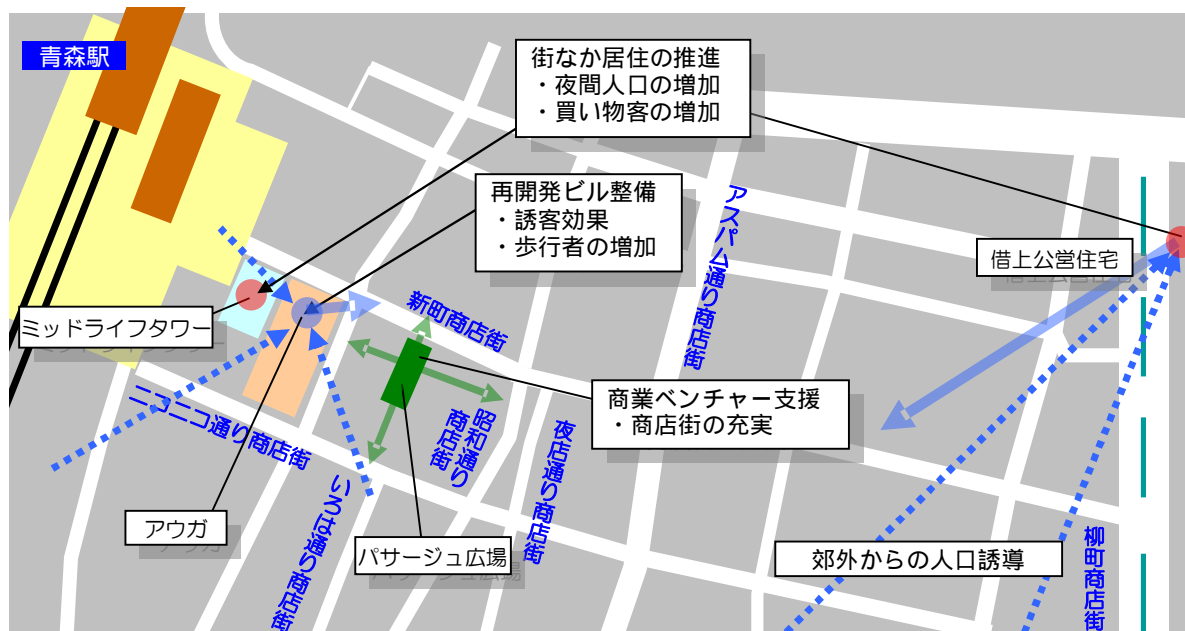
プロジェクトの背景

青森市では、郊外への大型店の進出、公共施設や事業所の郊外移転、人口のスプロール化により、青森駅周辺に位置する中心市街地の空洞化が進展してきた。同地域の商店街も、人通りの減少、空き店舗の増加が問題となっていた。

また、市街地の拡大による、社会資本への投資額や冬季除排雪費用の増加が、青森市財政を圧迫し、市街地のコンパクト化が求められていた。

本事例における「パッケージ化」

- 高齢化社会に対応した持続可能性のある青森市中心市街地を形成するために、中心商店街の活性化と街なかへの人口誘導策を組合せた。
- 商店街の顧客となる居住者の増加による活性化と、商店街の存在が居住環境の向上をもたらすという相乗効果を生んでいる。
- 中心市街地活性化の取組みに対しては、自治体、商店街だけでなく、再開発地域の地権者、マンション事業者など多様な主体が参加している。



（１）プロジェクトの内容

新町商店街街路整備

1992 年（平成 4 年）古くなった商店街の街路を一新し、魅力ある商店街とするため「新町商店街街路整備基本計画」が策定された。計画策定にあたっては、行政（県、市）商店街、市民団体が構成する協議会を組成し、新町商店街のコンセプトを「人と緑にやさしいまち」と決め、障害者や高齢者も回遊しやすい商店街を作ることとした。コンセプトに沿って、電線の地中化、歩道の拡幅、自転車専用道の整備（写真 1）、ベンチ・水飲み場の設置、歩道と車道の段差解消、店舗入口のバリアフリー化（写真 2）などの事業を行い、1997 年（平成 9 年）に完成した。

タウンモビリティ事業

障害者や高齢者も回遊しやすい商店街を実現するため、電動スクーター、電動車椅子、車椅子の無料貸出し事業を、1998 年（平成 10 年）より実施している。

事業主体は、新町商店街振興組合と、青森市の中心市街地商店街の有志で構成する「まちづくりあきんど隊」が共同で実施しており、貸し出し場所は、青森市が賃貸した商店街の空き店舗を活用している。（写真 3）

官民複合再開発ビルの建設運営

2001 年（平成 13 年）に、中心市街地の賑わいの核となる施設として、生鮮食料品、衣料品等の民間店舗と、市立図書館、市の施設が合築した再開発ビル「アウガ」が整備された（写真 4）。建設主体は地権者で構成される再開発組合で、施設の運営は青森市が出資する第三セクターが行っている。アウガの整備により、買い物客や施設利用者が中心市街地を訪れるようになり、周辺は賑わいを見せている。

商業ベンチャーへの仮設店舗の提供と育成
商店街にゆとりと憩いとなる都市空間を創出するた



写真 1：電線の地中化によってできた自転車専用道



写真 2：商店入口と歩道の段差解消



写真 3：タウンモビリティ事業の無料貸し出し電動スクーター



写真 4：アウガ外観

（青森市提供）

め、2000 年（平成 12 年）に青森市が商店街に面した広場を買い取り、多目的広場「パサージュ広場」をオープンした。

パサージュ広場には、仮設店舗が設置されており、中心市街地で新規開業を考えている商業ベンチャーに安価な家賃で賃貸している（写真 5）。また、商業ベンチャーに対しては、中心商店街有志の出資により設立された（有）PMOが、経営指導や開業支援などを行っている。



写真 5：パサージュ広場と商業ベンチャー
が出店する仮設店舗
（青森市提供）

シニア対応型マンション建設

郊外に居住する市民を中心市街地に誘導するため、青森市は街なか居住の推進を図っている。その一環として、2006 年（平成 18 年）駅前に、食料品店舗、クリニック、ケアハウスを併設したシニア対応型分譲マンション「ミッドライフタワー」が再開発事業により整備された。（写真 6）このマンションの特徴は、クリニックを併設しているため急病にもすぐに対応できること、エレベーターを降りてすぐに店舗があり、また中心商店街にも近いため、買い物に便利なこと、高齢者に配慮した設計になっていること、である。郊外居住の高齢者にとっては、重労働である雪かきから解放されることや、生活に便利な場所に立地していることもあり、販売後 1 年たたずにすべて完売した。



写真 6：ミッドライフタワー
（青森市提供）

借上公営住宅制度

さらに街なか居住を促進するため、2003 年（平成 15 年）から、中心市街地の民間土地所有者が青森市の補助を受け建設した賃貸住宅を青森市が 20 年間借り上げ、市営住宅として運営する「借上公営住宅」制度が実施されている。賃貸住宅の 1 階は、街なかの賑わいを維持するため、コンビニや事務所などの商業・事業系施設が入居している。

（2）効果

快適な移動性の確保

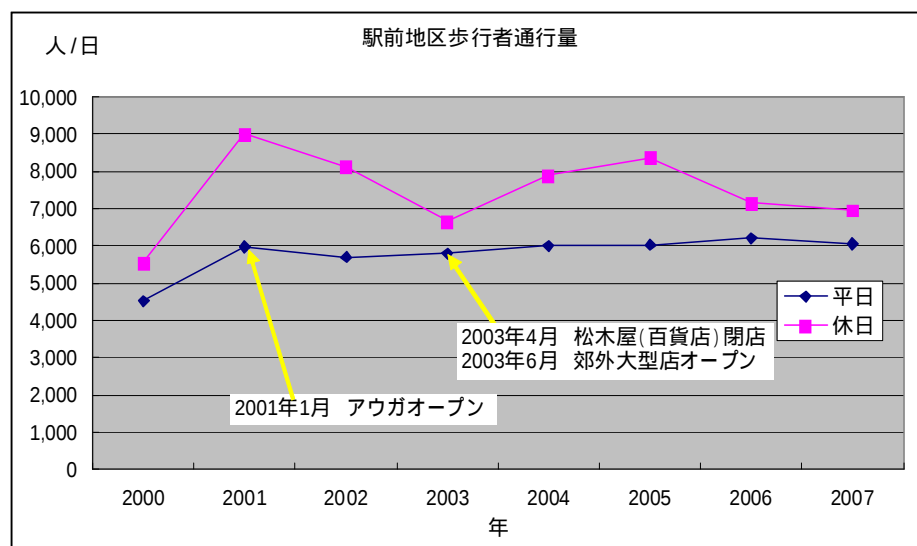
歩道の拡幅、自転車専用道の整備、歩道と車道の段差解消、商店入口のバリアフリー化により高齢者や障害者でも安心して歩ける環境が整備された。街なか居住推進の効果ともあいまって、商店街を散歩道として利用する高齢者の数が増加している。

駅前周辺への通行量増加

駅前周辺の通行者数は、休日については増減があるものの、平日の通行量は 2003 年（平成 15 年）の百貨店閉店や郊外大型店オープンにもかかわらず微増の傾向にあり、中心市街地に賑わいが徐々に戻ってきた。

単位：人/日

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
平日	4,528	5,978	5,700	5,800	6,004	6,024	6,208	6,058
休日	5,544	9,002	8,118	6,664	7,896	8,364	7,154	6,960



出典：青森商工会議所調査

商業者の新規出店促進

2000 年（平成 12 年）から 2008 年（平成 20 年）までに、パサージュ広場の仮設店舗に入居した商業者は 21 店舗であり、うち 12 店舗が実際に新規開業した。

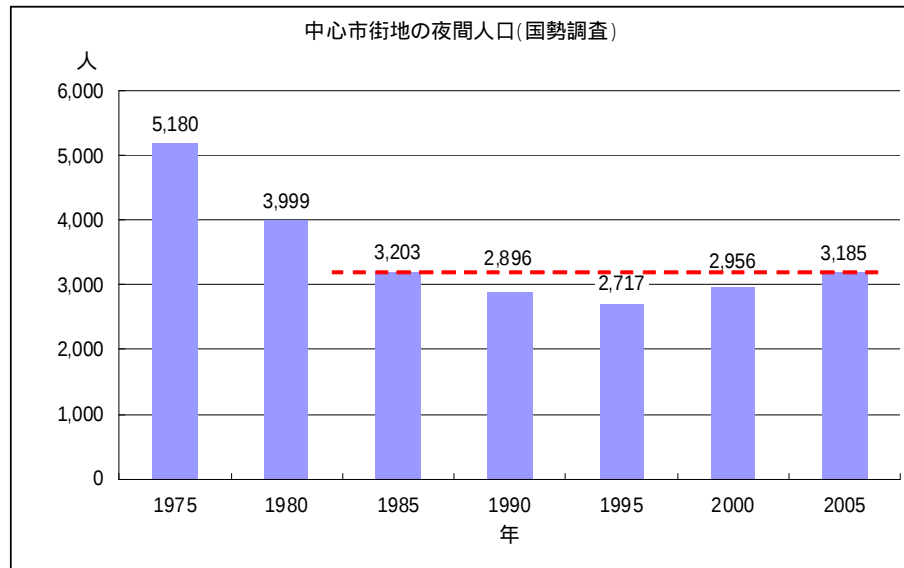
中心市街地の人口増加

国勢調査によると、中心市街地の夜間人口は、1995 年（平成 7 年）までは減少傾向であったが、その後増加し、2005 年（平成 17 年）には 1985 年（昭和 60 年）レベルの約 3,200 人規模までに回復した。

単位：人

	1975	1980	1985	1990	1995	2000	2005
夜間人口	5,180	3,999	3,203	2,896	2,717	2,956	3,185

出典：国勢調査



(3) 成功要因

上位計画と民間の参加を促す制度

「新町商店街街路整備基本計画」で「人と緑にやさしいまちづくり」を商店街のコンセプトにしたことで、その後の官民共通の取組みの指針となった。

青森市の「青森市中心市街地再活性化基本計画」(1998年11月策定：旧基本計画)で、中心市街地に対する一体的な活性化策を実現することが可能となった。

主体連携のためのプラットフォームの構築

新町商店街街路整備計画協議会の組成により、官民が共通の問題意識を持つことができ、その後の意思疎通が円滑に進むようになった。

分野横断的な取組み

商店街活性化という商業振興策だけでなく、街なか居住の促進という住宅政策を組み合わせることで、プロジェクトの相乗効果を生むことができた。

(4) 今後の課題

商業者の新規出店は促進されたが、廃業する商店の数が多く、空き店舗率はむしろ増加傾向にある。街なか居住者のニーズに合った商店、新たな業種の誘致、育成を進めていく必要がある。

関係リンク先

青森新町商店街振興組合

<http://www.jomon.ne.jp/sinmati1/>

青森市

<http://www.city.aomori.aomori.jp/>

2. 路面電車の整備を軸に持続的発展をする都市圏を作る

～環境の改善と経済の活性化とアクセシビリティの向上の組合せ～

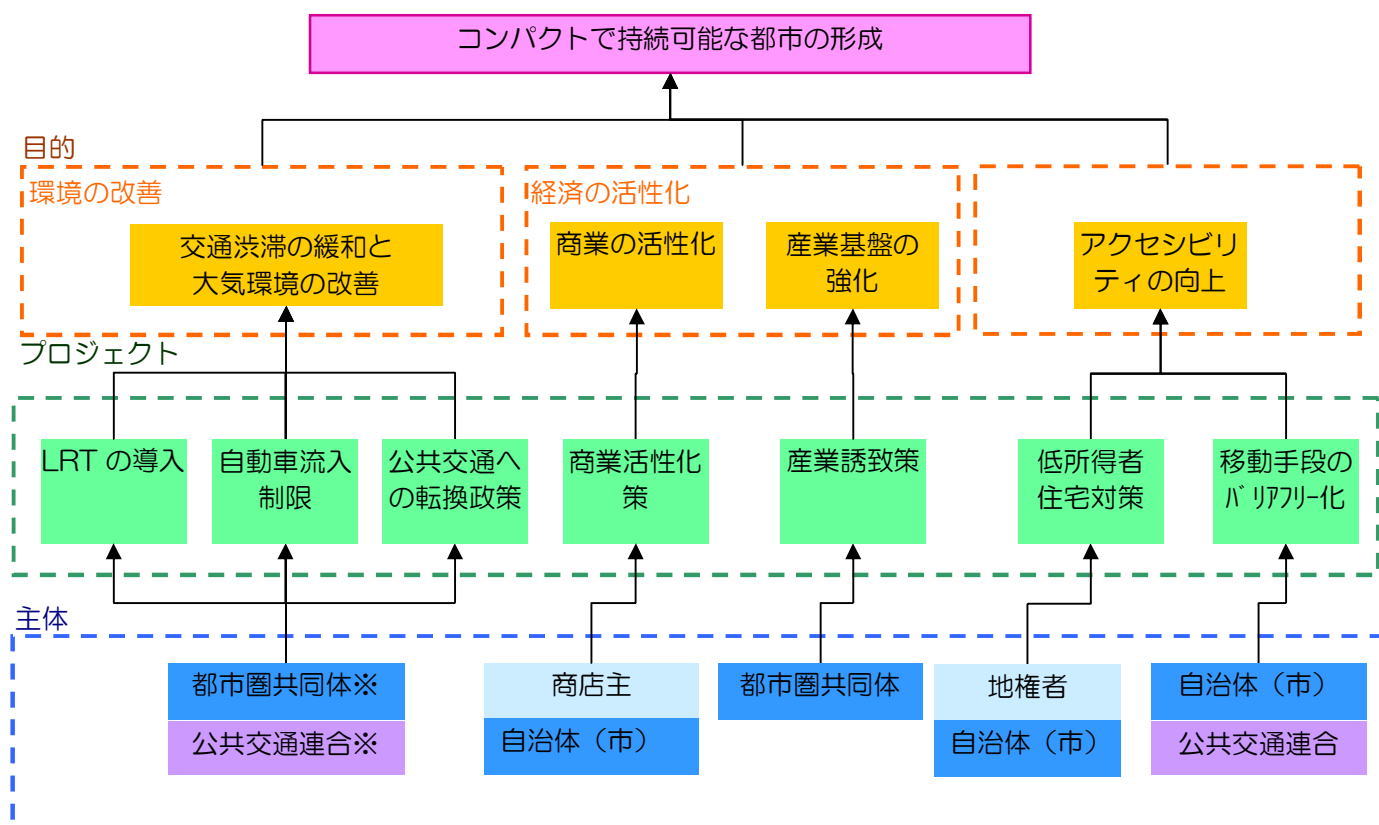
グルノーブル都市圏（フランス）

経済	商工業の振興
	農林業の振興
	観光の振興
経済・社会	雇用の確保
	中心市街地の活性化
社会	定住人口の増加
	アクセシビリティの向上
	地域の荒廃の抑制
環境	環境負荷の低減

事業概要

グルノーブル都市圏では、自動車交通から公共交通への転換をめざし 1987 年に最初の LRT 路線が建設された。その後、中心地の駐車場の有料化と郊外地域へのパークアンドライド駐車場の整備、沿線への社会住宅の建設等が行われるとともに、LRT の路線数も 4 路線に増えた。LRT の建設と関連事業により、郊外からのアクセス性向上、環境の改善、商業の活性化をもたらされた。今後は、さらに路線の延長が計画されている。

プロジェクトパッケージの構造図



都市圏共同体：グルノーブル市を含む 26 のコミューン（自治体）からなる広域連合

公共交通連合：都市圏の交通計画を立案し実施する機関。グルノーブル都市圏では SMTc

プロジェクトの背景

グルノーブル市は、三方を山に囲まれているため、周辺地域からのアクセス交通により谷間部分の渋滞が激しく、大気汚染が深刻な問題となっていた。

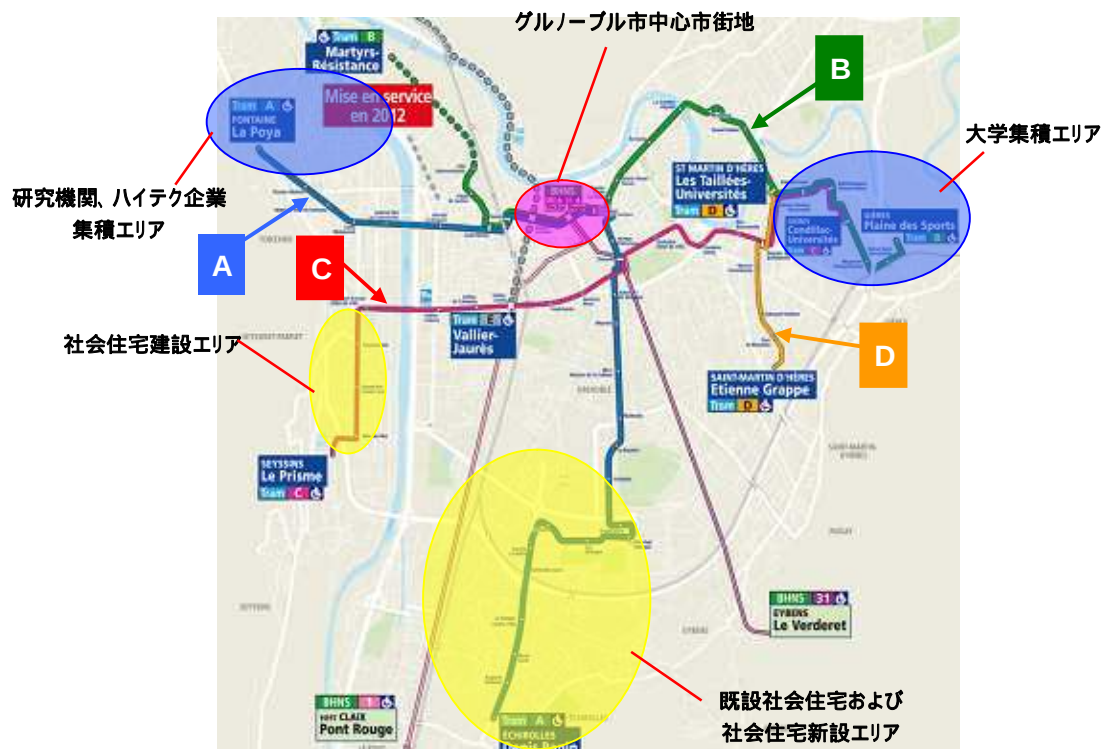
また、1968年の冬季オリンピック開催を期に南部および西部の郊外地域が発展したため、中心市街地への交通手段の確保の必要性が増してきた。

一方、市の中心地の交通手段はトロリーバスであったが、輸送人数が少ないため市内の交通渋滞を引き起こし、移動手段としての機能を十分に果たしていなかった。

本事例における「パッケージ化」

- 環境改善と郊外からの移動手段確保を行い、コンパクトで持続可能な都市を形成するために、環境の改善と経済の活性化、アクセシビリティの向上を目指したプロジェクトを組み合わせた。
- 具体的には、L R Tの整備を軸に、自動車流入制限、L R Tへの交通転換政策、沿線に新たな社会住宅の建設、商業活性化策、バリアフリー化等のプロジェクトの実施により、都市環境の向上、L R T沿線と中心市街地の商業の活性化、高齢者、障害者にもアクセスしやすいまちの形成が実現した。
- 広域都市圏による総合計画の策定による、計画的な路線計画と土地利用政策、民間事業者に対する支援政策がプロジェクトを成功に導いた。

グルノーブル都市圏とL R T路線図



SEMITAG (公共交通事業者) 資料より作成

(1) プロジェクトの内容

LRT の導入と住宅、商業対策

グルノーブル市内の交通混雑および郊外から流入する交通問題を解決するためには公共交通の充実を図る必要があることから、1980 年から次世代型路面電車 (Light Rail Transit = LRT) 導入のための調査が行われた。1983 年には LRT 導入に関する住民投票を実施し、賛成が 53% を占めたため LRT 建設が実行に移された。

■ 低所得者住宅政策

最初の路線は 1987 年に開通した A 線 (写真 1) である。市の北西部及び比較的 low 所得者層が居住する南部と中心部を結ぶ路線であり、路線建設と同時に沿線に新たな社会住宅 (国の財政支援を受け、入居者の所得制限及び家賃の上限が設定される賃貸住宅) も建設された。

■ 商業対策

LRT 建設に際し、沿線の商店などから反対はあったが、説明会を開催するとともに市が組織する賠償委員会が店舗を回り事業への理解と賠償金の交渉を行った。



写真 1 : グルノーブル市街地を走る A 線
(SMTc 資料)



中心地への自動車流入の抑制

中心市街地の交通渋滞をなくすため、自動車流入制限と公共交通への転換政策が行われた。

■ 自動車流入制限と商業活性化策

中心市街地では自動車の走行速度を 30km/h に制限するとともに、繁華街に車両進入禁止エリア (歩行者空間) を設定した (写真 2、写真 3)。歩行者天国の整備にあたっては、沿道商店からの反対もあったが、金銭による補償とともに、荷物搬入方法に対するアドバイス、商店の広告掲載支援などを行い理解を求めた。現在では歩行者天国は徒歩での買い物客で賑わっており、沿道商店からの評判も非常によい。

■ 公共交通への転換政策

また、LRT 整備以前は中心市街地に 4,000 台分の公共無料駐車場が整



写真 2 : 車両進入禁止エリア (上)

写真 3 : 車両進入禁止エリアを示す表示 (下)



写真 4 : パークアンドライド駐車場 (左)



写真 5 : パークアンドライド標識 (右)

(SMTc 資料)

備されていたが、これを廃止するとともに、新たに郊外に 12,000 台分の公共有料駐車場を整備した。また、LRT の整備にあわせ、郊外の駅にパークアンドライド駐車場を整備した（写真 4、写真 5）。料金は 1 日 3 ユーロであるが、LRT の定期券利用者は無料で駐車できるようにし、通勤者の LRT の利用を促進した。

LRT の整備と産業政策

A 線の開通に続き、B、C、D 線を開通させた。

■路線整備と産業誘致政策

1990 年には 2 番目の路線である B 線を開通させた。B 線を整備する際には、A 線の整備による交通渋滞緩和と沿線商業の活性化の効果が明らかになったため、それほどの反対は起こらなかった。この路線は、市の北西部に位置するハイテク企業の集積ゾーンと、市の東部の大学ゾーンを結ぶ路線であり、LRT を利用すると約 25 分と短時間で結ばれることになり、大学との連携に熱心な企業の進出を促進することとなった。

■路線整備に伴う商業活性化策

2006 年には、市東部の大学から西部の郊外を結ぶ C 線を開通させた。C 線が通る幹線道路は、オーバース（立体交差部）を含む両側 11 車線の道路で、交通量が多く渋滞が激しかったが、LRT 軌道の敷設に伴い、オーバースの撤去、軌道部分の緑地化による車線減少（往復 6 車線）を行った。また、C 線沿線の商業者活性化のために、国の基金（FISAC：サービス業・手工業、商業のための介入基金）を活用して、ファサード改修費用の補助などの支援を行った。（写真 6、写真 7、写真 8）

2007 年には郊外の短い区間を通る D 線が開通した。D 線は最終的には環状線として整備する予定である。A～C 線は中心部から放射状に延びる線であったが、市民の移動ニーズが中心部だけでなく、市内の循環にもあることが分かったためである。



写真 6：C 線開通前の幹線道路（上）
写真 7：オーバースの解体（爆破）風景（中）
写真 8：C 線の開通とファサードを改修した沿線商店（下）
（全て SMTc 資料）



写真 9：プラットフォームからそのまま車椅子で乗降できる設計（LRT）（SMTc 資料）

移動環境のバリアフリー化

LRT の開通と中心市街地の歩行者空間化にあわせ、障害者や高齢者にとっても移動が容易な環境をつくった。

■公共交通のバリアフリー化

LRT の車両・プラットフォーム、バス車両、バス停は、障害者団体と共同で開発を行ない、バリアフリー化された。現在 LRT の車両・プラットフォーム、バス車両に関しては 100%バリアフリー化されており、バス停は 85%がバリアフリー対応となっている。なお、LRT とプラットフォームは隙間が少なく段差がないように設計されているため、車椅子が乗車する際、特別な装置は必要ない。(写真 9)。バスはバス停との間が若干開くため、運転席からの操作で乗降板がせり出す仕組みになっている。(写真 10)

■歩行空間のバリアフリー化

グルノーブル市内は LRT 路線の整備にあわせ、LRT プラットフォーム、バス停、歩道や商店入口の段差を解消し、市内をバリアフリー化した。(写真 11)これにより、車椅子を使用する人も、一人で自宅から LRT を利用し中心市街地に向かうことが容易になった。

(2) 効果

自動車交通からの転換による交通渋滞緩和

グルノーブル都市圏への流出入交通のうち、公共交通の占める比率が 1992 年の 5% (13,750 人) に対し 2002 年 10%(34,200 人)と 5%の増加を示した一方、自動車交通は 94%から 88%に減少した。(表 1)

都市圏内の交通手段は、自動車交通が 1992 年の 55%から 2002 年は 52%と 3%減少したが、公共交通は 14%で変化がなかった(徒歩が 4%の増加)。(表 1)

しかし、グルノーブル市内で完結する自動車交通量は 1992 年対比で 21%減少した。市外(都市圏内と都市圏外の合計)からの流出入交通は 23%増加しているが、これは郊外の公共交通から遠い地域から最寄のパークアンドライド駐車場に向かう交通が増加したため



写真 10: 運転席からの操作により乗降板が出てくる設計(バス) (SMTIC 資料)



写真 11: 歩道と車道、歩道と商店入口のフラット化 (SMTIC 資料)



写真 12: 渋滞が緩和された幹線道路 (SMTIC 資料)

と考えられる。グルノーブル市に関連する自動車交通は2%の増加となったが、都市圏全体の自動車交通が20%増加していることを考えると、LRTを整備した地域の公共交通への転換は進んだといえる。(表2)

LRTの開通により、かつて渋滞していた郊外と中心地を結ぶ幹線道路の交通量は減少しており、公共交通の転換による渋滞緩和効果が現れていることが分かる。(写真12)

【表1：交通機関別利用率 (人/日)】

圏域流出入					圏域内交通				
	1992 年		2002 年			1992 年		2002 年	
公共交通	13,750	5%	34,200	10%	公共交通	175,000	14%	219,520	14%
自動車	258,500	94%	300,960	88%	自動車	687,500	55%	815,360	52%
その他	2,750	1%	6,840	2%	自転車	50,000	4%	47,040	3%
					徒歩	337,500	27%	486,080	31%

出典：PDU 報告書 (2007 年 SMTIC)

【表2：自動車交通の増減 (台/日)】

	1992 年	2002 年	増減率
グルノーブル市内	119,050	93,910	21%
グルノーブル市 都市圏内	214,130	222,370	4%
グルノーブル市 都市圏外	20,070	23,940	19%
都市圏内	289,200	417,200	44%
都市圏 都市圏外	32,000	51,800	62%
合計	674,450	809,220	20%

出典：PDU 報告書 (2007 年 SMTIC)

大気環境の改善

渋滞が激しかった幹線道路沿線の建物は、以前は排気ガスで黒く汚れていたが、LRTの開通後は交通量が減少し、以前のような排気ガスによる汚れはなくなった。グルノーブル都市圏における大気汚染物質（一酸化炭素、窒素酸化物、揮発性有機化合物）も1992年と比べ大幅に減少した(表3)。

【表3：大気汚染物質の変化 (トン)】

	1992 年	2002 年	変化
CO	106	24	78%
NO _x	5	4	30%
VOC	16	3	84%

出典：PDU 報告書 (2007 年 SMTIC)

商業の活性化

LRTの整備と沿線商店に対する支援により、沿線商店街の不動産価値の向上が見込まれ、

空室率の改善がもたらされた。

産業基盤の強化

グルノーブル市北西部には、研究機関、ハイテク企業が集積しており、今後もフランスの国家戦略として位置づけられた新エネルギー研究施設がこのエリアに建設されることが計画されている。LRT による利便性の向上、大学との時間距離の短縮、都市環境の向上が研究機関の立地に好影響を与えており、公共交通網整備を含めたグルノーブル市の企業誘致政策が有効に働いていることが分かる。

アクセシビリティの向上

グルノーブル市内では、車椅子に乗った人が一人で LRT に乗車し移動している光景がよく見られることから、障害者のアクセシビリティについては高い水準にあると言える。

(3) 成功要因

公的な計画の存在

フランスでは、「都市連帯と都市リニューアル法」(SRU 法)により、まとまりのある広域圏において広域計画(SCOT: Schema de Coherence Territoriale)と都市計画ローカルプラン(PLU: Plan Local d'Urbanisme)を定めることとされている。また、国内交通基本法(LOTI)により、都市交通管轄区域(PTU)において、人口 10 万人以上の都市圏については、都市圏交通計画(PDU: Plan de Deplacements Urbains)を定めることが義務付けられている。

SCOT は、交通政策を含んだ都市計画のグランドデザインであり、PDU は SCOT と連動して具体的な交通政策を定めている。グルノーブル都市圏における SCOT では、拡大する都市圏域に対応するため、移動手段の確保、住宅地の整備、新たな産業の開拓を重要な項目と位置づけている。

グルノーブル市では、2000 年に最初の PDU が制定された。PDU 制定以前に整備された、A 線、B 線も住宅政策や産業政策との連携が考慮されていたが、C 線建設においても同時に社会住宅が積極的に整備されるなど、都市計画との整合性が図られている。

民間事業者の参加協力を促す制度

C 線の建設に際しては、LRT 建設と同時に沿線商店の活性化を進めることが求められた。そのためには、渋滞する幹線道路の排気ガスによって汚れた壁面の改修、店舗のリニューアル、経営改善などが必要であった。市では、沿線商店の努力を支援するため、国の商業活性化基金(FISAC)を活用して、建物ファサード整備資金補助、経営コンサルタント派遣、広告掲載支援などを実施し、賑わいのある沿線商店街を形成することに成功した。

フランス独自の財源制度

公共交通のインフラ整備、車両投資にかかる費用の財源の多くは、1970年に創設された地方目的税である交通税（VT：versement transport）に拠っている。交通税はPTU（都市交通管轄区域）内に所在する10名以上の従業員を抱える事業者から徴収するもので、従業員に支払う給与に一定の税率（グルノーブル都市圏では1.8%）をかけた額である。交通税はSMTCに支払われる。2008年度決算ではSMTCの収入の内訳は、44%が交通税による収入、40%はイゼール県と26自治体から、16%が利用料収入である。利用料収入だけに依存しない財務体質が、グルノーブル市都市圏の公共交通事業の拡大を可能にしているといえる。

（4）今後の課題

グルノーブル都市圏では、北西部のハイテク企業集積地域をさらに開発し、環境エネルギー関係の研究機関を誘致する計画があり、都市圏の規模はさらに拡大することが予想される。現在、中心市街地への交通は、LRTによって処理されているが、市外からの自動車交通量は増大しており、将来的な交通需要への対応が課題となる可能性がある。このため、現在進めている自転車専用道のネットワーク化、近距離の徒歩交通の促進など、多様な交通手段の選択肢を確保していくことが求められてくる。

3. ハード・ソフトを組み合わせた「持続可能な交通」への転換 ～LRT・路線バス・コミュニティバス等の整備とトラベルプラン策定支援の組合せ～ グレーター・ノッティンガム（英国）

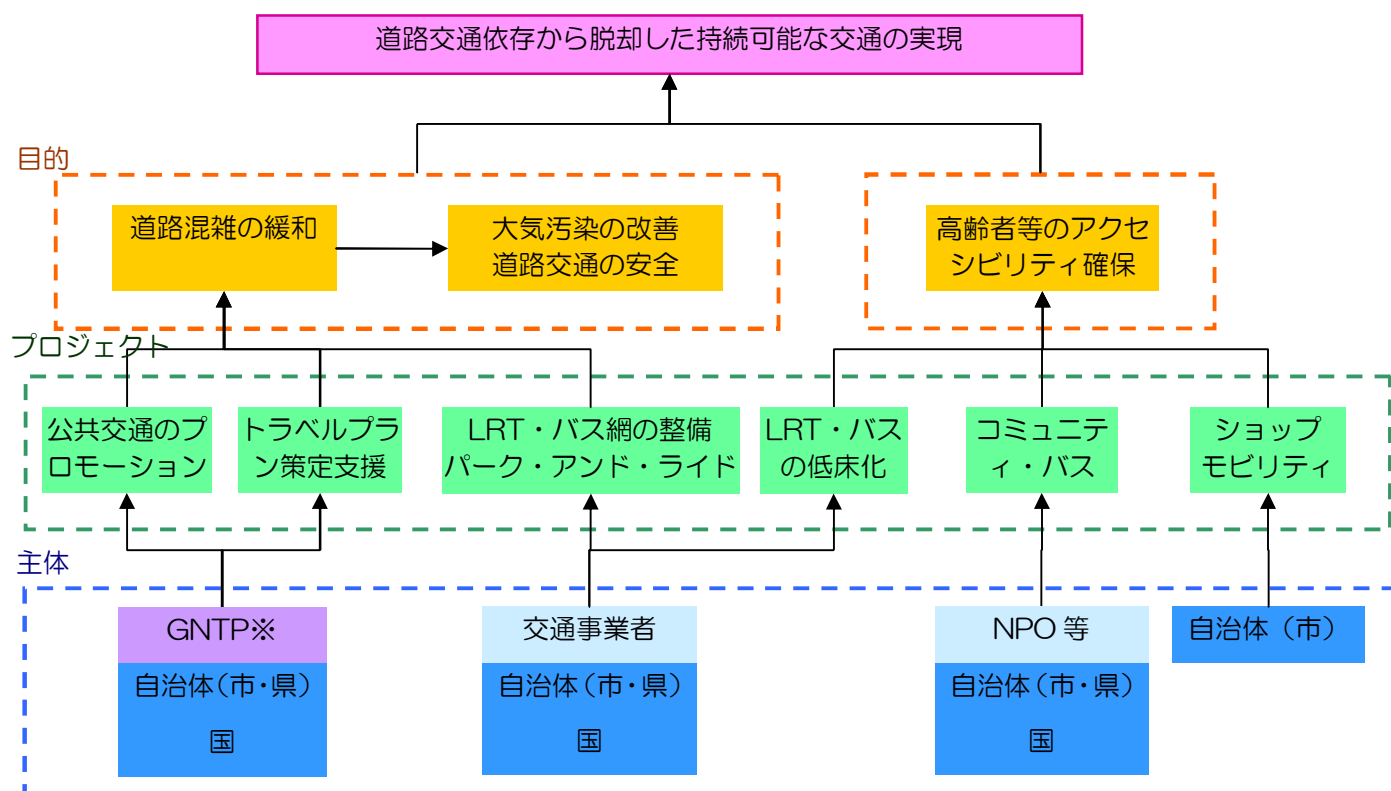
解決すべき課題

経済	商工業の振興
	農林業の振興
	観光の振興
経済・社会	雇用の確保
	中心市街地の活性化
社会	定住人口の増加
	アクセシビリティの向上
	地域の荒廃の抑制
環境	環境負荷の低減

事業概要

グレーター・ノッティンガムにおいては、中心市街地を核として、LRT、路線バス、コミュニティ・バス等の路線網を整備するとともに、パーク・アンド・ライドも実施している。さらに、住民に自動車交通から公共交通や自転車・歩行への転換を呼びかけるとともに、企業における通勤等の自動車交通依存からの脱却を図るためのトラベルプラン策定等を支援し、持続可能な交通体系を目指している。

プロジェクトパッケージの構造図



GNTN※：グレーター・ノッティンガム・トランスポート・パートナーシップ。市、県、民間企業等による連携組織

プロジェクトの背景

英国イースト・ミッドランド地域に位置する「グレーター・ノッティンガム」(ノッティンガム市とその周辺部)は、人口約 65 万人の都市圏である。中心市街地には二つのショッピング・センターが立地するとともに、その間が歩行者空間化され、それらが一体となった賑わいのある商業空間が形成された、英国でも屈指の商業都市である。

周辺部から流入する自動車交通量が多く、道路混雑の解消が課題となっており、これまでもカーシェアリングや自動車の流入制限など、交通に関する先進的な取組を行ってきた。

なお、ノッティンガム市はもともとノッティンガムシャー県の一部だったが、1998 年に県の機能を併せもつ「統合自治体」として独立。しかし交通政策に関しては市と県が共同で「ローカル・トランスポート・プラン」を策定し、連携して取り組んでいる。

本事例における「パッケージ化」

- 利便性の高い LRT・バス網の整備やパーク・アンド・ライドなどハード事業を実施するとともに、自動車交通から公共交通・自転車・歩行への転換を促すプロモーション活動「ビッグ・ホイール」を実施。双方の効果で道路混雑の解消と、それによる大気汚染改善や交通安全の向上に取り組んだ。
- 路線バス等の低床化を進めるとともに、コミュニティ・バス網を拡充。さらに中心部ではショッブモビリティも導入して、高齢者らも公共交通でアクセスできる都市圏を形成している。

(1) プロジェクトの内容

公共交通のプロモーション「ビッグ・ホイール」
グレーター・ノッティンガム・トランスポート・パートナーシップ(GNTP、後述)が中心となって、住民や企業向けの交通啓発キャンペーン「ビッグ・ホイール」を実施している。具体的な活動内容は広報・マーケティングが中心で、以下のような活動を行っている。

- ・ 公共交通機関や自転車の利用を訴えるイベントの開催
- ・ 各種イベント時の公共交通機関の無料化(まず体験してもらう)
- ・ サッカー場や映画館等とタイアップして、公共交通機関等による来場を訴える
- ・ 教会、学校、診療所等、コミュニティの核となる施設を往訪して、交通について考える小規模イベントを開催



写真 1：買い物客で賑わう中心市街地

トラベルプランの策定

「ビッグ・ホイール」の一貫として、企業に対して「持続可能な通勤」を働きかける活動を GNTF が行っている。リーフレットやインターネットを通じた情報提供に加え、個別の企業に対して「トラベルプラン」の策定のコンサルティングを行っている。これは企業の従業員の居住地分布や公共交通機関に対する意識などにより通勤手段を分析した上で、具体的に居住者が多い地区でのカーシェアリングやパーク・アンド・ライド、公共交通利用、自転車通勤者のための駐輪場や更衣室・シャワールームの設置、在宅勤務やフレックスタイム導入等を提案し、自動車通勤の減少を働きかけるものである。学校に対しても同様の活動を実施。

また市と県は、トラベルプランを策定・採用した企業に対して「TransACT」という補助金を交付している（限度額は 2 万ポンド）。具体的には、駐輪場の設置や公共交通チケット、在宅勤務等の取組に対して供与される。補助金の財源は国である（ローカル・トランスポート・プランに記載）。



写真 2：中心部の LRT 停留所。歩道から直接乗り込める。



写真 3：パーク・アンド・ライド駐車場（自動車→バス）

LRT・バス等の整備と低床化、パーク・アンド・ライドの推進

2004 年に LRT が開業。鉄道駅、中心市街地と郊外を結ぶとともに、既存・新設の駐車場をカバーし、また高稼働のバス路線や廃線路線帯の活用などを考慮して路線設定が行われている。現在、沿線には 5 ヶ所 3,000 台以上の駐車場が整備され（このほかにバスのパーク・アンド・ライドの駐車場が 2 ヶ所 1,570 台分）フィーダー・バスも整備された。



写真 4：LRT（右）に接続する県のコミュニティ・バス「コネクト」。左手にはパーク・アンド・ライドの駐車場が広がり、LRT の右は鉄道ホーム。

バス路線も高頻度に運行され、方面別に車体の色分けされ、主なバスには車体に頻度を大きな字で掲載。バス停に電光時刻表が整備され、インターネットで検索できるようになるなど利便性が向上。割引制度も充実し、その広報も積極的に行われている。さらに、国の資金を活用して LRT とともに低床車両の導入や停留所の嵩上げ等に取り組んでいる。

コミュニティ・バス

商業的に採算が取れないバス路線を市や県からの委託でバス会社や非営利会社が運行。車両は国の資金（ローカル・トランスポート・プランに記載）を活用して低床バスを導入。

例えば市が委託しているコミュニティ・バスは「ローカルリンク」と呼ばれており、高齢者や障害者が多い地区で運行されている。路線によっては「ヘイル・アンド・ライド」（区間内であればどこでも手を挙げれば乗車できる）やオンデマンド・サービス（電話をすればバスが戸口に迎えに行く）も実施。診療所やショッピング・センターなどと結ぶとともに、一般の路線バスや病院への無料バスである「メディリンク」と接続し、病院や中心市街地への移動も可能としている。

「ローカルリンク」や「メディリンク」の他に、中心市街地内の無料循環バス「センターリンク」なども運行している。



写真5：市のコミュニティ・バス「ローカルリンク」は車椅子に対応

ショッピングモビリティ

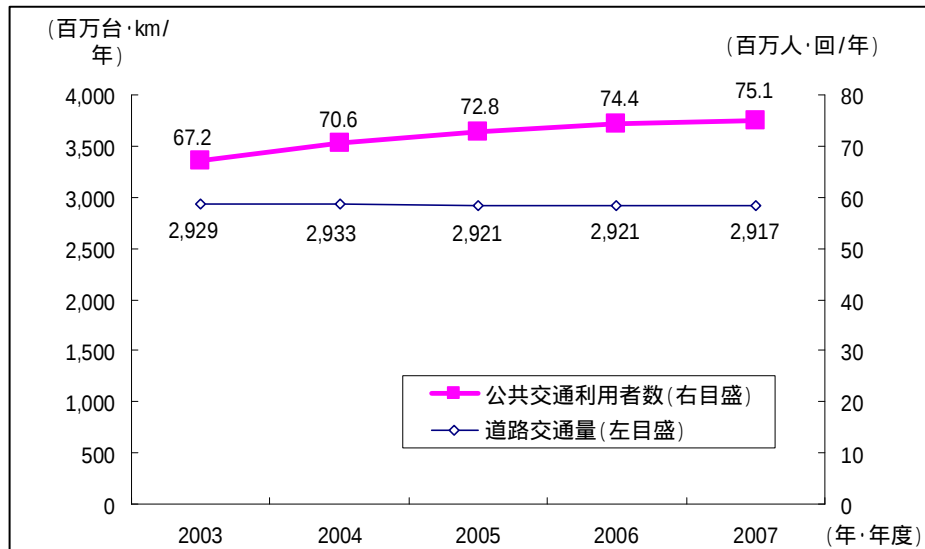
中心市街地の2ヶ所のショッピング・センターにはともにバス・ターミナルが併設されており、双方にショッピングモビリティ（高齢者らに電動スクーター等を貸し出すサービス）の事務所が設置されている。これにより、足腰の弱い高齢者らもショッピング・センターや中心市街地を移動して買い物を楽しむことが出来る。市の運営で、利用は無料である。

（2）効果

道路混雑の緩和

年間道路交通量は29億3300万台・km（2004年）から29億1700万台・km（2007年）と微減である一方、公共交通機関利用者数は6850万人（2003年度）から7510万人（2007年度）に増加している（内訳：商業バス5900万人、LRT1000万人、コミュニティ・バス600万人）。

公共交通利用者数及び道路交通量の推移



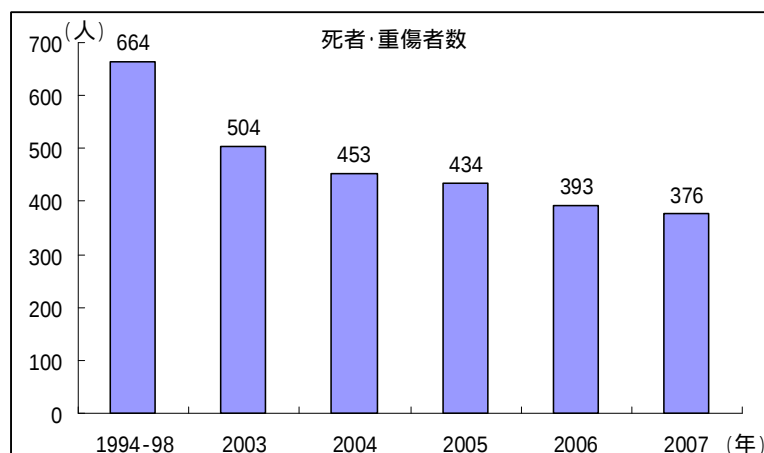
出典：ノッティンガム市・ノッティンガムシャー県「Local Transport Plan for Greater Nottingham 2006/07-2010/11 Delivery Report 2008」より作成

大気汚染の改善

窒素酸化物濃度は 2005 年での中心部： $43 \mu\text{gm}^3$ 、環状道路： $42 \mu\text{gm}^3$ が、2007 年にはそれぞれ $42 \mu\text{gm}^3$ 、 $34 \mu\text{gm}^3$ となり、特に環状道路で改善した。

道路交通の安全

交通事故死者・重傷者数は 1994-98 年平均の 664 人から 2007 年には 376 人へ減少した。



出典：ノッティンガム市・ノッティンガムシャー県「Local Transport Plan for Greater Nottingham 2006/07-2010/11 Delivery Report 2008」より作成

高齢者等のアクセシビリティ確保

割引制度を利用する有資格者数比率は 2005 年度の 62%から 2007 年度は 85%に増加した。

(3) 成功要因

ローカル・トランスポート・プランの策定とその目標値の検証

2000 年交通法と交通省策定のガイドラインに基づき、地域交通に関するマスタープラン「ローカル・トランスポート・プラン (LTP)」を策定。これに基づき、多くのプロジェクトが整合的に実施されている。また、LTP においては全国共通及び各地域独自の目標値を定めることとなっており、その推移を検証しながら計画が実行されている。

多様な主体が参加する GNTP

GNTP は自治体、交通事業者、企業代表等が参加し、地域の交通に関する計画策定やその実行について助言・支援するために設置された。ここでの議論を通じて「持続可能な交通」という目的意識が地域の関係者間で共有されている。

ハード (LRT 等の整備) とソフト (利用促進) の連携

自家用車から公共交通機関利用への転換を図るためには、ハードの整備とともに、利用者に公共交通機関の利便性を認識してもらうことが重要である。このため、本地域では公共交通を体験してもらい、その良さを知ってもらうことを目指して、公共交通や自転車等の利用を促す活動にも力が入れている。

(4) 今後の課題

今後は LRT 拡張等の大規模プロジェクトも予定されており、その財源確保が課題となっている。そこで 2012 年 4 月から企業に対する「職場駐車場税」(自動車通勤者用の駐車場を持つ企業に課される地方税)を導入する予定である。

関係リンク先

ノッティンガム市ホームページ

<http://www.nottinghamcity.gov.uk/index.aspx?articleid=93>

ノッティンガムシャー県ホームページ

http://www.nottinghamshire.gov.uk/home/traffic_and_travel.htm

ビッグ・ホイール ホームページ

<http://www.thebigwheel.org.uk/>

4. 高齢者も買い物を楽しめる「ショッピングモビリティ」 ～中心市街地の歩行者空間化とショッピングモビリティ等の組合せ～ ウィンザー・メイドンヘッド市メイドンヘッド地区（英国）

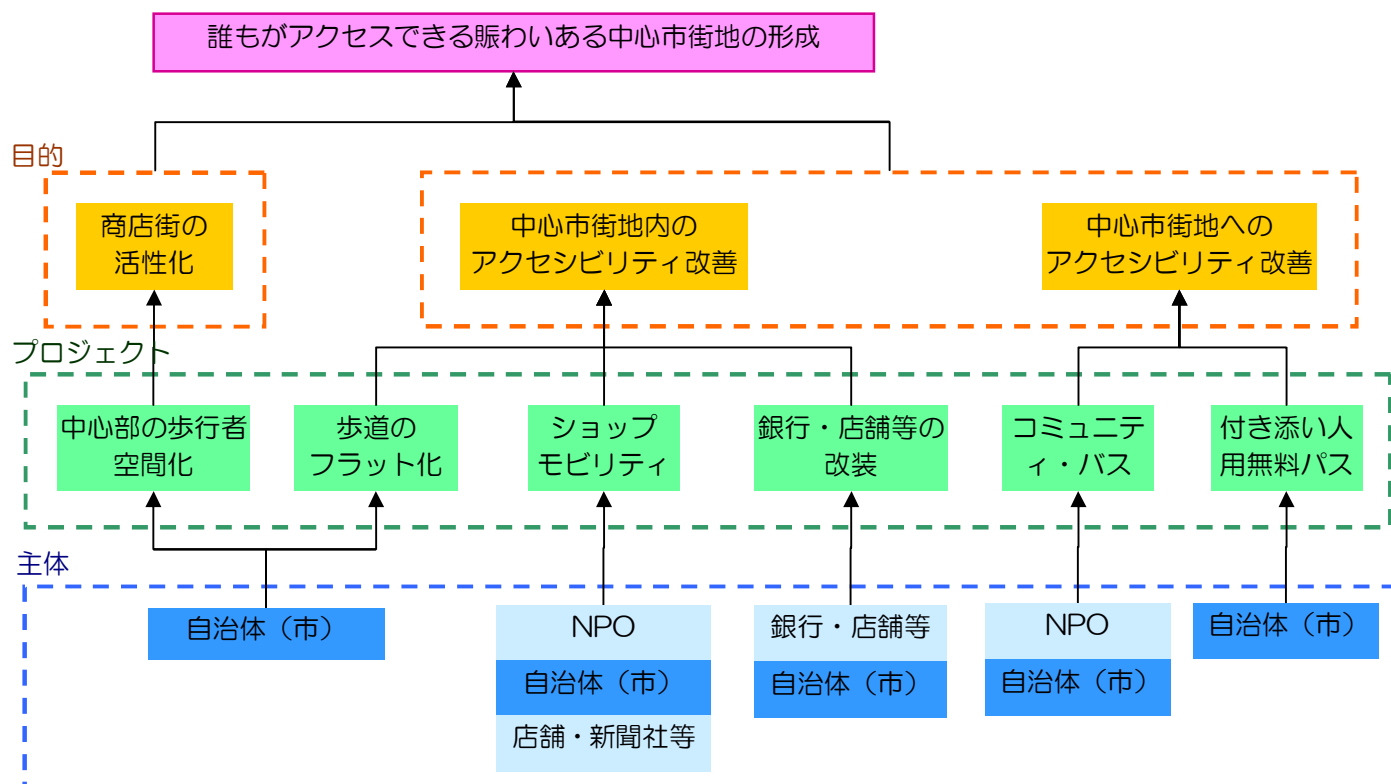
解決すべき課題

経済	商工業の振興
	農林業の振興
	観光の振興
経済・社会	雇用の確保
	中心市街地の活性化
社会	定住人口の増加
	アクセシビリティの向上
	地域の荒廃の抑制
環境	環境負荷の低減

事業概要

中心市街地を歩行者空間化・バリアフリー化する一方、これまで自動車で買い物に来ていた高齢者や障害者が中心市街地から排除されないよう、電動スクーター等を貸し出す「ショッピングモビリティ」を実施。
店舗のバリアフリー化や同伴者の無料バス乗車券の導入などとあわせて、高齢者らが買い物を楽しめるまちを目指した。

プロジェクトパッケージの構造図



プロジェクトの背景

ウィンザー・メイドンヘッド市（The Royal Borough of Windsor and Maidenhead）は、ロンドン近郊のバークシャー県に位置する人口 14 万人の自治体である。65 歳以上の高齢者人口が約 15%を占め、県内では最も高齢化が進んだ地域である。

1976 年に中心部を歩行者空間化。これにより、それまで自動車で店をまわって買い物をする事が出来た高齢者や障害者らが、車を降りて、歩いて買い物をしなければならなくなった。このことは高齢者や障害者を買い物の楽しみから排除することになると考えられるようになった。

本事例における「パッケージ化」

- 高齢化の進展に対応し、足腰の弱い高齢者や障害者も買い物が楽しめる中心市街地を形成するために、中心市街地の歩行者空間化・フラット化に加えて、電動スクーター等を貸し出す「ショップモビリティ」サービスや、店舗のフラット化などを組み合わせた。
- 通りがバリアフリーとなっても、商店街や隣接するショッピングセンター内を歩き回るのは、高齢者らにとっては負担であり、かえって彼らを中心市街地から遠ざけることになる。商店街内の移動を支援するショップモビリティを組み合わせることで、高齢者らも中心市街地での買い物等を楽しむことができるようになった。
- 自治体を中心とした取組だが、ショップモビリティ・サービスは非営利会社が実施。障害者団体等が参加する「アクセス・アドバイザー・フォーラム」が政策提言。

（1）プロジェクトの内容

中心部の歩行者空間化、歩道のフラット化

市内でもっとも人口の多いメイドンヘッド地区（約 50,000 人）の中心市街地（タウンセンター）は、1976 年に主要な通りが歩行者空間化され、歩道はフラットとなり、また滑りにくい舗装となったが、歩道の舗装（タイル）の傷みが進んだため、現在、サイン表示やストリート・ファニチャーの設置も含めたりリニューアルが計画されている。中心部の一角に試験的に新しい舗装とストリート・ファニチャーを設置し、住民の意見を募っているところである。

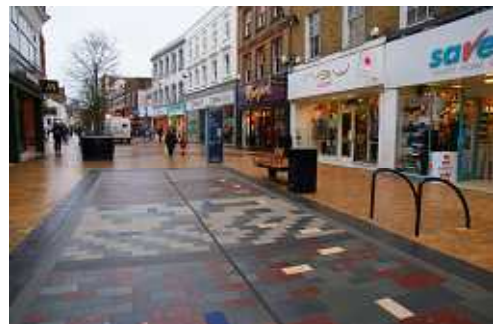


写真 1：新しい舗装とストリート・ファニチャー

ショップモビリティ

ショップモビリティとは、ショッピングセンターや商店街において電動スクーターや車椅子等を利用者に貸し出すサービスのことである。メイドンヘッドにおいては、自動車で

店をまわって買い物をしていた高齢者らにとって、歩行者空間化された中心市街地を歩き回ることが難しいことから、導入されることとなった。主な利用者は、屋内などちょっとした移動なら歩けるが、中心市街地を端から端まで歩くのは厳しいという高齢者である。

市は導入を決めたものの、具体的な運営方法が分からなかったため、地元の身体障害者とそのケアをする人の団体である「Windsor And Maidenhead User's Group (WAMU)」に相談。1996年の開設後、現在に至るまで市からの委託でWAMUがショップモビリティを運営している。

ショップモビリティの事務所は商店街に面したショッピングセンター隣接の立体駐車場



写真2：駐車場内にあるショップモビリティ事務所

内（市の所有）にある。利用者は主に自家用車でここまで来て、そして電動スクーターや車椅子等を借りて、ショッピングセンターや商店街に繰り出していく。車椅子でも乗り降りしやすいよう、通常よりも広くとった専用の駐車スペースも確保している。

スタッフ（WAMU 職員）は3名であるが、無償ボランティアも11名いる。ボランティアの中には視覚障害者の買い物支援のトレーニングを受けた人や、手話を使える人もいる。電動スクーターに乗れない人のために、ボランティアが車椅子を押すこともある。

利用のためには会員登録が必要で、会費は年間18ポンドである。しかし運営費用のほとんどは市の負担であり、年間予算は約10万ポンドである（市内



写真3：商店街内を行く電動スクーター

のもう一つのショップモビリティやイベント時のサービスも含む）。電動スクーター等の機材購入は市だけではなく、地元の新聞社や商店、全国的な高齢者団体からの寄付で賄っている。

銀行・店舗等のフラット化

ショップモビリティ利用者からは、中心市街地の買い物等に関して様々な改善要望が寄せられる。こうした要望は店舗や市への働きかけを通じて、様々な成果を生んでいる。

例えば中心市街地内の銀行の支店は、玄関にスロープとオートドアを設置したり、ATMの高さを低くしたりして、車椅子や電動スクーターでも



写真4：地元新聞社のプレートに掲げた電動スクーター

利用しやすいよう改善された。

また大手小売業のマークス＆スペンサーには、店舗内の試着室が狭くて、車椅子利用者には使いにくいという意見が寄せられた。この意見は、ショップモビリティの全国組織（National Federation of Shopmobility）を通じて同社本社に働きかけを行ったこともあって、最終的にはメイドンヘッド店だけでなく、全国的に試着室が広げられるようになった。



写真5：フラット化された店舗の入口

コミュニティ・バス

市の委託により、NPO 等がコミュニティ・バスを運行している。ショップモビリティはコミュニティ・バス用の駐車スペースも確保しており、日に3～4回はバスが訪れている。

付添人用無料バス

高齢者・障害者の付添人が無料でバスを利用できる「コンパニオン・バス・パス」を発行しており、市がその財源を負担している。

英国では全ての自治体が高齢者に「バス・パス」（無料乗車券）を発行している（財源は政府）が、それに加えて付添人も無料で移動できるようにとの要望に応えたものである。後述の「アクセス・アドバイザリー・フォーラム」からの提言を受けたものである。

（2）効果

商店街の活性化

中心市街地の空き店舗率は2001年2月の10.9%から2003年11月の5.1%まで減少した。ただし、その後中心市街地のショッピングセンター拡張工事の影響により増加傾向となり、2009年2月調査では11.2%まで増加している。

中心市街地内及び中心市街地へのアクセシビリティ改善

メイドンヘッドのショップモビリティの会員は約1,800人。1日に25人前後が利用して、中心市街地での買い物を楽しんでいる。

（3）成功要因

市営駐車場のショップモビリティ拠点としての活用

メイドンヘッドのショップモビリティ利用者は自家用車利用が多い。そのため、ショッピングセンター隣接の立体駐車場内にショップモビリティの事務所を設置し、車を降りてすぐに電動カート等を利用できるようにして



写真6：ショッピングセンター入口。
商店街と一体化している。

いる。屋内のため、雨天時でも濡れずにショッピングセンターに移動できるのも利点である。ショッピングセンター内の通路は広く、電動スクーター等でも通りやすい。ショッピングセンターと商店街の行き来も容易である。

さらに、コミュニティ・バスの駐車スペースも確保することにより、同バス利用者もスムーズにショッポモビリティが利用できるようになっている。

「アクセス・アドバイザリー・フォーラム」を通じた利用者サイドの意見の反映
市は、WAMU や障害者団体などが参加する「アクセス・アドバイザリー・フォーラム」を設置している（同フォーラムには議員も参加）。ここから、上述した「コンパニオン・バス・パス」など、具体的な提言が行われ、実現している。

（４）今後の課題

郊外のショッピングセンター開発等の影響もあり、近年は中心市街地の活力が低下している。今後はロンドン五輪の開催や、ロンドン市内の鉄道新線（メイドンヘッドが発着駅となる）整備など、大規模プロジェクトが予定されている。そうした機会を活かした市街地の再活性化が求められており、中心市街地のマスタープラン策定が現在行われている。

「ショッポモビリティは身体障害者しか使えない」「機材への依存が高齢者の自立を妨げる」といった誤解が一部で見られるという。機材やボランティアの助けを借りることで、自由にまちを移動できるようになり、高齢者らの自立性が高まる、という意識を広く持つてもらうこと（意識改革、意識醸成）が課題となっている。

関係リンク先

ウィンザー・メイドンヘッド市ホームページ

http://www.rbwm.gov.uk/transport_streets.htm

5. 空き地を活用した都市農業活動等による地域活性化

～空き地の活用と都市農業支援事業の組合せ～

デトロイト市（アメリカ）

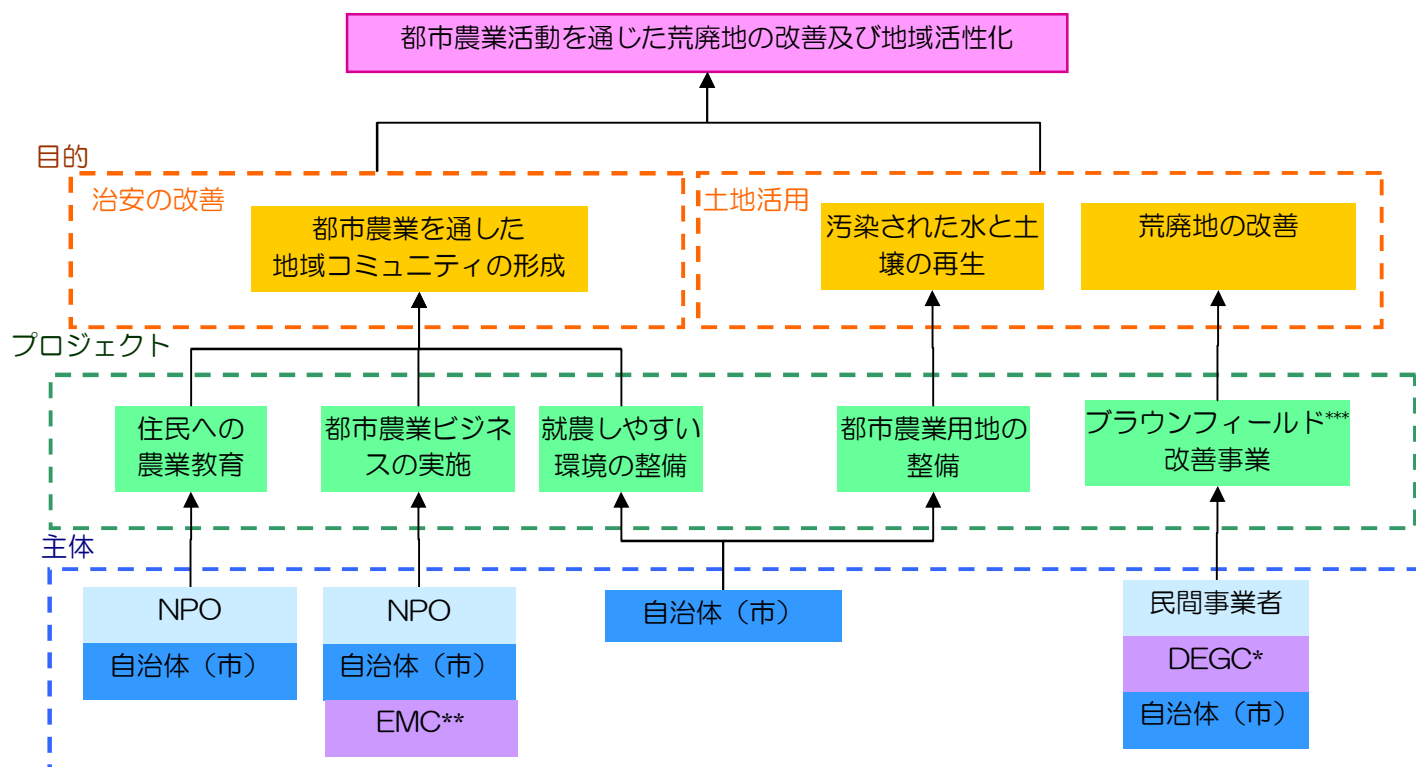
解決すべき課題

経済	商工業の振興
	農林業の振興
	観光の振興
経済・社会	雇用の確保
	中心市街地の活性化
社会	定住人口の増加
	アクセシビリティ
	地域の荒廃の抑制
環境	環境負荷の低減

事業概要

デトロイト市では「汚染した水と土壌の再生」と「農業の実施によるコミュニティ再生」を目指して官民が連携して都市農業事業を推進している。中心市街地などの荒廃した土地において都市農業を実施することにより、地域コミュニティの形成が図られ、深刻だった治安問題が改善するなど、総合的な活性化に寄与している。

プロジェクトパッケージの構造図



*DEGC：（デトロイト・エコノミック・グロース・コーポレーション）デトロイト市の都市開発関連の第3セクター。

**EMC：（イースタン・マーケット・コーポレーション）農産物の販売を行うマーケットの運営者。市の第3セクター。

***ブラウンフィールド：汚染された土地や、すでに機能を失った建物のこと。

プロジェクトの背景

デトロイトはアメリカ自動車産業の中心地として栄えていたが、郊外化などの進展により、ピークである 1954 年には 250 万人あった人口が減少しはじめ、現在では 100 万人を切る状況となっている。都市中心部には空きビルや放棄された宅地、工場跡地等が大半を占め、治安の悪化、失業率の高止まりなど、構造的な問題を抱えていた。

デトロイト市では、喪失されたコミュニティの改善や失業者に対する就業意欲の醸成などが急務となっていたが、市が主体となっていく支援策には限界があることから、NPO 等と連携して新たな解決策を見出すことが求められていた。

本事例における「パッケージ化」

- 中心地等に広がる荒廃地において、都市農業活動を実施するための基盤を整備することに加え、都市農業支援方策を提供することにより、NPO による都市農業活動の実施を可能とした。
- 都市農業活動は NPO が主体的に行っているが、その活動を円滑化するために市ではイースタンマーケットでの販売を行いやすくするようにしたほか、「GROWN IN DETROIT (デトロイト産)」のブランド確立に向けた行動についても支援を行っている。
- 荒廃地は工場跡地など汚染された土地がほとんどである。この土地を活用できるようにするために、州法に基づくブランフィールド改善事業が実施されており、都市農業活動やその他商業活動実施に当たっての基礎基盤となっている。

(1) プロジェクトの内容

都市農業用地の整備

デトロイトには、放棄されたビル、土地、工場等が山積されており、そのほとんどは所有者が不明という状況となっている。これらの土地建物は、市若しくは Land Bank (わが国でいう土地開発公社的な役割の機関) が所有しており、その活用を検討している。これまでは、これらの土地建物は従来の用途であった工業若しくは商業用途として活用することが想定されていた。また、市の都市計画においても、これらの地域は商業地域や工業専用地域などに指定されていることから、都市農業への転換ということは検討されてもいなかった。



写真 1：都市農業用地に転用した空き地

しかし、近年の経済情勢の悪化等があり、このまま工業若しくは商業地としての再生は難しいことや、住居として再生するためにはまずはコミュニティの形成による治安改善が必要であることから、NPO 団体からの働きかけもあり都市農業用地として提供すべく、これらの地域の用途地域変更を行った。



写真 2：誰もが就農しやすい環境の整備

都市農業用地は、市若しくは Land Bank が NPO に無償で貸し付けている例がほとんどである。なお、貸付にあたっては、土地の汚染状況を把握し、特に問題がない土地について貸付が行われる。また、一定規模以上の土地については、都市農業を実施するために必要な水道や一部電気等のインフラを整備している（すべての土地について自治体が行っているのではなく、NPO が寄付を受けて整備したり、社会起業家が実施したりしている例もある）。

就農しやすい環境の整備

デトロイトにおいて、農業を始めようと思っている人には失業者が多い。ただし、農業は初期投資がなくて実施できるものではない。就農するには、土地や農具の確保などの初期投資が必要となることに加え、業として就農する場合は一定の届け出が必要となる（業とせず農作業を行うだけの場合においては不要）。



写真 3：住民への農業教育（農作業）

しかし多くの失業者は資金力がないことに加え、届け出を行うこと自体も難しい教育水準の者も存在する。そのため、これらの者でも就農が可能のように、市は「Farm a lot」という、小さい単位でも農業ができるように、農具等の貸し出しや、資金の貸与等を行う政策を実施し、これらの失業者等が就農しやすいようにした。



写真 4：住民への農業教育（調理）

住民への農業教育

デトロイト市は自動車産業で栄えた土地であることもあり、当初は農業を行うということに対する意識・評価が非常に低かった。また、農業を実施するにあたっての基

礎的な知識を習得している者も非常に限定的であったことから、都市農業活動を実施するにあたり、まずは農業を始めようとする人に農業教育を行うことが必要であった。

都市農業活動や農業教育は、複数の NPO が同時多発的に活動を開始した。しかし当初はその活動規模が小さかったことから、各 NPO 団体がネットワーク組織を形成し、そのもとで農業教育を実施した。

ネットワーク組織は「GARDEN RESOURCE PROGRAM COLLABORATIVE」といい、構成員である「Detroit Agriculture Network」「The Greening of Detroit」「EarthWorks Urban Farm」「Gleaners Community Food」の4団体が連携し、都市農業活動を推進している。

これらの団体は、「農作業の方法を指導することが得意」「農作業の基礎となる種や苗木などを調達することが得意」「都市農業を実施する畑を確保することが得意」「農作物を使って料理をすることが得意」などそれぞれ特徴を有しており、それぞれの得意分野を活かす形で都市農業活動を実施している。

デトロイト市においては、都市農業を事業規模やその性格などから「家庭農園」「学校農園」「教会農園」「コミュニティ農園」などに区分しており、それぞれにおいてコミュニティが構築されている点が特徴である。各農園においては、失業者のみが参加しているのではなく、地域住民の過半数が参加する活動が展開されており、その活動範囲は急速に拡大している。

参加者に都市農業活動に参加する理由について聞いたところ、「職がなくてすることがないから」「農業に興味があるから」といった理由に加え、「都市農業活動を行わなくては地域が衰退する一方だから」という、地域活性化の観点から都市農業を実施しよう（しなくてはならない）と認識している参加者が多く存在していることがわかった。

都市農業ビジネスの実施

都市農業活動は、主には地域の治安の改善、コミュニティの形成に役立っているものであるが、一部においては都市農業ビジネスと



写真5：コミュニティガーデン



写真6：GROWN IN DETROIT（デトロイト産）



写真7：都市農業ビジネスの実施

しても成立し始めている。

例えば、2009 年のデータをみると、都市農業活動のうち 10%がビジネスベースで実施されている。都市農業ビジネスは、農作物を「GROWN IN DETROIT (デトロイト産)」とブランディングを行うことにより、その付加価値を高めており、その多くが市が保有する第 3 セクターであるイースタン・マーケットにて販売が行われているほか、インターネットなどにより直販されている。

ブラウンフィールド改善事業

デトロイトの市街地は広大であり、都市農業事業だけではその荒廃状況を改善しきれものではない。特に、一部の工場跡地においては、汚染の度合いが極めて高いことから、農地として転用することが不可能な地域が多い。

そのため、デトロイト市および DEGC では、この汚染された土地や、すでに機能を失った建物を「ブラウンフィールド」と定義づけ、ブラウンフィールドの改善事業について補助を出している。市では都市農業活動によりコミュニティが再生した地域において、ブラウンフィールド改善事業を実施することによって、新たな商業施設や住宅が複数整備されはじめており、地域の活性化へとつながっている。

(2) 効果

都市農業の推進による荒廃地の改善

都市農業は近年急速に推進されており、この 5 年間の間に家庭農園が 557 ヶ所、学校農園が 55 ヶ所、コミュニティ農園が 263 ヶ所、新たに整備されており、延べ 10 万人以上の者が都市農業活動に参加し、地域コミュニティの醸成へと寄与している。

都市農業の市場における経済効果

都市農業活動の推進により、イースタン・マーケットにかかる経済波及効果として、この 5 年間の間に 1,890 人の雇用が発生している。また毎週末開催されるマーケットへの来場者は年間平均 4 万人と 8,000 人増加した。なお、市の法人税収入は 580 万ドル増加し、固定資産税も 990 万ドル増加した。

(3) 成功要因

地域ぐるみで農業を行う仕組みを確立させたこと

都市農業活動は、当初は失業者対策としての位置づけが強かったが、失業者だけでなく一般の市民に対しても広く活動と呼びかけた結果、「地域活性化・荒廃地の改善のためには地域総出で都市農業活動を行う必要がある」という気運が醸成されることとなった。これが都市農業活動の実施の原動力となったほか、地域外からの寄付を増やしたり、「都市農業をやりたいからデトロイトへ住む」というような新たな住民を増やしたりといった効果に

つながっている。

都市農業を実施することのブランド化

デトロイト市においては、NPO 等さまざまな団体の取り組みの結果、都市農業を行うことが“ COOL (格好の良い) ”として認識されるようになっている。これにより、都市農業活動を身近なものとして感じるとともに、農作物の販売においても高付加価値化につながる原因となっている。

(4) 今後の課題

デトロイトの都市農業活動は、アメリカ最先端のモデルとして注目されていることもあり、現在も新たな団体や社会起業家などが次から次へと活動をはじめている。そのため、市ではすべての都市農業活動が把握できない状況となっており、一部においては所定の手続きを踏まずに都市農業を実施している個所が発生していたり、市の都市計画と不整合が発生したりといった問題が発生していることから、都市農業活動実施に向けた政策形成が必要となっている。

関係リンク先

デトロイト市ホームページ

<http://www.detroitmi.gov/>

D E G C ホームページ

<http://www.degc.org/>

GARDEN RESOURCE PROGRAM COLLABORATIVE ホームページ

http://www.detroitagriculture.org/GRP_Website/Home.html

写真 1 ～ 7 については、GARDEN RESOURCE PROGRAM COLLABORATIVE 及び The Greening of Detroit から提供を受けて掲載

6. 農家民泊、農業観光、産地直売を束ねた「達者村」ブランドで交流人口増
～農家民泊、農業観光、産地直売等を組合せた「バーチャル・ビレッジ」～
青森県南部町 達者村

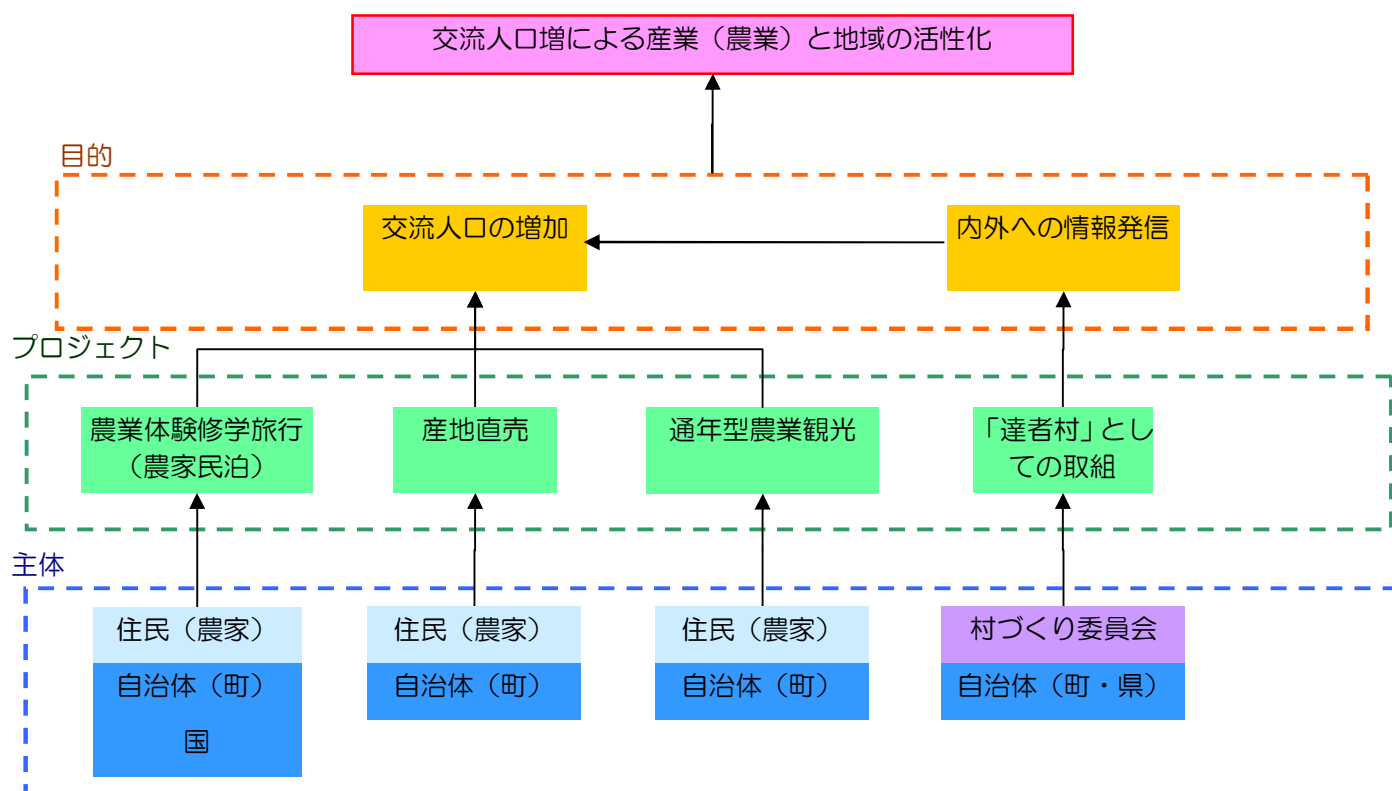
解決すべき課題

経済	商工業の振興
	農林業の振興
	観光の振興
経済・社会	雇用の確保
	中心市街地の活性化
社会	定住人口の増加
	アクセシビリティの向上
	地域の荒廃の抑制
環境	環境負荷の低減

事業概要

それまで農家や自治体らが個別に取り組んできた産地直売、農家民泊、農業観光（さくらんぼ狩り等）など、農業を活かした交流を「達者村」というブランドのもとに実施。
内外からの注目を集め、交流人口が拡大しており、さらに、定住人口増に向けた取組も始まっている。

プロジェクトパッケージの構造図



プロジェクトの背景

南部町は、青森県東南部に位置し、2006年（平成18年）に旧名川町、南部町、福地村が合併して誕生した、農業を基幹産業とする町である。しかし、人口減少や少子高齢化が進むとともに、この30年間で農業従事者数が半減し、経営耕地面積も2割以上減少するなど、農業の衰退が続いている。このままでは農業が産業として成り立たないという懸念が強くなり、1986年（昭和61年）頃からさくらんぼ狩り等の農業観光が、1991年（平成3年）から農産物産地直売が、1993年（平成5年）から「農業体験修学旅行（農家民泊）」が、それぞれ始まるなど、交流事業を核とした地域の活性化の取組が行われてきた。

2002年（平成14年） 近隣の八戸市まで新幹線が開通し、交流人口のさらなる拡大が期待されたことから、さくらんぼ狩りだけではなく、様々な農作物の管理・収穫作業を体験してもらい、通年型の農業観光がスタートした。翌2003年（平成15年） 県が「あおりツアーリズム創造プロジェクト」を提唱。町はこのプロジェクトをともに進め、町民有志らによるワーキング・グループでの議論を踏まえ、2004年（平成16年）に、バーチャル・ピレッジ「達者村」を開村することとなった。

本事例における「パッケージ化」

- 地域資源を活かした来訪者と住民の交流を深めることを目的として、既存の農業観光、産地直売、農家民泊などの取組を含め、様々な交流事業を「達者村」というブランドでパッケージ化。
- 住民代表35人、役場職員12人による「達者村づくり委員会」を設置。5つの部会を設置して、活動方針や新たな事業等を検討している。また、旅行会社や旅行雑誌編集者などからなる「あおりツアーリズムアドバイザー」から助言を得ている。

（1）プロジェクトの内容

通年型農業観光

果樹、特にサクランボの栽培が盛んであることを活かして町を活性化しようと1986年（昭和61年）に始めた「さくらんぼまつり（現・さくらんぼ狩り）」が発端。6月末から約一カ月間、サクランボ狩りを体験してもらうもので、好評を博した。2002年（平成14年）からは通年化した「農業観光 四季のまつり」という名前で実施されており、サクランボに加えてりんご、梅、桃、梨、ぶどうなどの授粉、剪定、収穫等、様々なメニューを提供し、年間75,000人程度が訪れている。

産地直売

1986年（昭和61年） 農家婦人による特産品研究会の発足を契機に、町内の果実等を活用したジュース等の加工品開発と商品化が行われるようになった。しかし、販売施設がないことが課題となっていたことから、1991年（平成3年）に農産物産地直売施設を整備す

るとともに、その運営組織も設立され、フリーマーケット方式による産地直売が始まった。

現在では町内に公設・民設を含め 5 箇所の産地直売施設があり、年間総売上は約 5 億円にのぼっている。

農業体験修学旅行（農家民泊）

学校などから中学・高校生の農家民泊を受け入れる事業で、1993 年（平成 5 年）に農水省のグリーン・ツーリズム事業のモデル整備構想策定地区に指定されたのを機に始まった。

南部町、三戸町、田子町、八戸市、階上町からなる「三八地方農業観光振興協議会」を設置。会員農家は旅館業法上の簡易宿所の営業許可を取得し、宿泊客を受け入れている。協議会では、ホスピタリティ向上のための研修会や継続的な実施を呼びかけるための学校訪問等を行っている。受入は 2 泊 3 日が原則で、農作業体験や各農家独自の献立による食事などを楽しむことが出来る。



写真 1：収穫したサクランボを箱詰め体験（南部町提供）

「達者村」としての取組

バーチャル・ビレッジ「達者村」として情報発信をしており、例えば地元テレビ局で 3 分間のミニ番組のシリーズを制作し、放映したこともある（インターネット上でも配信）。

また、上記 ～ 以外の取組として、以下のような様々な取組を行っている。

- ・ 達者村特産品認証制度：町民が製造・販売する特産品を審査・認証する制度。認証を受けると商品に達者村の専用ロゴを貼付することができるようになる。
- ・ 達者村三十六景：「富嶽三十六景」に倣ったもので、当初三十六景であったが町村合併を機に百景に拡大。豊かな自然や田園風景など、美しい景観ポイントを選定し、町民の共有財産として内外に発信。
- ・ 達者村花壇コンクール：町を訪れる人を美しい花で迎え入れるために、町内の団体が花壇やプランターの整備を競う。
- ・ 子ども農山漁村交流プロジェクト先導型モデル地域：文科省・農水省・総務省の連携事業で、小学生の体験宿泊を受け入れる（2008～2009 年度（平成 20～21 年度）に実施）。農家民泊は中学・高校の修学旅行が中心であるが、誘客数と受入期間の拡大を狙って導入された。
- ・ 達者村“ずっぱど”農園：プロの指導者（農協職員 OB）の下、20 数名の参加者が共同で農作業を行う共同管理農園。
- ・ 達者村検定：地域住民及び町に関心を寄せる人々が、地域の歴史や伝統、文化、産業などの地域資源につ



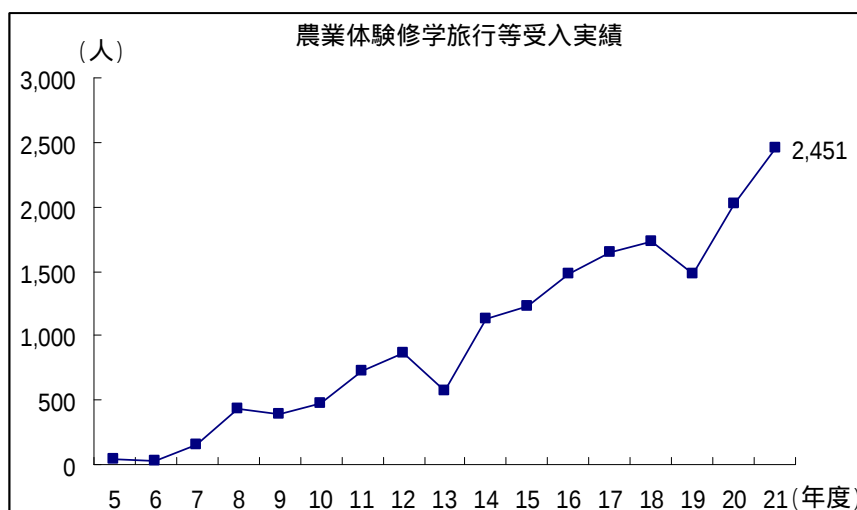
写真 2：訪れる人々との交流（南部町提供）

いて学び「達者度」を高め、一体感ある情報発信につなげることを目的に、ご当地検定事業を実施。

(2) 効果

交流人口の増加

農家民泊は初年度（1993 年度（平成 5 年度））の受入は 1 団体・38 名だったが、その後増加が続いており、2009 年度（平成 21 年度）は 24 団体・2,451 名（南部町以外での受入を含む）となっている。



注：「三八地方農業観光振興協議会」の実績（南部町以外での受入数を含む）

出典：南部町「グリーン・ツーリズムの里 南部町」

②内外への情報発信

これまで多くのメディア等に取り上げられてきた。また、南部町は 2006 年（平成 18 年）に町村合併を行っているため、達者村の取組を全町民に周知するために同年、「達者村振興計画」を策定。

(3) 成功要因

「達者村づくり委員会」を通じた住民の主体的な取組み
南部町には、産地直売を行う農家婦人による「名川チェリーセンター101 人会」、農業観光を担う「達者村農業観光振興会」、農家民泊を受け入れる農家による「達者村ホームステイ連絡協議会」など様々な活動団体が形成されている。

一方でこうした団体の代表を始めとする町民が参加する「達者村づくり委員会」では、「企画・宣伝」「宿泊研修」



写真 3：達者村づくり委員会
（南部町提供）

「施設管理・環境整備」「体験・達人」「認証産品開発販売促進」の 5 部会に分かれて、新たな事業や戦略を検討している。そしてここで検討された事業はそれぞれの団体や町役場によって事業化されていく。

また、役場職員もメンバーとして参加することで、全国の様々な事例や制度を紹介しながら、法や規制に触れない形で取組を形にすることを支援している。

「達者村」という統一ブランド確立による効果的な情報発信

特産品や宿泊を受け入れる農家など、様々な形で「達者村」のブランドが使用されている。グリーン・ツーリズムを実施している地域は全国に数多く、ややもするとその中で埋没してしまう可能性もある。そうしたなかで南部町は、「達者村」という秀逸なネーミング（訪れる人も住民も互いに達者になろうというメッセージがそこには込められている）とロゴマークを事業横断的に活用することで、その存在感を高めていると考えられる。

（4）今後の課題

「達者村」では交流人口の拡大とともに、それを将来的な長期滞在・定住につなげる「究極のグリーン・ツーリズム」を目指している。そのため、人材派遣企業と連携した「農業インターンプロジェクト」や県と連携した「おためしライフ」事業（夫婦に長期滞在してもらう）、希望者に住居を紹介するための「空き家バンク」制度などをこれまで実施してきた。しかし、積雪寒冷地の農村環境には厳しい面（寒いこと、農作業には辛い面があること、仕事やボランティア、娯楽の機会が都会と比べて少ないこと等）もあることから、定住の拡大は今後の課題となっている。

関係リンク先

達者村ホームページ

<http://www.nanbu.net.pref.aomori.jp/tassya-mura/>

南部町ホームページ

<http://www.nanbu-town.net.pref.aomori.jp/sight/00000011/index.html>

7. 歴史的町並みを生かした商店街の活性化

～美しい町並み景観の形成と中心商店街の活性化の組合せ～

埼玉県川越市 一番街商店街

解決すべき課題

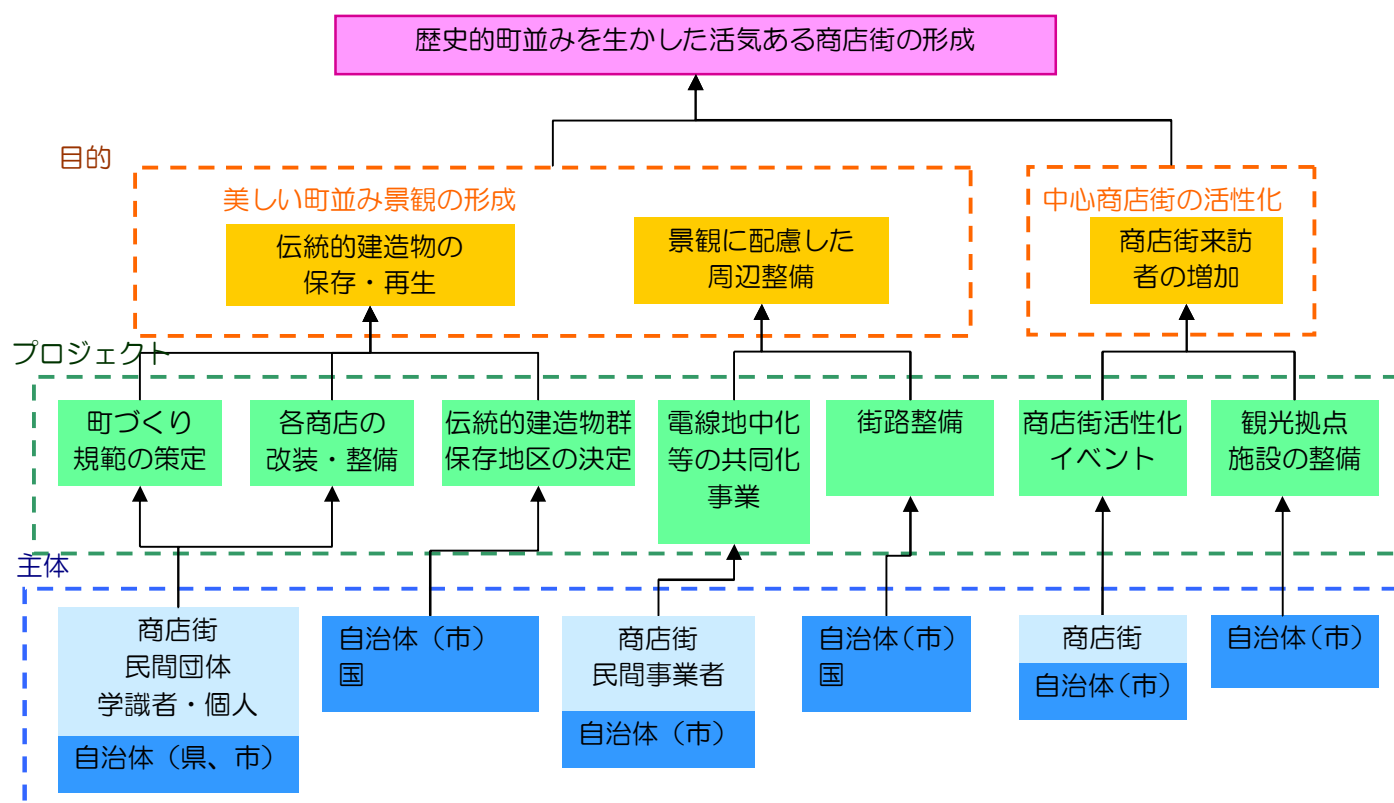
経済	商工業の振興
	農林業の振興
	観光の振興
経済・社会	雇用の確保
	中心市街地の活性化
社会	定住人口の増加
	アクセシビリティの向上
	地域の荒廃の抑制
環境	環境負荷の低減

事業概要

伝統的建造物の保存・再生とともに周辺の街路を一体的に整備し、美しい町並み景観の形成を実現。

さらに、歴史的な「蔵の町並み」を資源として集客イベントや観光拠点施設の整備を行い、商店街への来訪客を増加させ、一度は衰退した商店街を復活させた。

プロジェクトパッケージの構造図



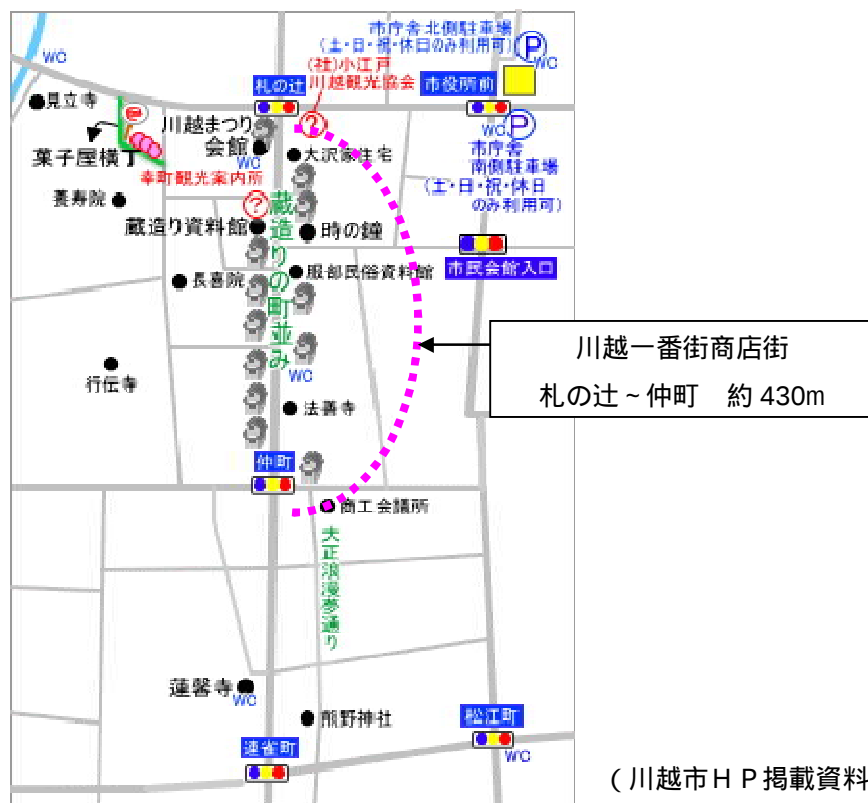
プロジェクトの背景

川越一番街商店街は、江戸期から明治期にかけて商業の中心地として繁栄したが、戦後、市の中心地が駅周辺に移動したことにより、次第に中心市街地としての活気を失い、生き残りのための方策が急務となっていた。一方で、1971年（昭和46年）に川越で一番古い蔵造りとなる「大沢家住宅」が国の重要文化財の指定を受けるなど、1970年代から80年代にかけて、蔵造りの町並みの価値が見直されるようになった。

1983年（昭和58年）若手商店主を中心とした「川越蔵の会」が発足。住民主体のまちづくりと商店街活性化による景観保存を目指す。1986年（昭和61年）商店街が「コミュニティマート構想」モデル事業に基づく商店街活性化策をまとめ、町づくり規範の策定、各商店の整備、電線類地中化等の共同化事業、核施設の整備が提言された。

本事例における「パッケージ化」

- 衰退する中心市街地を再び活性化させるために、伝統的建造物を生かした美しい町並み景観の形成と中心商店街の活性化とを組合せた。
- 町並み景観の整備とあわせて集客イベントや観光拠点の整備を行うことにより、観光客など商店街への来訪者の増加をもたらすという相乗効果を生んでいる。
- 蔵の町並み保存・活用と商店街の活性化に対し、商店街と行政の協力関係を中心とした、民間団体、事業者、学識経験者、個人などの多様な主体が参加することにより、それぞれのノウハウを生かした役割分担がなされている。



(1) プロジェクトの内容

町づくり規範の策定

1987 年(昭和 62 年) 蔵造りの町並みの魅力を生かしつつ商店街の活性化を実現させるため、一番街商店街(川越一番街商業協同組合)の下部組織として「町並み委員会」を発足し、翌 1988 年(昭和 63 年)に「町づくり規範」を策定した。

町並み委員会は、商店街メンバーの他、蔵の会、学識経験者、自治会の 25 名で構成され、月 1 回開催される。市は委員会運営費への補助(年 15 万円)を行っているほか、職員がオブザーバーとして参加している。町づくり規範は全 67 項目からなる原則集で、各店舗の改装等に適用される。周囲の町並みとの調和を提案する内容となっており、具体的な運用は町並み委員会で議論しながら決定している。



写真 1 : 蔵造りの町並み(川越市提供)

各商店の改装・整備

町づくり規範に基づく各商店の改装・整備を進めるため、1989 年度(平成元年度)から 5 年間、県と市による「観光市街地形成事業」補助制度を設け、改装費用にかかる補助を行っている(2/3 以内・最大 200 万円)。1994 年度(平成 6 年度)からは市の単独事業「川越市町並み改装事業」として、さらに 5 年間継続した(1/3 以内・最大 100 万円)。



写真 2 : 1971 年に重要文化財の指定を受けた“大沢家住宅”(川越市提供)

伝統的建造物群保存地区の都市計画決定

1994 年(平成 6 年)頃から周辺にマンションが建ち始めたことにより、商店街や自治会は、法的な裏付けのない町づくり規範だけでは町並みを守れないことを実感し、伝統的建造物群保存地区による法的な規制を要望するようになった。

それを受ける形で、1999 年(平成 11 年)市は、歴史的な町並みのある地区を一体的に保存するため、一番街商店街を中心とした約 7.8 ヘクタールを「伝統的建造物群保存地区」として都市計画決定した。同年 12 月には、国の重要伝統的建造物群保存地区として全国で 54 番目に選定された。



写真 3 : 伝統的建造物群保存地区の一角(中央は「時の鐘」)(川越市提供)

電線類地中化事業の実施

町並みの魅力をより高めるため、市が実施する下水管・水道管の敷設替え工事と併せて、市と民間事業者（東京電力、N T T 東日本）の共同による電線類地中化事業を実施した。単独地中化方式による工事で、総事業費は 7 億 5 千万円（市と民間の両方が負担）。1991 年（平成 3 年）2 月に着工し、1992 年（平成 4 年）9 月に完成した。



写真 4：歴史的地区環境整備街路事業による整備後の菓子屋横町通り
（川越市提供）

街路整備

市は、一番街の歴史的な町並みに調和した周辺街路を形成するため、旧建設省の歴史的地区環境整備街路事業（国 1/3 補助）に基づき、周辺街路の電線類地中化等の整備を実施した。1989 年（平成元年）に 4 路線が都市計画決定され、商店街西側の菓子屋横町通りや門前通り等が順次整備された。また、来訪者の利便性を高めるため、ポケットパークを 2 箇所整備した。

2006 年（平成 18 年）には、設置後 25 年を経過していた街路灯の改修工事を実施した。町並みに調和したデザインを採用するとともに、フットライトを設けて少子高齢化にも対応している（中小企業庁「少子高齢化等対応中小商業活性化事業」1/2 補助）。



写真 5：夏祭りで使用した商店街オリジナル提灯
（川越一番街商業協同組合 HP）

商店街活性化イベント

夏まつりにあわせた蔵のライトアップや正月の創作門松の展示など、町並みの特色を生かしたイベントを商店街の主体で企画・実施しており、市がその費用の一部を助成している。（商店街振興促進事業・年 50 万円）

観光拠点施設の整備

市は、一番街商店街を含めた中心市街地活性化の拠点施設として、2003 年（平成 15 年）に「川越まつり会館」を開館した。オープン以来入館者数は増加傾向にある。商店街に近接した施設で観光バス受け入れの駐車場も整備しており、商店街来訪者の増加にも影響を与えている。



写真 6：川越まつり会館の展示の様子
（川越市提供）

(2) 効果

伝統的建造物の保存・再生

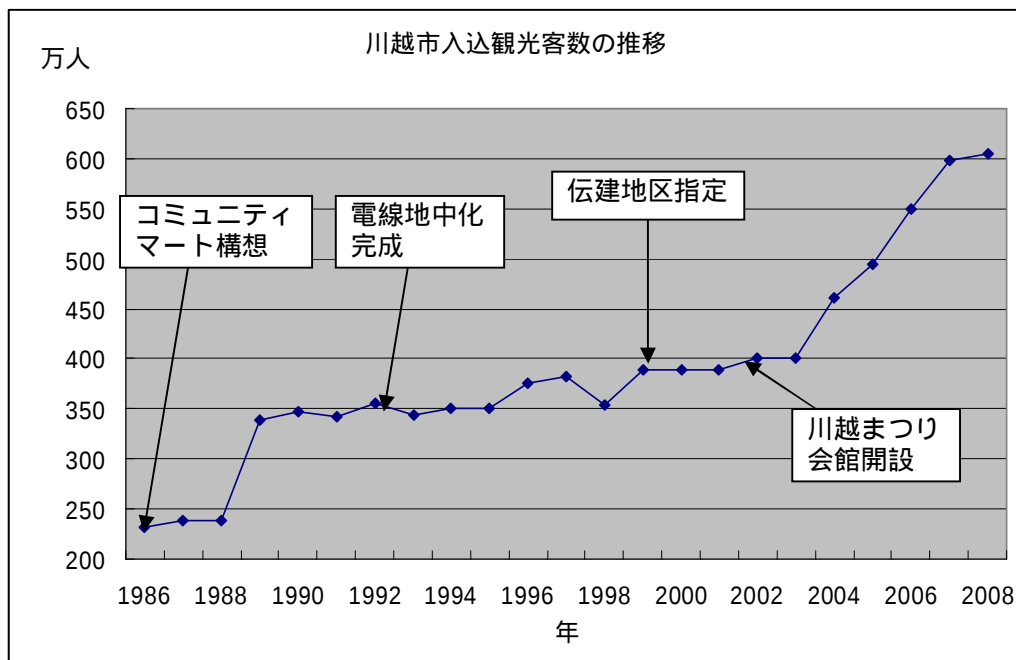
町づくり規範の策定や伝統的建造物群保存地区の決定などにより伝統的建造物の保存・再生が進み、現在、商店街にとっての貴重な観光資源となっている。

景観に配慮した周辺整備

電線類地中化等の周辺整備が行われたことにより、伝統的建造物の景観上の魅力を引き立たせ、商店街周辺地域一体の景観の魅力向上につながっている。

商店街来訪者の増加

川越市への入込観光客数は年々増えている（1986年（昭和61年）：232万人→2008年（平成20年）：605万人）が、観光客の約9割が蔵の町並みを訪れており、商店街来訪者の増加が推測できる。



出典：川越市調査

川越市観光客が立ち寄る観光地

市内の観光地	観光客が立ち寄る割合
蔵の町並み	89.4%
時の鐘	85.3%
菓子屋横丁	85.3%
喜多院	56.1%
川越城本丸御殿	36.4%

出典：川越市調査

(3) 成功要因

「コミュニティマート構想」に基づく中長期的視野に立った取り組み

1986 年(昭和 61 年)にコミュニティマート構想に基づく商店街活性化策をとりまとめ、4 つの取り組むべき事業を明確に掲げたことが、その後の取り組みの指針となった。

「蔵造りの町並み」の有効活用

蔵造りをはじめとする伝統的建造物の景観上の価値を認め、保存・再生に取り組むとともに、景観の魅力を最大限生かしたハード整備を行ったことが、地区全体の魅力向上につながった。

「蔵の会」を母体とした多様な主体の連携

町並み保存と商店街活性化の取り組みの母体となる「蔵の会」を発足し、商店街、行政、専門家などの関係者が定期的に集まることにより、共通認識を醸成し、互いの役割分担の元に連携することができた。特に、商店街が初期段階に建築をはじめとする専門家の意見を取り入れたことが、「町づくり規範」などの取り組みに大きく寄与した。

周辺住民との合意形成

伝建地区の決定に当たって、商店街と自治会での住民勉強会やワークショップを開催し、地域住民の合意形成に努めたことが、プロジェクトの円滑な実施に結びついた。

(4) 今後の課題

一番街商店街は従来から自動車の往来が多く、交通環境に関する観光客など歩行者の評価は低い。車と歩行者の分離や歩行者天国の導入などが今後の検討課題となる。また、商店街としては、土産物を中心とした単なる観光地ではなく、地元の商店としての存在価値を高めていくことを目指しており、観光と商業の両立を図ることも課題となっている。同時に、商店街への新しい出店者と既存商店主とのコミュニケーションを図ることも求められている。

関係リンク先

川越一番街商店街ホームページ

<http://www.kawagoe.com/ichibangai/index.html>

川越市ホームページ

<http://www.city.kawagoe.saitama.jp/www/toppage/00000000000000/APM03000.html>

N P O 法人川越蔵の会ホームページ

<http://www.kuranokai.org/home.html>

8. 軍港都市をテーマとした観光地化を通じた地域の再生

～観光コンテンツの開発と商店街の活性化の組合せ～

神奈川県横須賀市 横須賀港地域関連

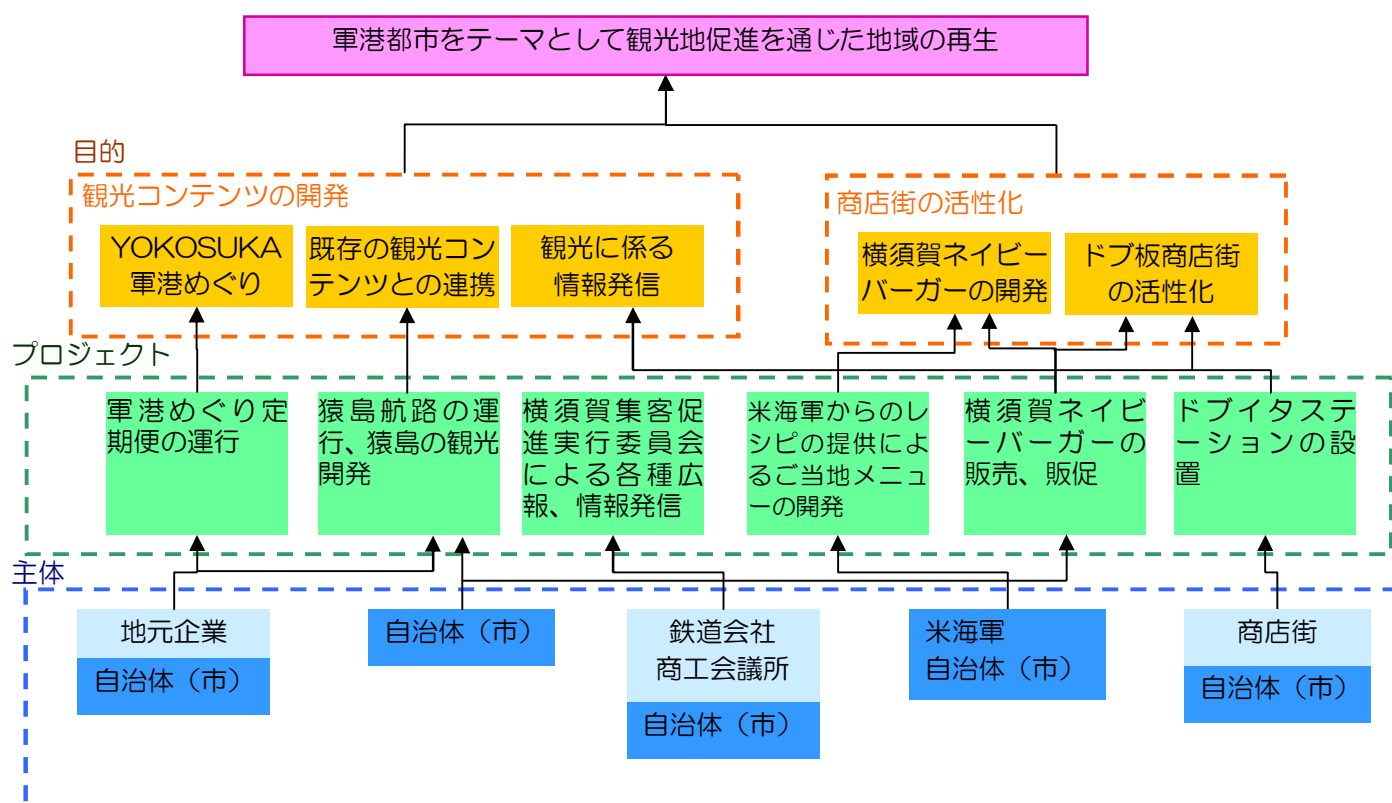
解決すべき課題

経済	商工業の振興
	農林業の振興
	観光の振興
経済・社会	雇用の確保
	中心市街地の活性化
社会	定住人口の増加
	アクセシビリティの向上
	地域の荒廃の抑制
環境	環境負荷の低減

事業概要

民間事業者が始めた定期観覧船による軍港めぐりの運航とともに、市と米海軍横須賀基地による横須賀バーガーの開発、横須賀バーガーの展開を通じて商店街や地域の活性化が行われている。さらに、横須賀港周辺の観光促進に留まらず、既存の観光施設である猿島との観光の一体化を通じ、更なる観光地化を目指している。

プロジェクトパッケージの構造図



プロジェクトの背景

横須賀市は、人口減少に歯止めをかけるとともに軍港都市というイメージの払拭のため、「横須賀市交流都市推進プラン」を策定するなど、地域の観光促進を進めてきた。そこへ、民間定期船運航事業者による「YOKOSUKA 軍港めぐり」のクルーズが開始された。一方、市は米海軍から「横須賀ネイビーバーガー」のレシピの提供を受けて、地元商店街とタイアップして「横須賀ネイビーバーガー」の販売を促進するなど、軍港というイメージを逆手にとった観光コンテンツの開発を推進。市、地元商工会議所、鉄道会社にて組成した「横須賀集客促進実行委員会」によるキャンペーン、プロモーションを通じ、地域への集客を増加させている。

今後、地域では、既存の観光資源である海軍カレーや三笠公園、猿島等との一体化を図り、軍港都市というイメージを活用した更なる観光地の推進を図っていく予定である。

本事例における「パッケージ化」

- 横須賀市に関する人口減少や軍港都市という暗いイメージの払拭のため、市では、かねてから地域の観光促進を進めてきた。
- 海軍カレーや猿島等といった既存の軍港関連の観光資源を背景に、民間事業者による「軍港めぐり」の運行開始、「横須賀ネイビーバーガー」の販売開始など、軍港をテーマとした観光コンテンツのパッケージ化による地域活性化を実施している。
- 民間事業者や商店街等、民間主体となって実施する事業を市等が積極的に支援することで、各種取り組みの相乗効果が発揮されている。



(1) プロジェクトの内容

YOKOSUKA 軍港めぐり定期便の運行

2008 年（平成 20 年）9 月、猿島航路を運航する地元企業の株式会社トライアングル（参照）が、横須賀港、長浦港の米海軍基地、海上自衛隊基地周辺を周遊する YOKOSUKA 軍港めぐりのクルーズを開始した。米海軍、海上自衛隊に日々就航する軍艦を説明するため、軍港めぐりでは、毎回、案内人による案内を直接聞くことができる。市では、軍港めぐりの利便性向上のため、交通の便、各港へのアクセスの良い汐入桟橋を整備した。



写真 1：YOKOSUKA 軍港めぐり航路
（株式会社トライアングル HP）

猿島航路の運行、猿島の観光開発

猿島について、市は、1995 年（平成 7 年）に国より管理移管された後、2003 年（平成 15 年）には無償譲渡を受けている。猿島の管理移管に伴い猿島航路運航企業が撤退を表明したため、市では猿島公園の整備、散策路、海水浴場、桟橋等を整備し、観光地としての再整備を行い、地元企業である株式会社トライアングルに船舶の周航を委託した。株式会社トライアングルは、地元のプレジャーボートの救助を母体として設立された企業であるが、市による公園整備をきっかけに、観光航路である猿島航路に就航した。その後、三笠桟橋から猿島へ至る猿島航路に加え、2007 年（平成 19 年）には、猿島から観音崎まで至る航路も運航を開始している。

横須賀集客促進実行委員会による各種広報、情報発信

横須賀の観光促進に向け、プロジェクトを推進、プロモーションを実施する組織として、市企画調整部企画調整課、市商工会議所、京浜急行電鉄株式会社による横須賀集客促進実行委員会が設置された。各者が資金を持ち寄り、各種プロジェクト、プロモーションの実施費用に充てている。

実行委員会を主体として各種プロジェクトを実施することで、行政が直接実施するよりも多くの資金が集まり、かつ柔軟な資金の活用が可能となった。また、鉄道会社が組織の構成員となっているため、安価にて駅舎や電車中刷り等の広告を実施することが可能である。

米海軍からのレシピの提供によるご当地メニューの開発

年に数回開催されていた米海軍基地の地域開放にて、米海軍から提供されるハンバーガーの人気の高かったことから、市では、2008 年（平成 20 年）11 月、米海軍から米軍のハンバーガーの製造方法に係るレシピの提供を受けた。横須賀ネイビーバーガーの商標は市が直

接管理することとし、市から許可を得た地元事業者のみ、バーガーを製造・販売するよう制限している。上記制限は、地域外での販売を抑制し、リピーター客を増加させることで、地域への集客効果を高めるための方策である。横須賀ネイビーバーガーの成功を受け、市では米海軍と調整の上、第2弾、第3弾のレシピの提供を受ける予定を立てている。

横須賀ネイビーバーガーの販売、販促

横須賀ネイビーバーガーの製造、販売を希望する事業者は、製造に係る品質管理（肉につなぎを使わない、注文を受けてから焼く等）を遵守することを条件に、市によるレシピの提供を受けることができる。レシピの提供を受けた者は、レシピの提供以外は特に市からの支援を受けないが、横須賀集客促進実行委員会が実施する「10万食突破!!キャンペーン」など、各種イベントによる販促活動に参加することができる。

また、YOKOSUKA軍港めぐりのチケットを買いと横須賀ネイビーバーガー割引券がついているなど、両者は連携している。



写真2：横須賀ネイビーバーガー

（横須賀市観光情報「ここはヨコスカ」HP）

観光案内所「ドブイタステーション」の設置

京急汐入駅周辺の「本町商店街」（通称「ドブ板通り」）は、米海軍を対象とした飲食店が集積する約200mの通り沿いに展開する商店街である。本商店街では、米海軍規定の変更（午前0時以降、米海軍関係者の飲食店への入店を禁止）を受け、米海軍関係者による飲食店の売上が減少し、各店舗は閉店を余儀なくされる状況にあった。

そこで、商店街は国内観光客向けに、米軍関連に係る各種ミリタリー商品の販売やフリーマーケットの開催などに加え、上記横須賀ネイビーバーガーの販売等を行うことによって、近年、活気を帯びるようになってきた。



写真3：ドブイタステーション

（横須賀市観光情報「ここはヨコスカ」HP）

2009年4月、商店街は市と協働のもと、地域の集客を促進するため、既存の事務所を活用し、みやげ物の販売や観光案内を行う「ドブイタステーション」を設置した。ドブイタステーションの改修にあたっては、市による助成制度が活用されている。

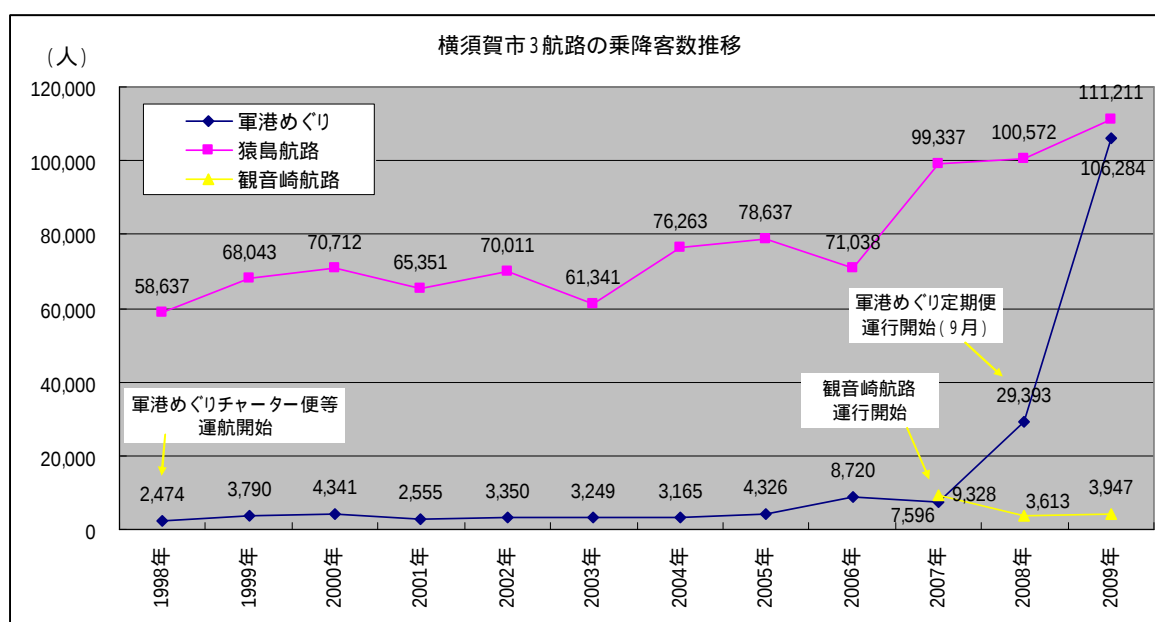
（2）効果

YOKOSUKA 軍港めぐりにおける集客効果

不定期運航を開始した1998年（平成10年）から定期便として運航を開始した2008年（平成20年）までの間に、実に40倍程度（1998年：約2,500 2008年：約100,000人）乗船者数が増加した。また、YOKOSUKA 軍港めぐりによって、乗船料及び乗船者による地域への消費金額を含め、2008年9月～2009年8月までの一年間で、約4億9千万円の地域への経済効果がもたらされたと推計（横須賀市推計）されている。

既存の観光コンテンツとの連携

猿島航路については、観音崎までの航路が開通したこと、YOKOSUKA 軍港めぐりとの相乗効果により、2006年（平成18年）（観音崎航路開通直前）より、約30,000人程度の乗降客数の増加を果たした。



出典：株式会社トライアングル提供資料

観光に係る各種プロモーション活動の実施

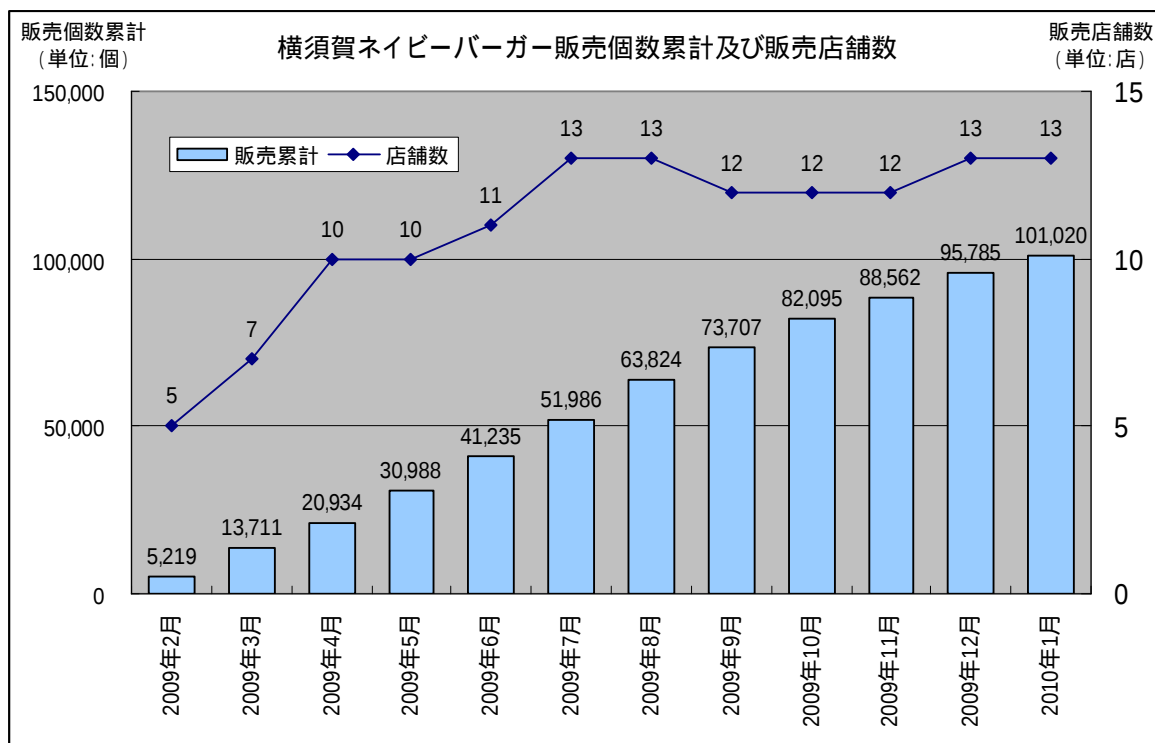
市による横須賀ネイビーバーガーの販促チラシ 30,000 部の発行及び横須賀集客促進実行委員会による「10 万食突破!!キャンペーン」(缶バッチ、オリジナルTシャツ、お食事券のプレゼント)や京急品川駅の空調に対するラッピング広告の掲載などが実施された。

ご当地メニュー「横須賀ネイビーバーガー」の開発・販売

横須賀ネイビーバーガーは、横須賀海軍カレーに次ぐご当地メニューとなり、販売開始当初5件のみであった販売店舗数は、2010年（平成22年）現在、13店舗まで増加した。販売個数は、販売を開始した2009年（平成21年）1月末から2010年（平成22年）1月までの間に、約10万個の販売を果たしている。

ドブ板商店街の活性化

横須賀ネイビーバーガーの販売開始により、夜間にのみ開店していた店舗が、昼間にも開店するようになるなど、商店街の活性化に寄与している。また、商店街における観光案内所「ドブイタステーション」の設置により、地域の観光案内が積極的に実施されている。



出典：横須賀市企画調整部企画調整課提供資料

(3) 成功要因

民間主体の事業に対する市の支援

軍港に係る各種プロジェクトが実施されるきっかけとなったのは、地元企業である株式会社トライアングルによる「軍港めぐり」であった。上記の民間事業者による取組みに答える形で、市が新しい桟橋を整備したり、「横須賀ネイビーバーガー」と連携した販売促進を行うなどの各種支援を行っている。

官民連携組織である「横須賀集客促進実行委員会」の組成

市、商工会議所、鉄道会社による連携組織が、軍港関連の各種プロジェクトについて資金面、実施面でバックアップすることで、民間主体による活発な取組みが誘発された。

軍港関連をテーマとした観光コンテンツ

三笠公園、海軍カレー等の既存の観光資源に、軍港めぐり、ネイビーバーガー等、新しく軍港関連をテーマとした各種観光コンテンツが加えられたことによって、地域の観光施策に係るテーマのアピール性が強まった。

(4) 今後の課題

横須賀市は、鎌倉、横浜など、近隣に有名な観光地があることから、長期の滞在を目的とした観光利用が少ない。今後は、軍港めぐり、ネイビーバーガー等の取組みと、三笠公園や猿島等、既存の観光資源とのさらなる連携を図ることで、観光客が一日中楽しむことができるような観光コースを開発する必要がある。また、商店街については、地権者の高齢化が著しく、空き店舗の再生が困難であるケースも多い。観光地化の取組みと合わせて、商店街における構造的な問題を解決するための取組を検討していくことが必要である。

関係リンク先

横須賀市集客促進実行委員会

<http://www.cocoyoko.net/index.html>

株式会社トライアングル（横須賀軍港めぐり HP）

<http://www.sarusima.com/naval-port/>

どぶ板通り商店街

<http://www.dobuita-st.com/>

9. 近代産業遺産の活用によるワインのまちの再活性化

～観光資源の充実とワイン産業の振興の組合せ～

山梨県甲州市 旧勝沼町地域

解決すべき課題

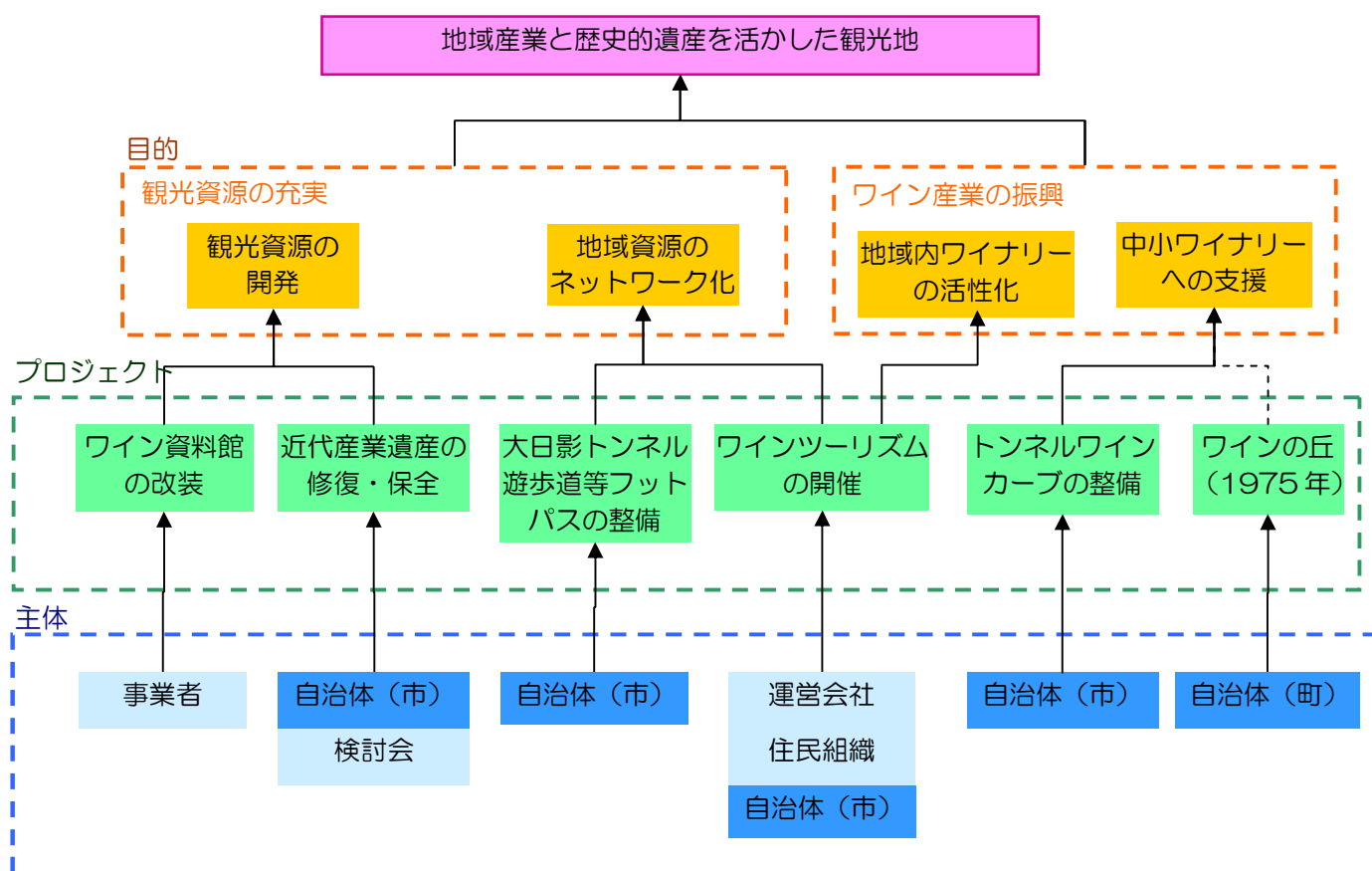
経済	商工業の振興
	農林業の振興
	観光の振興
経済・社会	雇用の確保
	中心市街地の活性化
社会	定住人口の増加
	アクセシビリティの向上
	地域の荒廃の抑制
環境	環境負荷の低減

事業概要

甲州市勝沼地域に残る、ぶどうやワイン産業に関連する近代化遺産を整備・修復し、市内のワイナリーと結びつけた観光ルートを作り出している。

近代化遺産の中には民間ワイン事業者が所有する施設もあるが、甲州市の基盤整備に呼応する形で事業者自らが整備したり、所有建物を市へ寄付するなど、官民が連携して観光資源の発掘に努めている。

プロジェクトパッケージの構造図



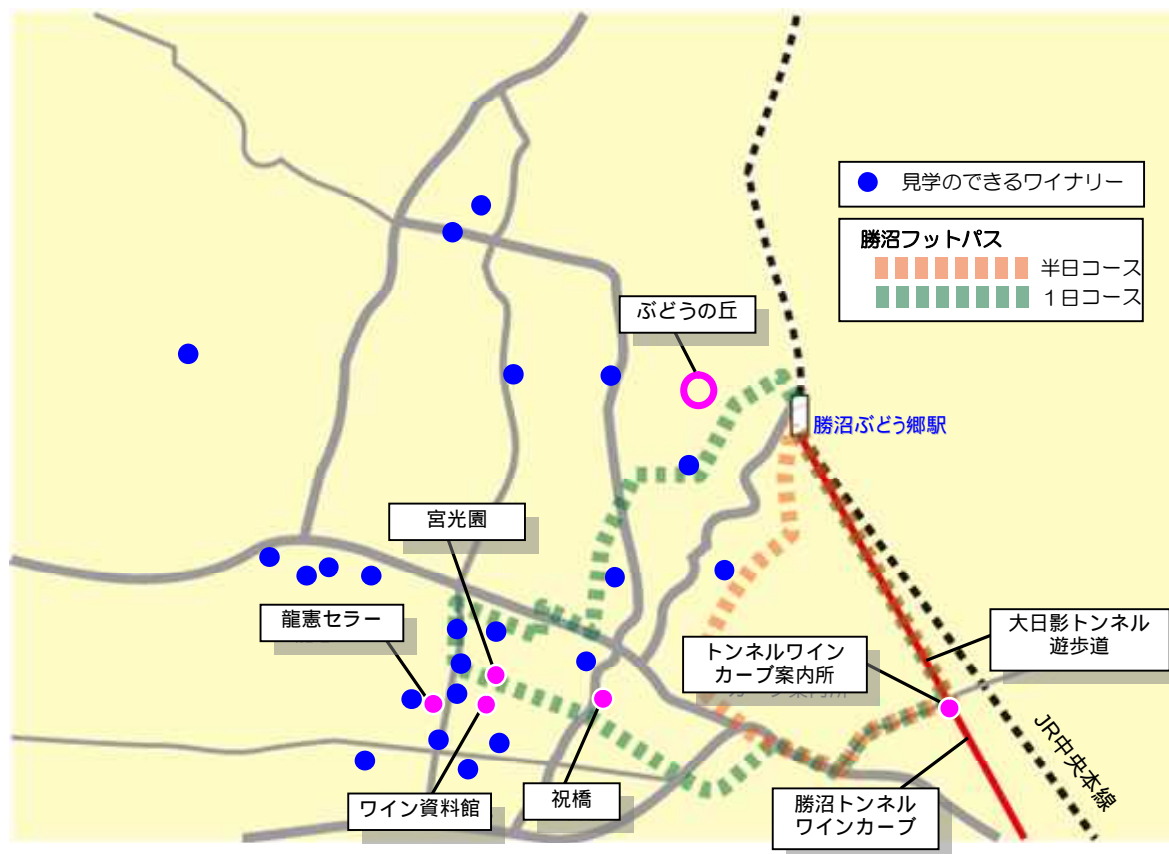
プロジェクトの背景

旧勝沼町（現甲州市）は、ぶどうとワイン生産の町として観光とワイン産業を中心に発展してきた。ところが、後継者不足による耕作放棄地の増加や、レジャー志向の変化によるぶどう狩り団体客の減少などにより近年活力が失われてきた。

また、ワイン関係の観光客は秋の収穫期に集中するため、通年的な観光資源の発掘が求められていた。

本事例における「パッケージ化」

- 地域産業と歴史的遺産を活かした通年的な観光地とするために、観光資源の充実とワイン産業の振興をパッケージ化している。
- 近代産業遺産の修復による観光資源の発掘、近代産業遺産やワイナリーを結ぶ周遊ルートの整備による回遊性の確保を行うとともに、中小ワイナリーに対する支援を行うことで、観光基盤であるワイン産業の振興を図っている。



(1) プロジェクトの内容

2003 年度（平成 15 年度）に、勝沼町（当時）関係者と外部有識者からなる委員会（財団法人広域関東圏産業活性化センター事業）により、町内に存在する近代産業遺産とワイン産業を活用した地域活性化方策が提言された。新たな観光政策の必要性を感じていた勝沼町は、その提言を実現するため、2004 年（平成 16 年）に「勝沼タイムトンネル 100 年構想」を策定し、構想に基づく整備計画を進めた。

トンネルワインカーブの整備

中央線の線路付け替えによって廃線となったトンネル 2 本を JR から無償提供を受け、うち 1 本をワイン貯蔵庫（ワインカーブ）として再利用した（2005 年（平成 17 年））（写真 1、写真 2）。資金は県の補助と勝沼町（当時 2005 年（平成 17 年）11 月に合併し甲州市となる）が起債をして調達をした。



写真 1：トンネルワインカーブ入口（左）
写真 2：トンネルワインカーブ内部（右）

トンネルをワインカーブに転用する事例は他地域でも成功していたため、活用のアイデアとしては当初よりあった。自社に大きなワインカーブを所有していない町内の中小ワイナリーから強い要望があり、ワイナリーへの支援という意味合いもあり実現された。



写真 3：大日影トンネル遊歩道入口

大日影トンネルの遊歩道

JR から譲渡された 2 本の旧トンネルのうちもう 1 本については、2007 年（平成 19 年）に線路を活かした遊歩道として整備された（写真 3）。この遊歩道は、勝沼地域に点在する近代産業遺産やワイナリーを周遊するための遊歩道「勝沼フットパス」（後述）の一部となっている。（写真 4）

フットパスの整備

勝沼地域に点在する史跡、近代産業遺産、ワイナリーなどを観光客が歩いて回ることができるように、大日影トンネルを含む遊歩道を整備し、「半日コース」「1 日コース」



写真 4：フットパスイベントツアー風景
（大日影トンネル遊歩道入口）
（甲州市提供）

などのコース設定をし「勝沼フットパス」と名づけた。遊歩道整備にあたっては、国土交通省まちづくり交付金を活用した。

ルート設定などの検討は住民が中心となって行った。フットパス整備後は、検討に加わった住民を中心とする「勝沼フットパスの会」が設立され、ガイド付きイベントツアーの開催などの活動を行っている（写真5）。

フットパスとは「イギリスを発祥とする“森林や田園地帯、古い街並みなど地域に昔からあるありのままの風景を楽しみながら歩くこと【Foot】ができる小径（こみち）【Path】”のこと」（日本フットパス協会）である。



写真5：フットパスイベントツアー風景
（甲州市提供）

近代産業遺産の修復・保全

JR から譲渡された2本のトンネルの他、勝沼ワイン生産の基礎を築いた宮崎光太郎の居宅「宮光園」（写真6）の修復、1930年（昭和5年）に建設されたコンクリートアーチ橋「祝橋」の改修、勝沼にワイン製造を伝えた土屋助次郎（龍憲）が建設したワイン貯蔵庫「龍憲セラー広場」の改修など、近代産業遺産の修復を進めた。事業の多くは国土交通省まちづくり交付金事業として実施され、2004年度（平成17年度）～2009年度（平成21年度）に実施されている。修復対象とする産業遺産については、市民を中心とする「近代産業遺産を守り育てる検討会」によって選定され、修復された産業遺産はフットパスによって結ばれている。



写真6：宮光園

ワインツーリズムの開催

勝沼ワインの愛飲者を全国に広めることと、ワインのまち勝沼をアピールするため、2008年（平成20年）より「ワインツーリズム」を開催している。市内30のワイナリーでの試飲の他、特設会場での飲食ブースの設置、ワインやぶどう、地域の歴史文化を学ぶ企画の実施、野菜など地域製品の販売所の設置など、ワイナリーだけでなく地域全体で勝沼をアピールするイベントとなっている（写真7）。イベント当日はワイナリーを結ぶ無料バスが実行委員会によって運行されている。



写真7：ワインツーリズムメイン会場

運営は、NPO法人KOSHU かつぬま文化研究所、かつぬま朝市会、勝沼ワイン協会など地域内の住民組織、事業者により組織された実行委員会が行っている。

ぶどうの丘

ぶどうの丘は、辺りをぶどう畑で囲まれた小高の丘の上にあり、日本最大級のワインショップやワインカーブ(写真8)、レストラン、宿泊施設、温泉施設などを有する観光施設である。勝沼町(当時)に所在する中小ワインメーカーの販路確保と、観光客の宿泊ニーズ対応のために町営施設として建設された。ワインカーブには、甲州市の審査会に合格した市内ワインメーカー製造の約 180 銘柄のワインが所蔵されている。施設は 1975 年(昭和 50 年)から営業開始しているが、勝沼タイムトンネル 100 年構想においても、ワイン産業支援と観光振興の施設として、重要な位置を占めている。



写真8：ぶどうの丘のワインカーブ

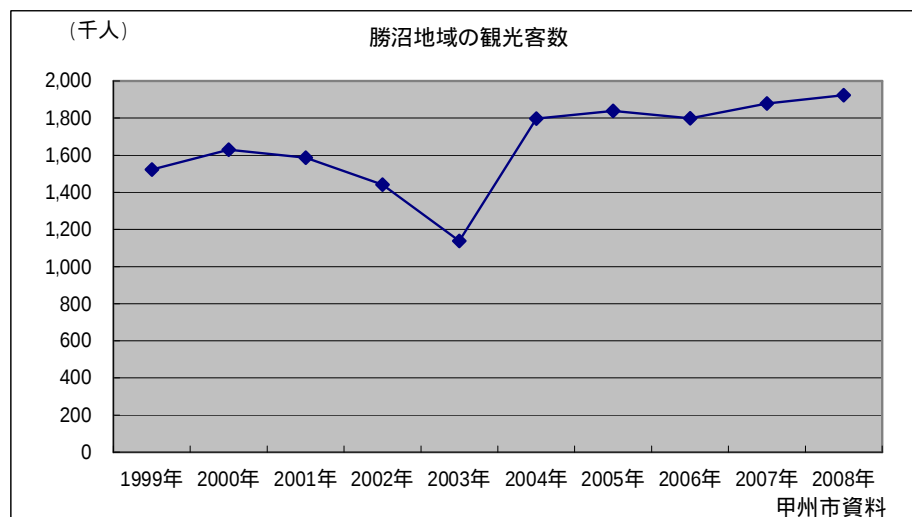
(2) 効果

地域資源のネットワーク化と観光資源の開発

近代産業遺産とワイナリーを結ぶフットパスの整備、ワインツーリズムの開催などによる効果で、2004 年(平成 16 年)以降勝沼地域の観光客数は増加傾向となっており、2008 年度(平成 20 年度)の勝沼地域の観光客数は約 190 万人と過去 10 年間で最大となった。

また、ワインセラーを訪れる観光客に、個人客とリピーターが増加している傾向があるようだが、これは、フットパスの整備、ワインツーリズムの開催などにより、個人ワイン愛好家を勝沼地域に呼び込む取組みが成果を挙げているためであると思われる。

なお、2003 年(平成 15 年)から 2004 年(平成 16 年)に勝沼地域の観光客数が飛躍的に増加(1,138→1,798 千人)しているが、これは 2003 年(平成 15 年)が天候不順であったためぶどう狩りの観光客が大幅に減少したことと、ワイン人気の高まりによるワインセラーへの観光客の増加が重なったものと考えられる。



出典：甲州市資料

ワイン産業の振興

ぶどうの丘での販売により、中小ワインメーカーの販路が確保されるとともに、それが宣伝となり、地域外の販売量も増加している。また、専用ワインカーブを所有していない中小ワインメーカーの要望に応え、勝沼トンネルワインカーブを整備したところ、ワインメーカー用ワインカーブ約 30 万本分はすべて利用されており、ワインメーカーの経営支援に効果をあげている。

(3) 成功要因

上位計画の策定

近代化産業遺産を地域資源として活用するための構想「勝沼タイムトンネル 100 年構想」においては、ぶどうとワインだけでなく、ぶどうとワイン産業の発展に貢献した近代化産業遺産に着目することで、産業遺産群に歴史と物語性を付与することができた。また、点在する遺産やワイナリーを線でつなぐ散策ルートを設定することで、遺産群が地域産業や文化と結びつき、地域資源に面的広がりを出すことに成功した。

民間事業者との協力

宮光園の市への譲渡や隣接する資料館の整備など、構想実現にあたって民間ワインメーカーの協力が重要な働きを示した。市による地域全体の整備計画が、民間投資を促した側面もあるが、当該事業者が勝沼を会社のシンボルとして位置づけ、勝沼ワイン全体の品質向上やワイン観光の振興の取り組んできたことが、協力体制の背景に存在する。

民間主体のプラットフォームの構築

勝沼地域には市民の自発的な組織による活動が多い。毎月 1 回朝市を行う「かつめま朝市会」、フットパスツアーの企画などを実施する「勝沼フットパスの会」、甲州種ワインの品質向上のために地元資本の中小ワイン事業者が結成した「勝沼ワイナリーズクラブ」などがあり、それぞれの組織は市とも連携し活動をしている。このような組織の存在と官民連携の下地があったため、近代産業遺産の保存活用やワインツーリズムの実施などの取組みが大きな広がりを見せていると考えられる。

(4) 今後の課題

フットパスの整備により、歩行者のための散策ルートは整備されたが、高齢者や多くのワイン愛好家のためには公共交通機関による回遊ルートの整備が必要である。現在市民向けの巡回バスは存在するが、2 ルートそれぞれ 1 日 3 便だけの運行である。ワインメーカーからは、夏から秋にかけてのシーズン中の土日には巡回バスの便数を増発して欲しいとの要望がある。

現在の観光客は年間 190 万人であり、地域への負荷はそれほど多くないが、今後観光客がさらに増加した場合、地域の自然環境や生活環境に大きな影響を及ぼすことが予想される。マイカー観光増加への対応、公共交通の充実、生活空間と観光地との関係などについて検討していく必要がある。

関係リンク先

甲州市 観光情報リンク集

http://www.city.koshu.yamanashi.jp/koshu_wdm/html/sightseeing/42444614201.html

勝沼フットパス オフィシャル HP

<http://footpath.seesaa.net/>

ワインツーリズム山梨

<http://www.yamanashiwine.com/>

10. 森林資源を活かした「癒しの森」による地域の活性化

～森林経済の活性化と森林資源の保全の組合せ～

長野県信濃町 癒しの森事業

解決すべき課題

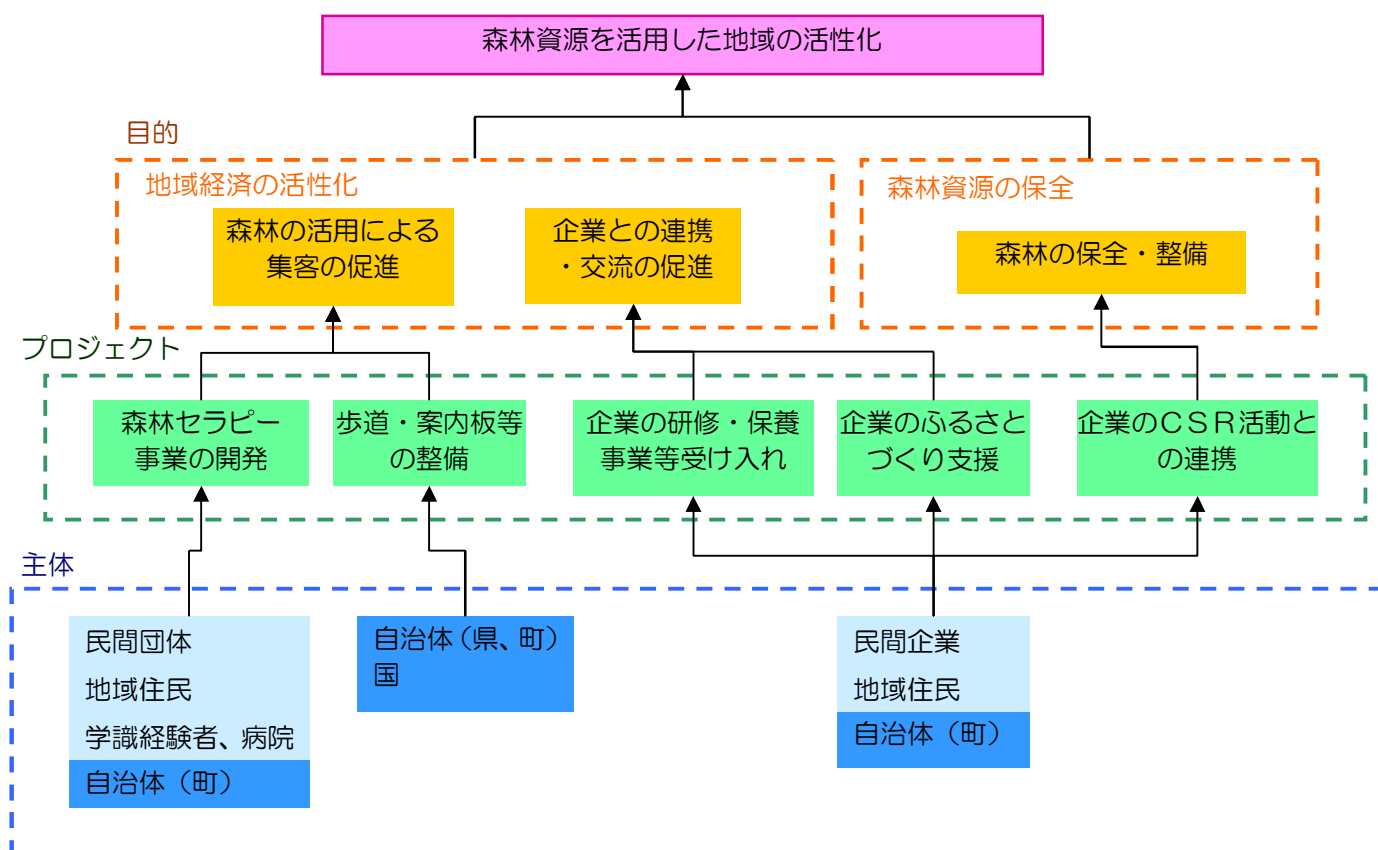
経済	商工業の振興
	農林業の振興
	観光の振興
経済・社会	雇用の確保
	中心市街地の活性化
社会	定住人口の増加
	アクセシビリティの向上
	地域の荒廃の抑制
環境	環境負荷の低減

事業概要

信濃町は、森林の癒し効果に着目し、「森林などの自然資源を健康・教育に活用した癒しのまち」をコンセプトに、森林セラピーによる集客事業を展開。

さらに、企業による研修事業、CSR 事業など森林を活用した事業を推進することで、地域の活性化と森林保全の両立を図っている。

プロジェクトパッケージの構造図



プロジェクトの背景

信濃町は、野尻湖や黒姫高原を抱える滞在型の保養地であるが、町の地域づくりビジョンを策定するに当たり、今後の町の方角性を考える必要に迫られた。町職員と住民有志とで町にある資源を改めて見直したところ、町在住のC.W.ニコル氏の発想である「山村にある森林などの自然資源を健康・教育に活用した癒しのまち」のコンセプトに行き着き、癒しの森・森林セラピー事業の着想を得た。

住民参加の推進団体を立ち上げ、役場内や地域において事業のコンセプトを浸透させるとともに、森林セラピーの医学的効果の検証を行い、2006年（平成18年）に「森林セラピー認定基地」に認定された。2005年（平成17年）には町役場に「癒しの森係」が新設され、事業の実施体制が整った。

本事例における「パッケージ化」

- 町固有の資源である「森林」に「癒し効果」という新たな価値を発見することにより、森林資源の新たな活用方法を見出すことに成功した。
- 保健事業（森林セラピー）による集客の促進と森林の保全活動（企業との連携）とを組み合わせることにより、良好な森林資源が維持されるとともに、森林を活用したセラピー事業の価値を高めるという相乗効果を生んでいる。
- 企業との協定締結を推進することにより、CSR 活動などにより民間が投資しやすい環境を整えている。

【信濃町癒しの森 位置図、コースマップ】



出典：信濃町HPより転載

(1) プロジェクトの内容

森林セラピー事業の開発

町は 2005 年（平成 17 年）森林資源を活用して外部からの集客力を高めるため、森の癒し効果に着目した「森林セラピー」プログラムを開発した。本格的な療養を目指す「医師のいる森で保養・療養コース」から気軽に体験できる「お試し体験コース」まで、利用者のニーズに応じた多様なプランを用意している。

なお、事業の担い手として、森を案内しながらセラピーを指導する「森林メディカルトレーナー」を養成するため、2003 年（平成 15 年）～2004 年（平成 16 年）に専門家を招聘して町民向けの講座を実施し、約 100 人の町民を認定している。2005 年（平成 17 年）には、役場に専門部署である「癒しの森係」を設置し、町民参加による官民一体の推進体制をとっている。

また、事業の訴求力を高めるため、町に関係する医師との連携による森林セラピーの医学的効果の検証を行い、そこで得られた結果を事業の P R に活用した。医学的効能が認められ、2006 年（平成 18 年）4 月、特定非営利活動法人森林セラピーソサエティ（ ）により「森林セラピー認定基地」に認定されている。

特定非営利活動法人森林セラピーソサエティ：森林セラピスト資格者の育成や、「森林セラピー基地」「森林セラピーロード」の認定を行う機関。2010 年 3 月現在、全国 42 の地域が森林セラピー基地に認定されている。

歩道・案内板等の整備

森林セラピー事業を支援するため、森林セラピーの効果の説明する案内板の設置やコース設定に伴う歩道のチップ舗装などのインフラ整備を実施した（2005 年～2006 年）。なお、整備に係る財源は、林野庁と県からの補助金を活用している。

企業の研修、保養事業等の受け入れ

個人の客を対象とするのみでは集客にも限界があることから、民間企業を対象としたさらなる集客を図ることを目指し、民間企業や健康保険組合などの団体向けプログラムの開発を行った（2007 年～2008 年）。プログラムの内容は、社員の研修や福利厚生事業に森林セラピーを取り入れたほか、生活習慣病の予防等の要素も取り入れるため、町の保健師と



写真 1：森林セラピー（ウォーキング）の様子（信濃町提供）



写真 2：セラピー効果に関する案内板（信濃町提供）



写真 3：地元の食材を使った「癒しの森弁当」。カロリー計算にも配慮している。（信濃町提供）

連携するなどの工夫をしている。職員が積極的に営業活動を行った結果、2008 年（平成 20 年）に 4 社、2009 年（平成 21 年）に 4 社と「癒しの森企業協定」を締結した。

また、企業・団体向けの宿泊体制の整備が必要となるため、町内の宿泊施設で構成する団体「癒しの森の宿の会」を立ち上げ、研修時や家族の福利厚生事業参加の際には、宿の会の差配により参加者を分宿させるという仕組みを作っている。特に社員研修は、宿泊施設にとっての閑散期に多くの利用客を受け入れることができるため、積極的な誘致を行っている。



写真 4：企業の新入社員研修の様子
（信濃町提供）

企業のふるさとづくり支援

町と企業がより多様で長期的な視点での協働関係を築くため、2009 年（平成 21 年）2 社と「企業のふるさとづくり協定」を締結した。新入社員研修の継続的な実施や地域での CSR 活動などを通して、社員が信濃町を「第 2 のふるさと」と感じるような長期的な取り組みを推進している。



写真 5：企業のふるさとづくり協定
締結の様子（信濃町提供）

また、町の農産物の社内直販や社員食堂への提供など、農産物の交流を推進しているほか、社員が町のイベントに参加するなどの人的交流も行っている。さらに、信濃町と企業の資源を結び付けた新規事業の開発も試みられている（例えば、国際自動車株式会社の場合、観光バスを使った東京～信濃町のエコツアーを企画している）。

企業の CSR 活動と連携した森林保全事業

町の重要な資源である森林を将来にわたって保全するため、企業の CSR 活動と連携した森林保全の取り組みを行っている。

2007 年（平成 19 年）12 月、株式会社 TDK ラムダと「森の里親契約」を締結し、NPO との協働による町内の社有林の整備について協力を得ているほか、癒しの森の整備を目的として年 50 万円の寄附を受け入れている。また、CSR 活動で実施された森林間伐に伴う間伐材の売却収入は、地元の森林組合が行う森林整備の財源となっている。

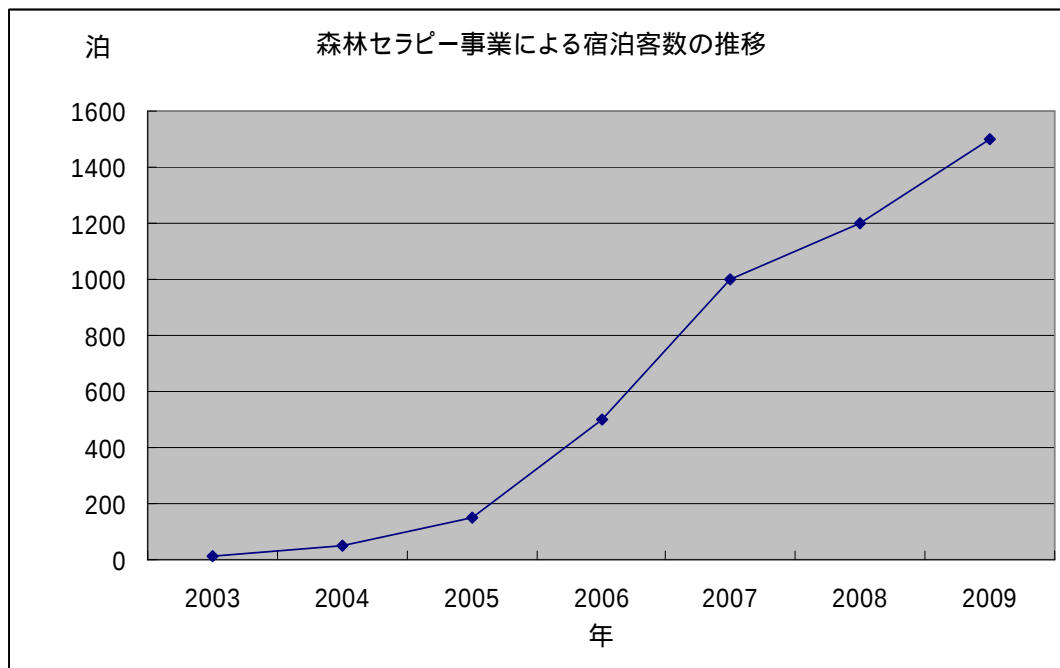
(2) 効果

森林の活用による集客の促進

森林セラピー事業の開発と個人や企業への誘客活動によって、宿泊者数は漸増し、2009年（平成21年）には年間1,500泊の宿泊延数を確保している。

図表 森林セラピー事業による宿泊数の推移

	2003年	2004年	2005年	2006年	2007年	2008年	2009年
宿泊数	15	50	150	500	1,000	1,200	1,500



出典：信濃町調査

企業との連携・交流の促進

2009年（平成21年）までに8企業と協定を締結しており、研修等の受け入れによる宿泊客の増加に加え、農産物の交流や社員と町民との人的交流などが行われるようになり、町の活性化に寄与している。

森林の保全・整備

企業のCSR活動との連携により、町の外部から人材や資金を投入することが可能となり、森林の保全・整備の推進につながっている。

(3) 成功要因

町外からの発想を生かした森林資源の再評価

町外出身で信濃町に在住している作家のC・W・ニコル氏の発想を生かし、癒し効果に

着目した森林資源の再評価を行ったことが、その後の森林セラピー事業の展開につながった。

専門部署の設置によるコンセプトの明確化

専門部署である「癒しの森係」を設置し事業全体を統括させたことによって、「癒しの森」という事業のコンセプトが明確になり、多様な主体が同じ目標に向かって取り組むことが可能になった。

企業への積極的なアプローチによる民間投資の呼び込み

町の将来を見据えて企業・団体を対象とした事業戦略を打ち立て、積極的なアプローチを行ったことが、CSR 活動などの民間投資の呼び込みにつながった。

(4) 今後の課題

今後は、森林セラピー事業を核として、保養型あるいは通常の観光客の増加につながるような事業展開を行っていくことが望まれる。その際、町の事業のみでは限界があるので、さらなる民間投資を呼び込むような方策が必要となってくる。

ただし、集客だけを目指して森林保全をおろそかにすると、貴重な森林資源の枯渇につながる恐れもあるので、常に森林保全をセットに事業展開を考える必要がある。

関係リンク先

信濃町癒しの森ホームページ

<http://www.town.shinanomachi.nagano.jp/iyasinomori/index.html>

11. 歴史的建造物を活用した観光都市化の推進

～観光地としての環境整備とコンテンツの充実の組合せ～

福岡県北九州市 門司港レトロ地区関連事業

解決すべき課題

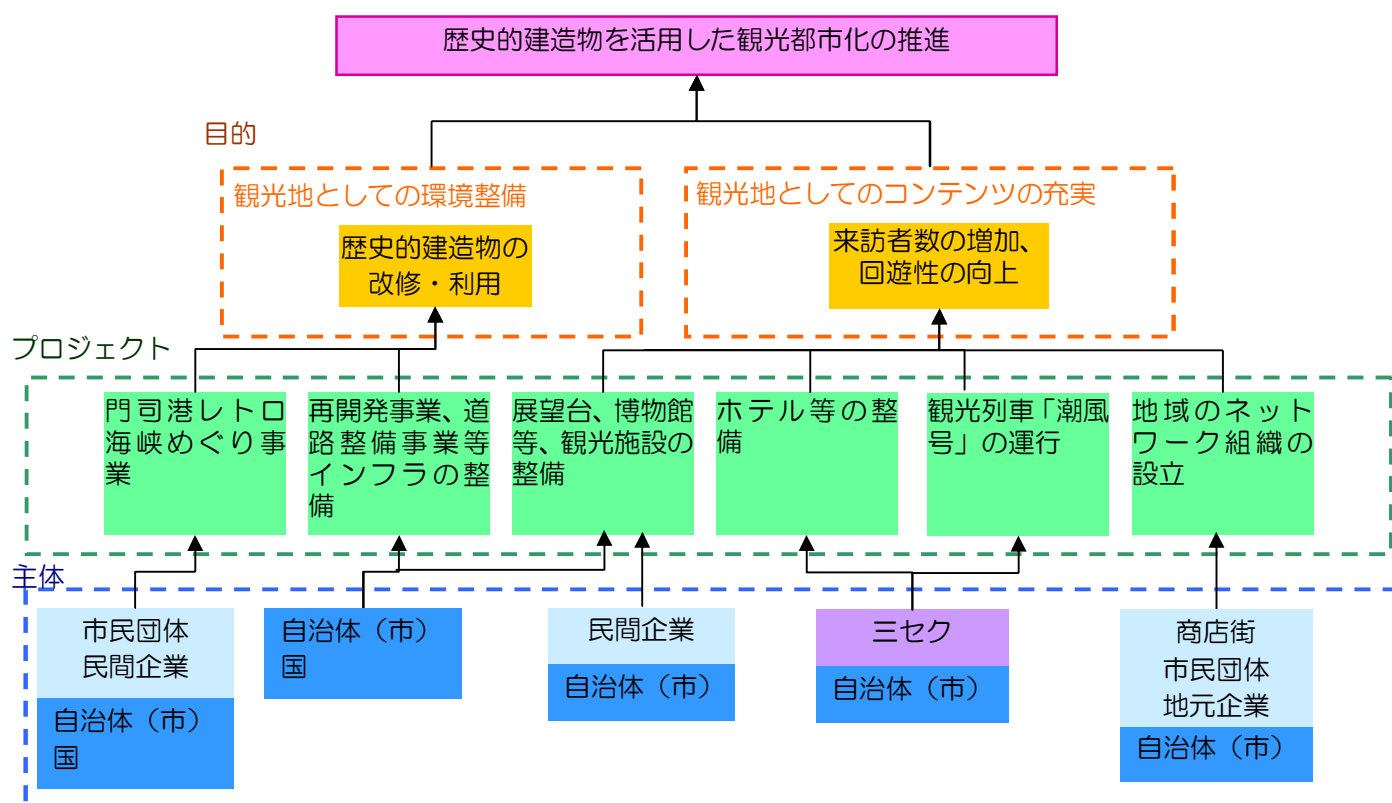
経済	商工業の振興
	農林業の振興
	観光の振興
経済・社会	雇用の確保
	中心市街地の活性化
社会	定住人口の増加
	アクセシビリティの向上
	地域の荒廃の抑制
環境	環境負荷の低減

事業概要

北九州市は戦前に港湾都市として栄えた門司港地区に点在する歴史的建造物をネットワーク化し、「門司港レトロ」というテーマに沿った統一的な街並み形成を進めた。

その後、宿泊・物販・飲食施設の整備と、観光列車の開業を行い、観光客を門司港地域で回遊させることに成功した。

プロジェクトパッケージの構造図

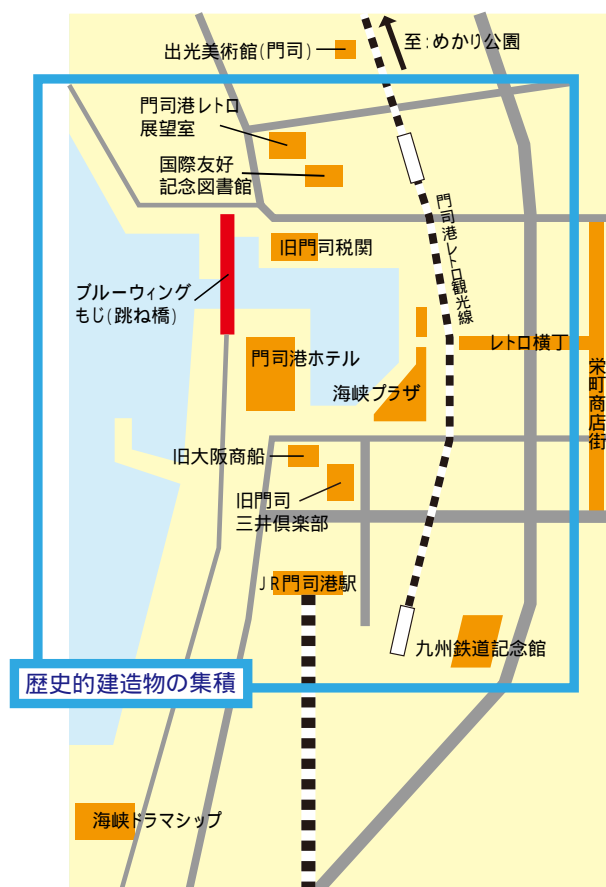


プロジェクトの背景

門司港は明治 22 年に国の特別輸出港の指定を受けて開港した港湾で、戦前には横浜・神戸と並んで、わが国の 3 大貿易港と呼ばれるまでに発展を遂げていた。しかし、戦後、産業構造や周辺交通体系の変化により、門司港はかつてのにぎわいを失った。市では、1988 年（昭和 63 年）北九州市の新しい市政指針として、市内各地域の活性化計画である「北九州市ルネッサンス構想」を打ち出し、門司港地区では、地域に点在する歴史的建造物に対する保全運動が活発化していたこともあり、第 1 期（1988 年度（昭和 63 年度）～1994 年度（平成 6 年度））では、歴史的建造物の保存活用や親水性の高いウォーターフロント等の整備が、第 2 期（1997 年度（平成 9 年度）～）では、官民による観光施設や駐車場の整備などに取り組むなど魅力ある観光地づくりが進められている。

本事例における「パッケージ化」

- 衰退する地域を再び活性化させるために、地域の歴史的な建造物の修復による地域の観光地化を推進した。
- 地域住民における歴史的建造物の保全運動をきっかけとして、当初は、行政による主導のもと、観光地化に向けた各種事業が実施されてきた。
- その後、施設等の充実とともに、民間企業による設備投資や地域住民による自律的な活動がパッケージ化されて、一体的に進められるようになってきている。



(1) プロジェクトの内容

第1期事業（1988年度～1994年度）

a. 門司港レトロ海峡めぐり事業

北九州市は、歴史的建造物を核とした観光都市化を目指し、旧門司三井クラブ（国指定重要文化財）の移築修理、旧大阪商船の修復（いずれも、市は建物の無償譲渡を受ける）を実施した（1994年（平成6年））。また、案内板の設置（1990年（平成2年））、プロムナードの整備、電線の地中化、駅前広場（以上1993年（平成5年））などのインフラの整備も同時に行っている。さらに、関門海峡全体の観光地化を図るため、隣接する国立公園の立地するめかり地区の回遊路の整備や展望台の設置（以上1993年（平成5年））を行っている。上記は、旧自治省（現総務省）による「ふるさとづくり特別対策事業」に基づく事業として実施している。



写真1：旧門司三井クラブ

b. 港湾再開発事業、道路整備事業等インフラの整備

観光客や地域の住民が憩える水辺空間を形成するため、運輸省（現国土交通省）港湾局における港湾整備の補助金を活用し、港湾緑地、護岸（以上、1992年（平成4年））、船だまりにかかる歩行者専用の跳ね橋の整備（1993年（平成5年））及び旧門司税関の修復（1994年（平成6年））を行うとともに、都市計画道路としてバイパス道路の整備（1995年（平成7年））を行った。



写真2：周辺環境整備の状況

第2期事業（1997年度～）

a. 展望台、博物館等、観光施設の整備・充実

門司港地区における回遊性の向上、滞在時間の長時間化を目指し、2003年（平成15年）市の観光施設である「関門海峡ミュージアム（海峡ドラマシップ）」を整備した。この関門海峡ミュージアムは、関門海峡を舞台としてNHKで製作された大河ドラマ「武蔵 MUSASHI」の放映に合わせ整備された。そ



写真3：出光美術館

の他、民間事業者が整備したマンションの1階部及び32階部分を市が買い取り、物販施設及び門司港レトロ展望室を整備（1999年（平成11年））等、市による観光施設の整備が実施された。

上記公共主導で観光施設の充実化が進められる中で、NTTによるNTT門司電気通信レトロ館の整備（1994年（平成6年））、出光興産株式会社による出光美術館の整備（2000年（平成12年））等、民設民営による新たな観光施設の整備がなされるようになった。

b. ホテル等の整備

門司港地区には観光客を対象とした宿泊施設、物販・飲食施設が立地していなかったため、市及び金融機関等によって設立された第三セクターである「門司港開発株式会社」（1995年（平成7年））が、門司港ホテルを建設（1998年（平成10年））した。第三セクターは不動産の所有者となり、ホテルの運営は民間事業者へ委託している。また、第三セクターによって、飲食・物販の複合施設である「海峡プラザ」（1999年（平成11年））も整備された。

c. 観光列車「潮風号」の運行

市が、日本貨物鉄道（JR 貨物）の廃止区間を買取るとともに、旧「田野浦公共臨港鉄道」の一部を整備し、門司港の観光施設である九州鉄道記念館、出光美術館等とめかり地区を結ぶ観光路線を、日本初の「特定目的鉄道事業」（鉄道事業法に定義される、景観の鑑賞、遊戯施設への移動その他の観光の目的として運営される旅客鉄道）として、2009年（平成21年）4月に運行を開始した。いわゆる上下分離型とし、北九州市が施設を保有し、福岡県及び複数の自治体が出資する第三セクターの平成筑豊電鉄が運行する。本鉄道の整備により、門司港地区とめかり地区との回遊性が向上し、門司港及びめかり地区に訪れる旅客者の利便性が向上した。

d. 地域のネットワーク組織の設立

1995年（平成7年）、門司港地区の取組みを推進するための組織として、市、関連する



写真3：出光美術館



写真4：門司港ホテル



写真5：観光列車「潮風号」
（観光列車「潮風号」HPより）

民間企業、業界団体、地域活動団体のネットワーク組織「門司港レトロ倶楽部」を設立した。この「門司港レトロ倶楽部」は、門司港に関連する各主体をネットワーク化し、各種計画の立案、イベント等を実施するためのプラットフォームとなっている。門司港地区にかかわる PR 戦略やイベント計画の多くは、「門司港レトロ倶楽部」によって計画、実施される。

また、市が仲介役となり、門司港ホテルや隣接するめかり地区に立地するまかり山荘等の地域に営業するホテル、旅館 11 者からなる「門司港おもてなしの宿の会」、ホテル、地元商店街、観光施設の指定管理者と市で構成される「門司港レトロ観光事業者会議」(2008 年(平成 20 年)5 月)、飲食店約 40 店舗で構成する「門司港レトログルメ会」(2008 年(平成 20 年)6 月)を設立している。

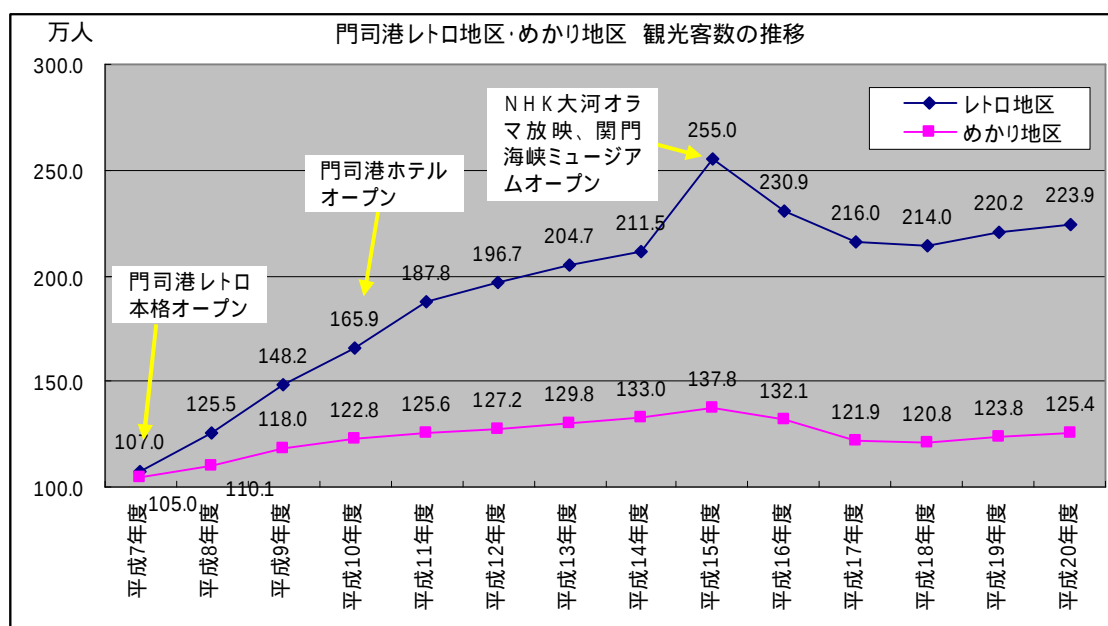
(2) 効果

歴史的建造物の改修・利用

現在、門司港地区に立地する歴史的建造物として、市によって 6 件と、民間によって 9 件が管理・運営されている。

来訪者数の増加、回遊性の向上

観光地化への具体的な取組みが開始された 1995 年(平成 7 年)から 2008 年(平成 20 年)までに、門司港地区の観光客が 100 万人以上増加(1995 年(平成 7 年): 107 万人 2008 年(平成 20 年): 223 万人)。隣接するめかり地区も同時期に 20 万人増加(1995 年(平成 7 年) 105 万人 2008 年(平成 20 年): 125 万人)。



出典：北九州市産業経済局資料

(3) 成功要因

「北九州市ルネッサンス構想」の策定

北九州市の各地域における長期ビジョンを定める計画として策定されており、門司港地区においては、北九州市のイニシアティブのもと、歴史的建造物を活用した観光地化の推進が計画された。

歴史的建造物の保全・活用に係る市民活動

上記「北九州ルネッサンス構想」の策定時に、すでに、地区に点在する歴史的建造物に対する地域住民による保全活動が実施されており、市による各施設の購入・保全・活用に対する地域の気運が盛り上がっていた。

民間による歴史的建造物の活用

住民との連携のもと、行政主導による地域の観光施設の充実に伴い、民間企業が自ら所有・保全・活用を行う観光施設の整備が実施されるようになった。

(4) 今後の課題

一定の成果を達成した門司港地区であるが、これまで観光産業が根付いている地域ではないことから、観光産業の専門家が地元には不在である点がさらなる観光都市化を推進する上でのネックとなっている。

現在、市による支援のもと、観光産業に関わる地元事業者（宿泊業、飲食業、地元商店街等）のネットワークを進めているところであり、今後、地元事業者が中心となり、更なる観光地化の推進に資する新たな取組み、活動が実施されることが望まれる。

関係リンク先

門司港レトロ倶楽部

<http://www.retro-mojiko.jp/>

12. 歴史的建造物（エコミュゼ）の修復保存と失業者の職業訓練

～地域の歴史の保存・展示と雇用の創出の組合せ～

ル・クルゾー・モンソ・レ・ミーヌ都市共同体（フランス）

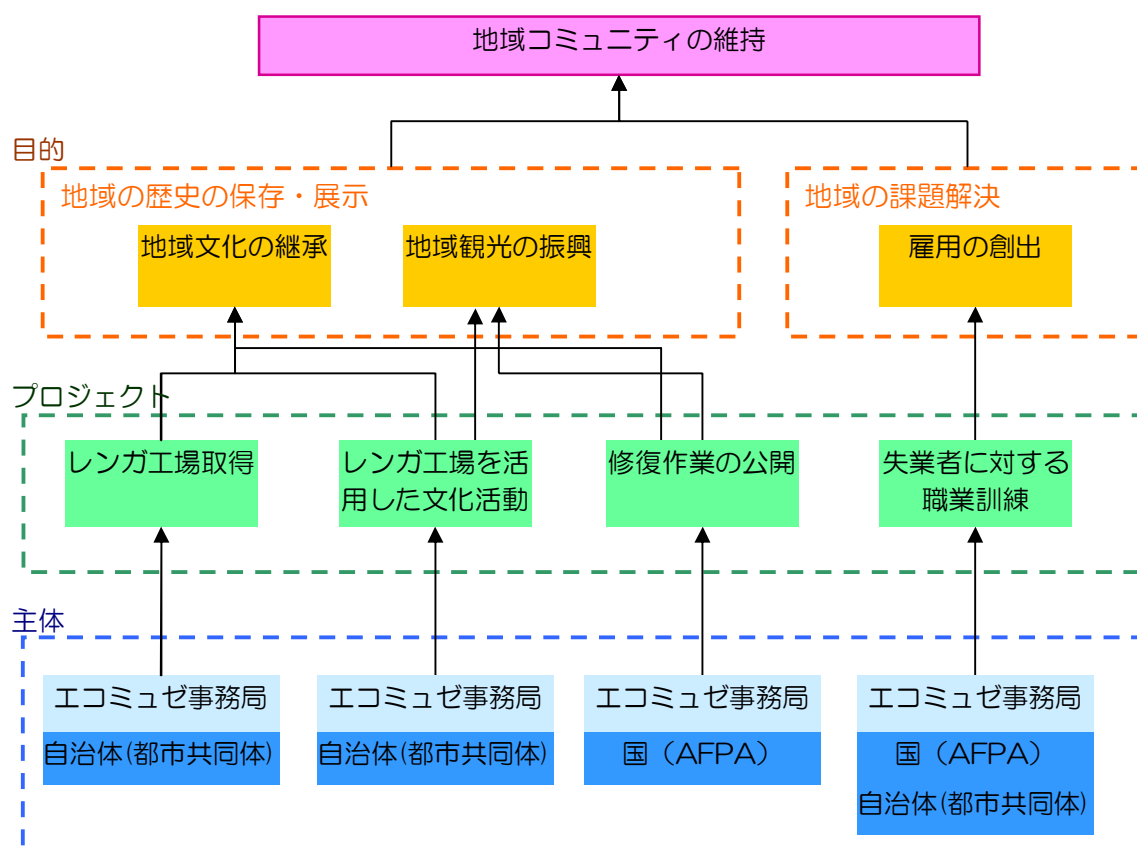
解決すべき課題

経済	商工業の振興
	農林業の振興
	観光の振興
経済・社会	雇用の確保
	中心市街地の活性化
社会	定住人口の増加
	アクセシビリティの向上
	地域の荒廃の抑制
環境	環境負荷の低減

事業概要

当該地域は 1990 年代、産業構造の転換により、工場移転と失業者の増加が課題となっていた。そこで、全国成人職業訓練協会（AFPA）との共同事業で、旧レンガ工場の修復工事を、失業者に対する職業訓練プログラムとして実施した。1996 年から 2005 年まで失業者の職業訓練が実施されるとともに、修復されたレンガ工場は地域の文化・観光資源として活用されている。

プロジェクトパッケージの構造図



プロジェクトの背景

ル・クルゾー・モンソ・レ・ミヌ都市共同体（以下「都市共同体」）では、中心都市クルゾーに立地していたシュナイダー社（1836年に炭鉱と鑄造所から出発し鉄鋼業に進出したが、現在は鉄鋼業から撤退し世界的な電機メーカー「シュナイダー・エレクトリック」となる）の鉄鋼業を中心に、産業革命以降、第二次産業を中心とした産業が発展した地域であった。

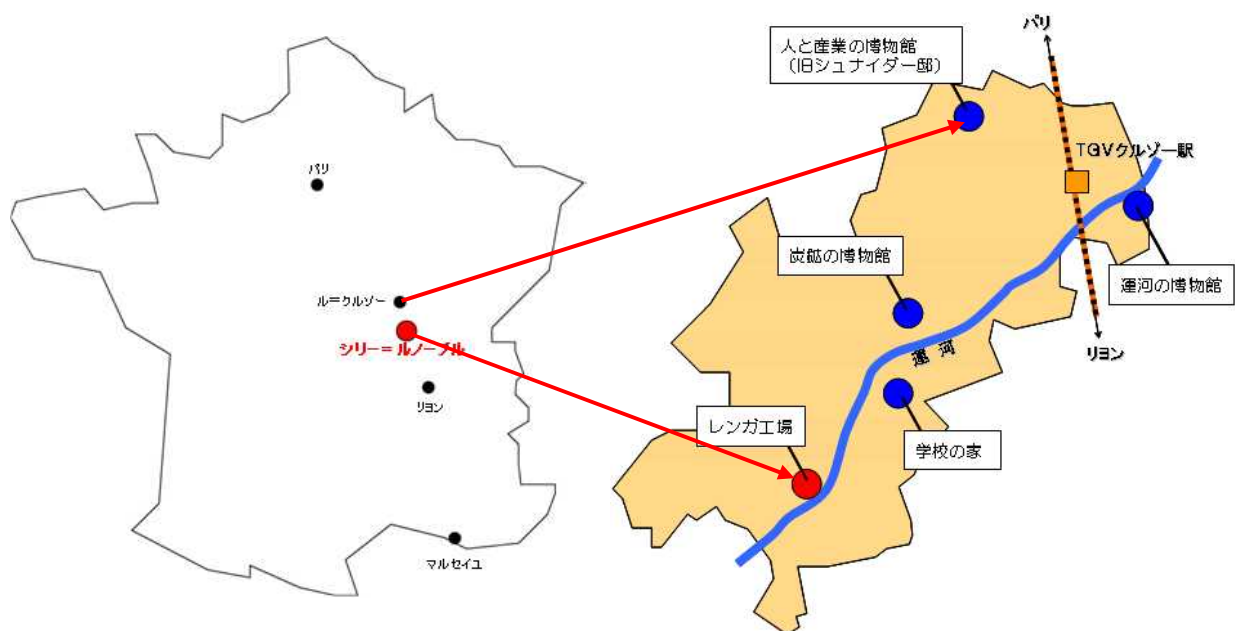
しかし、1980年代に地域の中核企業のシュナイダー社が鉄鋼からの撤退を表明するなど、都市共同体内のかつての基幹産業が衰退し、失業者が増加していった。

一方、当該地域における産業文化継承の必要性を感じる民間団体は、産業遺産を保全・修復しミュゼ（博物館）として活用するための取組みを始めていた。

本事例における「パッケージ化」

- 産業構造が転換し失業者が増加した地域のコミュニティ維持のために、地域の歴史の保存・展示（エコミュゼ活動）と雇用の創出（職業訓練）を組み合わせた。
- 廃墟となった旧レンガ工場が、地域の歴史を伝える施設として生まれ変わるとともに、修復作業が失業者の雇用訓練の場になることで、地域に対し文化面、経済面の効果をもたらしている。

ル・クルゾー・モンソ・レミールの位置と都市共同体内に点在するミュゼ



(1) プロジェクトの内容

エコミュゼ構想からレンガ工場取得まで

1970 年代都市共同体内では、地域の産業文化継承の必要性を感じていた民間団体が存在し、旧シュナイダー邸（シュナイダー社の創業者）の保存運動を契機に、地域の建築、景観、文化様式を「エコミュゼ」()として保存・活用することを検討し始めた。当該団体はエコミュゼ事務局となり、旧シュナイダー邸を「人と産業の博物館」(写真 1)として保存、展示するとともに、複数のエコミュゼプロジェクトを成功させた。1990 年代当時は、地域の産業文化の継承において必要となる施設の保全を訴えるための組織として、地域において精力的に活動を行っていた。

1995 年、上記活動の一環として、エコミュゼ事務局は、当該旧レンガ工場を取得し、レンガ工場内に設置されている様々な機械と、レンガ工場の建物を修復し、ミュゼ（博物館）として保存・公開することとした（写真 2）。

エコミュゼ（エコミュージウム）：特定の地域で受け継がれてきた自然、文化、歴史、生活様式などについて、地域住民が主体となって、永続的な研究、保存、展示を行う活動のこと。活動主体や保存された施設単体について指す場合もある。

失業者に対する職業訓練（レンガ工場の修復）

レンガ工場は、1960 年代に閉鎖された施設であったため、エコミュゼ事務局が取得した時点で施設の老朽化は著しく、ミュゼとして再生させるために、大規模な修復工事を実施する必要があった。

エコミュゼ事務局は、レンガ工場の修復工事を、当時地域内の大きな問題となっていた失業対策と組合せることとした。専門の建設業者に依頼すれば、より早く修復工事を完了させることが可能であったが、エコミュゼの活動を地域の失業対策の一環として実施することを優先したためである。

上記事業の実施に際し、エコミュゼ事務局は EU から文化の継承に係る公的支援として、10 年間で 700 万ユーロの補助金を受け、レンガ工場の修復にあたって必要となる工材に使用した。また、エコミュゼ事務局が、職業訓練プログラムの実務について全面的に委託した全国成人職業訓練協会（AFPA : Association nationale pour la Formation Professionnelle des Adultes）(以下「AFPA」) に対し、EU は別途、失業者対策に係る補助金を交付した。



写真 1：旧シュナイダー邸（人と産業の博物館）



写真 2：旧レンガ工場外観
(シリアルノーブル市資料)

職業訓練は、3 ヶ月、6 ヶ月、1 年のいずれかの期間にて実施され、失業者に対し、レンガ工場の建物や機械の修復を通じ、職業モラル及び各種技術を習得させることを目的としている。

プログラムへの参加者の選定やプログラム終了後の職業の斡旋は、全て AFPA が担当しており、対象となる失業者は、概ね都市共同体内の者である。その他、少年院に入所中の若者に対する、1 日職業体験プログラムも実施している。このプログラムによって、1996 年から 2005 年までの 10 年の間、700 人の失業者に対する職業訓練が実施された。

ミューゼとしての展示・公開

■ 修復作業の公開

職業訓練プログラムによる施設の修復過程は、エコミューゼの展示プログラムとして公開された。当初は、職業訓練プログラム関連者等のみに限定していたが、その後、地域のボランティアに対する開放など、開放する頻度、対象を徐々に拡大していき、2000 年より一般公開を行った。

■ 旧レンガ工場を活用した文化事業

2005 年 EU からの補助金交付の終了に伴い、職業訓練プロジェクトは終了した。(専門業者が実施していないため、レンガ工場の半分の施設は修復されていない)(写真 3)

現在は、現代芸術のパフォーマンスの実施、施設のライトアップ、エコをテーマとした勉強会を実施している(写真 4)。今後は、都市共同体でコレクションしている現代芸術の展示も予定している。このプロジェクトは、国の FRAC(文化活動支援基金)を活用している。

FRAC: 1982 年創設。地域住民の同時代の芸術(絵画、彫刻、写真、装飾美術、工芸等を含む)に対する感受性を高めることを目的とした基金。作品の収集だけでなく、地域間での貸出活動に対しての支援も行う。



写真 3: 旧レンガ工場の未修復部分



写真 4: ライトアップイベントの告知

(2) 効果

雇用の創出

職業訓練プログラムに参加した失業者は、1996 年から 2005 年までの間に約 700 名であり、職業訓練プログラム実施最終年におけるプログラム修了者の就職率は約 60%となっている。これは、フランス国内の同様の職業プログラムと比較しても高い水準である。

また、プログラムのうち、左官工の訓練を行った失業者については、プログラム途中の

段階で民間企業への就職が決定することも珍しくなかった。こうした失業者教育プログラムでは、プログラムにおける訓練内容の質を担保し、当該プログラムにおいて訓練された人材が有用であるということを民間企業側に認識してもらうことが重要である。

地域文化の継承

廃墟となって取り壊される可能性のあったレンガ工場を修復保存することで、地域文化が形となって残ることとなった。

地域観光の振興

レンガ工場には、年間約 2,000 人が来館している。多くは無料開放日における来館者であり、入館料を支払って入館する来館者は、ハイシーズンで 40 人/日程度となっている。入館料が、1 人あたり 3 ユーロであるため、入館料による経済効果は限定的である。むしろ共同体内の他のミューゼと連携することによって、地域観光資源が充実することが期待される。

(3) 成功要因

旧レンガ工場の活用

■歴史的遺産としての活用

廃業によって取り残されたレンガ工場に、地域の歴史を伝える遺産としての価値を見出し、建物および内部の機械を保存、展示対象とするとともに、文化活動の拠点として活用したことで、廃墟が地域の資産に変わった。

■職業訓練施設としての活用

修復にあたって、専門の業者に依頼するのではなく、失業者を参画させることで、雇用の創出を生むと同時に、修復費用も EU の補助金を活用することができた。

(4) 今後の課題

事業の実施にあたっては、EU、国の補助金を活用したが、エコミューゼ事務局に資金がないため、補助金の期間が終了すると事業自体も終了してしまう。来場者や地域内住民から寄付を募るなど、財政面での強化が必要である。

レンガ工場を含むミューゼ群は、都市共同体の観光資源としても期待されるが、現在はルートの設定などネットワーク化がなされていない。都市共同体全体の観光戦略と結びつけて活用を図るべきである。

関係リンク先

クルゾー・モンソエコミューゼ

<http://www.ecomusee-creusot-montceau.fr/>

13. 団地の空き家・空き店舗を活用した学生ボランティアによる地域活性化 ～多世代交流と多文化共生の組み合わせ～

東京都板橋区 高島平団地

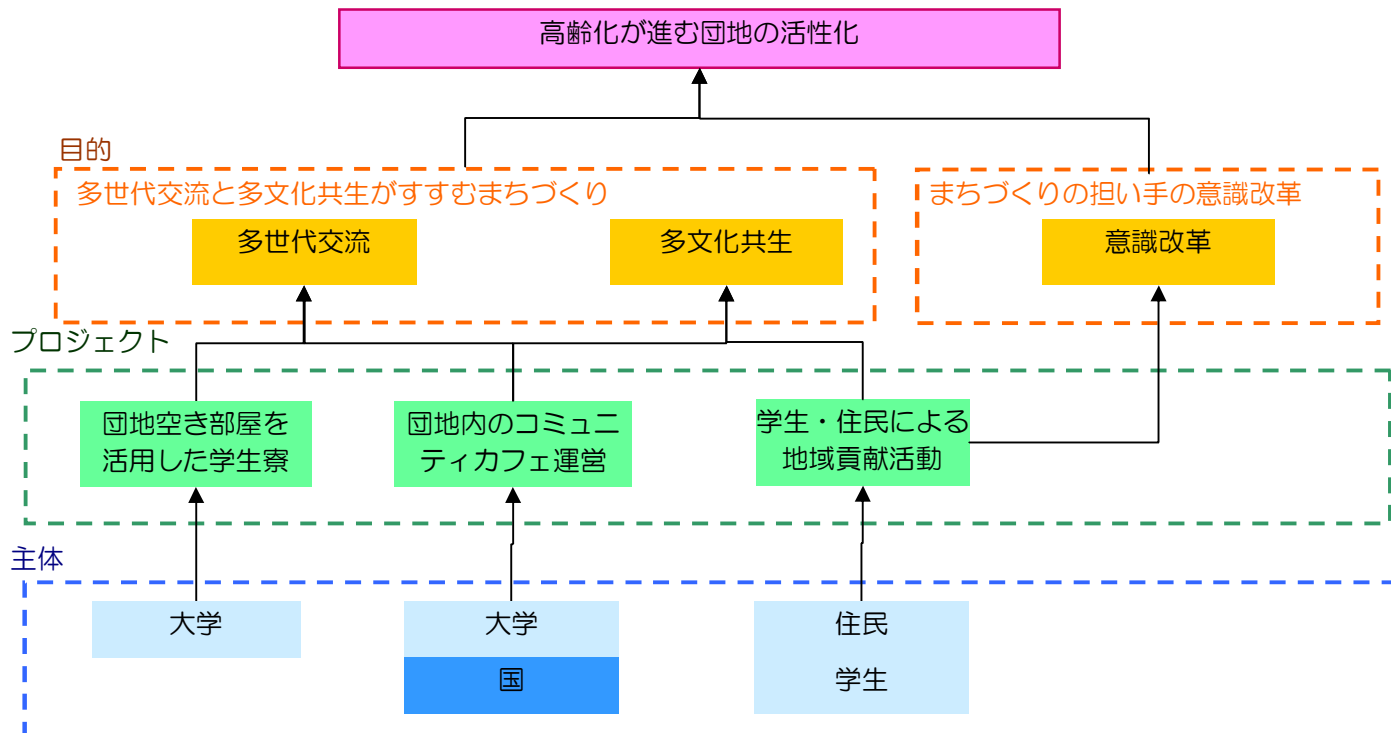
解決すべき課題

経済	商工業の振興
	農林業の振興
	観光の振興
経済・社会	雇用の確保
	中心市街地の活性化
社会	定住人口の増加
	アクセシビリティの向上
	地域の荒廃の抑制
環境	環境負荷の低減

事業概要

高齢化が進む大規模団地「高島平団地」を中心とした高島平地域を舞台として、団地に隣接する大東文化大学の学生と教職員、高島平地域住民が協力し、団地の空き室を学生寮として活用するとともに、団地内の空き店舗にコミュニティカフェを設置。高齢者を中心とした地域住民と留学生を含む学生ボランティアが連携しながら、多文化共生と多世代交流による団地活性化に取り組む。

プロジェクトパッケージの構造図



プロジェクトの背景

1972 年（昭和 47 年）に入居が始まった高島平団地は、団塊世代とその家族を中心に約 3 万人が住む「マンモス団地」だった。しかしその後、建物の老朽化とともに入居者の転出が進み、空き部屋が増加。人口は 2 万人に減少するとともに、65 歳以上の高齢者は 3 割を越えた。一方で、近年は外国人居住者も増加し、外国人との共生も求められるようになってきた。一方、同団地の近隣にキャンパスを持つ大東文化大学は、少子化の進展で学生の確保が困難になるという危機感を持つとともに、大学の個性としてアジアからの留学生の受入等による国際交流があると考え、それらを活かした地域への貢献を模索していた。

2004 年（平成 16 年）に開催された団地に関するシンポジウムに大学関係者が参加したことがきっかけで、上記の問題意識を持った大学側・地域側の関係者が集まり、両者の連携による高島平の活性化方策を検討。2007 年度（平成 19 年度）に文部科学省の「現代的教育ニーズ取組支援プログラム（現代 GP）」に採択され、2008 年度（平成 20 年度）から本格的に活動を開始した。

本事例における「パッケージ化」

- 第一の目的は高齢化が進む高島平団地と若者が中心の大学が連携した「多世代交流」。第二の目的は外国人居住者が増加する団地と留学生受入を積極化する大学との連携による「多文化共生」。それぞれの目的に対し、プロジェクトを組み合わせる先駆的な取組みとして実施。
- 事業主体としては大学が中心であるが、活動の担い手は地域住民と学生。特に団地に入居する学生が、ボランティア活動を積極的に行っている。

（1）プロジェクトの内容

団地空き部屋を活用した学生寮「高島平団地学生入居プログラム」

大学が UR 都市機構から空き部屋を借り上げ、学生に貸し出している。1DK の住戸を 20 戸、2DK の住戸を 2 戸、確保しており、2DK の住戸についてはルームシェアとして貸し出している。ルームシェア用の住戸には各部屋に鍵を取り付け、プライバシーに配慮している。

入居の条件は社会貢献活動を行うことである。具体的には月に一度の学生委員会や三者協議会（後述）への出席、自治会への加入の他、以下で述べる各種ボランティア活動に自主的に参加することが求められる。大学はそれを条件として学生に対して家賃補助を行う。

入居者数は 24 人で、応募倍率は約 2 倍であった。入居者のうち 14 名は留学生である。

さらに今後は分譲団地のあるオーナーの好意で 3LDK の部屋を借り受け、3 人のルームシェアとして貸し出す



写真 1：高層住宅が林立する高島平団地

予定である。

団地内のコミュニティカフェ運営

団地内の商店街の空き店舗を大学側が借り受けて「コミュニティカフェ・グリーン」として開設している。本活動の拠点として、また地域住民や学生、教職員の出会いの場として活用されている。

自由に飲めるお茶等を置き、気軽に立ち寄っておしゃべりができるスペースであると同時に、「学びあい教室」（留学生による外国語教室、住民による日本語教室、日本人学生による書道教室、民間企業協賛による携帯電話教室、等）や演奏会・上映会・クリスマス会などの各種イベントの会場、書道や民族衣装等の展示会場として活用されている。イベント会場として活用するため、カフェ内には小さなステージや音響施設も設置されている。

家賃や維持費、カフェとしての改装費用は、文科省の補助金を充てている。



写真2：コミュニティカフェは団地1階の商店街内に位置する



写真3：コミュニティカフェ・グリーンの入口

学生ボランティアらによる地域貢献活動

団地の学生寮に入居している学生が中心となって、コミュニティカフェの運営や各種教室の他にも様々なボランティア活動が行われている。

- ・ 入居学生全員が、東京消防庁の「災害時支援ボランティア」に登録し、各種訓練に参加（「レスキュー隊」）。
- ・ ミニ FM 放送の番組を制作（30 分番組を週 1 回放送）。FM 小田原の電波で放映する他、インターネット上でも流している。関連機材は文科省の補助金により購入。
- ・ 団地内のごみ拾いやパトロール活動（「クリーンアップ隊」「パトロール隊」）
- ・ ペットボトルキャップや廃油のリサイクル活動
- ・ 「高島平二丁目団地自治会」が設置した「助け合いの会」に、学生有志が参加（独居高齢者宅の家事や電球交換などを手伝う有償ボランティア）
- ・ 自治会が開催している「団地祭り」に学生有志が参加（屋台設営や販売の手伝い等）

こうしたボランティア活動は、地域が喜んでくれること、高齢者が喜んでくれることを考え、議論した上で、基本的には学生自身が希望する活動に取り組んでいる。

(2) 効果

多世代交流・多文化交流

これまで近隣にありながら交流が少なかった、団地住民と大学の学生・教職員との間で

交流が生まれた。

また、団地内の外国人住民、特に就労外国人の妻や子供は日本語が話せず、外国人のネットワークしか持っていない場合もあった。そういう人たちが、日本人と付き合うきっかけにもなっている。

②学生や住民の意識改革

団地内の学生寮に入居する学生は、家賃の安さに惹かれて入居を希望する場合が少なくない。しかし、ボランティア活動を経験することで、学生が主体的にカフェを運営したり、地域の人々と交流を深めたりするようになってきている。そうした意識変革を促している。

一方、高島平はこれまで「自殺の名所」「孤独死」といったネガティブなイメージで語られることが少なく、こうした取組が行われることにより、地域住民にとっては、地域の良さを見直すきっかけとなっている。



写真4：書道教室
(みらいネット高島平提供)



写真5：クリスマス会
(みらいネット高島平提供)

(3) 成功要因

団地の空室を学生寮として活用

大学には海外や地方からの学生も多く、安価な住居のニーズは本来高い。しかし団地の賃貸住宅は、入居条件として月収額や貯蓄額を求めるなど、学生の入居を想定していない。そのため、潜在的な利用者が目の前にいるにも関わらず、空き室が増加していた。

本プロジェクトでは、貸し主のURと学生の間に大学が入ることで、団地を学生の住まいとして活用することが出来るようになった。「居住」という機能を維持しながら、その対象を団地が本来想定している対象から「学生」に広げることで、一定程度の空室解消に成功しているとみることが出来る。

また、本来、子育て世帯を対象に設計されたと考えられる2DKの住戸を、ルームシェアにより2人の学生に賃借して安価な賃貸料での提供を可能にするなど、既存の施設をニーズに合わせて活用するという工夫も見られる。

住民・学生・教職員による「三者協議会」

本プロジェクトの運営主体は大学である。しかし、入居学生、教職員、任意で参加する住民の三者による「三者協議会」が本プロジェクトの運営について協議しており、学生や地域住民の主体的な参加を促している。

入居学生を活動の担い手（ボランティア）として確保

地域での活動は多くの人手が必要である。本プロジェクトでは、団地へ入居する学生に地域貢献を求めることにより、様々な活動に必要な人手を確保することを容易にしている。

(4) 今後の課題

文科省の補助金は2009年度（平成21年度）に終了するため、今後は財政的な自立が求められる。

一方で、補助金使用のために課せられた制約もなくなるため、活動の自由度は高まると考えられる。

関係リンク先

みらいネット高島平ホームページ

<http://www.daito.ac.jp/takap/index.html>

<http://blog.canpan.info/takap2/>

大東文化大学ホームページ（現代的教育ニーズ取組支援プログラム（現代GP））

<http://www2.daito.ac.jp/jp/modules/academics/index.php/J05-00-5460-02>

14. 都市公園を活用した地域による子育て支援

～都市公園の整備と子育て支援事業の組合せ～

新潟県長岡市 子育ての駅千秋（愛称：てくてく）

解決すべき課題

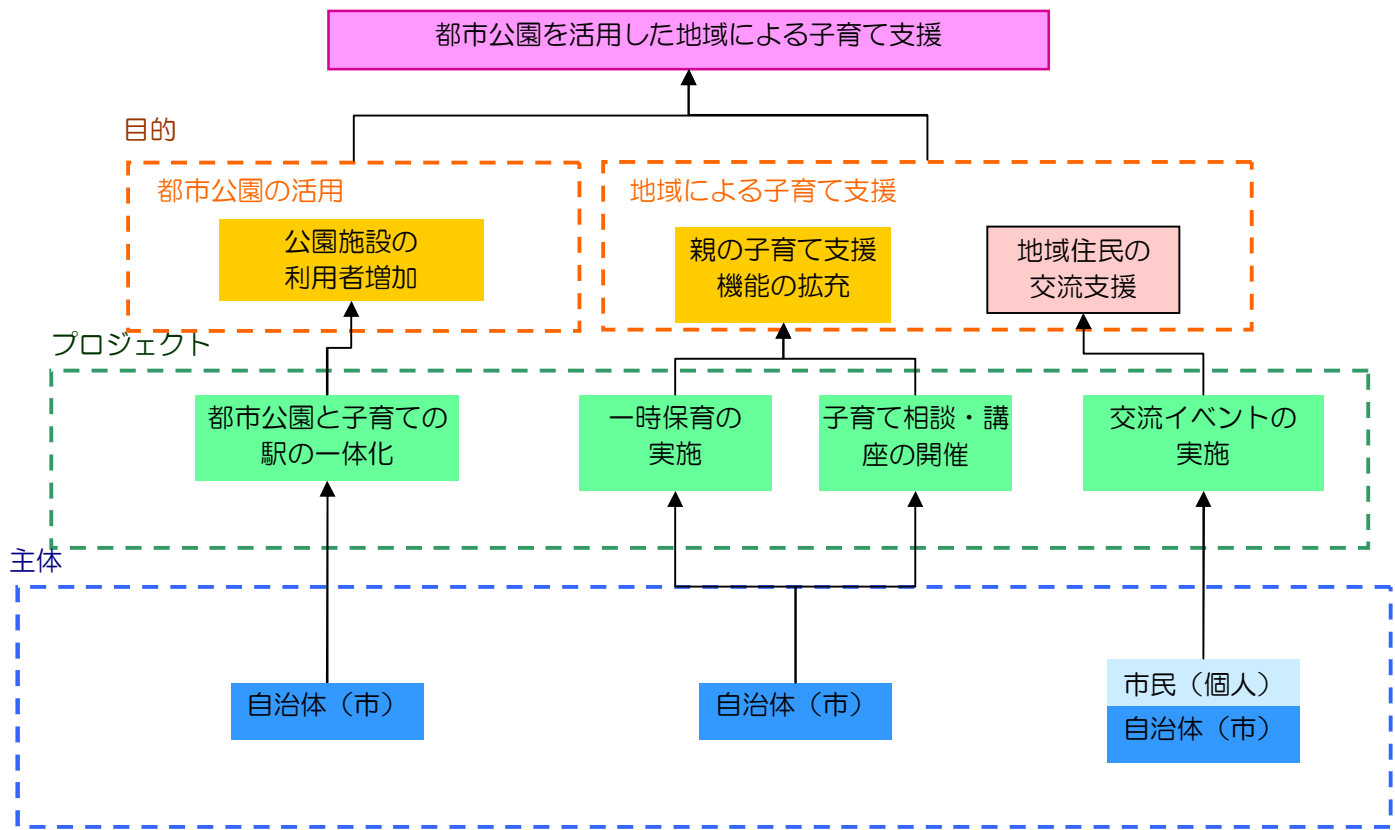
経済	商工業の振興
	農林業の振興
	観光の振興
経済・社会	雇用の確保
	中心市街地の活性化
社会	定住人口の増加
	アクセシビリティの向上
	地域の荒廃の抑制
環境	環境負荷の低減

事業概要

長岡市は雪国の子どもたちに冬でも遊べる場所を確保するため、都市公園の中に全天候型屋根付き施設を整備した。

施設には、保育士を常駐させ子育て相談の場を設けるなど、親の子育てや親同士の交流を支援する機能を付加しており、2009年（平成21年）5月の開設以来、親子連れの利用者で賑わいを見せている。

プロジェクトパッケージの構造図



プロジェクトの背景

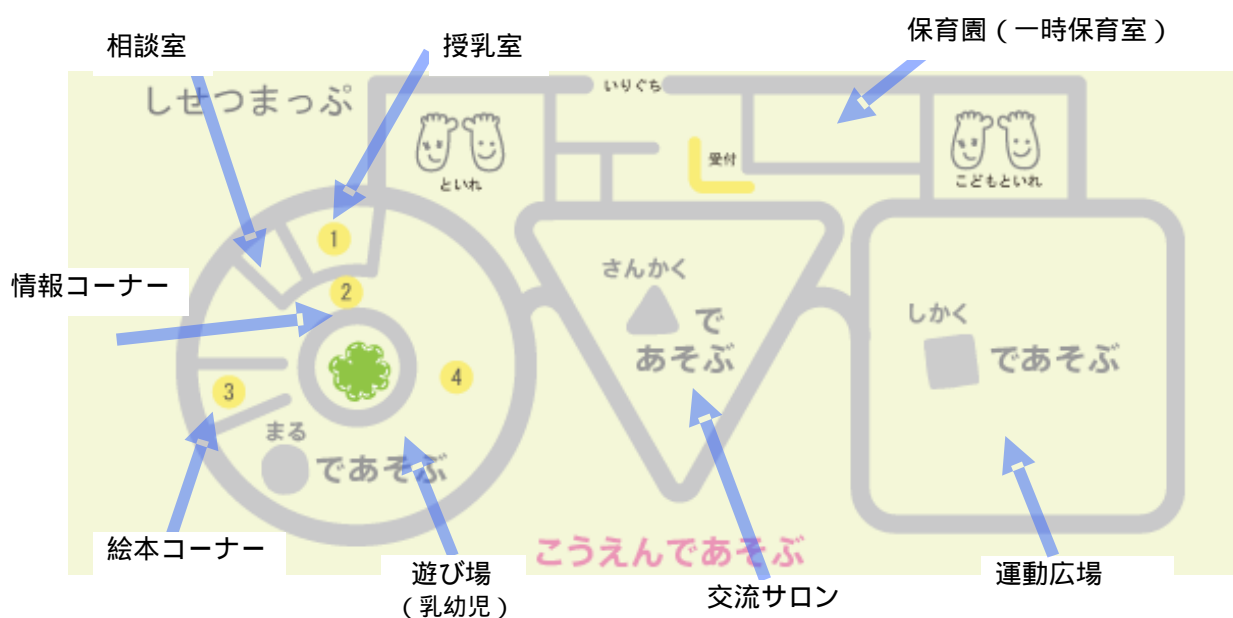
長岡市は雪国であるため、冬場の子どもの遊び場が少ないという声が多かった。また、2001年（平成13年）に開設した「ちびっこ広場」での子育て支援の取り組みが好評であったことから、市民のニーズ調査を行い、子育て相談や親同士の交流の場が求められていることがわかった。

市は2004年（平成16年）子育て支援機能を兼ね備えた全天候型屋根付き施設の整備方針（「こども王国」基本構想）を固め、別途整備することとなっていた千秋が原南公園内に屋根付き施設を整備することとした。

本事例における「パッケージ化」

- 地域の子どもの遊び場を確保し子育て支援の充実を図るため、都市公園施設の整備と子育て支援事業とを組合せた。
- 都市公園事業と子育て支援事業という他分野の組み合わせにより、「親子にとって居心地の良い施設」が実現し、利用が増えるという相乗効果を生んでいる。

【子育ての駅千秋 施設マップ】



（長岡市 HP 掲載資料より作成）

(1) プロジェクトの内容

都市公園と子育ての駅¹の一体化

冬期の子どもの遊び場を確保するため、2004 年（平成 16 年）に策定した「こども王国基本構想」に基づき、信濃川に隣接する地域に千秋が原南公園と全天候型屋根付き施設「子育ての駅千秋（愛称：てくてく）」を整備した（2009 年 5 月オープン）。公園および公園内施設は都市公園事業（国 1/2 補助）の適用を受けており、総事業費は約 6 億 9 千万円（うち子育ての駅関係の施設約 4 億 4 千万円）である。

公園の規模は、全体面積が 20,476 m²、子育ての駅の施設の面積が約 1,280 m²である。

施設内には、運動広場、交流サロン、絵本コーナー、赤ちゃんコーナー、相談室、情報コーナー、授乳室、一時保育室が整備されて

いる。施設は「まる」・「さんかく」・「しかく」の 3 つの部分に分かれており、中央の「さんかく」を交流サロンとすることによって、親がくつろぎながら周辺で子供が遊べるように配慮されている。

また、公園にも滑り台などの遊具や砂場、水遊び場などが配置され、天気の良い日は中でも外でも遊べるように工夫されている。

なお、施設の内容については、公募の市民、学識経験者、子育て関係者が参加する検討委員会を設置し、2006 年（平成 18 年）から 2 年かけて検討が行われた。また、施設のデザインは長岡造形大学の協力を得て作成された。

一時保育の実施

親に対する子育て支援機能の充実を図るため、施設内に「せんしゅう保育園」を設置し、一時保育室を運営している。生後 6 か月から就学前の子どもを対象として、利用料は 1 時間 300 円（30 分 150 円）である（最長 8 時間・事前予約制）。



写真 1：子育ての駅外観（長岡市提供）



写真 2：運動広場の様子（長岡市提供）



写真 3：絵本コーナーの様子
（長岡市提供）

¹ 長岡市が整備を進めている、子育て支援機能を有する屋内型施設。子どもを中心として多世代が集い育ち合うプラットフォームのような場所、という意味が込められている。

周辺の病院やショッピングセンターに出かける際に一時保育を利用することができるため、利用者からは好評であり、利用率も高い。

子育て相談・講座の開催

子育てに関する悩みを抱える親からの相談に応えるため、親と相談員とが一緒に考える場を設けている。相談員は、家庭児童相談員のほか、保健師、助産師、栄養士、先輩ママなどにもお願いし、月4回程度（1回当たり1時間）実施している。

また、保育士を常時6名程度配置しており、随時、施設利用者からの相談に応じるなどの支援、見守り機能を発揮している。

また、子育てについての知識を深めてもらうため、図書館司書、歯科衛生士、言語聴覚士など多彩な講師による「子育て講座」を開催しているほか、冊子、ポスター、チラシ等で告知する「情報コーナー」を設置し、子育て情報の提供を行っている。

交流イベントの実施

子育て中の親同士の交流を深めるため、誕生会やおしゃべり会、さつま芋の栽培体験などのイベント等を企画し、親同士の友達づくりの場を提供している。

イベントなどの交流事業の内容については、市民からの公募委員10名程度で構成する「子育ての駅運営委員会」を設置し、企画内容から実際の運営方法までの検討を行っている。委員の任期は1年で、年6回程度開催される。

また、施設の管理・運営に協力するボランティア「子育ての駅サポーター」を随時募集、登録している。2010年（平成22年）2月現在で36名が登録しており、子育て、福祉、国際交流、園芸、自然体験、絵本の読み聞かせ、楽器演奏などそれぞれの特技を生かして活動を行っている。



写真4：交流サロンで行われた子育て講座の様子（長岡市提供）



写真5：イベント 誕生会の様子（長岡市提供）



写真6：イベント さつま芋収穫の様子（長岡市提供）

(2) 効果

施設の利用者増加

施設は都市公園内に併設することによって、利用者にとって長時間滞在できる過ごしやすい施設となった。本施設の利用者は、開設以来約 4 か月で 10 万人を突破し、1 日平均 623 名の利用者が訪れているなど好評を博している。

図表 施設利用者数及び 1 日平均利用者の推移（人）

	2009 年								2010 年		計
	5 月	6 月	7 月	8 月	9 月	10 月	11 月	12 月	1 月	2 月	
利用者数	28,655	21,277	22,856	20,464	14,727	13,366	9,918	7,115	10,674	11,751	160,803
1 日平均	1,194	818	879	758	566	495	381	274	411	490	623

計：「利用者数」は 2009 年 5 ～ 2010 年 2 月の累計、「1 日平均」は同期間の利用者数の 1 日平均

9 月 7 日累計利用者
10 万人突破

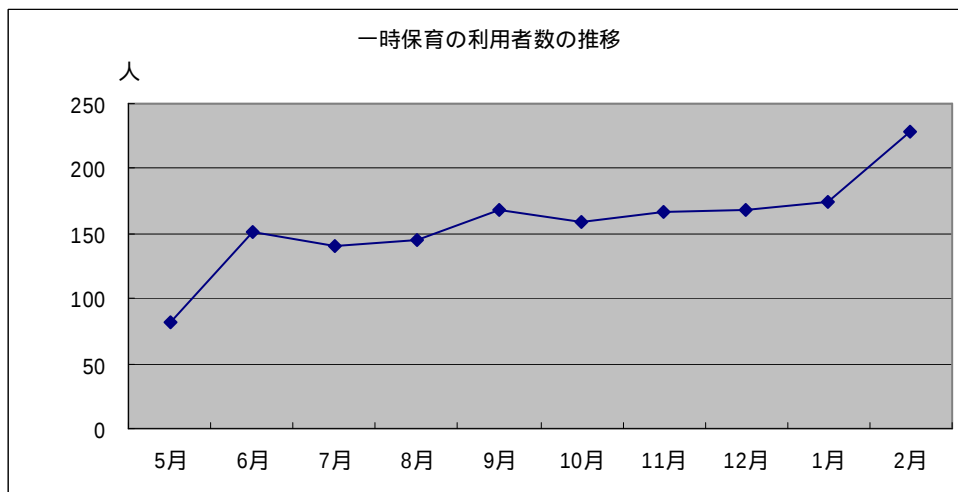
出典：長岡市調査

親の子育て支援機能の拡充

一時保育室の開設や子育て相談・講座の実施などは、親の子育て中の時間の確保や知識習得の面で大きな支えとなっており、地域の子育て支援機能の向上につながっている。

図表 一時保育及び子育て相談事業の利用者数の推移（人）

	2009 年								2010 年		累計
	5 月	6 月	7 月	8 月	9 月	10 月	11 月	12 月	1 月	2 月	
一時保育	82	152	141	145	168	159	166	168	174	228	1,583
相談事業	9	13	5	5	17	13	6	7	6	10	91



出典：長岡市調査

地域住民の交流支援

市民ボランティアの参加による交流イベントを実施することにより、親同士や地域住民との交流の機会が広がっている。

図表 交流イベント参加者数の推移（人）

	2009 年								2010 年		累計
	5 月	6 月	7 月	8 月	9 月	10 月	11 月	12 月	1 月	2 月	
参加者数	738	665	4,165	949	712	667	836	707	652	1,234	11,325

出典：長岡市調査

（３）成功要因

「こども王国基本構想」に基づく分野横断的な取り組み

公園と子育て支援という異なる分野の事業を一体的に推進するため、市長のリーダーシップのもと「こども王国基本構想」を策定し、整備方針を明確にしたことが、その後の庁内における円滑な事業実施を可能にした。

市民のニーズの把握に基づいた発想

「冬場の子どもの遊び場がほしい」というニーズに加え、子育て支援機能に対するニーズが高いことを現場での取り組みや市民へのヒアリング調査などから把握し、企画立案に反映させたことが、市民に喜ばれる施設の実現につながった。また、施設の中身の検討に当たり市民参加による検討会を設置したことも、市民ニーズを反映するのに効果的であった。

（４）今後の課題

市は、「こども王国基本構想」に基づき、さらに２か所の子育ての駅の開設を 2010 年度（平成 22 年度）に予定している。開設により、子育ての駅千秋の利用状況にも影響を与えられ、今後の推移を見守る必要がある。

公園については、子育て支援施設が併設されていることから、子ども連れ以外の人を利用しづらい印象を持たれるが、多世代交流の場として誰でも利用できる開かれた公園として運営を進める必要がある。

交流イベントなどの運営には「子育ての駅サポーター」の協力が必要だが、次代の親になる若い世代に参加してもらうことが今後の課題である。

関係リンク先

長岡市 子育ての駅千秋ホームページ

http://www.city.nagaoka.niigata.jp/kosodate/k_eki/tekuteku.html

15. 空港施設の複合的活用による地域活性化

～空港の地域拠点化、就航便数の維持、定住人口の増大の組み合わせ～

石川県輪島市 能登空港

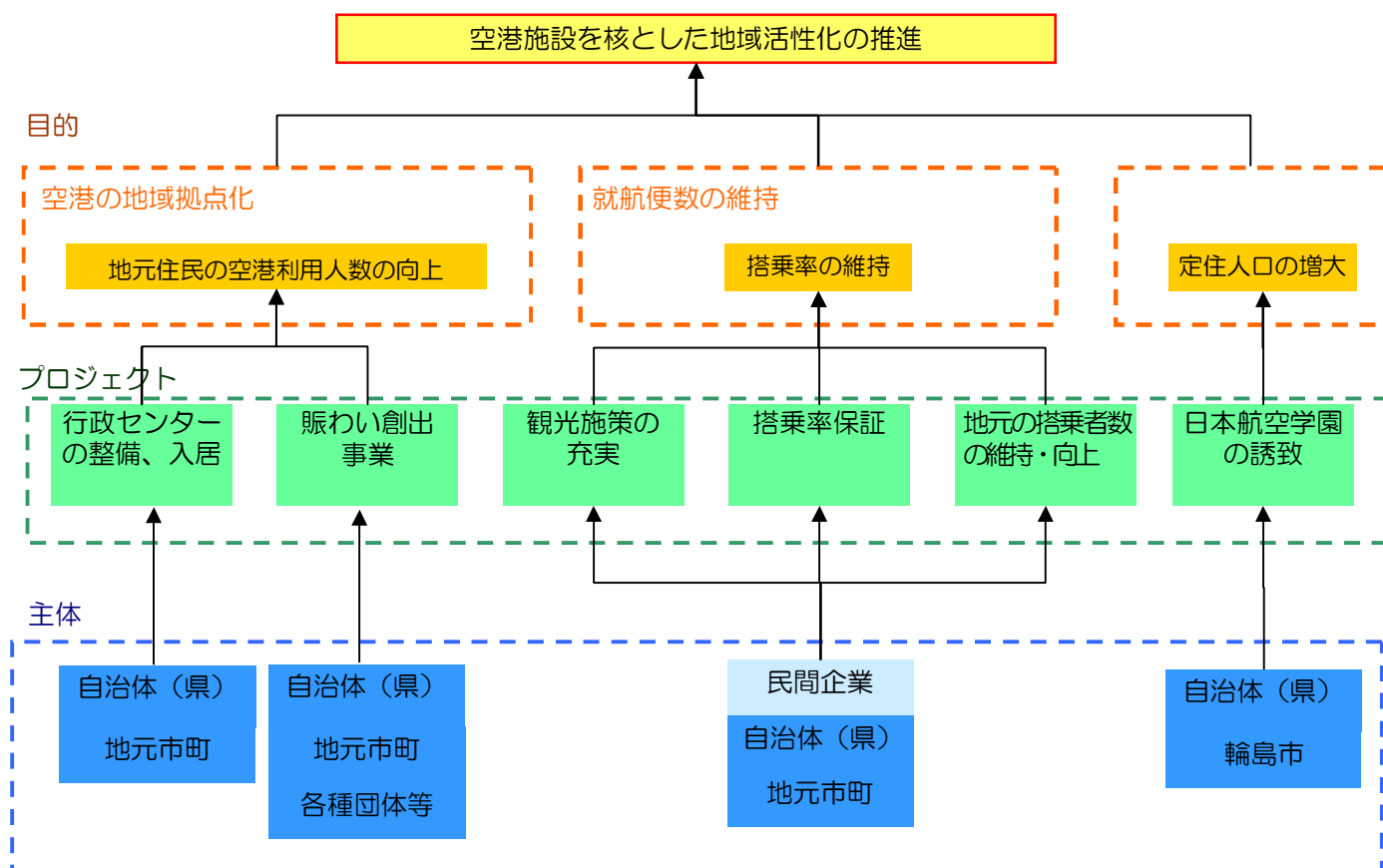
解決すべき課題

経済	商工業の振興
	農林業の振興
	観光の振興
経済・社会	雇用の確保
	中心市街地の活性化
社会	定住人口の増加
	アクセシビリティの向上
	地域の荒廃の抑制
環境	環境負荷の低減

事業概要

石川県は2003年（平成15年）に開港した能登空港を核とした地域の活性化を目指している。行政センターの合築、二次交通（乗合タクシー）の運行、空港施設を活用した集客イベント、日本航空学園の誘致（実習で滑走路利用可）など、空港施設を核に多様な施策を展開。一定の搭乗率を下回った場合に地元が航空会社に保証金を支払う搭乗率保証も導入し、路線の維持に努めている。

プロジェクトパッケージの構造図



プロジェクトの背景

能登地域は高速交通の空白地帯のいわゆる「陸の孤島」であり、以前、陸路での移動は首都圏から6時間かかるなど、観光客誘致においても不利な状況であった。1986年（昭和61年）に空港の立地可能性調査を実施したのを皮切りに、能登地域半島振興計画や石川県21世紀ビジョンなどの上位計画に位置付けられ、空港整備に向けて動き出した。

1996年（平成8年）12月、能登地域が「準離島」という状況下に置かれていることが決めたの一つともなり、第7次空港整備5カ年計画への組入れが閣議決定され、2003年（平成15年）7月に開港した。

本事例における「パッケージ化」

- 航空旅客を確保して路線を維持するためのプロジェクト、空港ターミナルビルと行政機関の合築、空港ターミナルビルの道の駅登録など拠点づくりのプロジェクトの組合せ。
- 日本航空学園を空港の隣接地に誘致し、実習で滑走路を利用。教員や学生の定住にも結びつき、定住人口の増大にもつながっている。



能登空港の位置と空港からの主なアクセス地域（能登空港 HP より）



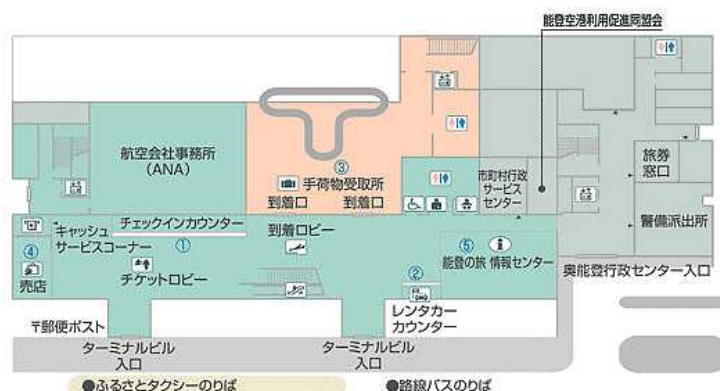
能登空港施設外観

(1) プロジェクトの内容

行政センターの合築

空港ターミナルビルは当初 2 階建てを想定していたが、空港の拠点性を高めるために行政機関や会議室等との合築を図ることとし、コンベンション機能を持たせて 4 階建てとなった。パスポート窓口、市町村行政サービスセンター、生涯学習センター、県の行政機関である奥能登総合事務所、奥能登農林総合事務所などの行政関連機関が入居しており、行政関係で約 200 人の職員が勤務している（空港関連職員 100 人と合わせると計 300 人が勤務）。

能登空港 1F のフロアマップ
（右手に行政センターが設置されている）



賑わい創出事業

空港における人的交流を促進し、「空港に人が集まる」という状況を創出するとともに、2006 年度（平成 18 年度）から県の奥能登総合事務所、空港管理事務所が中心となって賑わい創出事業を開始した。その後、空港ターミナルビル（株）や中能登総合事務所がメンバーに加わり、能登空港利用促進同盟会、県教委、関係市町、航空会社、イベントを実施する各種団体等とも連携し、官民一体となって地域振興に取り組んでいる。

開港記念イベント	7 月 7 日の開港記念日を中心に、コンサートや写真撮影会（なりきりキャビンアテンダント＆パイロット）等を実施。航空学園とのコラボレーションで、実習用飛行機を使った子どもとの綱引きも実施。	
空港施設内でのイベント	和太鼓の演奏、地元書道家による作品展示など、芸術・文化事業の施設としても活用。	
空港前広場でのイベント	ターミナルビル前のスペースを利用して、フリーマーケットや地物市、太鼓フェスティバル等を実施。	

多目的広場でのイベント	空港前広場よりさらに広い隣接敷地を生かして、ゲートボール大会、高齢者スポーツ大会、グラウンドゴルフ大会、オートモビルミーティング（右写真）等を実施。	
道の駅能登空港	2003年（平成15年）全国の空港ターミナルビルとしては初めて道の駅に登録された。これにより、航空旅客のみならず、車利用の旅客にもターミナルビルを利用してもらっている。また、同ビル1階にある能登の旅情報センターなどで、能登の魅力を発信している。	

観光施策の充実

■観光情報の提供、PR など

「ぶらり能登キャンペーン」と称して、首都圏のシニア世代をターゲットに、能登にしかない魅力（人を中心に食・風景）をPRし、初めての人でも安心して能登の旅ができる企画を展開している。たとえば、「ぶらり能登ガイドブック」では、観光客による能登の施設や店の評価を掲載している。旅行者にとって有益な情報を提供することができ、施設や店を競争させることで能登地域全体の質の向上にもつながっている。

別冊となっている「ぶらり能登エリアマップ」にも工夫がなされている。道路標識の状況や地元民しか知らない景観スポットなど、職員が現地を定期的に巡回することで仕入れた情報を掲載しており、初めての人でも安心して旅行ができるようになっている。



資料：ぶらり能登ガイドブックの内容（ホームページで電子雑誌としてより詳細に見ることができる）

また、職員が年に数回、首都圏の旅行会社まで出向き、能登のPRを行っている。旅行業界にも能登の応援者になってもらい、客に能登旅行を勧めてもらうことが狙いである。空港利用者に占める首都圏居住者の割合は70%以上に上っており、誘客促進施策が一定の成果を上げている。

観光客が減少しやすい冬季期間においては、「能登空港冬季キャンペーン『冬こそ能登へ。』」として、12月1日～3月7日まで羽田からの搭乗者に対して抽選で毎便2名に加能ガニ（石川県産ズワイガニ）と10名に能登の天然塩をプレゼントしている。座席番号を抽選番号とし、当選者は能登空港到着ロビーで発表される。（写真1）



写真1：冬季キャンペーンの当選者番号がフロアで発表される

■ 二次交通の整備

県、市町、能登半島広域観光協会が運行主体となって、能登空港と能登各地とをバス並みの低料金で結ぶ乗り合いタクシー「能登空港ふるさとタクシー」（写真2）を運行している。2003年（平成15年）、2004年（平成16年）に運輸省（当時）の補助を受けて実証実験を行い、2005年（平成17年）から本格運行となった。利用者は年間23,000人～25,000人で、空港利用者の約15%～20%に相当する。開港時からの推移は、横ばい又は漸減である。



写真2：能登空港ふるさとタクシー

能登地域を5つのエリアに分け、エリアごとに運行会社を決めている（2008年度（平成20年度）は800万円の赤字。県、市町、観光団体の3者で均等に赤字補填）。

ふるさとタクシーとは別に、レンタカー業者が3社営業しており、年間11,000人～12,000人が利用している。県内での乗り捨てを無料にするなど利用しやすいように工夫を行っている。

搭乗率保証制度の導入

一定の搭乗率を下回った場合には航空会社に保証金を支払い、逆に上回った場合は航空会社から販売促進協力金を受け取ることができる搭乗率保証制度を導入している。

開港から6年連続で目標搭乗率を達成しており、最初の3年間は販売促進協力金を受け取った（金銭の授受が本来目的ではないので、4年目からは、目標搭乗率の上下4ポイントのゾーン内であれば保証金・協力金の支払いは行わないこととしている）。

地元の搭乗者数の維持・向上

能登地域の 9 市町、議会、商工団体、観光協会等で構成する「能登空港利用促進同盟会」を設立。能登空港を応援する会員組織「ウイング・ネットワーク」を立ち上げ、常時会員を募集している。2009 年度（平成 21 年度）は法人会員 56 社、個人会員 1,210 名が加入。

会報誌の発行、旅行会社とともに会員向けの特別旅行の企画（地元高齢者を対象とした東京ツアー、富士山ツアー等）などを実施。地元住民による 10 名以上の研修旅行等に、同盟会から助成金を出している。

地元住民の搭乗率は約 2 割程度を推移している。

学校法人日本航空学園の誘致

空港エリア内に、日本航空高等学校石川（航空科）及び専門学校の日本航空大学校を誘致し、2003 年（平成 15 年）4 月に開校した。2009 年（平成 21 年）4 月の在籍者は 948 名（高等学校：525 名、専門学校：295 名、教職員：128 名）で、7 割～8 割が県外出身者である（タイ・モンゴル等からの留学生も含む）。

（2）効果

搭乗率の維持

搭乗率はおおむね目標搭乗率（62％）を越える水準で推移している。

	搭乗率	目標	販売促進協力金
1 年目（2003 年 7 月～翌年 6 月）	79.5%	70%	約 9,700 万円受取
2 年面（2004 年 7 月～翌年 6 月）	64.6%	63%	約 1,600 万円受取
3 年目（2005 年 7 月～翌年 6 月）	66.5%	64%	2,000 万円受取 実績が目標の上下 1%の範囲であれば 相互に支払いは起きないことに変更
4 年目（2006 年 7 月～翌年 6 月）	65.1%	62%	実績が目標の上下 4%の範囲であれば 相互に支払いは起きないことに変更
5 年目（2007 年 7 月～翌年 6 月）	65.4%	62%	
6 年目（2008 年 7 月～翌年 6 月）	62.3%	62%	

出典：石川県企画振興部空港企画課

地元住民の空港利活用人数向上

空港におけるイベントの参加者数は年々増加しており、2006 年度（平成 18 年度）の 2 万 5 千人から 2009 年度（平成 21 年度）（1 月末現在）は 4 万人と大幅に増加している。

2006 年度	2007 年度	2008 年度	2009 年度
25,265 人	28,433 人	34,591 人	41,305 人

出典：能登空港賑わい創出実行委員会資料

定住人口の増加

日本航空学園の誘致に伴う経済効果は大きく、学校関連の地元への直接的な発注額は例えば食材だけでも月 2,000 万円以上に上り、年間で数億円の経済波及効果がある。

(3) 成功要因

「空港」という施設の多面的な利用

「空港を単なる通過点ではなく、地域振興の核にする」という知事の強い思いが、当該事業の多様な取り組みを牽引している。空港として搭乗率の確保に努力するのはもちろんのこと、行政センターの合築、地域交流拠点としての活用により、地域住民にとっても「自分たちの空港」としての意識醸成に役立っている。

搭乗率確保のための多様な主体の協力（プラットフォーム）

搭乗率保証制度が、地域にとっては実績の維持を図るインセンティブになっている。航空会社と地元とで結ばれたこの保証制度に基づき、県や関係市町、民間団体、民間企業（タクシー会社、旅行企画会社など）が連携を図り、インバウンド誘致、地元利用の促進の両面から目標搭乗率の達成に向けた取り組みを行っている。

(4) 今後の課題

目標搭乗率（62％）を維持しているものの、搭乗率は減少傾向にある。首都圏をはじめとする全国からの観光誘客の強化と地元住民の利用向上がさらに必要である。

能登空港を核として、能登地域における新たな拠点づくりが図られつつある。今後も、引き続き、県、市町、民間が緊密に連携して、地域の活性化のため、いかに能登空港を活用していくかを考えながら取り組んでいくことが重要である。

関係リンク先

能登空港

<http://www.noto-airport.jp/notosypher/www/index.jsp>

搭乗率保証について

<http://www.noto-airport.jp/notosypher/www/info/detail.jsp?id=125>

16. 空き家の再生と活用を通じた地域の活性化

～空き家バンクと空き家再生活動との組合せ～

広島県尾道市 空き家再生プロジェクト

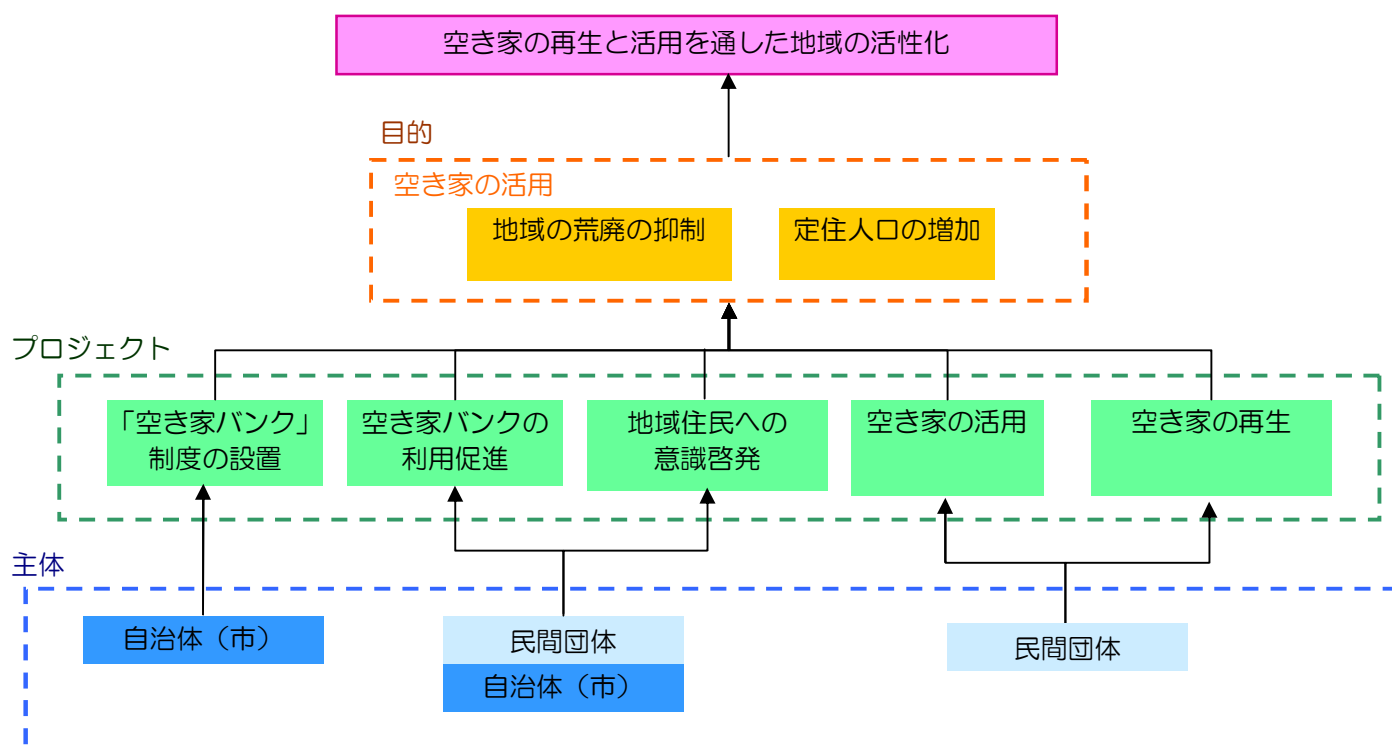
解決すべき課題

経済	商工業の振興
	農林業の振興
	観光の振興
経済・社会	雇用の確保
	中心市街地の活性化
社会	定住人口の増加
	アクセシビリティの向上
	地域の荒廃の抑制
環境	環境負荷の低減

事業概要

尾道市では、尾道を代表する歴史的なまちなみ景観を有する尾道三山南斜面市街地に空き家が増加しており、市とNPOが連携して空き家の情報提供を展開している。NPOは昭和初期の民家の建築的価値を再評価し、アートや店舗、ギャラリーなど、住宅以外での活用も積極的に行っている。空き家に新たな利用者を呼び込むことで、空き家の荒廃を防ぎ、斜面市街地の景観の保全及び地域の活性化につなげている。

プロジェクトパッケージの構造図



プロジェクトの背景

尾道を代表する歴史的なまちなみ景観を有する尾道三山南斜面市街地では、近年、少子高齢化・斜面地の地理的特殊性のために空き家が増加している。

そこで同市では斜面市街地の空き家の情報提供を行う空き家バンク制度を実施したが、2007年（平成19年）6月の成約を最後に、空き家バンクの登録物件が無くなり、空き家はあるものの情報提供ができない状態となっていた。そこで、2008年（平成20年）に設立されたNPO法人「尾道空き家再生プロジェクト」と市が連携して空き家の情報提供や有効活用を進めている。具体的には、市は「空き家バンク」の登録審査、手続きを行い、NPOが登録された物件の情報提供や利用希望者に対する相談・支援を担っている。

本事例における「パッケージ化」

- 歴史的なまちなみ景観を有する市街地の空き家を解消するため、市は空き家バンク制度を開始するとともに、歴史的なまちなみを保存・修復するための補助制度を創設した。
- 一方、地域住民を主体とするNPOが、市が委託を受けて空き家バンクに登録された物件の情報提供等を実施するとともに、NPO自ら空き家を購入し空き家再生活動の拠点にするなど様々なプロジェクトを積極的に実施しており、両者の活動により、空き家の再生が進んでいる。

尾道市の空き家再生のシンボル「旧和泉邸（通称 尾道ガウディ・ハウス）」 説明は後述



写真1：上からの景観



写真2：下からの景観

(1) プロジェクトの内容

「空き家バンク」制度の設置

空き家が増えると景観に支障を来すほか、住民の安全・安心を脅かす。このため、市は空き家が目立ち始めた 2002 年度(平成 14 年度)に、空き家バンクの取り組みを始めた。空き家バンクの登録にあたっては、以下の審査基準を設けた上で、市がバンクへの登録手続きを行っている。現在、200 軒を超える空き家が確認されているが、バンクに登録されているのは 52 件 (H22.2.28 時点、戸建てのほか、長屋に含まれる部屋を含む) である。

- (1) 個人が居住を目的として建築し、現に居住していないもの
- (2) 空き家の登録申込者が、空き家及び土地に係る登記簿上の所有者で、当該空き家の売買、賃貸等を行うことができる者であること
- (3) 所有者に市税、保険料等の滞納があるものは不可
- (4) 老朽化が著しいもの又は大規模な修繕が必要なものは不可
- (5) 市長が空き家バンクへの登録が適当でないと認めたものは不可

一方、登録された物件の情報提供や、利用希望者に対する相談・支援について、NPO 法人「尾道空き家再生プロジェクト」(以下、NPO と記載) が市から受託している (2009 年度(平成 21 年度)10 月から)。NPO は仲介など営業に触れる業務は宅建業法に触れるため、実施できない。たとえば、家主が不在時に鍵を開けて内覧するなどは違法となる。このため、NPO は内覧にあたって家主と見学者との日程調整等を行っている。また、NPO は見学者を連れて地域を視察する際には、地元住民への事前説明などを行うなど、日頃から地元との信頼関係を構築している。

NPO による空き家活用のための活動

NPO の活動のコンセプトとしては、空き家活用に専門家しか関われないようにするのではなく、地域住民でプロジェクトを共有したいという思いから、以下の 5 つの切り口から、活動を実施している。

空き家 × 建築 abandoned house × architecture	個性的な生活感あふれる尾道建築の面白さや失われつつある職人技を伝える
空き家 × 環境 abandoned house × environment	古い家に住むことは産業廃棄物や森林伐採の減少にもつながるエコ活動。不要な家財道具のリユース・リサイクル、廃材や古道具の再利用も実施
空き家 × コミュニティ abandoned house × community	空き家の里親探しや、新しい移住者さんへの暮らしのアドバイス、空き家・空き地を使った世代間の交流、イベント企画など新しいコミュニティづくり

空き家 × 観光 abandoned house × tourism	空き家の活用で趣味のお店や工房など、山手のそぞろ歩きや路地裏探検をもっと面白く
空き家 × アート abandoned house × art	空き家を美術や文学を学ぶ若者たちの寮やアトリエ、ギャラリーなどに活用

出典：NPO 法人空き家再生プロジェクト HP

■尾道建築塾

尾道のユニークな建物や町並みを専門家と散策する。「たてもの探訪編」と、再生現場で実際の作業を体験する「再生現場編」がある。

■尾道空き家談議

尾道の空き家問題と関わりのあるゲストを招いて情報交換をする。

■空き家再生チャリティイベント

空き家再生の修復費用を捻出するため、それぞれの再生物件で様々なイベントを開催。

■現地で空き家再生蚤の市

尾道の空き家で放置された家財道具の運び出しは困難なため、再生物件で蚤の市を開催し、古い家財の運び出しの負担軽減と集客を同時に実現。

■空き地再生ピクニック

ピクニックを楽しみながら、斜面地に点在する空き地の活用方法を考える。

■尾道まちづくり発表会

市民に空き家問題に対する理解を深めてもらうため、シンポジウムを開催する。

尾道市まちなみ形成事業

尾道市では、個性的で風格のある尾道らしいまちなみを創出するため、尾道の歴史地区（旧市街地）に散在する文化遺産等の所有者等が行う整備に要する経費の4分の3（200万円を上限）を補助する制度を実施（尾道市まちなみ形成事業補助金）。この補助金は、整備修理、復元、外観変更について活用することができ、NPO が空き家を再生する際にも活用できる。

（2）効果

空き家再生の「ランドマーク」による情報発信力の強化

「旧和泉邸」は、通称「尾道ガウディ・ハウス」と呼ばれ、尾道市における空き家再生のランドマークともなっている。この建物は1933年（昭和8年）の建築で、当時の技術を駆使して作られていることから、NPO の代表者が自ら購入した。この施設で空き家再生に関する研修やイベントなどを開催しており、空き家再生活動の拠点となっている。

このようにランドマークとなる物件があることで、活動がマスコミなどでも取り上げられるようになり問合せも急増。これに伴い、空き家バンクの成約数も6件にのぼっている（2010年（平成22年）2月28日時点）。

空き家再生に関する地域内外のネットワークの構築

NPO の会員の半分程度は斜面地に居住しており、空き家の再生を通じてお互いに絆を強めている。引越作業や改装、改修を NPO の会員が手伝うなど、空き家再生に関する地域のネットワークに発展。こうした人脈が、入退居の情報をいち早く入手することにも役立っている。

空き家を見学するツアーに、これまで 40～50 人の参加があった。京都や兵庫などからも参加者があり、広域的に尾道の空き家再生への関心が広がっている。

地域住民が集う場所の確保

NPO ではさらに、「旧北村洋品店」を買い取って改装し、「子づれママの井戸端サロン」事業を展開。母親が小さい子どもを連れていつでも遊びに来ることができるスペースとなっている。近隣には児童館もあるが、飲食禁止のルールがあるなど子どもを自由に遊ばせるには制約もあるため、民家に遊びに行く感覚で子どもを連れていける場所として喜ばれている。また、建築について専門的な知識がなくても、空き家の再生の意義を一般の地域住民も理解する機会ともなっている。



写真 3：旧北村洋品店の外装



写真 4：内装も NPO の会員が自ら改装。奥は子づれママの井戸端サロン。



写真 5：洋品店時代の陳列スペースは、レンタルしている。

(3) 成功要因

「空き家」という既存施設の再評価

尾道市は戦災を逃れたことから、昭和初期の民家建築が数多く残っていた。さらに、海岸からせり立つ斜面に寺院や民家が張り付くような景観は、映画のロケでも使われるなど、風光明媚な尾道の特徴づけている。

人口減少とともに「空き家」となったこれらの建物について、建築的な価値、景観面での価値などを再評価し、地域活性化や交流人口の増加にも結びつけている。

「住む」以外の機能を付与

空き家となった民家にアートや店舗、子連れママの集会所など、「住む」以外の機能を付与していることも特徴である。風呂なし、トイレ共同など、現代の住宅としては敬遠されがちな物件であっても店舗やギャラリーなどに活用することにより、空き家の古さを生かすことにつながっている。

NPO の活動が空き家再生のプラットフォームとして機能

地域住民を巻き込んでの空き家活用（子連れママの井戸端サロン）、地元の芸術家との連携によるアート・イベントの開催、地域住民への意識啓発など、NPO が空き家活用に係るプラットフォームとなっている。

また、空き家の貸手・借手を効果的につなぐ NPO の活動は、尾道市が実施する「空き家バンク」と望ましい形で連携が図られている。

コンセプトの明確化

空き家の再生を通じて地域活性化に貢献するという NPO のコンセプトは明確であり、建築、環境、コミュニティ、観光、アートなどの側面から空き家再生の意義を掲げている。活動の象徴としての「ガウディ・ハウス」の存在が、目的意識を具体的に分かりやすく説明することにも役立っており、情報発信力が高まるとともに多くの関係者の参画を促すことに役立っている。

（４）今後の課題

今後は空き家バンクの登録物件について、NPO と連携して新規登録を増やす必要がある。

ただし、一旦貸してしまうと賃借人が退去しない場合への懸念があるため、賃貸に前向きでない所有者も存在することから、所有者に対する意識啓発も必要である。

可能であれば救急車両が入れるように道路拡幅なども必要であるが、細い小道や曲がりくねった階段などの尾道の景観を壊すことにもなりかねない。両者のバランスをいかにとっていくかも今後の課題である。

関係リンク先

尾道空き家再生プロジェクト

<http://www.onomichisaisei.com/>

17. 日常的な店舗の誘導による地域の活性化
 ～地域の荒廃の抑制と商業活動の活性化の組合せ～
 パリ市（フランス）

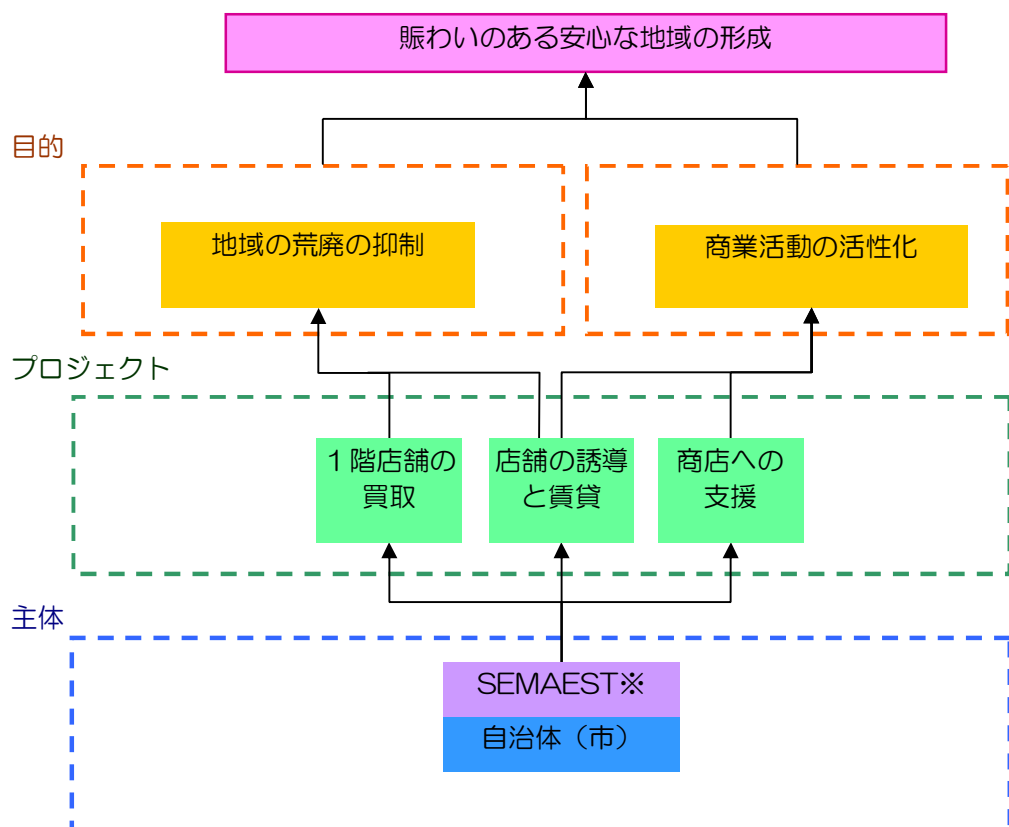
プロジェクトが目指す目標

経済	商工業の振興
	農林業の振興
	観光の振興
経済・社会	雇用の確保
	中心市街地の活性化
社会	定住人口の増加
	アクセシビリティの向上
	地域の荒廃の抑制
環境	環境負荷の低減

事業概要

パリ市の中心部において、空き店舗化している1階店舗を市または混合経済会社（第三セクター）が買い取った上で、日常生活に必要な店舗（パン屋、食料品店など）に廉価で賃貸している。賃貸後の店舗の継続性を担保するため、一定期間中の家賃の無料化、入居者を対象としたIT・会計教育、PR活動支援などの支援策を実施している。現在までにパリ市内の250店舗を買い取り、地域の活性化に貢献している。

プロジェクトパッケージの構造図



SEMAEST：パリ東部整備混合経済会社（混合経済会社＝第三セクターに相当）

プロジェクトの背景

パリ市の中心部では、1 階店舗の空き店舗化や生活店舗から卸売店舗への転換が進んだ。空き店舗や卸売店舗は、生活者が日常的に訪れる店ではないため、町の活気が失われ、暗く怖い印象を与える町になってしまっていた。このためパン屋や食料品店など、住民が日常的に訪れるような店舗を誘導することによって、町に活気を取り戻すことが必要であったが、市場原理だけに任せてしまっていたのでは空洞化がますます進展してしまう恐れがあった。

本事例における「パッケージ化」

- 賑わいのある安心な地域の形成のために、地域の荒廃の抑制と商業活動の活性化プロジェクトを組合せた。
- 1 階店舗に誘導した商店に対する各種支援策によって、日常生活に必要な店舗が地域に定着し、通りに賑わいが戻ってきた。

(1) プロジェクトの内容

1 階店舗の買い取り

空き店舗や卸売り店舗になっている建物 1 階部分（写真 1）の買い取りを進める事業。

パリ市内の 11 の地域の建物の 1 階部分を取得していった。取得にあたっては、パリ市が購入・取得する場合と SEMAEST（パリ市が出資する混合経済会社）が購入・取得する場合の 2 種類があるが、パリ市が所有する場合も SEMAEST に取得の代行や運営の権限が与えられている。



写真 1：空き店舗化している 1 階部分

店舗の誘致と賃貸

取得した 1 階店舗部分に、市民が日常利用する業種の商店（パン屋、クリーニング屋、食料品店等）を誘致し賃貸を行う。（写真 2）

業種については、事前に地域団体と協議して誘致候補を決定しており、実際入居する際には、地域の商工会議所等の各種団体と協議した上で決定している。入居する店舗の募集、誘致は、SEMAEST が行っている。

なお、取得不動産に関する賃料未収リスクについては、SEMAEST が負担する仕組みとなっている。



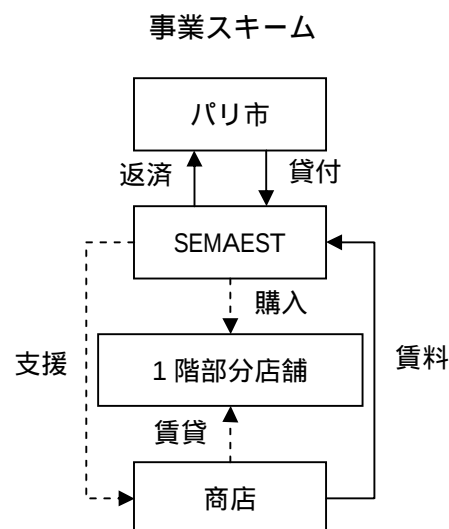
写真 2：改装し新たに店舗を誘致した建物（SEMAEST）

商店への支援

空き店舗や他業態となっていた建物に新規の店舗が開店したとしても、すぐに営業を軌

道に乗せることは困難であることが予想される。したがって、各種支援策により店舗の営業を軌道に乗せ、当該地域における営業を継続的にすることが必要である。そのため、SEMAEST は店舗に対し以下のような支援策を実施している。

- ・ 家賃を周辺相場に比べ低額に設定し、かつ事業が起動に乗るまでは家賃を徴収しない
- ・ 店舗の改装を無料で行う
- ・ 入居時の権利金が無料
- ・ 入居者による「クラブ」を組成し、パリ市や SEMAEST が商業にかかる教育（会計、IT）や、PR 活動、広告活動の支援を行う



（2）効果

商業活動の活性化、地域の荒廃の抑制

空き店舗を改装し、店舗が入居することで、通りの印象が明るくなり町に活気が戻ってきた。本事業が開始された 2004 年から現在（2009 年 12 月）までに、250 店舗を取得している。

（3）成功要因

既存施設の有効活用

商店街の空き店舗は日本でも深刻な問題となっており、商店の誘致に取り組んでいる地域も多い。パリ市の事例は、空き店舗と同時に卸売り店舗（倉庫）となっているものに対しても取り組んでいることがユニークである。商店街の店舗が、買い物客が来ない店舗に変わってしまった場合、地域住民の利便性が低下するとともに、人通りが少なくなるために治安が悪化することも懸念される。市場原理だけに任せない、行政の取組みが成功要因のひとつである。

パリ市の支援制度の存在

パリ市は SEMAEST に対し買い付け費用として 10 億ユーロの貸付を行い、SEMAEST はそれを原資に事業を実施している。有利な条件での店舗貸し出しは、市の貸付金の存在が大きい。

関係リンク先

SEMAEST（パリ東部整備混合経済会社）

<http://www.semaest.fr/semaest/>