

エリアマネジメント推進調査 報告書

平成２２年３月

国土交通省 土地・水資源局

目 次

第1章 エリアマネジメント推進調査の目的と方法	1
1-1 目的	1
1-2 調査概要	2
1-3 応募・選定	4
(1) 応募方法	4
1-4 モニタリング手法	10
(1) 調査協力の依頼時における確認	10
(2) 定期報告によるモニタリング	12
第2章 エリアマネジメント推進調査	13
2-1 調査団体による一年間の活動内容の概要	13
2-2 調査報告書：各団体が提出する報告書	25
(1) 地区住民による地区住民のための公共交通マネジメントの持続的展開 —青森県平川市新屋地区における実践— ：特定非営利活動法人ひらかわマイバスの会（青森県平川市）	27
(2) 盛岡市鉾屋町・大慈寺地区エリアマネジメント推進方策検討調査報告書 ：盛岡まち並み研究会（岩手県盛岡市）	93
(3) 地域の絆の再構築 ～現代社会における住民の主体的参加という課題～ ：旧東海道戸塚宿「まちづくり拠点」管理運営委員会（神奈川県横浜市）	143
(4) 柏崎えんま通り復興協議会 エリアマネジメント調査報告書 ：えんま通り復興協議会（新潟県柏崎市）	161
(5) 舟溜り地区の景観を活かしたコミュニティーの形成 ：敦賀商工会議所（福井県敦賀市）	183
(6) 明野地区およびパークプレイス地区を統合させた 「広域型」エリアマネジメントの導入予備調査 ：明野・パークプレイス街づくり協議会（大分県大分市）	207
第3章 エリアマネジメント推進調査成果報告会等の実施	235
3-1 実施概要	235
(1) 成果報告会開催概要	235
(2) 当日のプログラム	236
3-2 成果報告会	237
(1) 特定非営利活動法人ひらかわマイバスの会 「新屋発！未来を運ぶバス」	237
(2) 盛岡まち並み研究会 「盛岡市鉾屋町界隈における歴史的資源を活用したまちづくりの推進」	238
(3) 旧東海道戸塚宿「まちづくり拠点」管理運営委員会	239

(4) えんま通り復興協議会	
「中越沖地震被災地柏崎市えんま通り商店街の復興まちづくり」	240
(5) 敦賀商工会議所	
「舟溜り地区の景観を活かしたコミュニティの形成」	241
(6) 明野・パークプレイス街づくり協議会	
「明野地区およびパークプレイス地区を統合させた	
「広域型」エリアマネジメントの導入予備調査」	242
3-3 意見交換会記録	243
第4章 エリアマネジメント活動推進方策の検討	265
4-1 調査団体の活動から見るエリアマネジメントのポイント	265
4-2 エリアマネジメントの推進に向けた検討課題と推進方策の方向性	279
(1) エリアマネジメントの推進に向けた検討課題	279
(2) エリアマネジメントの推進方策の方向性	283
資料編	
資料1. 依頼文	285
資料2. 募集要項	286
資料3. 応募書類	292
資料4. 実施要項	298

第1編 エリアマネジメント推進調査の実施

第1章 エリアマネジメント推進調査の目的と方法

1-1 目的

近年、成長都市の時代から成熟都市への移行に伴い、まちづくりは、「つくること」だけでなく、「育てる」ことを重視するようになってきている。多くの地方公共団体に財政的なゆとりが無くなる中、防犯に対する安全性や快適な地域環境を求める住民の方々の要望の高まりや、商業・業務地の方々の地域間競争への対応の必要性などを背景に、地域住民等関係者の主体的な参画と活動に必要な費用を関係者で負担するといった特徴をもつ「エリアマネジメント」によるまちづくりの取り組みが行われるようになってきている。

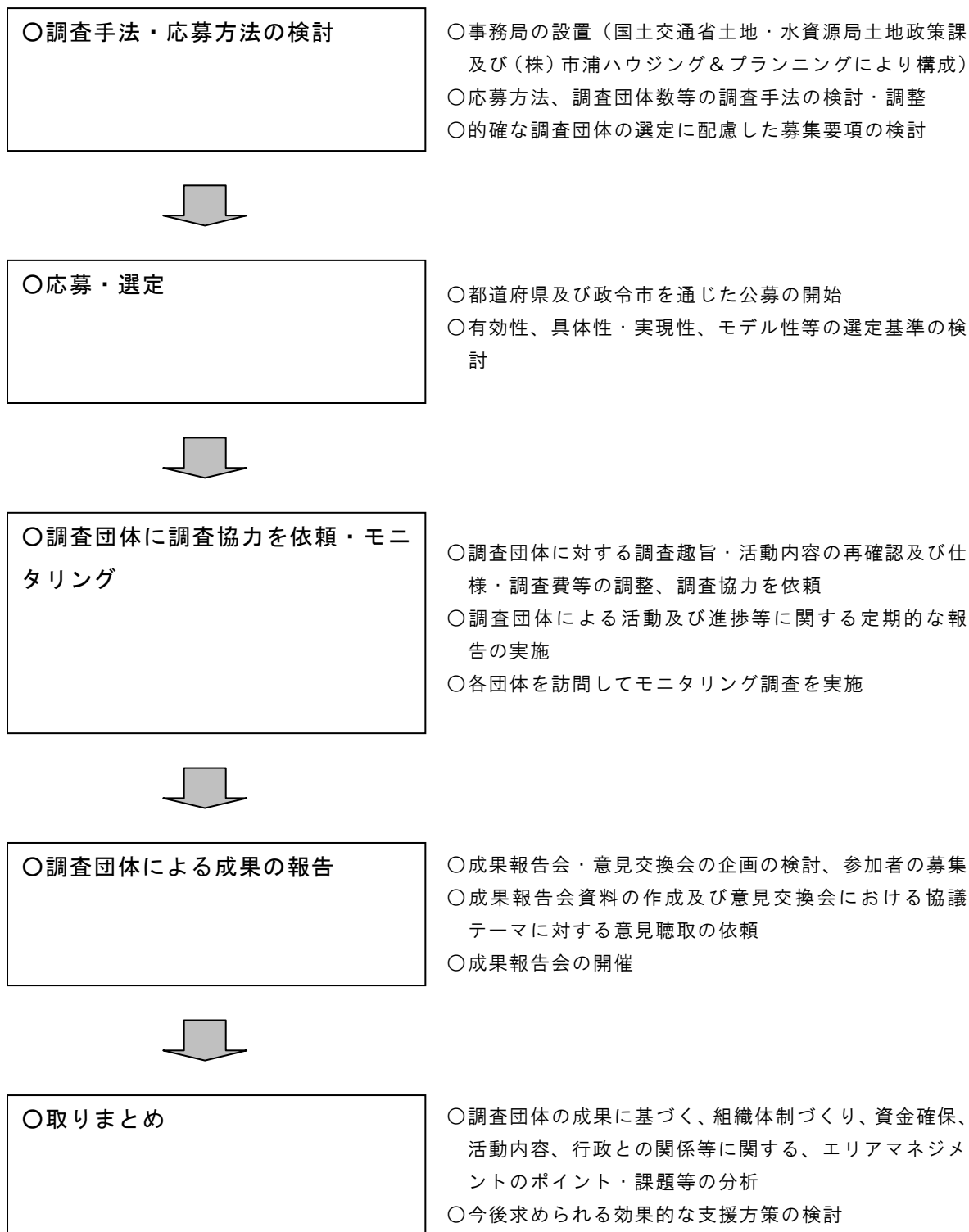
また、少子高齢化、人口減少の進展を背景に住宅地等をはじめとする地域において、良好なコミュニティ維持が困難となってきた事例が見られることなどから、今後、エリアマネジメントをより一層促進し、地域の活性化を図っていくことが必要であり、その担い手をサポートしていくことが重要と考えられる。

平成19年度は住宅地等において6団体、平成20年度は計画的開発住宅地（ニュータウン）等において8団体で本調査を実施しており、それぞれの団体で組織の立ち上げに向けた取り組みや活動のステップアップ等エリアマネジメントの推進に係る活動を実施していただき、その成果を報告書として公表している。

今年度も引き続き、エリアマネジメントに取り組む団体を対象に、その活動をより促進するとともに、効果や課題を実証的に把握するため推進調査実施団体を募集・選定し、それぞれの団体の活動のモニタリングを行い、エリアマネジメントの推進のための課題の抽出、効果的な支援方策の検討を行うことを目的とする。

1-2 調査概要

本調査では、全国でエリアマネジメントに関する活動を行う団体に、その活動のステップアップに向けてのノウハウ・課題の抽出・分析に向けての調査協力を依頼するものである。調査は以下のフローに基づき行われた。



なお、調査は概ね以下のスケジュールで行われた。

	事務局	調査団体
7 月	○応募方法、応募書類等の様式の検討 ○応募開始（7 / 27）	
8 月	○質問受付締め切り（8 / 7） ○応募締め切り（8 / 24）	○応募・申請書類の作成、地方公共団体からの推薦状の取得 ○応募・申請書類の提出
9 月	○調査団体の選定 ○調査団体との調査協力の条件、調査協力依頼書の内容の調整 ○調査団体と調査委託業務契約締結 ○調査協力を依頼 ○本調査で重視していただきたい事項を各団体に送付	
10 月		○事務局に調査計画シート、資金計画書を提出
11 月	○各団体を訪問してモニタリング調査を実施（11 月中旬～12 月中旬）	○第 1 回定期報告シートを提出 ○調査の実施（この間、定期的に事務局に作業進捗状況を報告）
12 月		
1 月	○成果報告会の企画の検討開始	○第 2 回定期報告シートを提出
2 月	○成果報告会・意見交換会の準備と発表用資料の取りまとめ ○成果報告会・意見交換会の開催（2 / 22）	○成果報告会発表用資料の作成 ○成果報告会・意見交換会への参加（2 / 22）
3 月	○全体報告書の取りまとめ（3 / 26）	○報告書の提出（3 / 1）

1-3 応募・選定

(1) 応募方法

調査団体の公募は、地方公共団体の協力のもと行うこととした。事務局で作成した募集要項を都道府県・政令市の担当部局に郵送し、市区町村への周知を依頼、市区町村は協力関係にあるエリアマネジメント活動団体に周知し、申し込む団体について事務局に推薦するというプロセスをとることとした。

以下、応募実施に向けた検討のポイントを示す。

①応募の対象とする団体

調査協力を依頼することを考慮すると、なんらかの法人格を有していることが望ましいが、実際に地域で活動を行う団体においては、法人化しているとは限らないため、任意の団体でも可とすることとした。

②活動をする地域

本調査の対象は、一定のエリア内でのマネジメント活動を行うことを前提とするため、活動範囲を明確にすることが可能な組織であることを条件とした。

③応募の対象とする活動

本募集におけるエリアマネジメントとは、住民や地権者等が、地区内の総合的な環境の維持・向上を志向する活動であり、共有地や公園の管理をはじめ、建築や生活のルールづくり、コミュニティサービスの提供等の活動を組織的、継続的に行うものを示している。

平成21年度の推進調査では、住宅地におけるエリアマネジメント活動で、特に活動の継続性を高めるために工夫をして取り組み（①組織体制づくり、②資金確保等）を行っている又は行おうとしている団体を中心に、その活動における課題や有効な手法について把握したいと考えたが、その他の地区における活動についても、募集対象とした。

本募集では、以下のいずれかに該当し、企画や計画づくりから、実施、成果の分析に至る一連の活動を対象とし、その活動内容や成果を報告書としてとりまとめていただくこととした。

①既にエリアマネジメントの実績があり、これまでの取り組みの評価や見直し、及び新たな取り組みを検討しているもの。

②新規にエリアマネジメントの導入を検討しているもの。

④調査委託費用の中で使用できる範囲

本調査は、それぞれの団体に対して調査を依頼するものである。一般的な調査においては、

その調査費の受託者の使用目的には制限がない。しかし、それと同時に、活動支援的な性格を有することとなるため、調査費の使用の範囲を限定し、パソコンやカメラなどの耐久消費財の購入費や事務所借り上げ費、机・椅子・電話等の通常備えるべき物品の購入費は認めないものとした。

⑤応募段階で想定する選定方法

本募集の主旨と目的、及び条件に適合しているとともに、以下の観点から審査を行い、6団体を選定した。

- ①提案された活動内容に具体性がみられ、実現性が高いもの。
- ②提案された活動内容が、対象地区のエリアマネジメントの推進にあたって、有効であること。
- ③提案された活動内容及びこれまでの活動内容・実績※が、今後のエリアマネジメントの取り組みにあたって、モデルとなるもの。
- ④提案された活動内容が、調査の主旨および検討課題と適合性が高いもの。

※これからエリアマネジメントの導入に取り組む場合でも、着目すべき点がある場合は積極的に評価した。

また、過年度調査において把握された内容を踏まえ、具体の課題として、主に下記のような点について、調査を通じて検討を深めていくことを考えた。

(i) 実行力のある活動主体となるための組織づくり

エリアマネジメントは、住民・事業主・地権者等が関わりあいながら、地域に関わる様々な活動を総合的に進めるものである。そのためには、実行力を有した組織（活動主体）づくりが重要となる。

本調査では、住民・事業主・地権者等が主体となり、エリアマネジメント活動を継続的に行うための組織づくりのあり方について検討を深めたいと考えた。

(ii) 活動資金の調達方法に係る工夫

継続的な活動を支える資金調達にあたっては、活動の有効性を適切に地域住民へ示し、費用や経費を徴収する仕組みづくりやコミュニティビジネスの展開等が重要となる。

本調査では、活動資金を調達する上での工夫や、指定管理者制度などの有効活用のあり方など、継続的な活動に向けた有効な資金調達方法やその課題等について把握したいと考えた。

(iii) 多様な主体による合意形成を円滑に進めていく手法

エリアマネジメント活動を展開していくためには、具体の活動内容やルールづくり

について、地域や主体間の合意形成を行うことが不可欠である。

本調査では、エリアマネジメント活動を継続的に展開する仕組みとして、合意形成を円滑に進める工夫や合意形成の方法等について知見を得ることを目指した。

(iv) 活動を持続させるための仕組み・活動内容の工夫

エリアマネジメント活動を長期にわたり持続させていく上では、人材確保・育成、活動の広報・周知、外部の専門家の支援、コミュニティビジネスの展開等の仕組み・体制づくりが重要となる。

本調査では、エリアマネジメント活動を長期にわたり継続的に展開していくための組織体制づくりや資金確保を目指した活動内容のあり方について検討を深めることとした。

次ページ以降に、今年度選定された調査団体6団体の概要を示す。なお、明野・パークプレイス街づくり協議会は、応募時は『(仮称) 明野・公園通り街づくり協議会』の団体名であったが、平成22年2月に正式に発足したことから、本報告書では、「明野・パークプレイス街づくり協議会」の団体名を用いる。

●選定された調査団体の概要

応募団体名称・テーマ等		団体の概要	
【設立年月】 団体名 (活動地域) 活動目的 〔協力・連携体制〕	AM推進調査の 活動テーマ	H20 年度以前 主な活動内容	H21 年度 主な活動内容 【組織体制づくり】 【資金確保の取組み】
		・地区懇談会の開催：バスの便数と負担に関する合意形成、地区発案による通学バスの運行 ・シンポジウムの開催：全市への問題提起（新屋地区の町会長が取組みを決定する契機に） ・温泉めぐりバスなど利用促進策の企画と実施：バスの利用意識の向上、バス利用による生活向上の体現 ・バス回数券の発行	・地区懇談会やワークショップの開催によるコミュニティバスの現状や今後のあり方に関する問題意識の共有化・意見交換・合意形成（H21.5～） ・検討結果の関係先への提言、市の公共交通計画への反映 【組織体制づくり】 ・NP0 法人ひらかわマイバスの会を中心に新屋町会を加え検討組織を構成する。 【資金確保の取組み】 ・ダイヤの工夫により潜在利用者の顕在化を図る。 ・「今はクルマを使えても老後はバスが必要になる」など地域におけるバスの必要性を認識し、将来を見据えた地域負担のあり方を検討する。
【H18.10】 特定非営利活動法人ひらかわマイバスの会（青森県平川市） 市のコミュニティバス事業を市民が望む公共交通機関として発展させ、市民が将来にわたって安心・安全に暮らせるまちをつくることを目的として活動 〔平川市新屋町会、神戸大学大学院工学研究科喜多研究室、弘前大学教育学部住居学北原研究室、弘前大学人文学部山下研究室、岸野都市交通計画コンサルタント（株）、平川市〕	地区住民による地区住民のための公共交通マネジメントの持続的展開 ー青森県平川市新屋地区における実践ー	盛岡市鉾屋町界隈における歴史的資源を活用したまちづくりの推進	・「盛岡まちなみ研究会」（まちづくり協議会）の設立 ・研究会の活動方針と3年間の活動計画の作成 ・鉾屋町界隈まちづくり計画策定検討会の立ち上げとワークショップの実施 ・地区まちづくり計画案作成 ・研究会活動の報告とまちづくりフォーラムの開催、次年度以降の実行計画案の策定 【組織体制づくり】 ・多様な活動主体の錯綜を整理するため、主要活動団体のメンバーによるマネジメント組織を立ち上げる。特に地区住民、盛岡まち並塾、NP0法人いわて景観まちづくりセンター、盛岡街道交流会、岩手大学等のバランスも加味しながら検討する。 【資金確保の取組み】 ・今年度、町屋活用コミュニティビジネス（町屋体験宿泊、催事貸し等）を試行、次年度以降の収益確保をする予定。
【H21.9】 盛岡まち並み研究会（岩手県盛岡市） 市の旧市街地の活動団体の組織化支援、歴史的資源の再生活用等による景観形成等を通じた地域の歴史・文化的環境の向上と活性化を目的として活動 〔鉾屋町・大慈寺町・南通り2,3丁目・神子田各町内会、盛岡まち並塾、NP0いわて景観まちづくりセンター、盛岡街道交流会、岩手大学都市・地域デザイン研究所、文化地層研究会、（有）盛岡設計同人〕			

応募団体名称・テーマ等		団体の概要	
【設立年月】 団体名 (活動地域) 活動目的 〔協力・連携体制〕	AM推進調査の 活動テーマ	H20 年度以前	活動内容
		主な活動内容	H21 年度 主な活動内容 【組織体制づくり】 【資金確保の取組み】
【H21.10】 旧東海道戸塚宿「まちづくり拠点」管理運営委員会（神奈川県横浜市） 地域住民の交流、活動拠点の運営を行うことで、地域のにぎわいづくりに寄与することを目的として活動 〔矢部町内会、吉田町内会、とつか駅前商店街、戸塚宿東集会〕	・地域住民が情報交換、交流できる拠点を立ち上げ、地元自治会や活動団体等の交流・連携の推進を図る。 ・まちの一体感、賑わいを醸成するた め、子ども、高齢者も楽しめるまちおこしイベント（地元産の農産物による市（いち）等）を開催する。	—	・活動拠点の開設準備を行い、自治会等地域の団体、住民が幅広く参加したワークショップで拠点の目的、機能を共有し、地域が一体となって開設 ・若い世代の地域住民や大学生によるコミュニティカフェ運営を通じて、気軽に拠点に立ち寄れる雰囲気づくりをし、地域活動の新たな担い手を発掘・育成 ・住民同士のささえあい、地元商店街を支援するツールとして、地域通貨の活用を検討 ・地域活動の情報、相談コーナーの運営を行い、情報交換の仕組みを構築（掲示板、SNS等） ・地産地消をテーマとした、農産物の市（いち）の開催 ・地球温暖化防止を啓発する、キャンドル・ナイト、打ち水等の開催 【組織体制づくり】 ・地元有志団体を中心に、自治会町内会、商店街、区画整理地権者の協議会のメンバーなど幅広く地域から担い手を集め、地域が一体となって拠点を支える仕組みをつくる。 【資金確保の取組み】 ・自主財源の確保策として、コミュニティカフェの運営により、将来的に拠点の管理運営費用のうち自力で稼ぎ出すこととする。
【H20.5】 えんま通り復興協議会（新潟県柏崎市） 中越地震により甚大な被害を受けた商店街の復興まちづくりを推進するため、まちづくり協議会を立ち上げ、住民主体の計画を作成し、その実現を目的として活動 〔新潟工科大学建築学科田口研究室、早稲田大学理工学部建築学科佐藤研究室、早稲田大学都市・地域研究所、(株)アルセッド建築研究所〕	商店街の新たな担い手としてのまちづくり会社によるまちづくりの事業のマネジメント	・協議会を中心にまちづくり構想、まちづくりガイドラインを作成 ・有料老人ホーム、デイサービスなどの福祉高齢者事業の事業化を推進 ・商店街の老舗店舗が連携して、共同建替えによる店舗の再建と併せた、まちなかの良好な住まいの拠点の実現の事業化を推進	・先行プロジェクトを通じたまちづくり会社の組織復興する復興まちづくりプロジェクトの企画検討支援 ・新たな商店街の担い手を育成する「屋台村」などのインキュベーション拠点となる共同店舗の企画検討 【組織体制づくり・資金確保の取組み】 復興段階では、ガイドラインの運用、まちづくりプロジェクトの立ち上げ支援を協議会及び商店街振興会を通して行っているが、事業などを行うには合意形成が困難である。そのため、先行プロジェクトを通して、まちづくり会社を組織し、追従するまちづくりプロジェクトと連携していくことで、まちづくり事業を担う新たな地域のマネージメント組織の育成を図る。

応募団体名称・テーマ等		団体の概要	
【設立年月】 団体名 (活動地域) 活動目的 〔協力・連携体制〕	AM推進調査の 活動テーマ	H20 年度以前	活動内容
		H21 年度	主な活動内容 【組織体制づくり】 【資金確保の取組み】
		主な活動内容	
【M40.8】 敦賀商工会議所（福井県敦賀市） 地区内における商工業者の共同社会を 基盤とし、商工業の総合的な改善発達を 図り、兼ねて社会一般の福祉の増進に資 し、もって我が国商工業の発展に寄与す ることを目的として活動 〔(独)都市再生機構西日本支社、港都つ るが株式会社(まちづくり会社)、博物館 通り(相生町地区、お魚通り(蓬萊地区) 景観形成協議会〕	船溜り地区の景観を 活かしたコミュニテ イの形成	・船溜り地区における町家の 残る通りを中心とした酒造 蔵の活用、町家の再生等を 検討する為の先進地事業例 視察を実施（富山県岩瀬地 区、長野県小布施町、長野市、 京都市）。 ・市民フォーラムを開催し、 今後の敦賀まちづくりにつ いて、まちづくりの先進地で ある長野市のタウンマンネー ジャーの服部氏の講演と市 民代表や先進事例地のパネ ラーを入れたパネルディス カッションを実施	・船溜り地区の核施設となる建造物の改修計画を作成 ・地元組織である博物館通り景観形成協議会とも景観協議を行い、備前屋計画が地域コミュニテ イ強化にも貢献することを検討 ・出資金増資及び市民による活動支援に結びつけるため、船溜り地区の今後のイメージを市民に 向けて説明する、セミナーを開催 ・酒造蔵活用施設の運営する協同出資会社としての株式会社備前屋の設立に向けた支援 【組織体制づくり】 ・備前屋については、設立に向け、当初出資予定による第一回発起人会を本年8月上旬に開催し、 本年10月の会社設立に向け、準備を行っている。また設立準備については敦賀商工会議所が全 面的な支援を実施している。 【資金確保の取組み】 ・理解促進セミナーや継続PRによる株式会社備前屋の出資者増や市民の出資者獲得などの資金 確保やイベントや魅力的な地区の形成による利用者増を図り資金確保に向けた取り組みを行う。
【大分シティ開発株式会社：H1.12、株式会 社新日鉄都市開発大分支店：S36.4】 明野・パークブレイス街づくり協議会 （大分県大分市） 地域に密着したデベロッパー2社がそれ ぞれ開発を行ったエリアマネジメントの実 績のある明野地区および公園通り地区を 抱合し、良好な住環境の創造を目的とし て活動 〔早稲田大学理工学術院理工学研究科 （客員教授 五十嵐健）、北九州ストック型 市街地推進協議会（会長 岩科健一）〕	明野地区および公園 通り地区を抱合させ た「広域型」エリア マネジメントの導入 予備調査	・明野E街区におけるエリア マネジメントに係る実態調 査 ・明野E街区周辺エリアへの 拡張の可能性の検討 ・居住前後におけるエリアマ ネジメント意識変化調査 ・戸建住宅団地におけるエリ アマネジメントの課題認識 を同様に共有する地域に密 着したデベロッパー（阪急不 動産Gr、東急電鉄Gr）と定 期的な勉強会を通じ、事例研 究、情報交換の実施	・両地区におけるエリアマネジメント推進実績に基づいた広域型エリアマネジメントの展開方策 案の抽出 ・両地区居住者の生活実態調査による展開方策案の検証 ・展開具体案の抽出及びサービスメニューの絞り込み、展開具体案の制度研究、ビジネスとしての 導入可能性の検討 【組織体制づくり】 ・地域に密着したデベロッパー2社がそれぞれ開発を行い、エリアマネジメントの運営主体が異 なる特徴を有している明野・公園通り地区の適切な組織形態について、良好な街区環境の形成・ 維持に関心が高い行政および関連企業を交えた意見交換会を定期的に実施し、官民双方の視点か ら具体化を検証できる体制作りを行う。

1-4 モニタリング手法

(1) 調査協力の依頼時における確認

本調査は、エリアマネジメントに関する活動を展開する上でのポイント、ノウハウ、課題を抽出・分析することを目的とするものであり、一般的な活動費支援に見られるような個々の活動事例を収集するものではない。そのため、選定された調査団体と調査内容に関する調整を行う際に、この旨について再度確認を行うとともに、報告書の構成を示す調査協力依頼書等の作成、提示を行った。

調査協力依頼書の構成は以下のものとした。

<調査協力依頼書>

- ①調査名称 : ○○地区エリアマネジメント推進方策検討調査
- ②調査区域 : ○○地区
- ③履行期間 : 調査協力を依頼した翌日 から 平成 22 年 3 月 12 日まで
- ④調査の目的 : 当該地区におけるエリアマネジメントの推進に資する活動を企画立案及び実施し、その有効性や課題を実証的に把握することを目的とする。
- ⑤調査内容 :
 - 活動の背景とこれまでの経緯の整理
 - エリアマネジメントの推進に資する活動の企画立案
 - 実証的活動の実施
 - エリアマネジメントの推進に向けた課題と対応策の検討
 - 意見交換会議への出席と報告、及び報告に必要なとなる資料の作成
 - 報告書の作成
- ⑥成果品等提出部数 :
 - 調査報告書 2 部 (A 4 版・20 ページ程度、平成 22 年 3 月 1 日提出)
 - 報告書電子データ一式 (CD-ROM)
- ⑦その他 :
 - 活動期間中に、発注者から進捗状況の報告、ヒアリングへの協力、意見交換等を求められた場合、受託者はこれに協力すること。
 - 本調査協力依頼書に記載のない事項等、疑義が生じた場合には、その都度発注者と協議すること。

そして、選定された各調査団体に対しては「調査計画書シート」の提出と調査実施に向けた留意事項(「調査の実施に向けて重視していただきたい事項」)の提示を行った。

各調査団体に提示した「重視していただきたい事項」を以下に示す。

■ 推進調査において重視していただきたい事項

ひらかわマイバスの会	○「潜在利用者の顕在化」等の前段として、コミュニティバスの利用に対する需要（ニーズ）と供給に関する現状（実態）を把握する方法 ○コミュニティバスの事業性（事業成立ライン）と利用ニーズ等のバランスを踏まえた、地域負担のあり方とその負担についての合意形成を得るための方法
盛岡まち並み研究会	○多様な活動団体の集合体としてのエリアマネジメント組織が効果的なエリアマネジメント活動を展開していく上での組織運営上の工夫、留意点 ○「町屋活用コミュニティビジネス」（町屋体験宿泊、催事貸し等）をエリアマネジメント活動の資金源とするための事業手法（ビジネスモデル）と運営上の要点、収支見込み
旧東海道戸塚宿「まちづくり拠点」管理運営委員会	○組織としての持続性を担保するために、幅広く地域から担い手を集める具体的な方法（特に若い世代の地域住民をどのように地域の活動（カフェ運営以外）に関与させるか） ○地域の活性化につながる効果的なイベントの進め方の工夫 ○コミュニティカフェ運営を自主財源確保策とするための事業手法（ビジネスモデル）と運営上の要点、収支見込み
えんま通り復興協議会	○初期の活動（復興活動）から、継続的なエリアマネジメント活動へ展開した後も、商店街や地域住民が、継続的に地域の活動に関与していくための工夫、留意点 ○まちづくり会社設立に向けた合意形成を円滑に進めていく上での要点 ○まちづくり会社の事業スキームと会社の運営資金を確保するための事業手法（ビジネスモデル）
敦賀商工会議所	○共同出資会社の事業スキームと会社の運営資金を確保するための事業手法（ビジネスモデル） ○共同出資会社への出資者増や活動支援を得るため、地域の魅力を実感させるための「理解促進セミナー」等の進め方の工夫
明野・パークプレイス街づくり協議会	○事業主体の異なる街区単位のエリアマネジメントを、より「広域型」のエリアマネジメントへと展開させるための、共有・共通化すべき事項や組織形態のあり方 ○「広域型」のエリアマネジメントにおいて円滑な合意形成を図るための要点、行政との連携方策

（２）定期報告によるモニタリング

調査協力を依頼した後に、各団体においては調査を実施することとなるが、その一方で、事務局側においても、各団体の活動の実施状況を定期的にモニタリングを行い、検討課題の明示等を行うこととした。

そのため、事務局で定期報告シートの書式を作成し、11月初旬と1月初旬に各団体へ記載、提出を求めた。調査団体からの協力を得ることで、概ねの団体からの報告を授受し、進展状況等の確認を行った。

また、11月中旬から12月中旬にかけて、各団体の調査対象地区の視察も兼ねた、ヒアリング調査を実施し、調査趣旨や成果目標等の認識の一致を図るとともに、定期報告では報告しきれない活動の実情や課題を把握した。

■ モニタリングの流れ

定期報告シートの提出（１回目）	11月初旬	活動初期の状況と今後の活動について報告。
調査対象地区へのヒアリング調査	11月中旬～12月中旬	各調査団体の活動地区へ視察を行い、定期報告ではわからない活動状況や課題を把握。
定期報告シートの提出（２回目）	1月初旬	ヒアリング調査後の活動状況と今年度の成果のまとめ方について報告。

第2章 エリアマネジメント推進調査

2-1 調査団体による一年間の活動内容の概要

①地区住民による地区住民のための公共交通マネジメントの持続的展開—青森県平川市新屋地区における実践—

- 平川市新屋地区は、最寄り鉄道駅（平賀駅）から自動車で約20分の距離に位置する農村地帯の中の住宅地である。
- 平川市では、市が赤字の全額を補助する形で平成15年から4路線のコミュニティバスが運行されているが、厳しい財政状況の中で2度にわたり減便され、日常生活に支障しかねない状況である。
- ひらかわマイバスの会は2004年に設立（2006年10月にNPO法人化）され、平川市のコミュニティバス事業を、市民が望む公共交通機関として発展させ、市民が将来にわたって安心・安全に暮らせるまちをつくることを目的として活動している。
- また車を利用しない方のために外出する楽しみを創りバスを利用してもらうためのイベント（温泉めぐり、史跡めぐりなど）の企画、運営を行っている。



開始時期	運行本数(本/日)				運賃	その後1年間 利用者数(千人)
	新屋 尾崎線	唐竹 広船線	杉館 松崎線	岩館 大坊線		
2004年4月	15	15	15	15	100円	101
2005年4月	8	8	4	4		71
2007年10月	5	5	3	3		48
2009年10月 ～ 2010年3月	7	7	3	3	200円 または 100円	

<取り組み1：通学バス実験運行の検討>

- 過去に行った、平賀駅と唐竹地区直通を結ぶ朝1便のバスは、1日20人の利用で採算が合う計画であり、アンケート調査では利用希望者が多くいたが、実際は利用が低迷した。
- 理由としては、町会を盛り上げることができなかったことやアンケート調査の限界、自分とは関係ないと思ってしまうことなどが考えられた。



- そこで今年度の通学バス実験の検討では、公共交通を残すためには、住民が自ら行動することが必要であるとの認識に立ち、現在の町会やバスの状況を住民に説明し、今後、どう取り組んで行くか、一からみんなで一緒に考え、実行していくことを目指し

た。

<取り組み2：新屋地区直通バスの実証実験>

- 実証運行に取り組んでいるのは平川市内で新屋町会だけであり、学生の通学のためのバスとして運行することを考え、住民の話合いで路線、本数、時間などを決定した。
- 学生が通学に利用できる直通バス（住民が新屋直行便と命名）とし、朝1便夕方2便の1日計3便を運行し、1日約40人の利用者（実質20人）を目標とした。
- 町会長自身による家庭訪問でのバス利用の意向確認を行った。



<取り組み3：バス乗客への利用調査>

- 通学バスの実績と通学日誌の集計結果より、行きも帰りもバスを利用する人、行きだけ利用する人、帰りだけ利用する人、どちらも利用する人の4タイプあることがわかった。
- 帰りの時間のバスは、もう一度運行時間を検討する必要があるのではないかという意見があった。そのため、新屋地区の学生を対象に、帰りのバスの時間の希望や、時間を調整する場所などを聞くアンケートを行った。
- アンケートの結果により、バスの運行時間の変更を検討することとなった。その際、通学の際電車を利用しない学校の学生にもアンケートに協力してもらい、来年運行経路次第ではバスを利用してもらえないか検討することとなった。

参考-新屋直行便の利用者実績

	2009年11月			2009年12月		
	一般	学生	合計	一般	学生	合計
7:20	2	136	138	5	132	137
17:50	3	25	28	6	33	39
19:20	0	37	37	0	36	36
計	5	198	203	11	201	212
一日あたり利用者数	0.3	10.4	10.7	0.7	12.6	13.3

利用できる学生はすべて利用している

<今後の活動の展開>

- 実験は成功したが、課題としては学生ごとに生活スタイルが違ふことやそもそも学生の人数が少ないことがあげられる。
- 依然として、循環バス存続の危機であり、最終的には住民負担による費用確保も考慮する必要がある。
- 町会の中に新たな組織が必要であり、近隣の町会との協力も必要である。
- マイバス会としては活動を続け、協力していく。

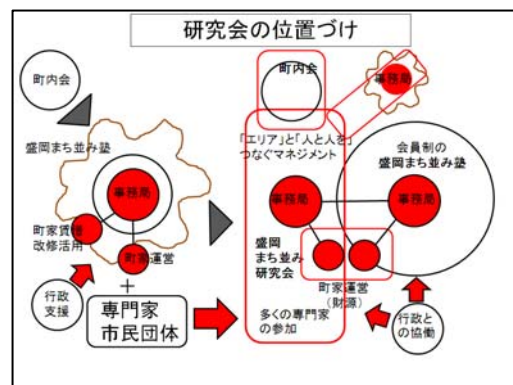
②盛岡市鉦屋町界隈における歴史的資源を活用したまちづくりの推進

- 盛岡市旧市街地を活動拠点とし、活動団体の組織化支援、歴史的資源の再生活用等による景観形成等を通じた地域の歴史・文化的環境の向上と活性化を目的として活動している。
- 主な活動内容は、歴史的資源を活用したエリア毎のまちづくり支援、住民、市民団体との活動ネットワークの組織化、まちづくり行政施策との住民調整・提案、町家等活用によるコミュニティ事業の推進などである。



<取り組み1：盛岡まち並み研究会の立ち上げ>

- 鉦屋町・大慈寺町界隈では、これまで地区住民を中心とした盛岡まち並み塾、NPO などが町家等と暮らし文化を生かしたまちづくりに取り組んできた。しかし、まちづくりを模索する中で多様な主体が立ち上がり、活動が活発化する一方で、主体間の温度差によるすれ違いや、地区全体のまちづくりの住民合意は十分とはいえなくなった。
- そこで、多様な活動主体の錯綜を整理し、主要活動団体のメンバーによるマネジメント組織として「盛岡まち並み研究会」を立ち上げた。
- 組織の立ち上げに際しては、地区住民盛岡まち並み塾、NPO 法人いわて景観まちづくりセンター、盛岡街道交流会、岩手大学等のバランスも加味しながら検討した。



<取り組み2：財源確保の方策>

- 盛岡まち並み研究会の母体でもある、盛岡まち並み塾が平成 18 年度に、住民の活動拠点、地区に訪れる人々のために、町家を復原改修し御休み処を開いた。
- 今年度は、この町家を活用し催事の貸出実験を行った。作品展タイプのクラフト展、ポスター展では、元々の顧客、知人が多く、新規の来場者が少なかった。通常の交通量が少なく、飛び込みは期待できない。出展者側の広報の情報入手者が来場の中心となった。今回のような作品展等の場合には、貸し手側の情報発信も重要である。

○ただし、通常のイベント時の来訪者と違っていたため、地域の魅力の宣伝にはなった。
連続貸出の魅力には、違った効果があった。



<取り組み3：体験宿泊実験>

○利用者には好評であったが、一人利用では運営側の収益がないことになり、今回の一人 3,000 円料金では準備コストが掛かり余剰金がでない。管理上も 2 人以上での宿泊条件とする必要がある。

○旅館、ホテル営業ではない部分で、飲食の地元飲食店との連携体制づくり、広報、予約及び管理体制、相互信用、火災等安全の体制づくり後の本格実施となる。



<取り組み3：ワークショップの開催>

○11 月、12 月に鉦屋町・大慈寺地区、旧川原町地区、神子田町地区で住民を対象としたワークショップを開催した。

○今回、特に力を入れた旧川原町、神子田地区は初めての開催で、多くの住民が集まり、積極的な意見、悩みが聞けた。今後の交流機会の継続またまちづくりへの組織化、エリアマネジメントの期待が高まった。



<今後の活動の展開>

- 地域連携の事務局体制として、歴史、暮らしの資源発掘を目指して継続的な勉強会を開催していく。
- 地域性を反映したまちづくりを実現するため、ワークショップの開催と具体的なまちづくりを提案していく。
- 改修・修景と空家、継承のため、専門家のサポート体制を構築する。

③旧東海道戸塚宿「まちづくり拠点」管理運営委員会

- 横浜市戸塚区戸塚駅の周辺地区は、近年駅周辺における道路・交通広場等の都市基盤整備、商業・文化機能の強化、健全かつ良好な市街地の形成を図るため、駅の東西で区画整理事業、再開発事業が行われている。
- 地域住民の交流、活動拠点の運営を行うことで、地域のにぎわいづくりに寄与することを目的として9月に組織を立ち上げた。



<取り組み1：イベント運営におけるファシリテーターの重要性>

- 地域において活動する際は、ファシリテーターの役割が重要である。複数の組織や多くの人々をつないでいくファシリテーターが、様々な活動をつなぎ、人々をまとめていくのではないかと考えている。
- 私たちの活動においても、イベント時にはファシリテーターが多くの役割を担っている。



<取り組み2：カフェ・チャドラーのオープン>

- 今年度の活動で大きな柱となっているのが、「カフェ・チャドラー」の運営であり、土地区画整理事業に関連して建設された仮設店舗を利用し、平成21年2月にオープンした。

○スロービジネスは「共生的で省エネで循環型で平和なビジネス」という概念であるが、カフェ・チャドールもこのスロービジネスの可能性を追求している。

○「場の力」の重要性を考えると、第3の場所（サードプレイス）を地域の中につくることが重要である。

○カフェ・チャドールでは、文化活動としてワークショップを多く開催しており、このカフェを、集う力と場の力を併せ持つ拠点にしたい。

○カフェの運営は、委員会の自主財源の確保につながると考えている。しかし、公益的な事業展開であることを見失ってはならず、利益の追求が目的ではなく、信用創造が重要である。結果的に私たちの活動が地域においてより有意義なものになると思う。

「カフェ・チャドール」(Café Chadeau)

【チャドール＝茶堂の精神】

地域住民の集いの場、来訪者との交流の場、この二つの役割を担い、誰もが気軽に立ち寄れ、心も身体も休められる場、「茶堂」。

西国の山間部、瀬戸内海沿岸など、今でも日本の一部の地域に残存している、草のなかつた埤に、暮らしに寄り添って機能していた住民主体コミュニティが、カフェ・チャドールは茶堂の精神とともに、同規模で150ヒルサイドで実験に使用された資材を受け継ぎ、常に開かれ、誰もがつながりあるカフェを目指します。

「h」の意味は？

プレオープンの模様

12/18(金)～20(日)



店頭風景



お花もキレイです！

＜今後の活動の展開＞

○カフェ・チャドールのようなサードプレイスを様々な場所に展開し、懐かしい未来としての公共性を模索し、この地域における活動を発展させていきたい。

最新の「カフェ・チャドール」の模様



ランチセット(地場野菜のカレー&有機栽培コーヒー)



フェアトレード商品&地場野菜

今後の展望として ～街づくり拠点の多様な展開～

概要 ～行政と地域が一体となって運営～

- 1 住 所 戸塚区矢部町84-1 (右図参照)
- 2 運営主体 旧東海漁戸漁協まちづくり拠点運営委員会 (地元の有志の方から成る団体)

- 3 活動内容
 - ① 地域住民同士の情報交換、交流の「場」を提供
 - ② 行政情報・地域活動情報の収集と発信
 - ③ その他地域の活性化のための活動

カフェ・ランチ・バー サービス

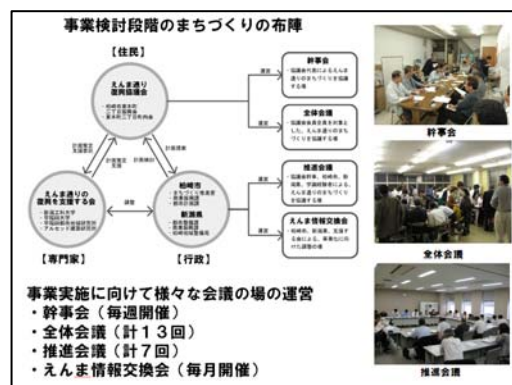
- 【開催日】毎週火曜日～土曜日
 【時 間】11時～16時、(木・金・土) 18時～22時
 【内 容】軽食・飲物の提供、「地産地消」の農産物販売



今後は、カフェ・チャドールのようなサードプレイスを様々な場所に展開し、懐かしい未来としての公共性を模索してゆきたい。

④中越沖地震被災地柏崎市えんま通り商店街の復興まちづくり

- えんま通り商店街地区は、新潟県柏崎市にあり、中越沖地震により甚大な被害を受けた商店街を中心とする地区である。
- 中越沖地震発生直後から商店街メンバーが集まり復興に向けた集会を実施しけた。震災後2ヶ月で復興体制として「えんま通りまちづくりの会」を発足し、まちづくりの方向性を示す「復興ビジョン」の提案に向けた議論・検討を実施した。震災5ヶ月後に「復興ビジョン」をまとめた。その際、地元の大学研究室からの支援や行政との情報共有を行った。
- その後、商店街及び町内会を中心に2008年5月に「えんま通り復興協議会」を設置し、復興まちづくり構想及びガイドラインの策定、具体的な事業化の推進に向けた活動を展開している。



<取り組み1：まちづくり会社による元気居住・にぎわい拠点事業>

- 地権者の共同建替えによる老舗店舗の再建と、まちづくり会社による、地域内の住み替えや移り住む人のための住まいの拠点の実現を目指している。
- 現在、事業計画、基本設計、まちづくり会社の立ち上げを推進中である。



<取り組み2：福祉系プロジェクトー福祉高齢者拠点事業>

- 柏崎の民間事業者が、復興に寄与するために震災後事業化を決意し、高齢者が住み慣れた地域で安心して住み続けられる拠点

の実現を検討している。

- 有料老人ホーム・デイサービスなどの施設が予定されている。



<取り組み3：商業系プロジェクト>

- 地権者では再建できない更地となった敷地を商店街振興会で借り受け、建替えにおける受け皿、不足業種である生鮮産品を扱う直売所の実現を目的に、現在事業化に向けて商店街振興会で協議中である。
- インキュベーション拠点創出事業では、広く柏崎のやる気のある商店主を集め、検討委員会及び実行委員会を立ち上げ、事業化に向けて企画を検討中である。
- えんま祭りの発展育成事業として、フリーマーケット、オープンカフェ、えんま大王行列など多くの市民と協力してえんま祭りの企画運営を実践している。
- 特産品の開発事業として、シンボルマークの全国公募、様々なえんまグッズの開発、個々の商店の特産品の開発などを推進している。



<今後の活動の展開>

- 「まちづくり会社」の管理運営を通して、実践的にノウハウを蓄積しながら、えんま通り商店街全体のテナントマネジメントを行う。
- まちづくりの主要メンバーによる「幹事会」を継続発展し、協議の場を定期開催する。
- ガイドラインの運用の場である「街並み検討委員会」を継続開催していく。
- 柏崎の建築士会のメンバーと協力しながら、えんま通りらしい建物の検討会を開催する。

⑤舟溜り地区の景観を活かしたコミュニティの形成

○舟溜り地区は、福井県敦賀市にあり、古くから港町として栄えた敦賀市の歴史的な中心街であり、戦災で焼け残った歴史的なまちなみを有する地域である。

○敦賀商工会議所は、地区内における商工業者の共同社会を基盤とし、商工業の総合的な改善発達を図ることを目的として活動している。

○敦賀市中心市街地活性化基本計画の内容について協議した結果、舟溜り地区にある400年の歴史がある酒蔵を活用した拠点づくりが、基本計画の核事業として取り纏められた。

○その結果、敦賀酒造保全活用事業として基本計画の核事業の位置づけとなった。



＜取り組み1：備前プロジェクト構想計画にむけた取り組み＞

○舟溜り地区にスポットをあて、市民に現状と今後の方向性について知ってもらい、自分たちのまちについて共に考え活動に参加してもらうことを目的として、まち歩きを開催した。

○シンポジウムを開催し、街づくりの主体として敦賀市、敦賀市中心市街地活性化協議会、支援機関である中小機構と都市再生機構と学識者がパネリストとなり、今後敦賀市が進めていくべきまちづくりの方向性について、それぞれの立場から意見を発表し、会場からの質疑も併せて一緒に考え、まちづくりを進める者と市民が共通の認識を持つことを図った。

○そして敦賀酒造蔵（備前屋）再生活用計画を基に、備前プロジェクト構想計画を作成



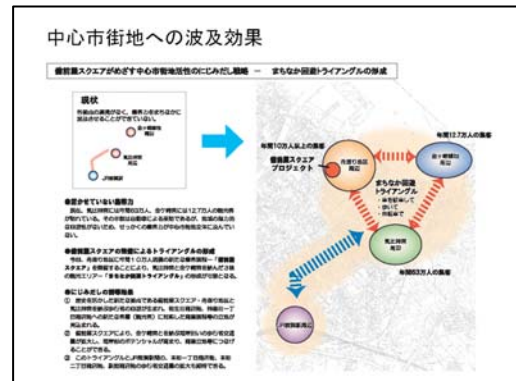
した。

<取り組み2：中心市街地への波及効果の検討>

○舟溜り地区を目的とした人たちによる歩行者数が増えることで、イベント時の通行者数も増え売り上げ増への効果が見込まれる。

○それにより、各イベントへの出店者の拡充や百縁笑店街においては、開催エリアの拡大にまでつながる可能性を持っている。

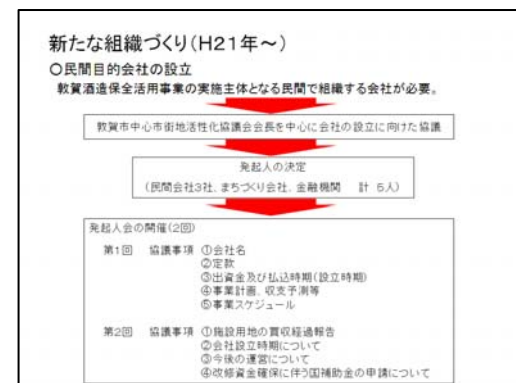
○おもてなしスタンプラリーでは、現在、チェックポイントとして氣比神社と港を設定しているが、舟溜り地区の拠点となる備前屋スクエアを入れることで、3地点を回遊させることができ、歩行者の増加が見込まれる。



<取り組み3：新たな組織づくり>

○株式会社備前屋の設立は、民間会社3社、まちづくり会社、地元金融機関が発起人となることを考えている。

○敦賀酒造保全活用事業の実施主体として設立拠点施設としての改修計画、事業計画の作成、資金調達、施設の改修、施設の運営を検討。



<今後の活動の展開>

○株式会社備前屋の設立に向けた改修資金調達の為、国の戦略補助金 申請に向けた、事業計画および実施設計の作成を行う。

○今後は、現在実施している集客事業等の拡充を図り、事業の実現に向け、更なる活動を展開していく。

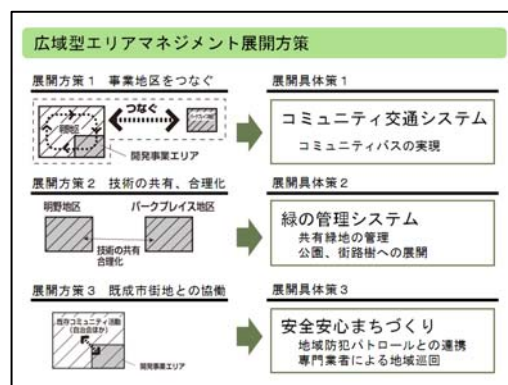
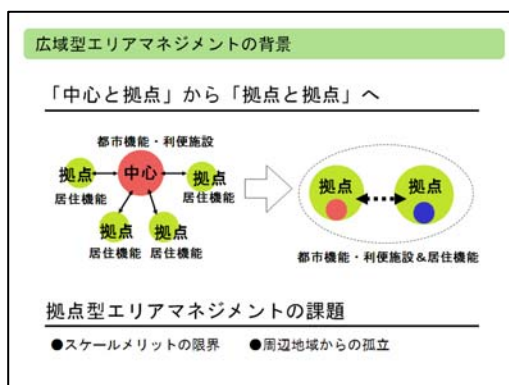
⑥明野地区およびパークプレイス地区を抱合させた「広域型」エリアマネジメントの導入予備調査

- 大分県大分市の中心部から、明野地区は約 4 km、パークプレイス地区はさらに 2 km 離れた地区である。
- 地域に密着したデベロッパー 2 社がそれぞれ開発を行ったエリアマネジメントの実績のある明野地区および公園通り地区を抱合し、良好な住環境の創造を目的として活動を行っている。



<取り組み1：広域的エリアマネジメントの検討>

- 広域型エリアマネジメントは、まとまった2つのエリアが連携するが、それは二つのエリアの新たな関係を生み出す。
- これまでの都市の中心部に都市機能が集積され、郊外にベッドタウンとしての住宅地が分散する「中心と郊外」の関係から、面的な複合開発による郊外拠点がネットワーク化することにより機能を補完し合う「拠点と拠点」の関係をつくり出す。
- このことは単独の複合開発では限界のあるバリエーションを増やし生活利便性を向上させることにつながる。



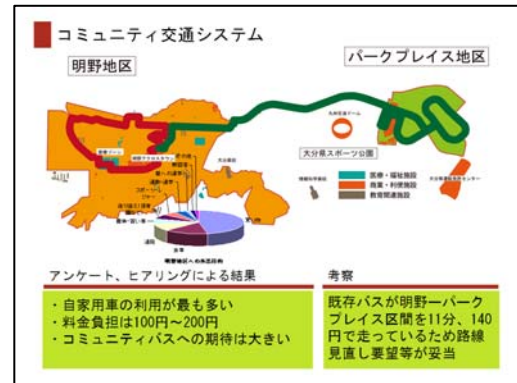
<取り組み2：交通に関するアンケート、ヒアリング調査>

- コミュニティ交通システムについて、明野地区およびパークプレイス地区居住者を対象に、1,800 部のアンケートを配布して、ニーズや意向を把握した。
- その結果、現在は移動手段として自家用車の利用がもっとも多いが、コミュニティバ

スへの期待が大きいことがわかった。

○しかし、既存のバス路線があることから、実現するためには、路線の調整が必要である。

○事業化が実現すれば、対象エリア周辺の利便性向上、自家用車利用の抑制（コミュニティバス、カーシェアリング）につながる事が期待できる。



＜取り組み3：より良い居住環境づくりに関するアンケート、ヒアリング調査＞

○緑の管理システム、安全安心まちづくりについて、明野地区の戸建住宅居住者対象に、1,000部のアンケートを配布し、また元明野自治会連合会会長とグリーンキーパー（パークプレイスの緑地管理者）にヒアリング調査を実施し、ニーズや意向を把握した。

○その結果、2地区の緑地の共同管理によるコストを削減（緑地管理、パトロール）することにより、目に見える管理の実現による費用対効果の訴求が可能であることがわかった。

○また、専門事業者の活用による継続性と付加価値の向上（公共緑地や地域の専門業者への委託可能性）にもつながることが確認できた。



＜今後の活動の展開＞

○各事業者が足りない部分を補い合い、技術や人の共有をし、行政だけではカバーできない“第3の公共”を目指したい。

○スケールメリットと信頼性を基にした関連事業者との連携を考えたい。

○これらにより、エリア価値・不動産価値の維持向上を図っていく。

2-2 調査報告書：各団体が提出する報告書

- (1) 地区住民による地区住民のための公共交通マネジメントの持続的展開 ―青森県平川市新屋地区における実践―

：特定非営利活動法人ひらかわマイバスの会（青森県平川市）

- (2) 盛岡市鉾屋町・大慈寺地区エリアマネジメント推進方策検討調査報告書

：盛岡まち並み研究会（岩手県盛岡市）

- (3) 地域の絆の再構築 ～現代社会における住民の主体的参加という課題～

：旧東海道戸塚宿「まちづくり拠点」管理運営委員会（神奈川県横浜市）

- (4) 柏崎えんま通り復興協議会 エリアマネジメント調査報告書

：えんま通り復興協議会（新潟県柏崎市）

- (5) 舟溜り地区の景観を活かしたコミュニティの形成

：敦賀商工会議所（福井県敦賀市）

- (6) 明野地区およびパークプレイス地区を統合させた「広域型」エリアマネジメントの導入予備調査

：明野・パークプレイス街づくり協議会（大分県大分市）

(1) 地区住民による地区住民のための公共交通マネジメントの
持続的展開 ―青森県平川市新屋地区における実践―

特定非営利活動法人ひらかわマイバスの会（青森県平川市）

はじめに～調査に至った経緯と結果の要約

エリアマネジメントにおける町内会への注目

公共交通のエリアマネジメント推進の可能性を探るにあたって、青森県平川市で活動する NPO 法人 平川マイバスの会（以下、マイバスの会と記す）では、今回、市内に展開する町内会を主体とした、「地区住民による地区住民のためのマネジメント」の実践を模索した。

従来、公共交通は住民にとって、企業が行う営利活動か、あるいは行政による公的サービスでしかなかった。住民は、一方で利用者として運賃を払い、また住民として相応の税を納めていれば、公共交通サービスの恩恵を受けるのが当たり前であるものとして位置づけられてきた。しかしながらその結果、自家用車利用の浸透により利用者は激減するなか、公共交通そのものの維持存続が危ぶまれる地域が現れるようになった。ここ、平川市でも、公共交通としてのバスの赤字経営が常態化しており、平川市行政が赤字補填をして運行を維持している状態が続いている。

本調査では、こうした公共交通の維持存続の問題について、地区住民自身がどのように問題意識をもち、運営に参画し、また利活用が促進されるのかを検討している。その際、地区住民の参加を、個人としての参加で考えるのではなく、一定の領域内に主従する人々の集まり、すなわち集落（聚落）レベルで考えることとした。具体的には、平川市に展開する町内会を軸に、バス利活用への参加・利用促進を図ったのである。

町内会・自治会に関しては、全戸加入や世帯単位の参加などの形態から前近代的なものにとらえられ、現代社会の市民社会の原理のなかでは遺棄すべきものとの議論もかつてはあった。しかしながら、現在までの町内会研究史は、町内会は小さな自治体であり、また一見前近代的に見える組織原理も、基本的には民主化への対応によるものであったことを明らかにしている（秋元・倉沢『町内会と地域集団』ミネルヴァ書房など）。とくに青森県などの地方地域社会では、いまなお、住民が様々な生活問題（防災、防犯、生活互助、清掃、神事など）に対処する際の基本的な組織・集団として機能している。

公共交通の危機は、地域生活の基本問題である。こうした基本問題に対して、町内会・自治会はいかに関わることができるのか。農村的色彩を強く残しながらも、都市的生活様式が細部にまで入り込み、混住化が進む平川市の町内社会を対象に、町内会を軸とした公共交通エリアマネジメントの可能性を探るのが本調査の目的である。

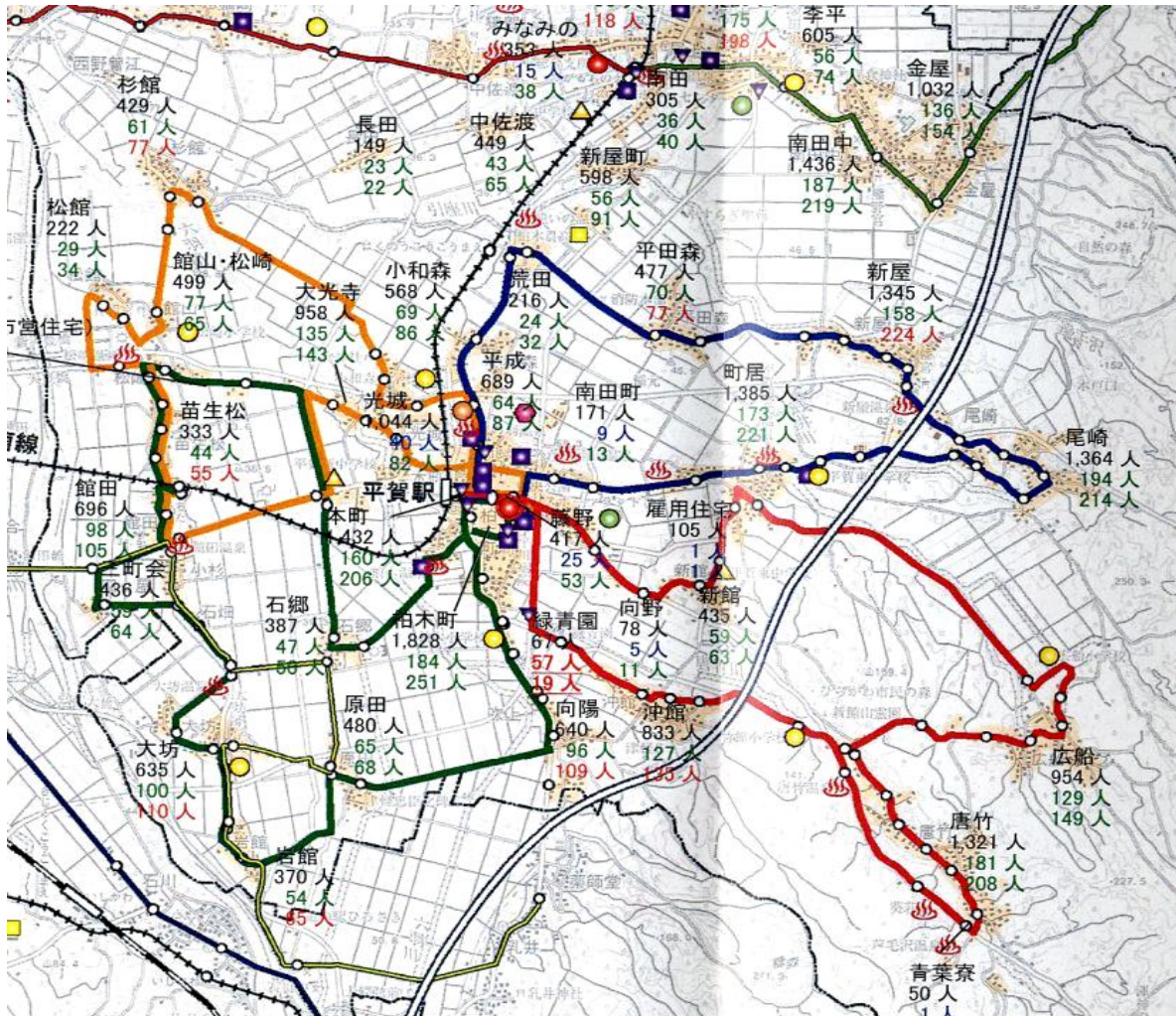
公共交通の維持存続が重要な生活課題となりうる地域

調査地は、平川市新屋地区とした。（地図 1）

平川市では現在、平賀駅を中心として四つ葉のクローバーとなるような路線で市内をまわる循環バスを運行している。新屋地区は、この循環ルートの最縁にある集落の一つである。地図を見れば分かるように、平賀駅前の市街地から 5 キロほどの距離にあり、車でも 15 分程度の位置になる。ついでに紹介すると、さらにその奥にある尾崎集落で 7 キロほど、また

別の路線にある唐竹・広船集落も同じような距離となっており、循環バス4路線の中でもっとも遠い距離にあるこの4集落が、徒歩で駅前に行くには遠く、自転車の使えない冬期には車に乗れない学生や高齢者の交通手段がなくなってしまう、公共交通の維持存続問題が生活の重要問題となりうる地域となっている。

この4集落のうち、とくに新屋集落を調査対象としたことについては、平川市循環バスに関するこの5年間の経緯を説明することからふれていきたい。



地図1 各地区の位置と循環バス運行コース

平賀循環バスの発足と減便まで

平川市は旧平賀町時代の平成 16（2004）年に循環バスを導入した（詳しい経緯については、山下（2009：資料編に採録）も参照）。当初、4 路線 1 日 15 便で始まったこの路線は、乗客数の大幅な増大を生んだが、それでも運行開始から半年の利用者は当初予測の約 3 分の 1 にとどまり、平成 17（2005）年からは 2 路線 8 便、2 路線 4 便への減便が行われた。さらに、平成 19（2007）年には 2 路線 5 便、2 路線 3 便とさらに減便となっている平成 19（2009）年には、2 路線が運賃を 200 円に値上げし、1 日 7 便に増便されているが、これは地域公共交通活性化再生総合事業による社会実験の実証運行で行っているものである）。

この循環バスが当初予測の利用者を確保できなかった原因の一つに、アンケート調査をもとにそのまま利用者を予測したことがあった。アンケート調査でたとえ「バスがあったら利用する」と回答していたとしても、実際に住民がその通りに行動するとは限らない。たしかにバスの増便で利用者は増えたが、アンケートで答えたほどには利用は伸びなかったのである。さらには、こうしたアンケート調査では、誰が、どのように具体的にバスを利用するのかということが不明確であった。つまり、アンケートで答える人は匿名の個人で、具体的なだれかではない。具体的に誰が、いつ、何のために、どこからどこまで乗るのか、そこまで掘り下げて考えるには一般的な調査の手法では限界がある。

唐竹地区におけるプレ実験とその失敗

本調査の主体である、特定非営利活動法人ひらかわマイバスの会は、こうした平川循環バスの利用促進を図るための住民組織として、平成 18（2006）年 6 月に設立された。目的は、住民が安心して生活できるよう、まちづくりを行うというもの。平川市のバス事業に対して、住民の意見や要望を提示し、事業者や市に対して提言やアドバイスなどを行っている。また、車を利用できない人に外出の楽しみをつくり、広く住民のバス利用促進を図るために、バスを利用した温泉めぐりなどのイベントを企画、運営を行っている。

このひらかわマイバスの会で、今回の新たな調査に先立って、さらに一つの社会実験を平成 19（2007）年度に行っている。唐竹地区と平賀駅とを直接結ぶ通学バスの運行がそれであった。先述のように、唐竹地区も新屋地区と同様に、駅前市街地から離れており、冬期間は自転車が使えないため、バスの減便は高校生の通学にも支障を来すことになる。他方で、多くの学生が朝の通学を親による自家用車送迎に頼り切っている実情を鑑み、朝の通学に利用できるバスを運行して利用の促進を図り、バス減便に対抗しようと試みた。その際、専門家の意見（岸野コンサルティング）も取り入れながら、1 日 20 人乗ると採算がとれるという目標を経て、地域住民の意向も聞きながら、秋から冬にかけての運行を試みた。

結果として、実際に利用した学生数は 1 日 5 人ほどにとどまり、一般の利用者を合わせても 1 日 10 人ほどと、目標を大きく下回った。

この実験が失敗した原因についても、結局はアンケートによる意向調査に頼り切ったことが原因であると分析された。平賀駅と集落を直接結ぶバスという路線設計までは町会の協力

を得られたが、アンケートで「乗る」と答えた子供たちの行動を現実に促すまでの協力は得られず、ごく一部の意識の高い親たちの子供が利用したにとどまったのである。

アンケート調査には限界がある～地域住民は地域づくりの主体になれるか？

これまで平川循環バスで行ってきた実験を反省するなら、要するにアンケート調査だけでは、住民の本意を聞いたことにはならず、たとえ「利用したい」という回答が多かったとしても、本当に乗るのかどうかは不明確だと言うことである。むしろ、アンケート調査という手法は、住民をサービスの受け手にしてしまうだけのようにも感じられた。

公共交通を残すために、そこで生活を営む住民自身がどのような行動を起こすべきなのか。サービスの受け手から、地域を担うまちづくりの主体として、地域住民自身を位置づけ直さなければならない。住民参加は難しい。とはいえ、公共交通を将来にわたっても維持存続できるかどうかは、住民自身にかかっている。そもそも事業者や行政の問題ではなく、地域住民自身の問題でもある。これまでの実験の反省を受け、新たな取り組みを模索することとした。

募集型実験の試み～町会への呼びかけから

新たな取り組みは、地域の生活問題を解決していく主体としての町会へアプローチすることから始めることとした。

町会には、今、どのような状況にあるのか、将来、どんな生活になるのかを意識してもらうことから始めた。先の地図には各集落の高齢者の数と比率も併記しているが、とくに人口の少子高齢化の推移を意識してもらうこととした。例えば、新屋地区の平成 20 年と平成 30 年の年齢別の人口予想を見ると、平成 20（2008）年に比べ、平成 30（2018）年には子どもが減り高齢者が増えているという予想になっていることがわかる（図 1）。高齢者が今後増えることにより、バスの利用者の増加が考えられる（ただし、現在は高齢化率の上昇に反比例して年々利用者が減っている。この点についてはコーホート分析が有効だが、ここでは割愛する）。こうした情報を提示し、将来地域がどうなるのか、そのために今どんな準備が必要かを意識してもらうこととしたのである。

平成 20（2008）年、市内すべての町会長が集まる場所で、循環バスの現状とともに平川市の人口構成の変容を提示し、バス利用促進のために行う平川市の実証運行に取り組む町会を募集した。そこで手を挙げた町会が新屋町会である。平川市の実証運行の公共バスの実証運行の実験に、平川市公共交通協議会への参加などを通じて深く関わっていた平川マイバス会では、新屋町会での実験バスをエリアマネジメントして取り組むこととし、今回の調査事業に応募することとした。

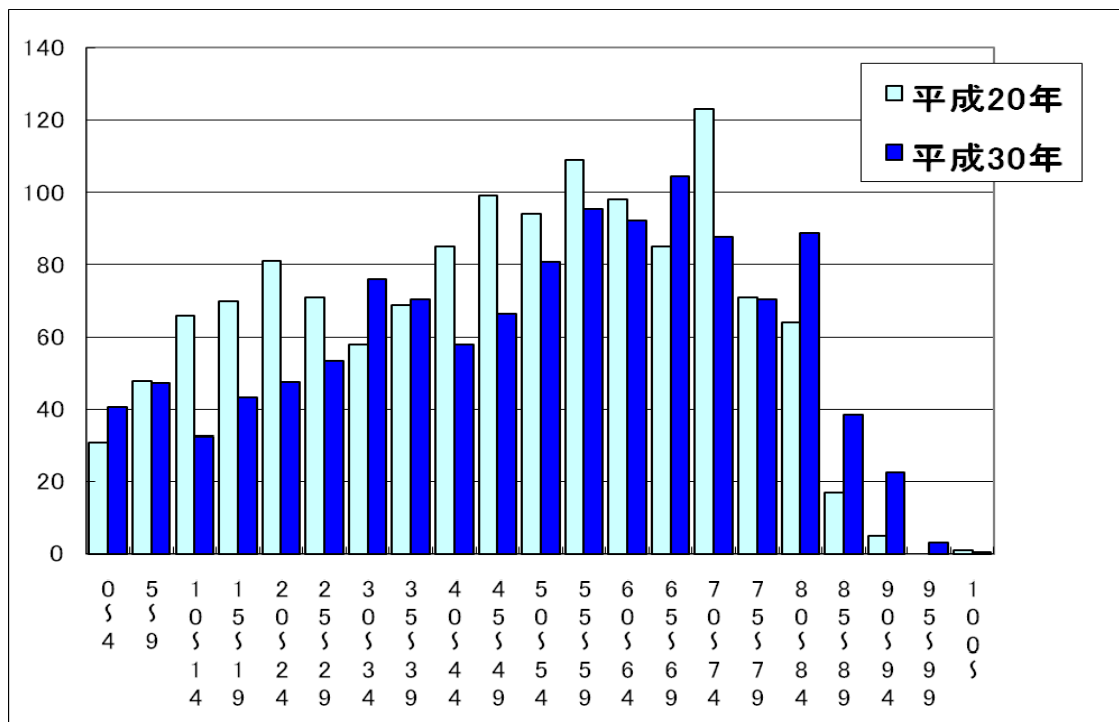


図1 新屋地区の平成20年と平成30年（予想）の年齢階級別人口

新屋町会による社会実験の成果

平川マイバスの会が新屋町会とともに、エリアマネジメントの場として、地域住民、行政、事業者、専門家を集め、議論する機会を取り持つこととした。また、マネジメントの基礎資料として、地区住民へのアンケート調査なども実施した。この場合の調査は、町会自身の取り組みとして実施し、町会役員が呼びかけ、直接回収に回った。また1年弱で6回に及ぶ綿密な議論を住民自身が行うことで、生活実態を反映させるかたちでバスの運行計画を策定した。

こうして新屋町会では、バス路線存続のために、高等学校（短大・大学も含む）で弘前市・黒石市街に通学する学生を主な対象として新たなバスを運行することを、住民同士の話し合いにより決定した。バスの運行本数、時間、コースなど、すべてを住民自身が話し合っ決めていき、平賀駅から新屋地区まで直接結ぶバスを、朝1便夕方2便の計1日3便運行することとした。直行便としたのは、循環バスは時間のロスが多いため、時間短縮を図ったものである。バスの名前も「新屋直行便」とし、バスの前面に横幕を用意した。

具体的な利用人数の目標の検討は、専門家の協力により行った。運賃、行政による補助限度額、本数に対して、利用者がどれぐらいあれば持続可能かを検討した。また1世帯あたりの仮にどのくらい負担すれば、1路線維持されるかなども、住民の前で検討していった。今回の目標は1日40人とされた。

こうした目標設定にはアンケート調査での意向をベースにしたが、さらに乗車を確実なものとするため、新屋町会役員が学生のいる家庭を一軒一軒まわって利用の確認も行った。こうして高校生を持つ親たちに、戸別に、また話し合いへの参加を通じて、バス利用への協力

を働きかけ、確実な行動につなげる努力をあらかじめ行ったのである。

平成 21（2009）年 11 月から始まった新屋直行便の運行は、こうした働きかけの結果、非常に大きな成果を結実した。翌年 1 月までの利用を分析する限り、新屋地区で弘前・黒石に通学する学生は、みなバスを利用しているという結果となった。調査の結論として、町会を主体とした公共交通のエリアマネジメントは効果があると言うことができる。ここで取り上げた新屋地区のような町会では、お互いの顔が見えており、どの子どもがどこへ何時くらいに通学するか、誰がどのようにバスが必要なのかをはっきりさせることができる。通学バスの運行により、朝夕の親の送迎が緩和され、生活の負担は減少した。またバス離れの進んでいた子供たちにも、公共交通を当たり前利用する習慣が身につく、自主性が出てきたという声も聞かれるようになった。町会と連携した公共交通のエリアマネジメントは、地域住民の参加を通じた公共交通の維持に効果がある。

新屋地区におけるエリアマネジメントの課題

しかし、課題も大きい。今回利用した学生は約 15 人であった。採算が合うかどうかで考えると、1 日約 40 人の利用者が目標であるため、目標には届いていない。ほぼ全員が協力したにもかかわらず、実際には、学生の生活スタイルにも差異があるため、すべての往復をバスで行うには至らなかったようである。例えば、部活の時間や講習の有無などで、通学の時間は一人一人の中でも日々異なってくる。学生たちはなんとか時間を調整しバスを利用しようとしているが限界はある。他方で、平賀駅にバスを待つ場所が無いという問題もあるので、さらなるマネジメントの余地もたくさん残されているようである。

より深刻な課題として、少子化の進行にも向き合う必要がありそうである。今回の実験は新屋町会で行ったが、この 1 つの町会だけでは、採算性にあうだけの学生利用者が足りていない。今後はさらに減少することになっている。子供の数がこのまま減ってくれば、地域の存続すら危ぶまれることになる。ただし、この点についてもマネジメントの余地が残されている。本実験の結果をふまえて、次年度（平成 22 年度）は、隣の尾崎町会も参加して利用者を増やす話が進んでいる。

組織化と連携に向けて

ともあれ、今回の実験・調査の手応えを受けて、町会では、こうした交通問題を他町会や事業者・行政、NPO や専門家とともに考え、運営していく組織の設立を検討し始めている。新屋町会では平成 22 年度に、地区住民から何名か選抜しそのような組織を作る予定である。さらには今後、利用者が減り、バス路線自体が無くなってしまう事態も危惧し、住民負担についても検討することとなっている。町内会を住民参加・マネジメントの主体の一つとおいたことで、公共交通の存続についての危機意識が住民の中に醸成され、これまで事業者や行政のみでは及ばなかった領域にまで、マネジメントの可能性が広がったと考えられる。

今後、われわれひらかわマイバスの会は、温泉バスなどの活動が続けるとともに、町会の

活動を引き続きサポートしていく。今後、平川市で生活していく上で、どんな公共交通のあり方が望ましいのか、町会を軸に地域で話し合い、解決方法を模索していく。NPOである我々には、そうした町会をサポートし、行政、専門家とも一緒になって挑戦していくことが大切だと考えている。

本報告書の構成

本報告書では、以上のような内容を、順に詳しく紹介していく。

この報告書の構成を説明する。第1章では、この活動の目的や内容を説明する。第2章では、平川市の循環バス導入からの、循環バス全体の経緯を時系列で説明し、2回の実験に関してその失敗の原因を分析する。第3章では平成21（2009）年からの新屋地区の取り組みを説明し、通学バス運行実験の中間結果も含め説明する。第4章では、次年度以降に向けたことについて説明する。

資料編では、弘前大学人文学部社会学研究室・山下祐介准教授が発表した論文（『運輸と経済』2009年12月号掲載の原稿）と、平川マイバス会主催のシンポジウム（2010年1月開催）の際の報告原稿も収録した。あわせて参照されたい。

第1章 エリアマネジメントの活動に資する企画立案

1-1 新屋地区選定の理由

新屋地区は、平川市が地域公共交通活性化再生総合事業を受託し、バスの実証運行をする地域を募集したところ、唯一実証運行に取り組む意向を示した地域である。そのため、対象地域を新屋地区としたのである。

新屋地区は駅から車で約 20 分のところにあり、山沿いに位置している。山を越えると旧平賀町東部地区であり、この地域はもうバスは 1 日 2、3 往復しか通っておらず、前日までに予約しないとバス停に停車しない地区もある。新屋地区のほかに、尾崎地区、広船地区、唐竹地区が平賀駅には徒歩で行くには遠く、特にバスが必要とされている地区である。駅からの距離や人口から考えても公共交通を存続させることができるかどうかの境目にある地域であるのではないかと。

1-2 エリアマネジメントの目的と内容

平川市では、市が赤字の全額を補助する形で平成 16（2004）年から 4 路線の循環バスが運行されている。しかし、現在までに 2 度減便され、日常生活に支障しかねない状況となっている。公共交通の危機という、地域生活の基本問題に対して、マイバスの会が中心となり、地区懇談会などを通じて地域の公共交通サービスに関する住民意見を集約した。その結果、住民自身が負担してでもよりよいサービスを手に入れたという意識が住民の中で高まった。平川市もそれを受け入れ、市の公共交通計画にそれを反映している。このことは、地区住民が自らの負担も覚悟するというマイバス意識をもって地域の公共交通計画について検討するという、主体的で責任ある新たな取り組みである。これまではマイバスの会が進めてきたが、専門家の支援を受けながら、より効率的、効果的なエリアマネジメントを実施する必要がある。

そこで、この取り組みの目的は、住民が自らの交通手段を守り自治体がそれを支援するという仕組みをつくることである。もう少し具体的に言うと、町内会、自治会はどのように関われるか。地域組織を軸とした公共交通マネジメントの可能性を探ることである。このことにより、公共交通に対する住民ニーズとサービスのミスマッチがなくなり、効率的な公共交通サービスが運営できる。さらに、住民が、自らのコミュニティサービスを充実させるという意識が養われ、交通だけでなく、また他地域への波及も期待される。

バスの現状や今後のあり方に関し、問題意識の共有化、意見交換、合意形成のための地区懇談会の開催。11 月より運行開始となる新屋地区と平賀駅を直接結ぶバスへ乗り込み乗客への聞き取り調査。シンポジウム開催により、新屋町会の取り組みを広く市民へ知らせる。

以上のような活動を行い、次年度以降も続く持続的な取り組みとなるよう支援したい。

第2章 活動の背景とこれまでの経緯

2-1 平川市の概況

平川市は青森県津軽地方南部に位置し、平成 18（2006）年 1 月、南津軽郡平賀町、尾上町、碓ヶ関村の 3 町村が合併して誕生した。北は青森県田舎館村、黒石市、青森市、東は青森県十和田市、南は秋田県小坂町、大館市、西は青森県大鰐市、弘前市と接している。総面積は約 345 平方キロメートルであり、7 割が林野、1.5 割が農地である。主な産業は農業で、りんごと米が中心である。人口は平成 19（2007）年 4 月現在で 35178 人、世帯数は 10943 世帯である。

2-2 平川市循環バスの経緯と課題

従来の県地域生活交通再生促進費補助金(原則欠損額を市町村が補助し、その 2 分の 1 を県が市町村に補助)が 2004 年 3 月末で期限切れとなることとなった。そこで、平賀町(平成 16 年当時、平成 22 年現在は平川市)は町内の 2 路線(唐竹線、広船線)について整理統合し、さらに平賀町立病院患者送迎バスも統合して平賀町循環バスを創設することを決定した。平賀町循環バスの運行本数や運賃、需要予測などの根拠となったのが、土木学会土木計画学委員会規制緩和後におけるバスサービスに関する研究小委員会の、津軽プロジェクトに関するワーキンググループが行った地方計画提言調査である。以下、調査の概要を説明する。

地方計画提言調査報告書(以下、15 年度報告書と記す)によると、目的は「あるべき公共交通サービス水準等を検討すると共に、望ましい公共交通システムの整備に向けた地方交通計画樹立を提言することを目指した。」とし、「ケーススタディとして、青森県南津軽郡平賀町を例として、移動実態、望ましい公共交通サービスの提案、需要予測、採算性の検討、想定される効果について検討を行う。」となっている。サービス水準の考え方について、16 年度報告書では、シビルミニマムではなくユニバーサルサービスを前提としている。

移動実態を知るために、平賀町で移動実態調査を行ったという。15 年度報告書によると、15 の自治会を抽出し、「自動車を自由に利用できるかどうかによる社会参加状況の違いが顕著に表れる高齢者を対象にした」という。さらに、調査は 1 週間の行動を記述するアクティビティ・ダイアリー調査をグループインタビュー方式で調査したという。また、被験者の属性や病院バス等の感想もうかがっている。15 年度報告書では、自動車を自由に利用できる人(自分で運転)をマイカー族、自動車を自由に利用できない人を公共交通族とし、公共交通族はマイカー族に比べて、買い物、憩い、病院など、外出機会において少なく、移動距離も短いことが示されている。調査より、自動車を自由に利用できなければ社会参加への疎外を受け、平賀町在住の 60 歳以上の 25%（約 1600 人）がそのような疎外を受けていると推測できると述べている。バス路線の範囲は、平賀町西部地区(主に平賀駅を中心とし半径 5 キロメ

ートル圏内)としている。調査により、15 年度報告書では「(1) 平賀駅では弘南鉄道のダイヤに接続することとする。(2) 対象地区内の各集落から、「平賀駅」、「平賀町役場」、「平賀病院」へ乗換なしでアクセスできる。(3) 対象地区内の各集落から、中学校区別にそれぞれ平賀西中、平賀東中に乗換なしでアクセスできる。(4) 各路線の所要時間を概ね 30 分程度とし、概ね 15 km 程度の路線距離とする。」というバス路線案を提案した。サービス水準としては、平日の朝ピーク時は 30 分間隔、その他は 60 分間隔としている。結果、4 つの路線が検討された。需要予測については、予測対象者を高校生、通勤者及び 60 歳以上 80 歳未満の高齢者としている。予測としては、1 日あたり 694 人から 986 人の利用者を見込める予測を立てた。採算性に関しては、運賃が 100 円のケースと 200 円のケースを考え、運賃 100 円のケースでは赤字額が 2443 万円から 3214 万円、運賃 200 円のケースでは 427 万円から 1632 万円となった。

このような調査、検討の結果、平成 16 (2004) 年 4 月より 4 路線 (新屋・尾崎線、唐竹・広船線、杉館・松崎線、岩館・大坊線) をそれぞれ循環し、各路線 1 日 15 便、運賃 100 円の平賀町循環バスが運行されることとなった。利用者の計画数は 1 日あたり 800 人、平賀町からバス会社への欠損補助は 1800 万円の予定となった。バスの運行は株式会社弘南サービスへ委託され、委託に際して 3 つの考えが当時の資料にあった。①全循環線を弘南鉄道駅(平賀駅、館田駅、柏農高校前駅)へ結節させ、町外への交通手段として鉄道へ集約。②病院バスとの統合を図り、病院利用者の交通利便性を向上させる。③町中心部の平賀駅、役場、病院、金融機関、商店街などへのアクセス強化を図る。町では、需要予測をたて、収支予算から欠損補助をすることで株式会社弘南サービスへ運行を委託する。

2004 年 4 月より運行された平賀町循環バスは、1 日 15 便という便利さと、運賃 100 円という安さから、特に病院へ通う高齢者からは好評だった。しかし、同年 9 月までの半年間の利用者数が 4 路線合わせ 1 日あたり 232 人と、計画数 (1 日あたり 800 人) を大幅に下回り、平賀町の負担がおよそ年間 3000 万円と当初予定の 1800 万円を大幅に超える見通しとなった。そのため、平賀町は循環バスを 2005 年度からの減便を決定することとなった。平成 17 (2005) 年 4 月からは、新屋・尾崎線、唐竹・広船線が 1 日 8 便、杉館・松崎線、岩館・大坊線は 1 日 4 便となったが、運賃はそのまま 100 円であった。循環バス利用者は、減便によりさらに減ることとなったが、公共交通が徒歩しか移動手段の持たない高齢者たちは、あるだけありがたいということで、利用を続ける人も多かった。

平成 17 (2005) 年 4 月に減便して以来、平賀町循環バスは安定的な運営が続けていた。ここで注意していただきたいのが、安定的というのは、町役場の収支からみて安定的ということである。また、平成 18 (2006) 年 1 月に平賀町は尾上町、碓ヶ関村と合併し平川市になった。平成 18 (2006) 年 4 月に循環バスの運営を担っていた株式会社弘南サービスが、株式会社弘南バスに吸収合併された。循環バスの運営は株式会社弘南バスがそのまま引き継ぐこととなった。バス会社の合併により、循環バスのキロ単価が株式会社弘南バスのほうが株式会社弘南サービスより高く、平成 19 (2007) 年度以降平川市の財政的な負担が倍増す

る見込みとなった。市の財政的な負担をあまり増やさないようにするため、市は二度目の減便を決定することとなった。そのことにより、平成 19（2007）年 10 月、平川循環バスは新屋・尾崎線、唐竹・広船線が 1 日 5 便、杉館・松崎線、岩館・大坊線は 1 日 3 便となることとなった。

平成 19 年度冬、マイバスの会は唐竹地区を主な対象にして試験的に通学バスを運行させるが、唐竹地区の試験運行の経緯については、石上（2008）の論文を参考にして記述する。また、マイバス会の説明については次節で行う。

2007 年 10 月に「平川バス・ひと・まち懇談会」を設立（平成 21 年度は行われていない）した。その平川バス・ひと・まち懇談会において、高齢者から「料金を上げて良いからバスをなくさないでほしい」という声が多数あり、循環バスの減便を防ぐため利用者を増やすことが必要であった。そこで、中学生や高校生に通学にバスを利用してもらうことで利用者増を目指すこととなった。同年 10 月下旬、マイバス会は平川市唐竹地区の中学生（29 人）と高校生（30 人）に対して、地域の公共交通の意見を聞くためにアンケートによる意識調査を行っている。59 人中 55 人から回答があった（回収率 93%）。石上（2008）はこの調査を行った結果、「アンケートから中学生・高校生は、減便によって家族や高齢者など周りの人に起こる問題に対して自分たちも何かしたいと考えていることが分かり、これは通学バスの実際の利用につながるのではないかと述べている。意識調査をもとに、唐竹地区をモデル地域として通学バスの実験を行うこととなった。通学へのまとまった利用が見込める朝の時間帯に、弘南鉄道との接続も考慮に入れて運行時間を設定している。石上（2008）は「赤字が出ないためには運賃を 100 円として 20 人以上利用する必要がある。今回の通学バスの試験運行で一般利用者も含めて 20 人以上の利用があれば、本格的に運行することも検討可能である」と述べていることから、運賃 100 円の場合 20 人の利用が、採算がとれるかどうかの分かれ目ということがわかる。石上はマイバスの会と協力し、通学バスへ実際に乗車し実施調査を行っている。先に通学バス試験運行の概要を説明する。期間は 2007 年 12 月 10 日から 12 月 21 日の、土日を除いた計 10 日間である。対象者は学生を含めた地域住民すべてであり、運賃は無料である。路線は沖館地区を經由及び停車するが、平賀駅から唐竹地区の直通である。最初のバス停は唐竹東口で発車時刻は 7 時 5 分、終点は平賀駅前で 7 時 30 分である。接続する弘南鉄道の時間は、弘前行きが 7 時 36 分発車、黒石行きが 7 時 43 分発車である。試験運行の利用者数は表のとおりである。

表 1 試験運行利用者実績（人）

	学 生		一 般		合 計
	唐竹	沖館	唐竹	沖館	
1日目	0	0	4	0	4
2日目	3	0	2	1	6
3日目	2	3	2	1	8
4日目	4	3	1	1	9
5日目	2	2	6	1	11
6日目	4	3	5	1	13
7日目	4	2	3	1	10
8日目	4	3	4	1	12
9日目	5	2	6	1	14
10日目	4	3	4	1	12
合 計	32	21	37	9	99
一日当たり	3.2	2.1	3.7	0.9	9.9

石上（2008）より筆者作成

石上（2008）によると、学生の利用者は 8 人で、7 人が高校生、1 人が中学生である。一般の利用者はほとんど高齢者が病院に行くために利用していたという。この後、2008 年 1 月 15 日から 1 月 31 日までの土日は除いた 13 日間もバスは試験運行され、利用者は 1 日 5 人前後だという。1 日あたり（1 便あたりでもある）20 人という数には届かず、その原因を探るため石上は平成 20（2008）年 1 月に唐竹地区の高校生を対象としたアンケート調査を行っている。また、地元の中学生の利用がなかった（試験運行の際利用していた中学生は弘前市内にある私立中学に通っていた）理由は、「中学生は 8:10 までに学校に到着していれば良く、今回の通学バスの時間と合わなかったことが考えられる」（石上 2008）と述べている。アンケート調査では、小学校、中学校、そして現在（高校）の学校への通学手段を聞いている。対象者は唐竹地区の高校生 30 人であり、27 人が回答している（回収率 90%）。調査の結果、石上（2008）は「小中高の通学手段を通じて言えることは、天候が悪いと送迎での通学が増えて、天候が良いと自力（徒歩・自転車）での通学が増えてくる」と述べており、「学校までの距離が長いせいかもしれないが天候が悪いと送迎での通学に頼ってきたことがわかった。そのためすぐにライフスタイルを変えることが難しく、今回のバスの利用が少なかったと考えられる」と述べている。さらに、通学バス利用促進の課題として「実際の通学バスの利用につなげるためには、地域の理解・協力をいかに得るかが課題である。（中略）今回の通学バスの運行の際はその点が足りず、利用者の増加につながらなかったと考えられる」と述べている。

旧平賀町や平川市で運行された循環バス及び通学バスのサービス水準を表にした。

表 2 循環バス運行本数の推移（平成 16（2004）年 4 月から平成 19（2007）年 9 月）

開始時期	運行本数(本／日)				運賃
	新屋・尾崎線	唐竹・広船線	杉館・松崎線	岩館・大坊線	
2004年4月	15	15	15	15	100円
2005年4月	8	8	4	4	
2007年10月	5	5	3	3	

平川市資料より筆者作成

旧平賀町や平川市では、平成 16（2004）年をスタートにバス交通に関して大きく 2 度の実験を行ってきたと考えられる。1 度目は平成 16（2004）年 4 月の循環バス導入。この取り組みの主体は行政である。平川市役所（平賀町役場）が主導し、また、結果的に専門家（土木学会）との協力のもと循環バスを導入している。2 度目は平成 19（2007）年度の唐竹地区通学バス試験運行である。この取り組みの主体は市民団体である特定非営利活動法人ひらかわマイバスの会である。行政よりも市民に近い立場ではある。この 2 度の実験はどちらも結果的に失敗している。この節ではなぜ失敗に終わったのかを考えてみたい。

循環バスの導入に際しては、需要予測の甘さが大きな要因と考えられる。特に、通勤と通学への利用が予想に反して少なかったことであろう。車の利用が中心であり、仕事に行くのも、子どもが学校に通うのも車で送迎が中心であった。このライフスタイルを変えることができなかったことが要因だと考えられる。また、サービス水準を高く設定しすぎた可能性もある。結果論ではあるが、もっと便数が少なくても、住民にとっては以前よりも便利なバスになったのではないか。

唐竹地区の通学バス試験運行に関しては、公共交通の今後に対して地域の理解を得ることができなかったこと、そしてアンケート調査の限界があったことが原因と考えられる。山下（2008）は、この実験に関して「地域の人々の反応も、（中略）あまりよいものではなかった。この問題をコミュニティの問題として理解した人々は、地域の中でも限られた人々にすぎなかった。現在に起因する将来のリスク問題を、コミュニティ・レベルで議論するのがいかに難しいのかが示された」と述べており、地域で問題を共有し、理解しようとするものの難しさを述べている。そのために、「高校生のアンケートでも「乗りたい」「利用したい」とは答えたものの、現実の行動には結びつかなかった」と山下（2008）は考えている。バスを利用するという行動にまで結びつけることは、地域住民が、自分の将来の問題ということを理解するまで時間も労力もかけ、しっかりとした話し合いが大切なのではないか。そのことにより、地域の中も盛り上げていくことが重要ではないだろうか。

2-3 NPO ひらかわマイバスの会の主な活動

平川循環バスが減便せざるを得ない状況のなか、平成 18（2006）年 6 月に特定非営利活動（NPO）法人ひらかわマイバスの会が設立される。マイバスの会は、より良い地域の公共

交通について考える特定非営利活動法人である。マイバス会には年会費 3000 円で入会することができ、平成 22（2010）年 1 月現在会員数は約 30 名である。マイバス会は地域住民にバスのことを知ってもらい、考えてもらう機会を増やすため、温泉バスやさくらんぼ狩りなど、バスで移動し楽しむイベントを企画している。

マイバスの会ホームページによると、マイバスの会は、平川市で実施しているコミュニティバス事業について、市民の意見・提言等を広く反映させることにより、市民が望む市民のための公共交通機関として発展させ、高齢者と子ども達をはじめ平川市民が安心・安全に暮らせるまちづくりに寄与することを目的として設立された。その目的を達成するため、次の種類の特定非営利活動を行うという。保険、医療又は福祉の増進を図る活動、社会教育の推進を図る活動、まちづくりの推進を図る活動、環境の保全を図る活動、地域安全活動、子どもの健全育成を図る活動、経済活動の活性化を図る活動である。さらに、目的を達成するため、特定非営利活動に係る事業として、次の事業を行う。コミュニティバス事業について、意見・要望等を反映させる活動、コミュニティバス事業について、国・自治体および事業者等に提言する活動、コミュニティバス事業についての運行プランを立案する活動、コミュニティバス事業についての理解と利用を促す啓発活動、住民主体のまちづくりを促す活動、その他、コミュニティバス事業およびまちづくりに関する必要な活動を行う。といった活動を行う市民団体である。

マイバスの会は主に会員からの会費にて運営されている。会費は 1 人 3000 円／年である。例えば、温泉バスに関しては、バスの運行代を会員費から、温泉代と弁当代は参加者からの参加費にて賄われている。温泉バスでは、普段バスを利用している住民も参加することから、循環バスなどへの意見・提案を聞く機会ともなっている。温泉バスは女性の参加者が多いことから、参加している住民はもちろんのこと、住民と同じ地区の人の話も幅広く聞ける機会である。また、平川市から委託された活動もあり、バスの利用状況のモニター調査、イベントバスなどのアイディア提案、バスに関する情報提供誌の作成、循環バスが運行されていない地域の有償交通を含めた路線検討などを行っている。

マイバスの会は、例年会員費やイベント参加費の収入だけで運営しており、現在は会員増を目標にしている。実証運行が始まってから会員は 10 人ほど増えており、今後も会員を増やし、より多くの住民が生活の基本であるバスを考えることも目標としている。

2-4 地域公共交通活性化再生総合事業と平川市地域公共交通協議会

国土交通省ホームページによると、地域公共交通活性化・再生総合事業とは、3 年間の間、鉄道、バス・乗合タクシー、旅客線の実証運行（運航）を目玉とし、公共交通の利用促進活動、車両関連施設整備など様々な事業ができるという制度である。

平成 19 年 10 月に、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律が施行された。2008 年度予算において、同法律を活用し、鉄道、コミュニティバス・乗合タクシー、旅客船等の多

様な事業に創意工夫をもって取り組む協議会に対し、パッケージで一括支援する新たな支援制度「地域公共交通活性化・再生総合事業」が創設された。

補助対象事業者は、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律第6条に規定する協議会（法定協議会）であり、全国各地で協議会の設立が行われている。平川市の平川市地域公共交通協議会もこれにあたる。補助率等は、（1）地域公共交通の活性化及び再生に関する法律第5条に規定する地域公共交通総合連携計画（法定計画）の策定調査に要する経費であり、国から事業の2分の1の補助を受けることができる。（2）地域公共交通総合連携計画（法定計画）に定める事業に要する経費についても同様である。事業の例としては、鉄道、バス・乗合タクシー、旅客船の実証運行（運航）であり、鉄道の増便・ダイヤ変更等の実証運行、コミュニティバス、乗合タクシーの導入、路線バス活性化等のための実証運行、旅客船の航路再編、増便、ダイヤ変更等の実証運行等が挙げられる。車両関連施設整備等は、バス等車両購入費、車両・船舶関連施設整備、バス停等待合い環境整備、デマンドシステムの導入等が挙げられる。他にも、スクールバス、福祉バス等の活用、乗継円滑化等は乗継情報等の情報提供、ICカード導入、P&R・C&Rの推進、ボランティアセンター設置・運営等、であり、公共交通の利用促進活動レンタサイクル、イベント、広報、乗継割引運賃・周遊切符等のシステム設計等も例として挙げられている。新地域旅客運送事業の導入円滑化に係る事業、その他地域の創意工夫による事業も例として挙げられている。

平成21年度、青森県内では、地域公共交通総合連携計画策定調査実施計画（調査事業）は三沢市、大鰐町、七戸町が認定されており、地域公共交通活性化・再生総合事業計画（計画事業）は平川市、十和田市、八戸市が認定され、合わせて6市町が認定されている。

平成20年、平川市は地域公共交通活性化・再生総合事業を受託するため、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律第6条第1項（「地域公共交通総合連携計画を作成しようとする市町村、地域公共交通総合連携計画の作成に関する協議及び地域公共交通総合連携計画の実施に係る連絡調整を行うための協議会を組織することができる。」）に規定されている協議会（法定協議会）を組織することを決めた。その後、平成20年5月に平川市地域公共交通協議会（以下、協議会と記す）が設置された。平川市地域公共交通総合連携計画（平川市2009）によると、協議会設置目的は「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律第6条第1項の規定に基づき、地域公共交通総合連携計画の作成に関する協議及び連携計画の実施に係る連絡調整を行うと共に、道路運送法の規定に基づき、地域における需要に応じた住民の生活に必要なバス等の旅客運送の確保その他旅客の利便の増進を図り、地域の実情に即した輸送サービスの実現に必要となる事項を協議するため」である。

第3章 活動内容

3-1 新屋直行便運行開始まで(～平成21年10月)

協議会は、平成20(2008)年8月、市内の全町会長が集まる場にて、平川市における公共交通、特にバス交通の現状や、今後考えられうることとして、バス路線のさらなる減便や撤退など、バス交通が衰退し、これからの市民の生活に重大な影響を及ぼす恐れがあることを説明した。その後その場で、バス運行の実証実験に主体的に取り組んでくれる町会を募集した。その結果、新屋町会だけがバス運行の実証実験へ取り組む意向を示した。新屋町会長によると、当初は隣の尾崎町会と一緒に取り組む予定だったが、尾崎町会内で意見がまとまらず、平成21年度は新屋町会単独でバス運行の実証実験へ取り組むこととなった。

協議会は、平成20(2008)年11月に新屋町会との懇談会を開催した。この懇談会以降、ほとんどの懇談会で新屋町会、市役所、マイバスの会、弘前大学人文学部社会学研究室(以下、社会学研究室と記す)が参加している。懇談会の流れとしては、新屋町会長が司会進行を行い、議題については市役所やマイバスの会から簡単な説明などがあり、その後は新屋地区住民が自分たちで話し合いを行っているという状況である。市役所、マイバスの会、社会学研究室は、適宜、助言や質問への回答を行っている。平成20(2008)年11月の懇談会では、バス路線、通学バスの運行、循環バスのダイヤ、バスの運賃についての意見が住民から出され、その結果、新たに新屋地区から平賀駅までの通学に利用できる直通バスの運行という希望があった。特に帰りの時間帯なら行きの時間帯に比べて、バスの利用がしやすいのではないかということだった。また、運賃を100円から200円に上げて、循環バス以前の路線バスの運賃より安いため、100円のままで循環バスの維持が難しくなるよりは値上げしても構わないという意見があり、協議会は平川循環バスの運賃200円への値上げを検討することとなった。加えて、懇談会が開催された当時、循環バスは1日5便だったことから、1日6便または7便に増やせないかという意見もあった。運賃の値上げや増便に関しては、交通コンサルが具体的に説明した。例えば、循環バスが100円で1日5便のままであると、新屋地区350世帯が不足分を補うとなると、推計では1世帯あたり859円となる。同じく運賃200円で1日7便だと1世帯あたり380円、さらに運賃200円で1日7便、学生通学便1日1便でその利用者が11人いると不足が0となる。というような推計を新屋地区住民の前で行った。

次に新屋地区で懇談会が開催されたのは平成21(2009)年5月である。ここでは、特に新屋地区と平賀駅を直接結ぶ通学バス(新屋直行便)について具体的に話し合いが行われた。新屋地区の住民は新屋町会長含め19名の参加であった。まず、新屋直行便のルートについて話し合われた。運行ルートについては、隣の平田森地区を通り、平田森地区の子どもも乗ることができるようにしたらどうかという意見があったが、今回は見送り、直接新屋地区と平賀駅とを結ぶルートになった(地図2)。バス停に関しては、循環バスと同じバス停を使う

予定となった。運行時間に関しては、朝の便については、平賀駅を 7 時 36 分に弘前に向かって発車する弘南鉄道に間に合うよう、7 時 30 分に平賀駅へ着く時間に設定することとなった。黒石に向かって発車する弘南鉄道は 7 時 43 分と、新屋直行便が平賀駅に着いてから 10 分以上待つことになるが、弘前へ向かう子どもたちの時間に合わせるように懇談会で合意された。夕方の便については、2 本考えることとなった。5 時台、6 時台、7 時台の中から 1 番利用が多そうな 2 本を決めるということで合意が図られた。この時間に関しては、各家庭に持ち帰り、子どもたちに学校から帰宅する時間を聞いてから次回の懇談会にて検討することとなった。実施時期は、雪が積もってからが本格的にバスを利用するようになるという予想から、11 月から運行することとなった。新屋地区住民の話によると、学生は天気良ければ、学校まで自転車で通学できる距離なら自転車で、電車を利用する学生は平賀駅まで自転車で行き、平賀駅から電車を利用して弘前市または黒石市まで通学するという。新屋地区から平賀駅までは自転車で 10 分から 15 分前後（学生が自転車をこぐ速さで）であり、さほど時間がかかるわけではない。天気が悪い日や冬期間は今までは学校まで、または平賀駅まで家族に送迎してもらうのが一般的だったという。料金は、学生たちがバスを利用するということで、100 円という希望があった。さらに、回数券や定期券が可能なかどうかという意見があり、バス会社に確認してから決定することとなった。また、町会内での賛助金など、住民が負担しなければならないことも考えるというような議論もあった。

平成 21（2009）年 6 月に再び新屋地区で協議会主催の懇談会が開催された。前回持ち越しにされたことを中心に話し合いが行われた。地区住民の参加者は新屋町会長含め 14 名であった。前回、バス会社に確認することとなっていた定期が利用できるかどうかの件については、不可能ではないが、運賃収入が減ってしまう（定期は 1 か月の場合、60%の値段となり、例えば、運賃 100 円のときは 60 円）ため回数券のほうが良いとのことであった。10 月から予定されている平川循環バスの増便について、何時の便があると良いかを聞かれると、新屋地区住民からは、通学バスもあるから増便はしなくても問題はない。それでもというなら 10 時 50 分平賀駅発の便があると、病院から帰ってくる高齢者は助かるのではないかということだった。通学バスのことに関しては、具体的に帰りの運行時間の検討を行った。平成 20（2008）年 11 月の懇談会以降各家庭に持ち帰り、子どもたちから希望を聞き、17 時 50 分と 19 時 20 分の 2 便に設定することとなった。さらに、今後、循環バスと通学バスを一体にして考える必要があるという意見があった。

平成 21（2009）年 10 月には、マイバスの会の主催で新屋町会との懇談会が行われた。地区住民の参加者は新屋町会長を含め 18 名であった。この懇談会の参加者は主に高齢者であり、10 月より始まった平川循環バスの増便及び運賃の値上げに関する内容であった。バスを利用しているかどうかに関わらず、運賃を 200 円に値上げしていても利用はするということであった。利用するというより、バス以外に交通手段がないため、利用せざるを得ないということだった。また、この回の懇談会では、高齢者がバスを利用する目的をじっくり聞くことができた。やはり、病院へ行くためにバスを利用することがほとんどだという。平川診療

所へ通院する人が多く、買い物は病院へ行ったついでに済ますという。買い物は歩きで行くため、診療所や駅の近くに行くことになるという。病院や買い物以外でバスに乗ることはあまり多くないということだった。あるとすれば、市役所に用事があって行ったり、温泉に行ったりするときくらいらしい。この回の懇談会では、普段車を利用している人にも集まってもらった。やはり、車を利用できない人と違い、買い物などあるとすぐに車に乗って出かけるという。一番車を利用するときは畑に行くときだという。この懇談会に来た高齢者たちも、バス路線を残すためにバスの利用者が増えなければならないことは理解していた。だが、車を運転できると車を利用してしまう。運転できなくなる日が突然やってくる日もあるかもしれないという認識もあるため、バスを利用していない人たちは、マイバスの会のイベントなどを活用してバスに乗る練習から始めてみては良いのではないかという意見があった。

同月後日、再び新屋町会との懇談会が開催された。この懇談会も主催はマイバスの会である。地区住民の参加者は新屋町会長含め 10 名であった。地区住民の参加者は主に中高生の保護者の方がたであり、内容は 11 月より運行が開始される新屋直行便についてであった。はじめに町会長が、各高校生のいる家庭をまわって、乗ってくれるか聞いた状況を説明した。新屋町会長の感触としては、15 人か 16 人くらいは協力してもらえないのではないかということであった。マイバスの会からは、地区の高校生たちに 11 月いっぱい日誌を書いてもらえないか提案した。日誌は、本人が家を出た時間や帰ってきた時間、通学の手段やその手段を選んだ理由を毎日記入してもらうものである。地区住民からは、どのように記載すると子どもが記入しやすいのか、また、質問を少し変更してみてもどうかといった意見をいただき、住民からのアドバイスをふまえて日誌をつくり、11 月から日誌を書いてもらうことが決まった。さらに、地区住民の方からは、「雪が降ったらバスに乗せることを考えている」という言葉も聞かれた。回数券のことは、期限は 3 月までということ、新屋直行便でしか使用できないということ、新屋地区以外の地区の学生も購入し（具体的には尾崎地区の学生を想定している）、新屋直行便乗車の際使用できるということが確認された。回数券のことに加えて、新屋直行便は一般の方も（学生以外でも）乗車可能であるということを周知させる必要があるという意見が地区住民から出た。新屋地区のすべての住民に周知させるため、ビラを作成し新屋地区全戸に配布することが決定した。また、地区住民からは日誌とは別に、意見や要望をいつでも出せるように、もう一枚別に紙を配布したら良いのではないかという意見があり、新屋直行便を周知するためのビラの裏に、意見や要望を書き込めるような紙を配布することを決定した。また、新屋直行便が運行されていることをアピールするため、バスに垂れ幕のようなものをつけ、「新屋直行便」と表示できないかという意見が出た。

3-2 新屋直行便運行の中間結果(平成 21 年 11 月～12 月)

平成 21 年 (2009) 年 10 月より開始された、平川循環バスの 2 路線 (新屋・尾崎線、唐竹・広船線) の増便及び運賃値上げのことについてである。この 2 路線は従来の運賃 100 円 1 日 5 便から運賃 200 円 1 日 7 便へと増便された。住民からは、午前の便が 1 つ増えて、病院が終わったら早く帰ることができてありがたいという話があった。だが、平成 21 (2009) 年 10 月の利用実績は前年同月と比べて少なくなっているのが現状である (表 3)。

表 3 平成 20 (2008) 年 10 月と平成 21 (2009) 年 10 月の新屋・尾崎線利用者数

時間	乗車人員	
	2008年10月	2009年10月
8:20	210(6.8)	159(6.4)
9:20	238(7.7)	145(5.8)
10:50		80(3.2)
11:50	332(10.7)	152(6.1)
13:50	158(5.1)	96(3.8)
14:50		35(1.4)
15:50	147(4.7)	57(2.3)
合計	1085(35.0)	724(29.0)

株式会社弘南バス情報より筆者作成

太字は 1 日あたりの利用者数、平成 21 年 10 月分は 10 月 1 日から 25 日まで

平成 21 (2009) 年 11 月から新屋直行便 (通学バス) の運行が始まった。11 月から運行を始めた理由は、11 月から毎年雪が降るという感覚が住民の中にあるためである。いつ雪が降ってもバスを利用することができるように 11 月からの運行開始となっている。そのため、雪が降ってから学生たちはバスを利用するという予想を話し合いのときは立てていたが、意外にも 11 月前半からバスを利用する学生がいた。

平成 21 (2009) 年 12 月上旬にマイバスの会主催で行われた新屋町会との懇談会の内容とともに、11 月の利用状況を記述していく。11 月の新屋直行便の乗車人数は、章末の表 4 のとおりである。

運行日数は 19 日間。朝の便は 1 日あたり 7.3 人、帰りの便は 2 便合わせて 1 日あたり 3.4 人である。学生以外の一般の人の利用はほとんどない。今回の通学バス (新屋直行便) は、採算がとれるかどうかの人数が 1 便あたり 15 人である。つまり、1 日 3 便運行しているため、1 日 45 人が採算をとれるラインとなる。現時点ではまだ利用者が足りていない。特に帰りの便を利用する学生が少ないことに対し新屋地区住民は、帰りは部活動やバイト、講習等の有無により時間が分かれるため、バスの時間より早い学生も遅い学生もいるということである。利用に際しては子どもからの文句などもなく、車で送って行くときと 5 分くらいしか家を出る時間が変わらないため問題はないという。さらに、平成 21 (2009) 年 11 月中に学

生たちに日誌をつけてもらっていた。その日誌の集計からわかったことを説明する。調査期間は11月1日から11月31日の1か月間であり、新屋町会長が高校生38人のうち、電車を利用しない平川市内の高校に通う学生を除き、協力してくれる可能性のある22人へ日誌を配布した。22枚の日誌が回収できたが、集計で使えない日誌が2枚あったため、集計には20人分の日誌を用いた。日誌に協力した学生の内訳としては、中学生が1名、高校生が18名、高等教育学校学生が1名の計20名であった。日誌より、バスの利用に際して4つのパターンが見てとれた。①行きも帰りもバス利用、②行きだけバス利用、③帰りだけバス利用、④バスを利用しない、の4パターンである。11月中にバスを全く利用しなかった学生が5人いたため、新屋直行便運行に協力し、バスを利用している学生は15人である。また、帰りの便である17時50分平賀駅発のバスと、19時20分平賀駅発のバスの間の時間帯に帰ってくる学生が少ないことから、学生たちはバスを利用するように時間を合わせてくれていることがわかった。日誌の集計結果をふまえて、新屋地区住民からは、帰りの便の運行時間を再度検討する必要があるという意見があった。そのため、帰りの時間に希望を学生たちに聞くため、アンケートによる調査を12月中に行うことを決定した。だが、望むべきは、新屋直行便を利用する学生たち自身が懇談会に来て発言することであるが、学生たちを連れてくるのは難しいということで、アンケートによる調査となった。

また、11月中に全くバスを利用しなかった学生の中にも、自転車で通学している学生もあり、本格的に雪が降り、自転車を利用するのが困難になってから新屋直行便の利用者数が増える可能性はある。行きだけ、帰りだけ、あるいは両方バスを利用しない学生の中には、通学時間が合わない（特に、朝は平賀駅発7時6分弘前行きまたは7時13分黒石行きを利用する）学生もあり、バス利用をさせるには難しい学生がいることも確かである。そのため、新屋地区だけではどうしても人口がたりず、隣の地区（尾崎地区あるいは平田森地区）との協力が必要ではないかという意見も新屋地区住民から出ている。もちろん、近い将来、新屋町会としては他町会との協力も考えており、また、不足分の住民負担も考えているということであった。

3-3 今後の展開へ向けての活動(平成22年1月)

平成22(2010)年1月にも1回新屋地区で懇談会を行った。住民の参加者は21名であった。そこでは、12月の新屋直行便の利用状況、前回の懇談会後に行われたアンケートの集計結果と今後に向けたことが話し合われた。アンケートの集計に関しては、特に帰りの通学の時間はバラバラであり、全員に合わせるのは難しいことが改めて明らかになった。そのうえで、一番利用できる人が多い時間帯に来年も継続して運行して行く必要があることが確認された。また自由意見もあり、バスがあつてよかったという意見は確かにあった。

意見交換は、最初に町会町から、尾崎地区に回覧で新屋直行便の案内を回したと報告があった。その後、1人尾崎地区の学生が回数券を買いにきたということだった。今回の懇談会

にはバスを利用しているという女性が発言し、さまざまな時間のバスに乗ったことがあるという。循環バスが1日7便になったのは便利だが、特に午後に便は利用者が少ない。そのため通学バスとの兼ね合いを考え、1便減らすか、時間をずらしたほうがよいのではないかと意見があった。

さらに、収支はおそらく赤字になるとの見方から、住民からは思い切った決断をしなければならないという意見があった。つまりは自分たちで負担する必要もあるのではないかとということだった。しかし、通学バスだけではなく、循環バスも考える場合、新屋町会だけでその決断をするべきではなく、沿線他町会ともよく話し合うことが必要ではないかという意見も出た。さらに、町会長からはバスのことを考える新しい組織を作りたいという意向が示された。

1月には、今回の新屋地区の取り組みを中心としてシンポジウムも開催した。シンポジウムには50名ほどの参加者があり、マイバス会員や新屋地区の住民だけでなく、特に旧平賀町内の全ての町会長へ案内を出したこともあり、様々な方との活発な意見交換がなされた。新屋直行便を子どもが利用しているという方の話によると、朝に送っていく手間が減って助かっている。だが、平賀駅にバスを待てる場所が無いのが残念だ。子どもは不平不満なくバスを利用している。というような意見があった。他地区の住民からは、新屋のような活動があり、我々の地区でも今後検討しなければバスを維持していくのは難しいのではないかと不安がある。皆様のサポートをお願いしたい。バスのコースの問題だが、停留所まで遠いのがつらい。といった意見があった。そのため、全ての路線で今回の新屋地区のように、誰がどのような目的でバスを利用するかを検討して、便数、コースなどを設定していったら良いのではないか。という意見も住民からはあった。さらに、バスが必要な地区とそうでない地区では、関心の度合いに差があるが、負担していくことを考えると、より一層町会長をはじめとして考えて行くことがひつようではないか。という意見もあった。意見交換会から、新屋地区での取り組みが、他地区へも広がる可能性があると考えられる。

表 4 新屋直行便利用者数（人）

	2009年11月			2009年12月		
	一般	学生	合計	一般	学生	合計
7:20	2	136	138	5	132	137
17:50	3	25	28	6	33	39
19:20	0	37	37	0	36	36
計	5	198	203	11	201	212
一日あたり 利用者数	0.3	10.4	10.7	0.7	12.6	13.3

弘南バス提供情報より筆者作成

第 4 章 将来へ向けて

4-1 平川市新屋地区の実験結果の概要

以上、第 3 章までを要約したうえで、公共交通のエリアマネジメントを平川市で、もしくは新屋地区で考えていく際に、今後考えるべきことをまとめていきたい。

平川市では、旧平賀町（平成 18 年 1 月に尾上町、碓ヶ関村と合併）のときから数えて 2 度のバス運行の実験を行ってきた。1 度目は平成 16（2004）年 4 月から始まった旧平賀町内循環バスの運行。2 度目はマイバスの会が中心となり行った平成 19 年度の唐竹地区の通学バスの試験運行である。

1 度目の実験は、4 路線 15 便、1 便 100 円の運行という、低料金、大幅増便をもくろんだものであった。この循環バスは住民アンケート調査による推計で需要予測がなされたものである。しかし、実際に運行した結果、運行から半年の段階で利用者は計画数の 3 分の 1 程度となり、旧平賀町（現平川市）の負担が当初の予定より大きくなることになったため、現在までに 2 度の減便が行われている。この 1 度目の実験については、旧平賀町内を循環するバスのため全町が対象であり、取り組みの主体は旧平賀町、つまりは行政であった。

2 度目の実験は、平成 19（2007）年、このような循環バスの利用者減少の対策として、中高生をターゲットにした通学バスの取り組みである。唐竹地区で行われた通学バスの試験運行である。通学の手段が冬季には家族の送迎しかなくなる中高生に、バスで通学してもらおうとしたものである。この 2 度目の実験も、アンケート調査によって利用者を調査した結果、運行が決定された。朝 1 便、無料で、唐竹・沖館の 2 地区から平賀駅までの直行バスである。

しかし、ここでも実際利用する人は少なかった。この 2 度目の実験は唐竹地区、および沖館地区が対象であり、特定の集落を対象としたバスである。取り組みの主体はマイバスの会であった。

2 度の実験はどちらとも失敗であった。その原因の一つとしてアンケート調査の限界があると考えられる。アンケートを配って「バスが運行されるなら利用します」という答えがあっても、実際に利用する人は少なかった。二つ目の原因としては、運行主体が運行について、きちんと住民と考える機会を持たなかったことである。2 度の実験は取り組みの主体が行政や NPO のみだったため、住民の協力を得るのに限界があったと考えられる。

2 度の実験の反省を踏まえ、平成 21 年度に、平川市では 3 度目の実験に取り組んだ（第 3 章）。取り組みの主体は町会という地縁組織である。

平川市では平成 20（2008）年、バスの実験に取り組む町会を募集したところ、新屋町会が実験に取り組む意向を示した。この新屋町会を主体にして住民同士の話し合いを行い、主に高校生を中心とした学生をターゲットにして、平賀駅直通の、朝 1 便夕 2 便の 1 日 3 便の通学バスを運行することとなった。この実験は 2 度目の実験とは異なる点がある。まず、運行するバスの路線や誰をターゲットにするか、時間をどうするかなどを、アンケート調査によって運行するかどうか行政や専門家が決めるのではなく、住民参加による、住民同士の話し合いによって決めたことである。さらに、公共交通の対象地域を漫然ととらえるのではなく、町内会のエリアとして捉え、町内会を軸として運行拡大をマネジメントした点である。実験の結果、15 人程度の学生が利用し、1 日あたり 10 人前後の利用が開拓された。現在まで（平成 22 年 1 月）のところ、採算が合う利用者数（1 日あたり約 40 人、収支が合い、赤字なし=10 割だとすると、3 割程度、表 4 も参照）には達していないが、唐竹地区で行った 2 度目の実験と比べるとこの実験は成功と言えるものであり、町内会を軸とした住民参加によってバスの利用者増の可能性はあるといえる。さらに、1 度目の実験と比べれば、誰が、いつどこに乗るのかを住民自身が考え、企画し、利用者増に結び付けたという点で、公共交通再生のための住民参加の意義と考えるうえで、非常に大きな成果を挙げたものと考えられる。

この実験により、公共交通の維持のための利用者増に向けたエリアマネジメントにとって、集落を対象とした町会主体の住民参加の取り組みは、可能性があるといえる。

だが、課題も多い。それは大きく 3 つに分けられる。それぞれについて、説明しながらその解決可能性を、議論し、将来に向けて考えていきたい。

4-2 小さい集落では限界がある

唐竹地区での実験バスの結果と、今回の新屋地区の実験バスの結果を比べると、新屋地区の実験バスは成功である。唐竹地区の実験バスは学生の利用が 5 人程度に留まっていたのに対し、今回の新屋地区の実験バスの学生の利用は 1 日 10 人程度に上った。両地区は同規模

の集落であり、かつ唐竹地区の実験バスは、沖館地区でも停車していたことを考えると、新屋地区は1地区でこのような結果を出したのである。さらに新屋地区を対象とした通学日誌からは、15人ほどが積極的に利用していることもわかっている。この15人の利用者というのは、今、新屋地区でバスを利用できる学生のほとんどが利用していることを示しており、要するに町会の成員が全力でこの実験バスに取り組んだことを表している。このことも実験が成功したと言える根拠である。

しかし、実験の結果が採算面で十分かどうかを考えると、1日3便合わせて約40名の利用者が必要であるという、現実に対してあまりにも少ない利用者であった。今回の実験からは、学生たちには生活スタイルの違いがあり、部活、講習などの有無によって思っていた以上に通学の時間に個人差が大きくなっていることが明るみになった。新屋地区は人口1,345人、360戸あり、平川市内では比較的大きな集落である。それでも採算が合う人数まで届かないのは、少子化が大きく進行して、子どもたち＝学生の絶対数が少なくなっているからである。しかもその学生数は今後も縮小が見込まれている。

学生を対象にした場合、そもそもこの新屋という一つの町会だけで結果を出すのは難しいようである。このことをふまえて、新屋町会では、次年度には隣の町会と連携して利用者を増やしていく予定になっている。今後、地域再生のためには、こうした複数町会の連携協力も不可欠となってくるだろう。

さらには、町会の中でも利用者という垣根を越えて、町会の成員のより多くの人で負担を分け合い、公共交通を維持していく。という方向も必要になってくるかもしれない。今回の実験では、利用する学生とその保護者ができる範囲で協力をするという形で行われていた。しかし、子どもの足を守ること、バスを残して交通弱者の足を維持していくことはその当事者のみの問題ではない。今後は、交通は地域のためのものであるという意識のもと、電気や水道と同じように、各戸が負担をして不足分を補うことも必要になると考えられる。実際にそのような事例も他地区にはある。

4-3 「町内会がやればうまくいく」というわけではない

地域の生活に関わる問題に取り組むとき、町会の協力があればよいとはいえ、町会自体の現代的課題もある。それは次のように2つを挙げることができる。

1つ目は、みんなで考える機会が失われていることがある。今回の実験でも、町会の役員や利用する学生の保護者は数多く見られたものの、それ以外の人はやはり関心が薄かった。しかし、今回の公共交通のエリアマネジメントの目的は、そもそも学生の足を確保することだけではなく、今後の地域の生活のためのバス交通の維持を目指したものであって、今後さらに子どもの数が減少していく中で、この先もバスを地域にどのように残していくのかを考える際には、先述のように、他の地域でも行われている町会毎戸の負担という方法も、考慮に入れる必要もあるのかもしれないのである。特定の関係者だけではなく、町会のより多く

の人々の参加と協力が必要になってくるだろう。

2 つ目には、町会内のまとまりの問題がある。今回の事例となった新屋地区は、実は町内づくりでは優等生といえる地域であり、ねふたや獅子踊りなど近年特に力を入れて取り組んでいた経緯がある。この地区にはこうした社会教育活動の分厚い下地があり、平川市でも特に町会活動の活発なところである。それ故に町会内のまとまりは良く、学生の親たちも行事に集まって議論する下地がもともとあったと言える。リーダーを中心とした結束も固く、今回のケースでも、町会長が危機感を持って先導して取り組んでいる姿勢に、地区の住民が前向きに協力体制を組んでいく様子が見られた。しかし、どの町内会でもこの地域のように、住民が自分自身で議論して、エリアマネジメントに参加できる能力を持っているわけではない。他の地域との比較や見極めの中で、各地区の状況を冷静に観察しながら、この事例を位置づけていくことも必要である。地域によってはまず、はじめに町内会を見直し、テコ入れしていくことが先決となるところも多いだろう。逆に言えば、地域づくりの下地のある地域で、町会を軸にエリアマネジメントを展開していくことは、公共交通の維持にとって非常に効果があると言えるだろう。

新屋地区に関していえば、さらに今後、次のような課題を示しておくことができる。今後は、今までより主体的に活動を組み上げ、さらには他町会との連携や、場合によっては住民負担についても考える必要があるとすれば、そろそろ漫然とした人々の集まりを超え、地区内に新たに交通部会のような組織をつくり、主体的なエリアマネジメントを展開していく手法が求められるかもしれない。そのような組織づくりを見据えた、自覚的な取り組みが次年度以降の大きな課題となるだろう。

4-4 町会への支援のあり方について

ここまでは町会のあり方を中心に述べてきた。しかし、当然ながら公共交通のマネジメントは、町会でできるものではなく、まして町会だけで取り組めるものではない。行政、バス事業者、専門家、NPO などの広いパートナーシップによって成立するものである。この点についても触れておきたい。

地方のバス運行は、そもそも財政的には成り立っておらず、行政の財政的支援は不可欠である。また、当然のことながら、バス事業者なしには運行はありえない。また、運行経路や負担の計算、あるいは住民意識などの調査に関しては、専門家による支援が不可欠である。そして、NPO などの支援団体には、これらを町会とつなぐ橋渡しの役割を担うことが期待される。また、市民団体は町会よりも広い範囲で活動できるため、他地区への周知、働きかけ、宣伝活動を行うこともできる。こうした周りとの連携の中で、町会を主体に、外部の支援も組み込みながら総合的なエリアマネジメントを模索していく必要がある。

4-5 地方農村部における公共交通のエリアマネジメントの可能性

公共交通のエリアマネジメントは、これまで行政や事業者が主体となって行っており、そこでは地域は十分な形では組み込まれてはいなかった。あるいは組み込まれていたとしても、それは常にサービスの受け手としてのみ位置づけられていた。

今回の実験を通じ、町内会（農村集落）をマネジメントの主体として位置づけることが公共交通の利活用、存続を考えるうえで非常に大きな意味を持つことが明らかになったと思われる。無論、地域主体とはいえ、ここで述べているのは公共交通の将来を町内会にあずければ良いということではない。地域コミュニティは、農林水産業や自営業の衰退、少子高齢化の中で、今や急速に力を失いつつある。しかし、それでもなお、公共交通は場所と場所をつなぐものであって、個人と個人をつないでいるのではない以上、町内会のような地域組織の関わりは不可欠なのである。交通は、地方農村部では明らかに集落と集落をつないでいくものである。そして、集落の代表である地域組織は、うまく支援をしていけば、まだまだ十分にマネジメントの主体になる可能性をもっている。今までのような、行政や事業者、NPO だけでマネジメントを考えるのではなく、町内会や住民組織を含めた新しいエリアマネジメントのあり方があるのではないかと考えられる。

新屋町会では、バスの問題に取り組んでいくために、町会内に来年度から新たな組織を設置して取り組んでいく予定だという。そして、隣接する町会とも話し合い、複数町会でのバス交通路線の提案も行われることになっている。このような取り組みが、他の地区、他の町会でも行われ、広がっていくことで、行政、事業者を中心とした公共交通のあり方から、住民参加を組み込んだ新しい公共による公共交通への道筋が見えてくるのではないだろうか。

資料編

写真

新屋地区お出かけ時刻表

通学日誌

通学日誌集計結果

通学バス利用に関するアンケート調査用紙

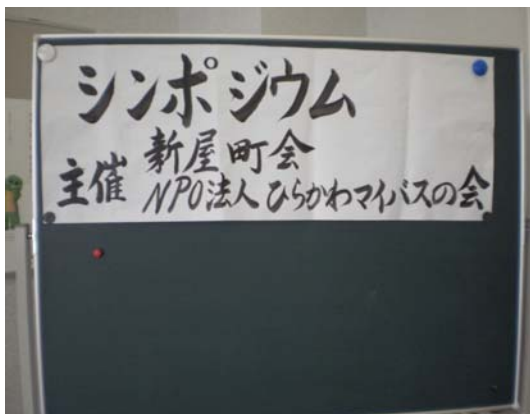
通学バス利用に関するアンケート調査集計結果

2010 年 1 月 30 日シンポジウム山下報告原稿

『運輸と経済』2009 年 1 月号掲載の山下論文原稿

バス利用実績

写真



シンポジウムの様子



史跡めぐりの様子



懇談会の様子



ねぶたの写真



新屋直行使

新屋地区お出かけ時刻表

新屋地区おでかけ時刻表
(新屋地区 ⇄ 弘前・黒石)

黒石から	ぶらっと号 100円バス	黒石病院				9:47		13:03	13:36	14:27	16:47	18:14
		黒石駅前				10:09		13:15	13:55	14:49	17:09	18:40
	弘南鉄道	黒石		7:50	8:50	10:20	11:20	13:20	14:20	15:20	17:20	18:50
		平賀		8:06	9:06	10:36	11:35	13:35	14:35	15:36	17:36	19:06
弘前から	土手町 循環 100円バス	下土手町			(注2)	(注2)	10:59	12:59	13:59	14:59	16:59	(注2)
		大学病院			8:17	9:52	11:04	13:04	14:04	15:04	17:04	18:27
		弘前駅前			8:35	10:10	11:21	13:21	14:21	15:21	17:21	18:45
	弘南鉄道	弘前		8:00	9:00	10:30	11:30	13:30	14:30	15:30	17:30	19:00
		弘前東高校前		8:02	9:02	10:32	11:32	13:32	14:32	15:32	17:32	19:02
		平賀		8:13	9:13	10:43	11:42	13:42	14:42	15:43	17:43	19:13
	(平川市 尾崎線) 新屋地区 直通線	平賀駅前		8:20	9:20	10:50	11:50	13:50	14:50	15:50	17:50	19:20
		市役所前		8:21	9:21	10:51	11:51	13:51	14:51	15:51		
		平川診療所		8:23	9:23	10:53	11:53	13:53	14:53	15:53	(注1)	(注1)
		文化センター前		8:24	9:24	10:54	11:54	13:54	14:54	15:54		
		柏木農業高校前		8:28	9:28	10:58	11:58	13:58	14:58	15:58		
		新屋西口	7:10	8:31	9:31	11:01	12:01	14:01	15:01	16:01	18:05	19:35
		新屋	7:11	8:32	9:32	11:02	12:02	14:02	15:02	16:02	18:04	19:34
		中央新屋	7:12	8:33	9:33	11:03	12:03	14:03	15:03	16:03	18:04	19:34
		新屋東口	7:12	8:33	9:33	11:03	12:03	14:03	15:03	16:03	18:03	19:33
		新屋神社	7:13	8:34	9:34	11:04	12:04	14:04	15:04	16:04	18:02	19:32
		尾崎公民館		8:37	9:37	11:07	12:07	14:07	15:07	16:07	新屋地区 直通線	新屋地区 直通線
		東小学校前		8:40	9:40	11:10	12:10	14:10	15:10	16:10		
		町居		8:42	9:42	11:12	12:12	14:12	15:12	16:12		
		平川診療所	(注1)	8:48	9:48	11:18	12:18	14:18	15:18	16:18		
		市役所前		8:49	9:49	11:19	12:19	14:19	15:19	16:19		
弘前方面	弘南鉄道	平賀	7:36	9:06	10:06	11:35	12:35	14:35	15:36	16:36		
		弘前東高校前	7:47	9:17	10:17	11:46	12:46	14:46	15:47	16:47		
		弘前	7:49	9:19	10:19	11:48	12:48	14:48	15:49	16:49		
	土手町 循環 100円バス	弘前駅前	8:01	9:26	10:31	12:01	13:01	15:01	16:01	17:01		
		下土手町	8:07	9:32	10:39	12:09	13:09	15:09	16:09	17:09		
		大学病院	8:11	9:36	10:44	12:14	13:14	15:14	16:14	17:14		
			(注2)	(注2)								
黒石方面	弘南鉄道	平賀	7:43	9:13	10:13	11:42	12:42	14:42	15:43	16:43		
		黒石	7:59	9:29	10:29	11:58	12:58	14:58	15:59	16:59		
	ぶらっと号 100円バス	黒石駅前	8:32	9:35	10:45		13:05	15:32	16:35	17:45		
		黒石病院	8:44	9:47	10:57		13:17	15:44	16:47	17:57		

注1: 新屋地区直通線は平成21年11月2日～平成22年3月25日の間運行

ただし、土曜・日曜・祝日・冬休み期間(12月26日～1月11日)は運休

注2: 斜字は弘南バス駒越線、弘前～枯木平線(弘前駅前6番のりば)

通学日誌

平成21年10月19日

通学日誌作成のお願い

新屋地区の公共交通のあり方を検討する基礎資料とするため、11月の1ヶ月間、日々の通学の状況（その日の出発・帰宅時刻や利用交通手段）について、記入例（表面）を参考にして、「通学日誌」（裏面）に記入して下さい。よろしくご協力のほどお願いします。

記入を終えた通学日誌は、12月2日までに新屋町会長に提出して下さい。

新屋町会長

記入例

通學日誌

学校・学年	津 軽 高校	2 年	
通学に弘南鉄道を…	① 利用する (平 賀) 駅～ (弘 前) 駅 2. 利用しない		

		登校しましたか？			行 き			帰 り		
		1 登 校 し た	2 ク ラ ブ の み	3 休 み	し た 自 宅 を 出 発 時 刻	交 通 手 段 自 宅 からの	の た 送 日 理 っ の 由 も み ー ら 送 っ 迎 っ た ら 理 由 も	し た 自 宅 に 帰 着 時 刻	交 通 手 段 自 宅 までの	(同 左) ら っ た 理 由 に 来 て も
11月2日	月	①	2	3	6:50	4	1	19:40	3	
11月3日	祝	1	2	③	:			:		
11月4日	水	①	2	3	7:05	3		19:40	3	
11月5日	木	①	2	3	7:05	3		17:20	5	5
11月6日	金	①	2	3	7:15	4	5	19:40	3	
11月7日	土	1	②	3	8:15	2		18:30	2	
11月8日	日	1	2	③	:			:		

弘南鉄道利用者は自宅～駅まで、
利用しない人は自宅～高校までの
交通手段を、表から選んで番号を
記入。

車で送迎してもらった日は、その理由を表から選んで番号を記入。

交通手段	1. 徒歩 2. 自転車 3. バス 4. 送迎A（通勤する家族の車に同乗） 5. 送迎B（自分のために家族が送迎） 6. 送迎C（友達の送迎の車に同乗） 7. タクシー 8. その他
送迎理由	1. 出掛けるのが早くて（帰りが遅くて）バスがない 2. 車の方が所要時間が短い 3. 車の方が楽 4. 寝過ごしてやむを得ず 5. 体調不良 6. 荒天・悪天候 7. 家族の通勤のついで 8. その他

通 学 日 誌

学校・学年	高校	年
通学に弘南鉄道を…	1. 利用する（ ）駅～（ ）駅 2. 利用しない	

		登校しましたか？			行 き			帰 り		
		1 登 校 し た	2 ク ラ ブ の み	3 休 み	し 自 た 宅 時 を 刻 出 発	交 自 通 宅 手 段 から の	の た 送 日 理 つ の 由 も み ー （ ー 送 迎	し 自 た 宅 時 に 刻 帰 着	交 自 通 宅 手 段 まで の	（ 迎 同 え 左 ら ） っ た 理 来 由 て も
11月2日	月	1	2	3	:			:		
11月3日	祝	1	2	3	:			:		
11月4日	水	1	2	3	:			:		
11月5日	木	1	2	3	:			:		
11月6日	金	1	2	3	:			:		
11月7日	土	1	2	3	:			:		
11月8日	日	1	2	3	:			:		
11月9日	月	1	2	3	:			:		
11月10日	火	1	2	3	:			:		
11月11日	水	1	2	3	:			:		
11月12日	木	1	2	3	:			:		
11月13日	金	1	2	3	:			:		
11月14日	土	1	2	3	:			:		
11月15日	日	1	2	3	:			:		
11月16日	月	1	2	3	:			:		
11月17日	火	1	2	3	:			:		
11月18日	水	1	2	3	:			:		
11月19日	木	1	2	3	:			:		
11月20日	金	1	2	3	:			:		
11月21日	土	1	2	3	:			:		
11月22日	日	1	2	3	:			:		
11月23日	祝	1	2	3	:			:		
11月24日	火	1	2	3	:			:		
11月25日	水	1	2	3	:			:		
11月26日	木	1	2	3	:			:		
11月27日	金	1	2	3	:			:		
11月28日	土	1	2	3	:			:		
11月29日	日	1	2	3	:			:		
11月30日	月	1	2	3	:			:		

交通手段	1. 徒歩 2. 自転車 3. バス 4. 送迎A（通勤する家族の車に同乗） 5. 送迎B（自分のために家族が送迎） 6. 送迎C（友達の送迎の車に同乗） 7. タクシー 8. その他
送迎理由	1. 出掛けるのが早くて（帰りが遅くて）バスがない 2. 車の方が所要時間が短い 3. 車の方が楽 4. 寝過ぎてやむを得ず 5. 体調不良 6. 荒天・悪天候 7. 家族の通勤のついで 8. その他

通学日誌集計結果

平成 21 年 12 月 9 日

新屋地区・通学日誌の集計結果

ひらかわマイバスの会

■ はじめに

新屋地区の高校生の皆さんおよび一部の短大生・中学生の方には、日々、勉強などでお忙しい中、通学日誌の記録にご協力いただき、大変ありがとうございました。ほとんどの方が調査の趣旨を汲み取っていただき、とても細かく丁寧に記録して下さいました。その結果、非常に貴重なデータを得ることができました。ご協力いただいた皆さんの努力に敬意を表すとともに、厚く御礼申し上げます。

さて、この資料は、いただいたデータをいくつかの切り口から集計したものです。本日の懇談会では、このデータをご覧いただくとともに、新屋直通便のあり方をはじめ、新屋地区の公共交通について、忌憚のないご意見をお伺いできればと思います。

1. 通学日誌について

(1) 内 容

日々の通学について、以下の項目を様式に従って記録していただいた。

- ・通学の有無（登校した／クラブのみ／休み）
- ・自宅を出発した時刻、帰宅した時刻
- ・自宅を出発したときの交通手段、帰宅したときの交通手段
- ・車で送迎してもらった場合は、その理由

(2) 期 間

- ・平成 21 年 11 月 2 日（月）～11 月 30 日（月）の毎日

(3) 対象者

- ・弘南鉄道を利用して通学する新屋地区の高校生

(4) 協力者数

- ・高校生 20 名に加え、短大生 1 名、中学生 1 名から通学日誌を提出していただいた。
- ・そのうち、記入状況の思わしくない 2 名の方の回答を割愛し、20 名の有効回答を得た。

(5) 協力者のプロフィール

① 通学先の学校と学年

表－1 通学先と学年

学校名	1年	2年	3年	合計
弘前	1	0	1	2
弘前中央	0	0	2	2
弘前工業	0	2	0	2
弘前実業	2	0	0	2
弘前南	0	0	1	1
弘前東	0	1	0	1
柴田女子	0	0	1	1
黒石	2	2	1	5
黒石商業	0	2	0	2
東北女子短期大学	0	1	0	1
弘前学院聖愛中学校	0	1	0	1
合計	5	9	6	20

注：特に記載のないものは高校。(順不同)

② 弘南鉄道の利用駅（通学先最寄り駅）

表－2 弘南鉄道の利用駅

駅名	回答者数
弘前	8
弘前東高前	4
黒石	6
弘南鉄道を利用しない	1
無回答	1
合計	20

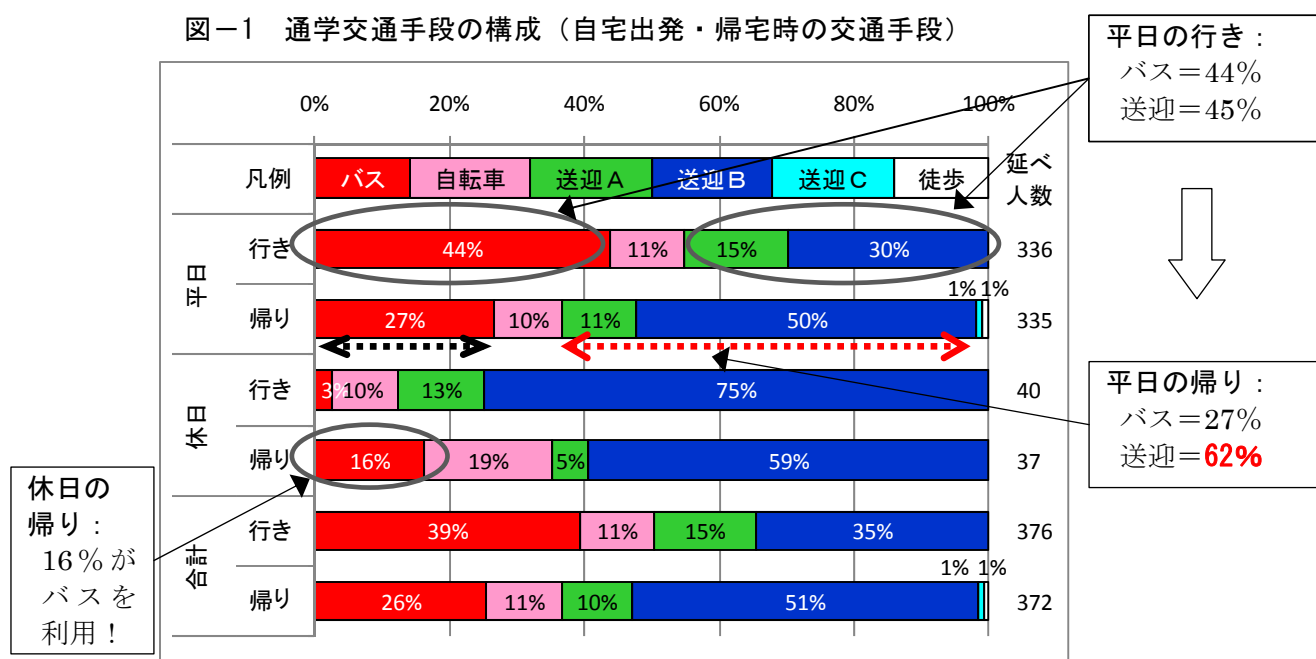
2. 通学日誌の集計結果

(1) 交通手段の利用状況（全体）

表－3 通学交通手段の利用者数（平休別・往路・復路別の延べ人数）

		徒歩	自転車	バス	送迎A	送迎B	送迎C	無回答	合計
平日	行き	0	37	147	52	100	0	5	341
	帰り	3	34	89	37	169	3	6	341
休日	行き	0	4	1	5	30	0	4	44
	帰り	0	7	6	2	22	0	7	44
合計	行き	0	41	148	57	130	0	9	385
	帰り	3	41	95	39	191	3	13	385

図－1 通学交通手段の構成（自宅出発・帰宅時の交通手段）



注：20名×29日分＝延べ580人日分のデータのうち、通学しなかった日を除く385人

日分を対象。ただし、交通手段無回答の13人日分を除いて集計。

送迎A：通勤する家族の車に同乗 送迎B：自分のために家族が送迎

送迎C：友達の送迎の車に同乗

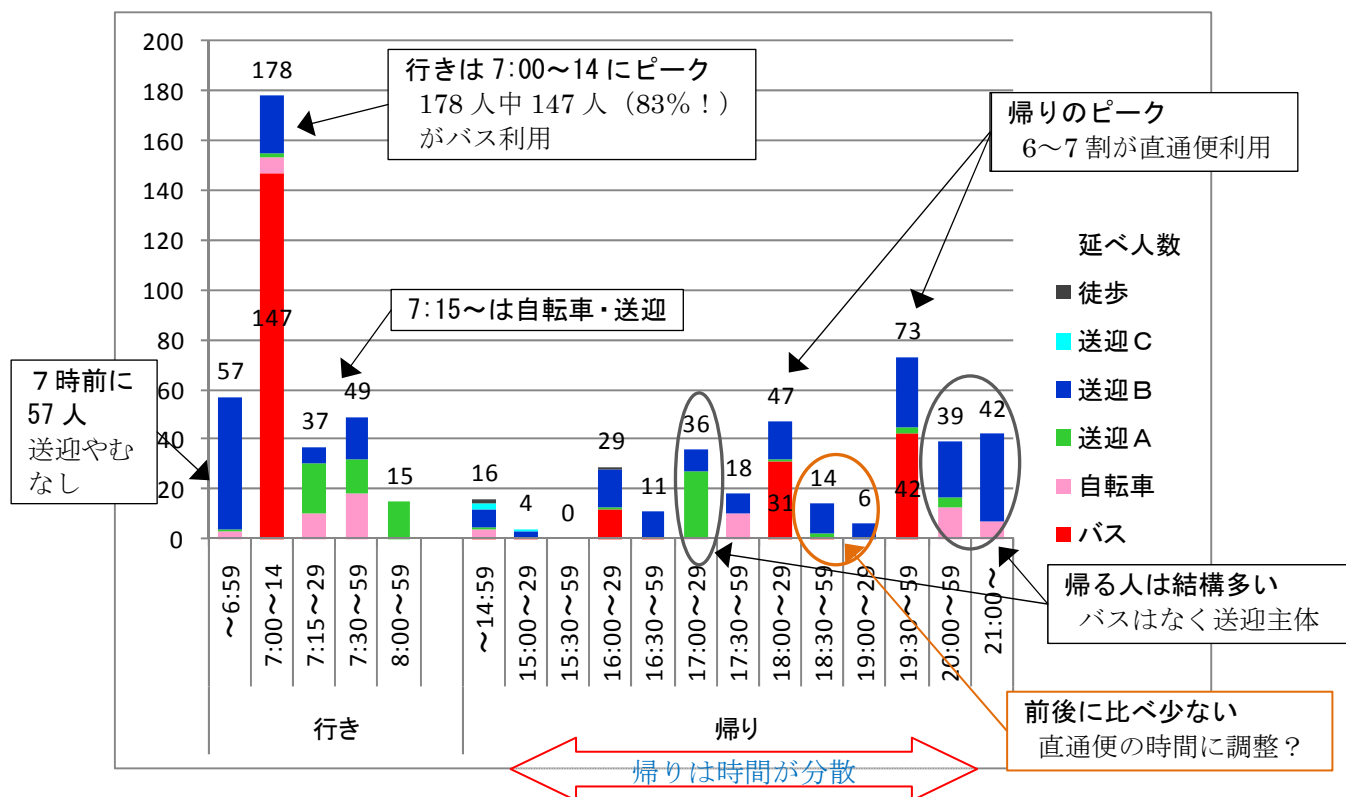
(2) バス利用者数

表－4 バス利用者数（通学日誌の集計による）

	バス利用者数 (人)	運行日数 (日)	1日平均 (人/日)
行き	147	20	7.4
帰り	89	20	4.5

(3) 時間帯別の交通手段利用状況（平日）

図－2 時間帯別の交通手段利用者数（平日）



注：20名×29日分＝延べ580人日分のデータのうち、平日に通学した341人日分を対象。

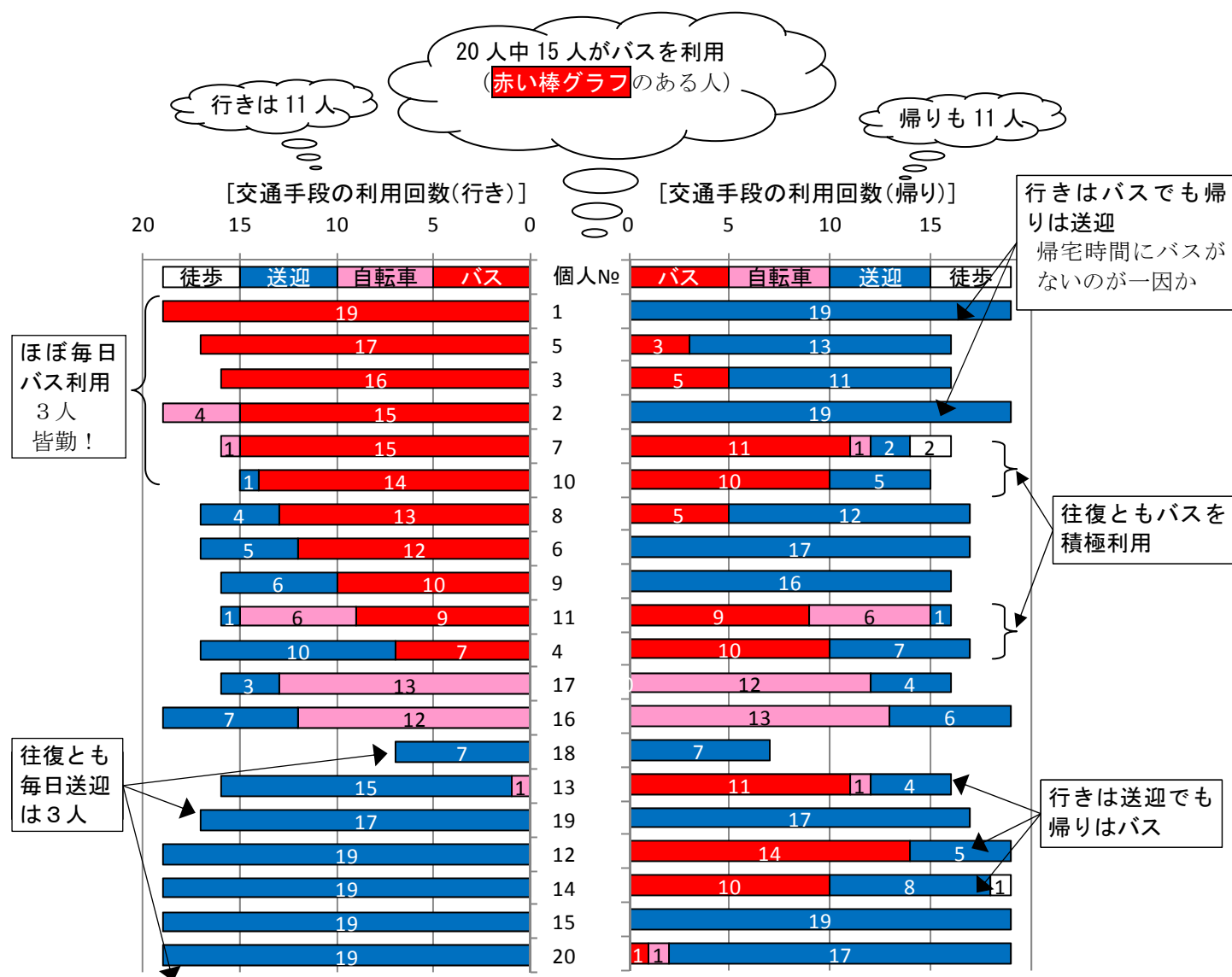
ただし、交通手段無回答5人日分を除いて集計。

送迎A：通勤する家族の車に同乗 送迎B：自分のために家族が送迎

送迎C：友達の送迎の車に同乗

(4) 個人別にみた交通手段の利用状況（平日）

図－3 行き・帰りの交通手段の利用状況

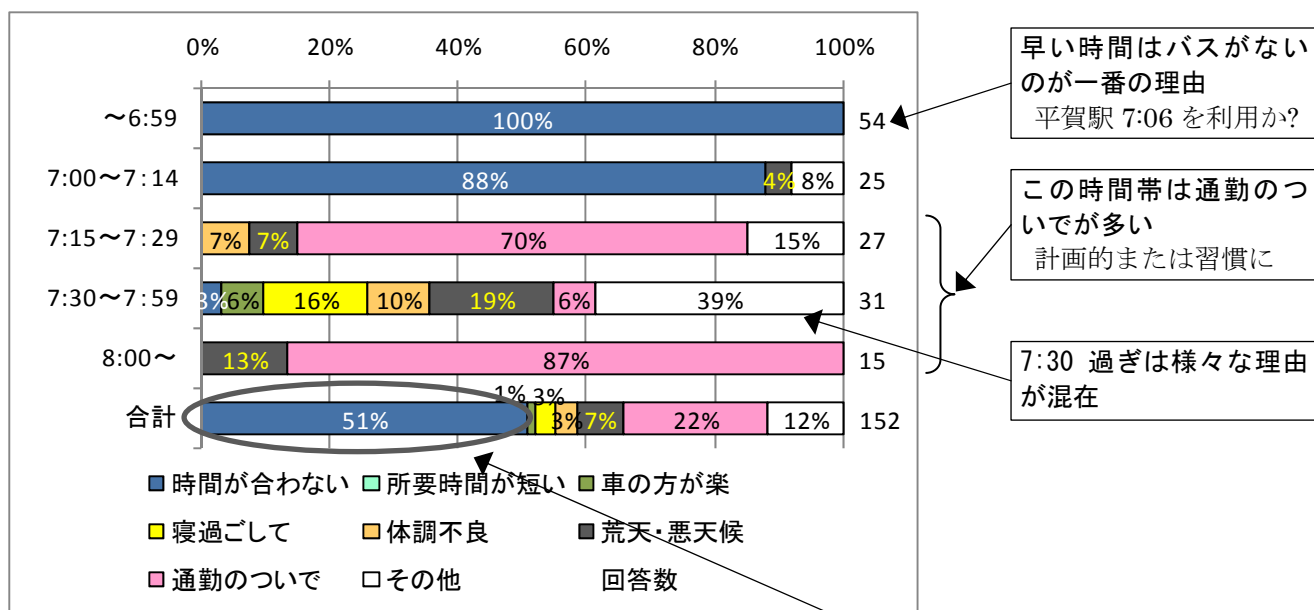


注：有効回答の20人を対象。一人ひとりについて、交通手段別の利用回数をカウントし、同じ人の行きと帰りのデータを左右に並べている。

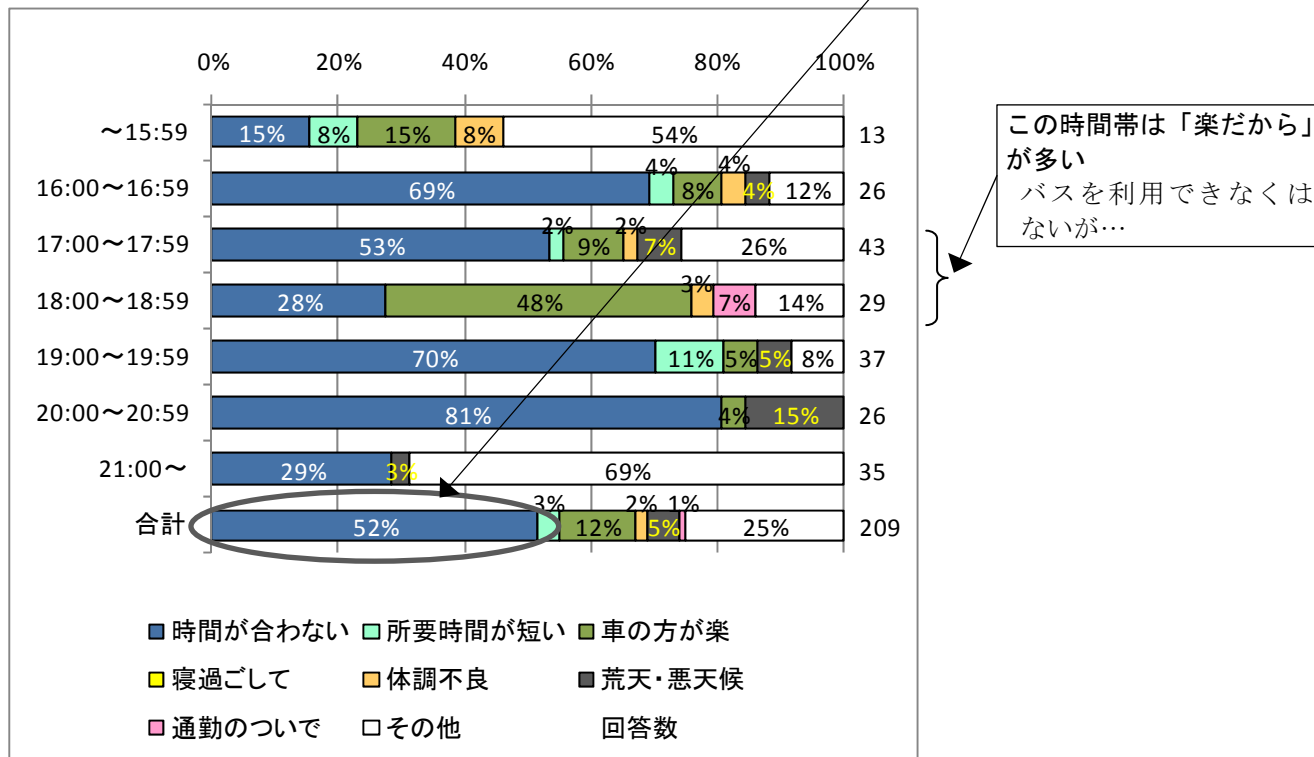
左側が行き、右側が帰りで、行きのバス利用が多い順に並べている。

(5) 送迎の理由（平日）

図－4 送迎の理由（平日・行き）



図－5 送迎の理由（平日・帰り）



3. みなさん一緒に考えましょう

これらのデータを見ると、次のようなことが読み取れます。

- ① 積極的にバスを利用している高校生が多い。
 - ・通学のピーク時間帯（7:00～7:14）には80%がバスを利用していること、20名中15名がバスを利用したこと、休日の通学帰りにバス利用があることなどを考え合わせると、高校生はバスを積極的に利用しようとしていると考えられます。
- ② 送迎にはそれなりの理由がある。
 - ・早朝・夜間の通学などバスが利用できない時間帯の送迎や通勤のついでの送迎など、送迎にはそれなりの理由のある場合が少なくありません。
- ③ しかしながら、送迎が習慣になっている高校生もいる。
 - ・毎日送迎してもらっている人が3人います。バスの利用できる時間帯（平日夕方）でも「車の方が楽だ」という理由で送迎してもらっている高校生が少なからずいます。

これらのデータをご覧になって、皆さん、どのように感じられましたでしょうか。

今後、どのようにしていけば良いでしょうか。皆さんと一緒に考えたいと思います。

通学バス利用に関するアンケート調査用紙

通学バス利用に関するアンケート調査

みなさんには、通学のバス利用や通学日誌の作成にご協力いただき、ありがとうございます。

11月の通学日誌を分析したところ、多くの人が通学にバスを利用していることがわかりました。同時に、帰りの時間帯のバス運行に改善が必要なこともわかりました。そこで、新屋直通線をより使いやすくするため、皆さんのご意見をお伺いするアンケートを行うことになりました。ご協力をお願いします。

新屋町会長 斎藤博美

ここでは、12月の通学の「帰り」についてお尋ねします。

問1 あなたは、通学の帰りにどのくらいの頻度でバスを利用していますか？（○は一つ）

1. ほぼ毎日 2. 週に2～3日 3. 週に1日くらい 4. それ以下 5. 全く利用しない

問2 問1で1.～4.に○をした人にお尋ねします。通学の帰りにバスを利用するとき、バスの発車時刻は意識していますか？（もっとも近いもの一つに○）。

1. できるだけバスが利用できるよう、帰る時刻をバスに合わせるようにしている。
2. バスの時刻は意識せずに帰る時刻を決めており、ちょうど時間にバスがあれば利用している。
3. バスの時刻が自分の帰る時刻に合っているので、意識しなくてもバスが利用できる。
4. バスの時刻が自分の帰る時刻に全く合わないので、バスを利用したいがほとんど利用できない。

問3 問2で1.に○をした人にお尋ねします。帰る時刻をバスに合わせるため、どのようにして時間調整していますか？（○はいくつでも）

1. 学校で時間調整して下校している。
2. 学校以外の場所（差し支えなければ具体的に ）で時間調整して下校している。
3. 平賀駅に着いてから時間調整をしてバスを利用している。

問4 問1で「5. 全く利用しない」に○をした人にお尋ねします。通学の帰りにバスを利用しないのは何故ですか？あてはまるもの全てに○をつけ、一番大きな理由一つに◎をつけて下さい。

1. バスの時刻が自分の帰る時刻に全く合わないから
2. 自転車を利用しているから 3. 通勤など家族の都合に合わせて迎えに来てもらうから
4. 車で迎えにきてもらう方が楽だから 5. その他（ ）

問5 全員にお尋ねします。次の時刻に平賀駅前を発車するバス（新屋直通便）があれば、どのくらいの頻度で利用すると思いますか？ それぞれについて、当てはまる番号に○をつけて下さい。

バスの時刻 (平賀駅前発)	1 下校時間にぴったり ・ 毎日のように使う	2 時間の合う日が多い ・ とときどき使う	3 時間が合えば使うかも ・ あまり使わない	4 時間が全く合わない ・ きっと使わない
15時50分発	1	2	3	4
16時20分発	1	2	3	4
16時50分発	1	2	3	4
17時20分発	1	2	3	4
17時50分発	1	2	3	4
18時20分発	1	2	3	4
18時50分発	1	2	3	4
19時20分発	1	2	3	4
19時50分発	1	2	3	4
20時20分発	1	2	3	4
20時50分発	1	2	3	4
21時20分発	1	2	3	4

問6 バスを利用した通学や新屋直通便の運行について、感想や提案、意見などがあれば自由に記述して下さい。

問7 最後に、性別・学校・学年を記入して下さい。

◆性別： 1. 男性 2. 女性 ◆学校・学年：（ ）高校 （ ）年

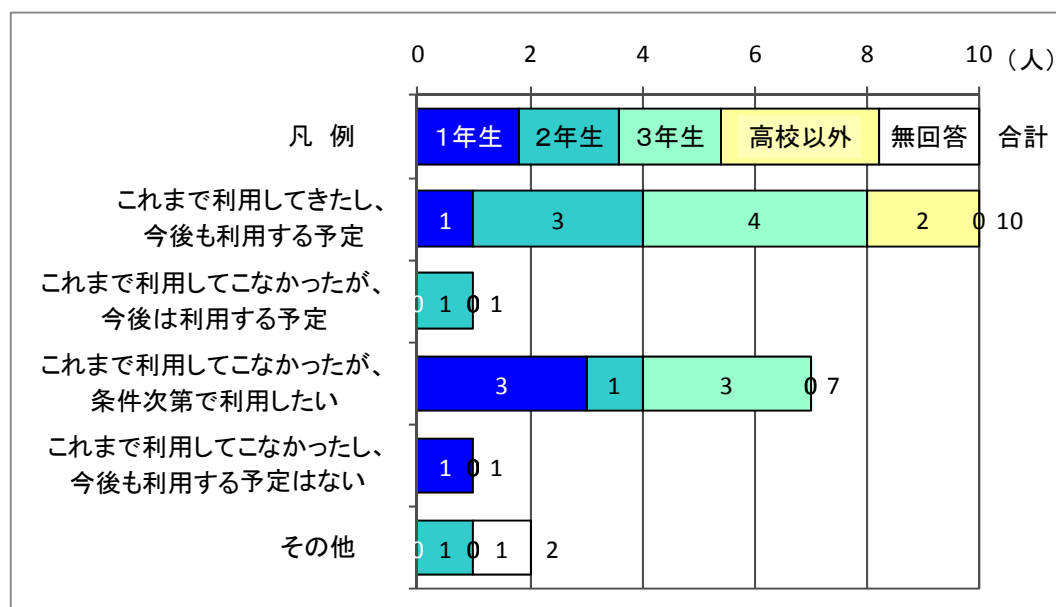
ご協力ありがとうございました。

通学バス利用に関するアンケート調査集計結果

平成 22 年 1 月 15 日

通学アンケート調査結果

問 1 [通学の往路について]これまでの利用状況と今後の予定についてお聞かせ下さい。



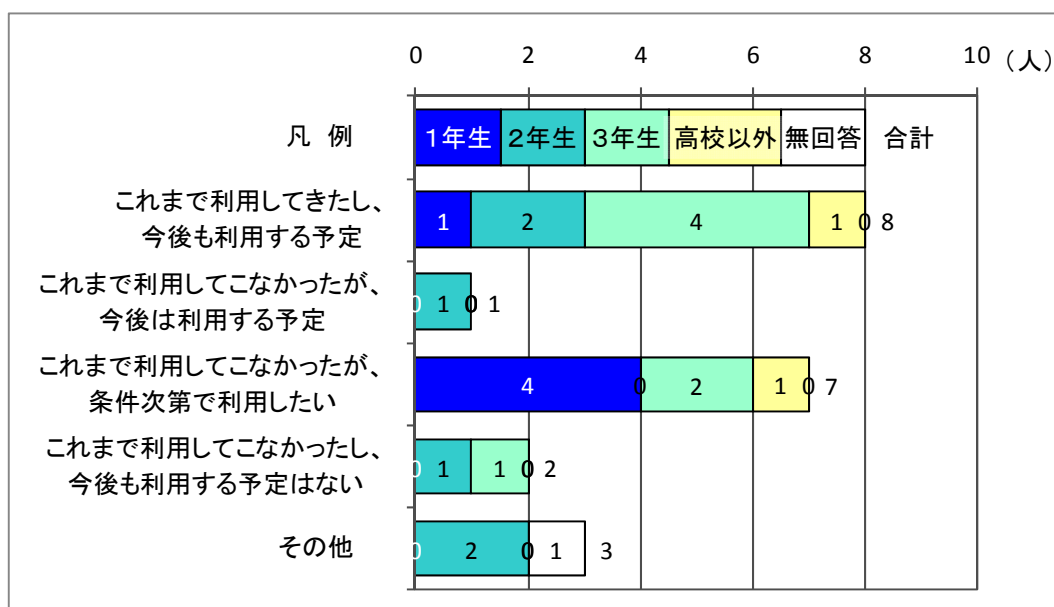
問 2 朝のバスについて改善すべき点はありませんか？…問 1 = 1 または 2 の人

どのような条件がそろえば利用が可能ですか？…問 1 = 3, 4, 5 の人

性別	学年	問1	朝のバスの改善すべき点(問1=1または2)
女	3	1	可能であるなら、弘前行き7:06の電車に間に合うバスの便も増やしてほしい
女	2	2	朝のバスの回数を増やしてほしいです

性別	学年	問1	利用できるための条件(問1=3, 4, 5)
女	1	3	運行コースの見直しと時間の検討
女	1	3	バス出発時間を現在よりも少し遅れさせる
男	1	3	30分早いバスがあれば利用したい
女	2	3	8時の電車に間に合うバスもあればいいと思いました。
男	3	3	もう少しバスを増やしたり、時間帯をずらしてほしい。
女	3	3	7:00発の電車に乗れるような時間帯であれば利用したい
女	3	3	バス停まで約400mあり、7:13に乗るには7:00～7:05までには家を出なくてはならないので車で送って行く時間の20～25分の差があり、6時に起こしてもしたくが間に合わない。今の時間ならバス停がもう少しそばにあったら利用するかも？
女	2	5	時間を増やす
不明		5	条件に関係なく利用できない状態です。

問3 [通学の復路について]これまでの利用状況と今後の予定についてお聞かせ下さい。



問4 帰りのバスについて改善すべき点はありませんか？…問3＝1または2の人

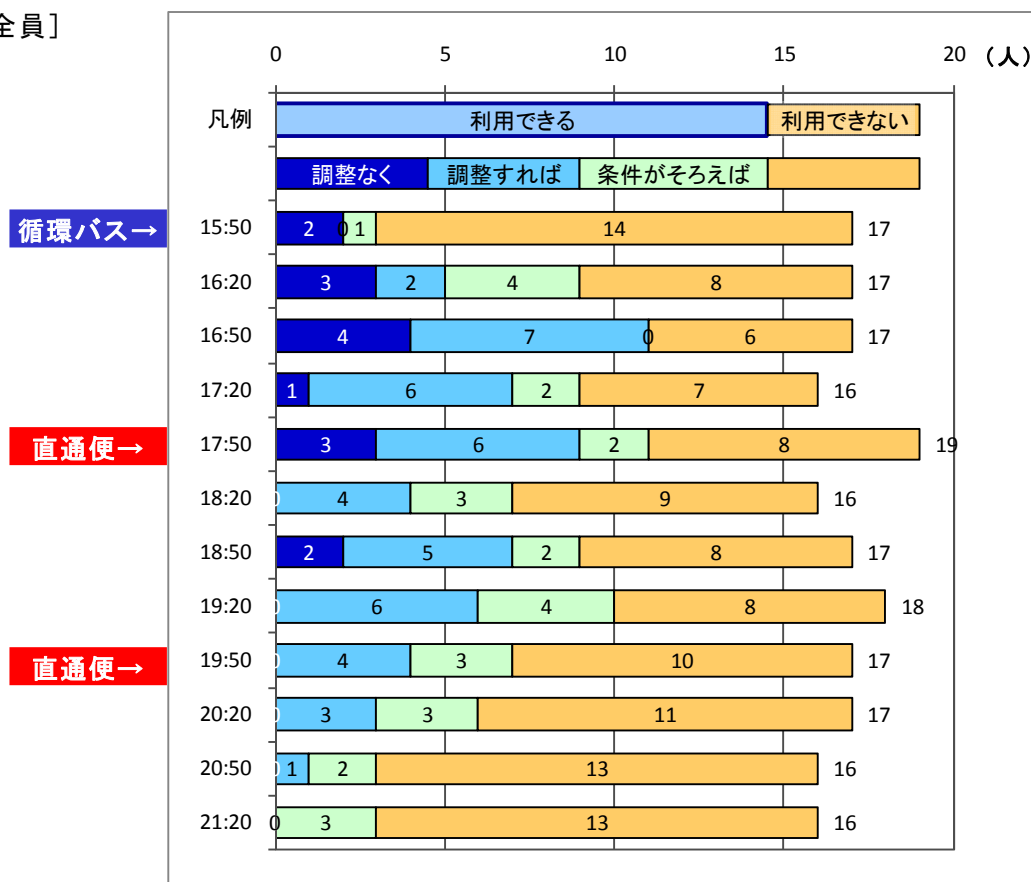
どのような条件がそろえば利用が可能ですか？…問3＝3, 4, 5の人

性別	学年	問3	帰りのバスの改善すべき点(問3＝1または2)
男	2	1	帰りのバスを増やしてほしい
女	2	1	15時50分発のバスをいつも利用するのですが、その時間帯も100円で利用できればとても助かります。
女	2	1	部活の終了時間が冬時間になったので、帰りのバスの時間が遅すぎるかもしれない。
男	3	1	バスの時間帯をもっと小さざみにしてほしい。

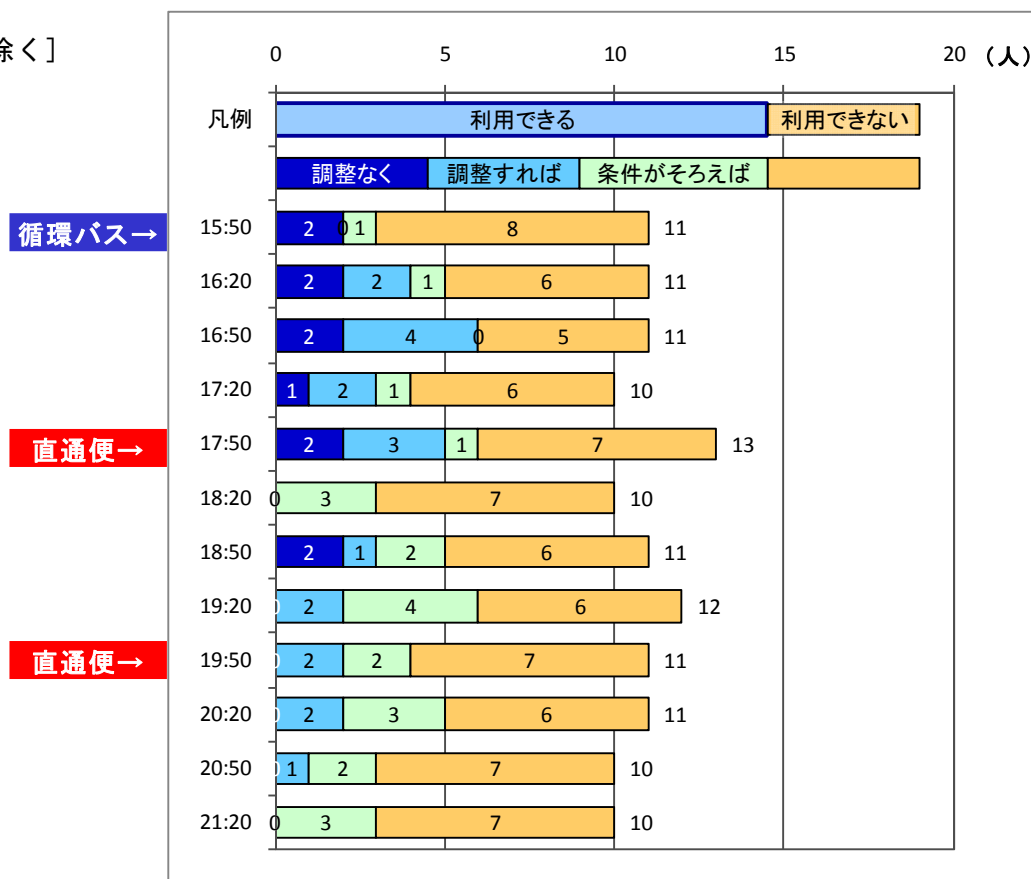
性別	学年	問3	利用できるための条件(問3＝3, 4, 5)
女	1	3	時間が合えば利用したい
女	1	3	バス出発時間を現在よりも少し早めにさせる
男	1	3	時間帯が合えば利用する可能性あり？毎日返りの時間が違うのでわからない
男	1	3	1時間遅い時間であれば利用できると思う
女	2	3	時間が合えば利用できる
女	3	3	4時台のバスがあれば利用したい
女	3	3	・部活がないので16:13着か16:43着に帰って来る事が多いので、直通のバスまで1時間～1時間半待たなくてはならないので、今は迎えに行っている。(待ち時間があまりなければ利用するかも？)・3年生なので、運転免許を取りに行っているの条件がそろっても利用不可かも？
男	2	4	帰りの時間が決まっていないため、なかなか利用できない
男	3	4	バイトが21時に終わるため
女	2	5	時間を増やす
女	2	5	週に一回しか時間帯が合わず、バスを利用できない。他の日などは親の通勤時間(帰り)に合わせている。
不明		5	問2と同じで利用できない状態にあります。

問5 次の時刻に平賀駅前を発車するバス（新屋直通便）があれば、どのくらいの頻度で利用できると思いますか？

[回答者全員]



[高3を除く]



問 10 行きのバス利用、帰りのバス利用について、意見や提案があったら自由に書いて下さい。

性別	学年	利用に関する意見
女	1	新屋～平賀駅までのバス利用は、冬場や学校までの時間を考えると利用はなかなか無理です。帰りも時間まちまちなので。
女	1	帰りのバスですが、部活が冬時間になり夏より早い時間に終わるため、今現在帰りは平賀駅までむかえに行ってます。
女	2	朝の発車の時間が、あと5分遅くても電車に間に合うと思います。(今の所です。)
女	2	帰りのバスの利用時間をもう少し早めた方が良くと思います。
男	3	帰りのバスに4時台のバスを増やしてほしい
女	3	3年生なので、学校に出る日はあまりないので利用は無いかもしれません。
女	3	帰りバスは、ボタンではなく口頭で言っていると聞いているので、「それはどうかな」と思う。なぜ200円バスと同じような感じにしないのか気になる。

問 11 バスを利用した通学や新屋直通便の運行について、あるいはそれ以外でも、感想や提案、意見などがあれば自由に書いて下さい。

性別	学年	自由意見
女	1	新屋～平賀駅～柏農～尾上～黒石等で、学校へ行くバスがあれば利用者多くなるのでは
男	2	たいへん助かっています
女	2	朝の忙しい時間帯に、子供の送迎がなくなり大変助かっております。子供も車に頼ることなく、バスの時間に合わせて行動するようになりました。
女	2	私は行きと帰りの交通手段として両方使っています。朝は少し早いので早起きが最初の頃は辛かったのですが、最近は慣れました。バスの中では友達とお話する時間というよりも、私は個人的に一人で音楽を聴いて、ゆっくりしたいのでバスで一人での時間はとても好きです。帰りは部活の終了時間と合わなく一本電車を待たなければいけないのですが、私は部活が終わってから自主練をしたいので暇にはなりません。でも部活が終わってある程度の時間が経てば部室のストーブが消えるので、そこは辛くなります。バスの利用のために少しでも力になれば良いと思うので頑張ってください！！
女	3	200円バスは、時間を増やしたから200円にするのはおかしいと思う。今までの100円バスの方が良い。毎週土曜日の学校の帰りに使っているの、出費が多い(冬、雨の日)。バス停の間隔が狭いと思う所がある。12時50分のバスがあればうれしい。
女	3	やはり1年生から、バスの通学のくせがつけられてれば、利用すると思いますが、3年生ともなると行きの時間も、特別のことがない限り早く出来なくなっています。

2010 年 1 月 30 日シンポジウム山下報告原稿

平成 22 年 1 月 30 日（土）

於平川市文化センター

シンポジウム「新屋発！ 未来を運ぶバス」

新屋地区における住民主導の公共交通計画

バスを将来に向けて維持するために、誰が何をしなければならないか？

弘前大学人文学部 山下祐介（公共政策・社会学研究室）

1. 注目されている、平川市と弘南バスの社会実験

2009 年 12 月 16 日の東奥日報でも取り上げられていましたが、いま、新屋地区で行っている高校生向けの実験バスが注目されています。住民参加型のバスでは、弘南バスの取り組みは全国的にも有名であり、弘南グループ発祥の地である平川市でも、これまで様々な公共交通をめぐり取り組みが行われてきました。

平賀地区をまわる循環バスもその一つであり、一時、15 本・100 円・4 ルートあった平賀循環バスは、国際交通安全学会の協力を得て、いまはやりの社会実験のはしりとしてスタートしました。この実験は世間の注目を集め、こうした住民参加型の公共交通維持の取り組みについては、土木学会が青森県で開催されるなど、全国の関係者の熱い期待を背負っていました。

2. 住民参加はむずかしい～社会実験が本当にめざすもの

しかしながら、住民の皆さんはよくご存じのように、この実験は失敗に終わりました。実はたしかに利用者は増えました。2004 年上半期には、前年同時期 2 万 3 千人だったものが、ほぼ倍の 4 万 2 千人まで伸びています。利用者だけ見れば画期的な伸びと言えるでしょう。しかし、この実験で予測されていた数は、実はその 3 倍から 4 倍でした。その数字をもとに採算性も計算されていたため、採算性の面からすぐさま便数が減らされることになりました。1 日 15 便は 8 便（4 ルート）へ、そして 2007 年には 5 便（2 ルート）・3 便（2 ルート）へと次第に縮小していくこととなります。

この実験、なにに問題があったのでしょうか。

私はこう分析しています。利用者の予測は、ここではアンケート調査が使われています。聞き取りもなされていますが、要するに、地区住民に対して、「あなたはこういうサービスが用意されたら使いますか？」と質問して、それに「利用したい」と言った人の数を積み上げて計算しています。皆さんが「利用する」と答えた結果を積算して、需要予測を作ったわけですが、実際にサービスを始めて見ると、それほど利用してもらえなかった。「利用したい」と言った人が、言ったとおりに利用してくれていればこの実験は成功したんです。しかし、「利用したい」と言った人が利用しなかった。

15 便が 8 便に減便した際に、皆さんの中では「ほらみたことか。過剰な予測をして」と笑っていた人があったのではないのでしょうか。しかし、予測調査をした方はした方で、答えた皆さん方に、「利用したい」と言ったのに、だまされた、と思っているかもしれません。

私は社会学者ですから、アンケートの回答は信用していません。「利用したい」と言ったからと言って、利用するとは限りません。意識と行動は別ですし、人間は口先だけなら綺麗事を言います。数値を素朴に信じた方にも問題があると言え言えます。

しかし、これは社会実験です。社会実験には失敗はつきものです。もちろん失敗はない方がいいですが、失敗でかかったコストは、その失敗を反省して、次の新しいやり方を工夫する糧として利用されなければなりません。この実験に懲りて、役場や専門家は、多少意気消沈してしまったようにも見えます。私はこの実験には何ら関わりがありませんでしたので、まずはこの実験を反省することから、平川マイバスの会での活動に参加しました。

何が問題だったのでしょうか。住民参加はむずかしい。アンケート調査などは、これだけで住民の本意を聞いたことにはならない。それどころか、アンケート調査という手法は、住民をいつまでもサービスの受け手にして、公共交通を残すために、住民自身がどんなふうに行動すべきなのか、それを認識することにすらつながらない。しかし、公共交通を残すのは、市役所のためでも、研究者のためでもありません。ここに暮らす皆さん自身のためです。

3. 考えなければならないこと 将来の地域づくりは誰のため？

私は、いま過疎問題を研究しています。過疎問題は 1960 年代に現れてきた現代社会問題ですが、当時、離島や山村で、集落が実際に消滅したことがあります。その際、集落消滅の理由、逆に言えば集落維持の条件はなにかが研究され、興味深い結果が残っています。5 つの条件があるという結果でした。それは、水、医療、交通、電気、教育でした。このうち一つでも欠けると地域社会は崩壊するとされていました。高度経済成長期を越えて、日本社会の生活スタイルが大きく変わったとき、社会のどこにでも得られるようになったこれらの条件が、当時欠けていた地域。そこで社会の崩壊が起きていた、ということです。

これは 1970 年代の研究です。いま過疎地をまわっても、どんな山村でも、どんなに雪深くても、これらの条件が一つでもかけている集落はないと思います。

しかし、2000 年頃から状況は変わってきたようです。いま、過疎地で足りないと言われているのは、医療、交通、仕事の場所です。本当は学校も急激になくなっているのですが、子供がいないので問題にならないだけで、本当は切実な問題です。これに買い物する場所を加えて、5 つ—医療、学校、交通、仕事、買い物—が現代農山村生活の必要条件と私は考えています。

ここでは交通について考えてみます。バス・鉄道といった公共交通の利用者は、主に高齢者と高校生です。高校生の数は減っていますが、高齢者の数はそれを超えて増えています。単純に考えると、今後、バスの利用者は順調に増えそうです。

ところが実は、平川の循環バスは、年々利用者が減り続けています。どうもこういうこと

です。高齢者が増えると言っても、自動車免許を持った高齢者が増えているのです。逆に、自動車免許を持たずに過ごしてきた、大正生まれくらいまでのお年寄りが、バスにも乗れなくなって、利用者が減っているようなのです。子供の数もどんどん減っています。バスは今後不要なのでしょうか。

予測はつねに外れる可能性を持っていますが、常識的に考えて、5年後、10年後には、高齢者のうち、とくにいわゆる後期高齢者の割合が増えてきますので、今まで自家用車を使っていた人が、そろそろ運転がきつくなる。場合によっては、病気や怪我などで運転できなくなる。さらには、これまでは2世代、3世代の大家族が多かったわけですが、一人ぐらし、二人暮らしも増える。お年寄りの生活を支えるのは子供たちですが、その子供たちの数が少なくなっているはずです。さらには、もしバスがストップしてしまうと、冬期間、子供たちが学校に通えなくなる。どうせ学校に通わせるなら、もっと高校に近い場所に家を持とうかということになり、ますますこの地域から出ていく人が増えるだろう。

要するに、公共交通は生活基盤の一つですから、水道や電気などと同じで、それがなくなると基本的な生活の形、社会の形が保てなくなる可能性があるわけです。実際に、僻地と言われるところがそうであったわけで、そうしたところが今、高齢者ばかりの子供のいない限界集落と言って問題にされているところです。

地域づくりは誰のためにやるのでしょうか。それは自分たちのためです。しかしなにより、子供や孫たち、次の世代たちのために、将来問題が起きないように、準備しておくことではないでしょうか。

公共交通、バス・鉄道は、ここ平賀地区では当たり前で、空気のようなものかもしれませんが。しかし、もしそれがなくなったら、ここで安心して暮らすことはできるのでしょうか。地球温暖化でCO2削減などと騒いでいますが、それ以前に、自分たちの生活の安心・安全を確保しておくことの方が先決のような気がします。

4. 町会の役割を考え直す 住民参加型過疎バス 10年の取り組み

では具体的に何に取り組めばよいのでしょうか。そして誰が取り組んでいくべきなのでしょう。

私は、行政や専門家が取り組む前に、まずはここに暮らす住民自身に取り組むことが必要だと思っています。

とはいえ、個人個人では何の解決も導き出すことはできないでしょう。組織や集団の力が必要です。そこで最近、NPOや市民活動団体が注目されたりするわけですが、ここ平川市で公共交通を考える場合には、私は町会を起点に議論を始めるのがもっとも効果的だと思います。

町会は全戸加入です。財政も持っています。役員もいて、監査もあります。いわば、小さな自治体です。そしてなにより、地域的なまとまり、領土の中に生きています。ある土地の中に住む人々の運命共同体です。

交通は、ある場所と場所を結ぶことですが、これを個人が自由に買う市場サービスであるかのように捉えたところに間違いがありました。公共交通は、個人と機関（病院・学校・商店・職場）をつなぐものではなく、地域と機関をつなぐものです。それは文字通り公共的なもの。ただしここで言う公共とは、「お上」ののではなく、「オオヤケ」、みんなの上にある重しのような、規範のようなもののことです。

オオヤケは、今いる人との間だけでなく、私たちの先祖から、これから生まれてくる子供たちまで、時間を貫いて過去から未来へとつながるものです。地域にとって、子供はある親の子であるだけでなく、地域の子供たちです。お年寄りの生活を支えるのも、その子供たちであると同時に、地域であるべきです。逆にその地域に暮らす限り、子供であれ、お年寄りであれ、安心して生活できる。それが「良い」地域です。公共・オオヤケとは、責任や義務を強く押しつけますが、その反面でここの生活を守ってくれるものです。これまでは国や自治体を守ってくれましたが、これからはそう十分にはやってくれない。それを補うのはやはり地域であり、その軸に町会という仕組みがもう一度使えそうです。

ここである事例を紹介します。

弘南バスは住民参加では先駆的な会社だと最初に述べました。1990年代中頃に過疎地域3路線で試みられた住民参加型バスは、全国でも有名なもので、いまでもそのうち2路線が現役で動いています。

鰯ヶ沢町深谷地区では、3集落があつまり——平成21年現在で、60戸、170人ほどが暮らしています——、各戸毎月1000円（のち2000円）の負担を決めて、負担金を町会から選出されたバス運営協議会の役員が直接全戸を回って毎月回収して維持しています。それでも赤字なので、町の負担、バス会社の負担があるわけですが、住民自身の「バスは必要」という意思が表明されていることで、いまのところ適正に維持されています。住民には、「いまは仕事などもあって自動車を使っているが、将来からだが悪くなっても、バスがあるからここで安心して暮らせる」と、バスの維持がここに生きる大切な条件になっています。

本来、町会のはかつての「部落」、もともとの「村」であり、そこでいろいろな問題を解決してきたはずです。水や燃料の確保、災害対応、犯罪や事件への対応、様々な社会的弱者への支援、多くのことをやってきました。二十一世紀の時代の転換期の中で、もう一度、この地域の持っている問題解決能力を高める必要が出てきているようです。

5. 平川市で試みた募集型実験 新屋町会の先駆性

いま、新屋地区で、高校生向けの実験バスが実施されています。この実験の経緯についてお話ししましょう。

これまで述べたようなことをふまえて、平成21年度に導入された平川市地域公共交通協議会による実証実験では、どこにどのような路線で実験を行うかについて、行政や専門家で決めるのではなく、ましてアンケートで決定するのではなく、住民自身からの提案、なかでも町会自身が行う実験を実現しようということになりました。ちなみに、この協議会には、

マイバス会から佐藤会長をはじめとして数名が委員になって参加しています。私もその一人です。

協議会ではまた、採算性の面からも目標をはっきりと設定することとしました。今、バスは市からの補助金で赤字補填することで運営が成り立っています。行財政にも限りがありますので、その限界を設定し、そこから、「この路線では、何人乗れば、実験は成功と見なし、残す（残せる）」という具体的な数字を掲げることにしました。

町会長の集まりに同席し、実験の意義を説明。実験に参加してくれる町会を募集したところ、手をあげたのが新屋町会です。町会での会合に専門家や行政が出向いて協議を重ねて、今回は、便数の縮小でなくなってしまった高校生の通学バスを確保する実験の実施を決めました。

具体的にどう進めたかは、新屋の斉藤町会長から詳しい説明があると思いますが、非常に興味深い結果が出ています。

まず第一に、同様に高校生の朝のバスを再生しようとして、昨年度、唐竹でマイバス会が実験したことがあったのですが、その際はアンケートで聞いたり、会合を開いたりしたものの、結局ほとんど乗ってもらえませんでした。今回の新屋のバスは、高校生たちが積極的に乗ってくれています。乗っている理由は、高校生たちに聞くと、「親が乗れと言うから」。町会が開催するバス路線の打ち合わせには、高校生の親たちが毎回 10 名ほど集まって議論しています。親たち自身が自分で決めた路線ですから、当然、子供たちは自分たちのためにやってくれていること理解して、バスにあわせて行動し、乗ってくれるようになりました。このことは実は、交通の問題以上に、子供たちに親と子の関係のあり方を認識させ、また町会との関係を自覚させる、社会教育的な効果が高いようにも思います。

しかし第二に、問題にも直面しています。利用者数が目標値に達していないのです。高校生も、通学先や学年、部活の有無などで生活パターンに個人間で開きがあります。乗れるのに乗っていない人はほとんどわずか。12 月の通学日誌を見る限り、みんな乗っている状態のように見えます。ダイヤを調整し、さらにバスにあわせた生活をお願いするか、料金を見直す、あるいは子供を持つ親だけでなく、町会のみんなで負担の一部を考える。こうしたことが必要かもしれません。

6. 公共交通の公共性とは？ ふるさとは生き残れるか？

今検討されている、最も手っ取り早い解決策が、隣の尾崎と一緒に運営することです。

これがもし実現できたら、たいへん面白い、平川全体に波及するような可能性のある実験が実現するように思います。個人個人では何も解決できないから町会で。1 つの町会では解決できないなら、複数の町会で。

これまで、公共サービスは、国から、県から、市町村から、一方的に受け取るだけでよかったかもしれません。しかしそれは 90 年代前後のバブル経済という時代の、一時的な異常な社会現象だったと考えるべきです。

公共性は、上から与えられるのと同時に、下から作り上げるものでもあります。

よくよく考えれば、自分の生活は自分で作るものです。人が与えてくれるものではありません。地域も同じです。自分たちで作る地域だから、ふるさとなのです。ふるさととは遠くにありて思う人もいますが、それもその人がふるさとだと思うから、ふるさとなのです。ふるさととは与えられるものではありません。

7. 住民、行政、そして NPO の役割

このような町会の取り組みがあつて始めて、行政や我々 NPO や、専門家の専門的知見やアンケート調査などが、意味のあるものになるのだと思います。

とはいえ、どの地域でも、おそらくこういう問題を抱えているのではないのでしょうか。住民がワガママになってきて、文句ばかり言う。リーダーもそんななか、がんばってもいろいろ言われるだけなら、もうあまりがんばりたくない。まして、少子化・人口減少が社会の趨勢なら、これにさからっても仕方がない。要するに、なにをやってもどうせうまくいかない、という諦めが大きくなっていないのでしょうか。

行政や NPO も、しばしば、国の制度や補助金に振り回されて、住民の生活そのものを見なくなってきていた事情があつたように思います。でも、自治体財政難の中、行政職員の意識も少しずつですが変わってきています。研究者も変わりました。NPO などで、ボランティアとして活動する市民も現れ始めています。ここ平川では、やる気のある地域・町会を、行政や専門家、市民が積極的に応援する。そういう気運を高めることで、地域・町会のあり方も大きく変わってくるのではないのでしょうか。むろん、その競争の中で、生き残る地域、消える地域が出てくることを望むものではありません。それぞれの地域のやる気を醸成させながら、みなで助け合い、場合によっては、より有利な地域が不利な地域を助けていくことも必要です。他方で、地域ごとに持っている資源は様々です。平賀には平賀の、尾上には尾上の、碓ヶ関には碓ヶ関の、他にはないそこにしかないものがあります。地域・町会が、お互いに相手を認め合いながら、お互いに高めあう。そうしたことが必要なのだと思います。

ここでは交通の問題だけを取り上げました。しかし、このことは医療・学校・買い物・仕事の間、すべてに当てはまることだと思います。

『運輸と経済』2009年1月号掲載の山下論文原稿

地域公共交通をめぐる社会実験と住民参加

～青森県津軽地域の事例をもとに～

山下 祐介 弘前大学人文学部 yama@cc.hirosaki-u.ac.jp

いま、地域公共交通の分野に限らず、全国の様々な領域で、社会実験や実証実験といったものが試みられている。社会実験がさかんに行われるようになった背景には、ソフト事業をめぐる手法の高度化への希求がある。なかでも、いわゆる住民参加の必要性があらためて問われており、それも見込みや理想としての参加ではなく、現実としての参加可能性の見極めが強く求められている。住民参加を検証するという点で、社会実験という試みにはたしかに興味深いものがある。とはいえ、その際に考えるべき課題も多いようである。

本稿では、青森県津軽地域における公共交通、なかでもバス交通維持の問題について、この地域で行われた様々な社会実験から教訓を引き出しつつ、その住民参加の意義を問い、地域生活における公共交通のあるべき姿について考えてみたい。

まずは、筆者が専門とする社会学の立場から、今後の地域公共交通維持の問題を考えるにあたって、その基礎にある二つの問題点を確認することから論を始めよう。一つは住民参加に関わるもの、そしてもう一つは社会実験に関わるものである。

1. 住民参加はむずかしい～社会実験が目指すべきもの

第一に、住民参加は難しい、しかもそれはますます難しくなってきた。このことを確認しておきたい。少なくとも、公共交通の領域において、現在、住民参加はきわめて困難なものになっている。

戦後の日本社会の私化（ワタクシカ）の進行は、生活の孤立化とともに生活論理を個人の欲望追求に大きく転化させてしまった。他方で、現代生活において個人は、毎日の生活実践を高速度の移動によって達成せねばならず、しかもその移動手段を、できる限り安価で安定的に確保するよう要請されている。鉄道・バスの路線網がきめ細かく用意されている大都市圏をのぞけば、自家用車による交通ほどその要請に応えられるものはない。かつては人々が日常生活で使う交通手段は、徒歩や家畜をのぞけば、舟運を含めてそのほとんどを公共交通が担ってきたが、現代地域社会で「いまを生きる」ために、多くの人にとってはや公共交通は無用の長物となっている。現実には日本の地域社会の多くの場所で、公共交通が利用者の激減から存亡の危機に立たされ、実際にそのいくつかが消滅してきた背景には、こうした生活の大きな変化がある。

私化はまた、公共的な領域への住民参加という点でも、変化を引き起こした。戦前から戦後にかけて、日本社会では人々は、家や地域あるいは組織や集団を通じて、国家（公（オオヤケ）、公共）に否が応でも参加させられてきた。いまや生活の個人化、精神の個人化は徹底

化され、もはや権利にさえなってしまうっており、例えば社会的弱者のため、あるいはまた地球環境保全のためと言っても、もはやそれだけでは個人を社会に参加させ、何らかの負担を強いるような論理にはなりがたい。そしてそれは個人個人の倫理的退廃という以上に、そうでなければ個人は日常を生き抜くことができないという意味で、これもまた生活の変化がもたらした帰結である。

筆者はここで、公共交通や住民参加は、現代社会において無意味だと言いたいのではない。むしろ、こうした状況であるからこそ、公共交通も住民参加も、より大切なものになっている（今後なっていく）というのが本稿の主張である。そして公共への住民参加を新たな形で展望するためにも、社会実験という手法には注目したいのである。ただし、この社会実験というものについても、社会学の立場からはいくつかの苦言を述べなければならないようである。

社会学の古典の中に、「社会的実験室」という言葉がある（パーク 1986）。19世紀末から20世紀初頭にかけて、アメリカ・シカゴ学派の都市社会学のうちに生まれた論理である。人間を扱う社会学は、自然科学や行動科学などと異なり、実験をすることができない。社会を相手に、統制された環境のもと、条件を変え、刺激を与えてその反応を見る、そのようなことは不可能である。他方で、現代社会はめまぐるしく移り変わっていく。様々な条件、環境のもとで、人々は相互作用を激しく変化を伴いながら展開する。ここから、現代社会、なかでも大都市社会は社会的実験室である、と彼らは考えた。そして、変化する社会を変化するがままに観察し、その観察を通じて実験と同じ効果をえて、そこからこの社会が進むべき方向性（法則）を見定めようと考えた。

近年の「社会実験」は、こうした思考法からすると、どこか短絡的で、狭い視野にしか配慮が行き届いていないのではないか、という危惧を抱かざるをえない。現代社会はきわめて複雑にできあがっている。社会学を含め、科学の視点でこれをどう切り刻んでも、その実態を徹底的に記述することは不可能である。行われる実験はだから、おそらくそんなに簡単に成功するものではあるまい。むしろ思わぬ方向に影響を及ぼしたり、場合によっては、当初考えていたのとは違う、予期せぬ成果をあげることもあるかもしれない。いまは結果があらわれなくても、実験が起因となって10年後に別の効果をあげることでありうるはずである1)。

もし社会実験を行うなら、実験の成功・失敗という目の前の結果にとらわれるのではなく、実験者が行った作用が、その社会にどのような影響を及ぼしたのか、複雑な経路を十分にたどって見極めていくことが大切である2)。例えば、実験バスを運行したとして「乗らなかったので失敗だ」と数値の結果だけを問題にするのは、社会実験ではない。むしろこう考えなければならない。「なぜ、論理的にはうまくいくはずのものが、うまくいかなかったのか」。そこから、気づいていなかった構造が見えてくる可能性がある。そして、その構造に気づいたならば、さらに新しい実験を試みていくべきなのである。

モータリゼーションという、陥ってしまった穴から、我々はなかなか這い上がることがで

きない。むしろその穴は、暖かく過ごしやすい場所なのかもしれない。公共交通へと誘導しようとしても、その居心地の良さから、人はあの手この手を使って抵抗してでも、この場に居続けようとするかもしれない。しかしながら、大雨がくればそこは水没し、全滅する危険のある場所かもしれない。一度や二度の実験が失敗したからと言って、政策的にはそれで誘導をあきらめてよいものではないはずなのである。

1) この点で例えば、共産主義・社会主義の実験を思い浮かべるのもよい。

2) こうしたことは自然科学の領域においても「複雑系」のような形で検討されてきたものである(ワールドロップ 1992 など)。

2. 個人の視点からコミュニティの視点へ、現在の効率性から将来にむけた持続性の視点へ
ここでは、次の二つの視点から、この穴から這い上がる手がかりを考えてみたい。一つは<社会的単位>の視点、もう一つは<時間>の視点である。

現代日本社会において、個人は一見、孤立化しているが、実際の生活は当然のことながら、一人で構築されているわけではない。交通論ではしばしば、行動単位を個人におきがちである。しかし、生活は決して個人単位で決定されてはいない。むしろその多くが、家族を単位にして営まれている。もちろん、一人暮らし世帯の数は大きく増えてはいる。とはいえ、その一人暮らしすらも、決してただ一人、地域社会の中空で他者から切り離されてぽつんと浮かんで生活しているのではなく、なにがしかの人々とのネットワークの中にある。そしてそのネットワークの基本には、依然として家族関係があるはずである。

後で検討する青森県平川市のある家庭をモデルに描いてみよう。A氏は、この町に住む事務職員である。彼は朝起きて隣のB市にある事業所に出勤する。長女は、高校の部活動があるので、A氏と一緒に車で出かけ、鉄道の駅まで送り届け、そのまま氏も会社に向かうようにしている。妻は中学生の長男を送り出した後、C町にある事務のパートにやはり車で出かける。受験生を二人も抱えているので共働きをしているが、妻はさらに最近具合の悪いD村に住む実母の世話もしている。パートのない日には一人で暮らす母の様子を見に行き、仕事や世話がおわった夕方、スーパーで買い物をして帰宅し、家事をする。A氏は、帰宅の際に時間が合えば、長女を拾って帰る。時間が合わなければ、妻が駅まで迎えに行く。長女が受験指導で遅いときは、A氏は晩酌をあきらめ、長女からの連絡を待って駅まで車で迎えに行く。

ここで注意したいのは、A氏をはじめ、人々は、個人として行動しているのではないという点である。人々は家族の一員として動いている。交通行動は、こうした家族の視点なしに、正確な形で描くことはできない。

交通行動を考える場合、その行動の単位をどの社会的水準におくかによって、見えるものが違ってくる。例えば、免許を持たない老婦人の場合であっても、夫が健在な限り、夫ともにその自家用車で行動し、用を足そうとするだろう。しかし、夫に先立たれた老婦人には、

公共交通以外に頼るものはなくなる。交通行動は一見、個人の選択に見えるが、実は家族事情こそが重要な要因となっているのである。

ところで、日本の社会構造を考える場合、「家」とともに重要な構成単位として、「村」や「町（町内社会）」がある（鈴木栄太郎 1940、倉沢・秋元 1990 など）。村と町は、江戸時代を通じてこれが支配の対象でもあり自治の基本単位でもあったので、形は変わりながらも明治以降現在まで、日本社会の基礎的な生活単位として続いてきた。市町村制施行以降、表向き地域社会の単位は、行政自治体としての町や村、市に移行したが、戦後しばらくまで、日本のコミュニティの単位は「ムラ」や「マチ」——その後の名称および機構変更の中では、「部落（一般名称としての）」や「集落」「町内」「地区」といったものになった——によって規定されてきたし、多くの場所でいまでもそうである。

公共交通を考える場合の、家以上に重要な単位として、こうしたものの総称として「コミュニティ」をあげておきたい³⁾。近代生活の中でも、我々は、現実には、コミュニティなしに暮らすことはできない。水も燃料も、生活物資も、仕事も、個人ではなく、より広いコミュニティという社会的単位を通して確保される。孤立した山間部の農山村などでは、このことが今でもはっきりと現れている。大都市でも、その単位が巨大化して見えにくくなっているだけで、人はコミュニティの中ではじめて暮らしていける。公共交通をめぐる問題も、このコミュニティの視点から捉え直してみる必要がある。

ところで、家も、コミュニティも、固定されたものではなく、時間の流れの中で大きく変化していく。変化はとくに、構成員である人の生と死によってもたらされる。人は生まれ、成長し、死んでいく。ある世代は次の世代を生み育て、老いてのち、下の世代に支えられ、持つべきものを手渡し、そして退出する。地域における公共交通を考える際の、もう一つの重要な視点は、こうした世代交代にも伴う＜時間軸＞である。

交通は生活（life）の一部である。生活は、ぶつぶつと切られた時間ではなく、まさに生きた、次へ次へと連なっていく時間の中にある。「途切れることなく、つづいていくこと」が、生活の本質である。

生活が直面している時間はもちろん、目の前の「短い時間」であり、人は常に、1日1日を効率よく生きようとしている。もっとも、生活の時間には、「長い時間」もある。人はいま述べたように、生まれてから死ぬまでの人生を生きている。さらには死んでもなお、世代を超えた継承のうちにある。多くの人が、今という時を汗をかきつつ生きているが、それはより長い人生のうちの一部であり、またその人生の大半は自分のためである以上に、次の世代のためである。生活にはこうしてつねに、未来が入り込んでいる。

公共交通の維持を議論する場合、しばしば、何のために公共交通をのこしていくべきなのか、その理由を置き忘れてしまうことがあるように思われる。しかし、もし公共交通が、生活の手段であるなら、それはこういうものでなければならないはずである。すなわち、「地域生活を将来にわたって持続させ、そこに生きる人々の人生を、安心して次世代につないでいく、そのための手段」である⁴⁾。

公共交通は、いまは利用が少なくても、将来、より必要になる時期が来る可能性がある。高齢化率の上昇も、単に高くなれば交通弱者が増えるというわけではない。世代の視点から見れば、明治・大正生まれ世代までは自動車に乗る人は少なかったが、昭和生まれからは圧倒的に自家用車ユーザーが増えていくことになる。いま、昭和生まれの最初が後期高齢者に入る時期にさしかかっており、地方では急速に高齢化率が上昇しているが、公共交通が最も必要とされる時期はもう少し後になると思われる⁵⁾。むしろ今後は、現在自家用車に乗っている人が車を降りる時期を見すえ、交通弱者の移動手段としてではなく、地域の基本的な生活資本への投資として、将来にむけた公共交通確保の問題を再検討していく必要がある。たとえ社会実験で公共交通を利用しないような結果が出たとしても、それはいまだけのことであって、5年後10年後には、事情は全く変わっているかもしれないのである。

このように、社会的単位と時間軸という視点から望めば、公共交通をめぐる事情にも、また別のものが見えてくる。本稿の主題はこのことにつけるが、以下では、筆者が直接、間接に関わった、青森県津軽地域のいくつかの社会実験から、この主題の意味をさらに具体的に提示して、社会学から見た公共交通問題と住民参加——とくにここでは過疎地をふくんだ地方圏の生活交通について論じる——について詳述してみることにはしたい。

3) ここで用いているコミュニティの概念には、かなり広い意味を含ませている。筆者は、コミュニティを問題解決に関わる地域的社会的単位としてとらえているので、小さな村も、大きな都市もともにコミュニティとして把握されと考えている。近年までのコミュニティ論史および筆者のコミュニティ理解については、拙著（山下 2008）を参照されたい。

4) シビル・ミニマムの議論にはこうした視点と重なるものがあるようにも見えるが、そこではしばしば、現在における一人一人の権利が問題となっている。ここで展開している議論は、そうした個人のいまの権利からではなく、生活の持続・コミュニティの持続というところから、公共交通の意義を考えてみようというものである。

5) 明治・大正生まれ世代までは、多くの人が若い時期に自動車免許をとる機会がなく、そのまま年取った人も多い。しかし、昭和生まれになると多くの人が自家用車を活用した生活を当たり前とするようになるので、交通弱者になる可能性は減少し、また公共交通が必要となるタイミングも遅れることになる。高齢化率が上昇しても、必ずしも公共交通の利用者が増えないのは、高齢者の質が世代交替とともに変わってきたからである。他方で、さらに戦後生まれ世代あたりになれば、徒歩を前提とした交通の経験自体がなくなるので、高齢者となったり、病気になったりして自家用車が利用できなくなったときの剥奪感、それ以前の世代よりもっと大きなものとなるだろう。生活の個人化も進んでいるので、家族の少ない孤立した高齢者も増えると考えられる。こうして、世代によって生きてきた環境が異なれば、それぞれの持つ公共交通の意味もおおのずから変わってくるのであり、将来予測・設計にあたってはこのことを念頭に置く必要がある。

3. 住民参加型バスの取り組みと10年のちの現実～弘南バス3路線の試み

ここでは、大きく二つの事例を取り上げて紹介する。まず第一のそれは、1990年代中頃に試みられた、住民参加型バスの事例である。弘南バスによって、過疎山間集落と市街地を結ぶ3路線で実施され、2009（平成21）年10月現在でうち2路線が現在も運行している。ま

ずはこの路線が試みた住民参加型バスの内容を紹介し、この事例が持つ実験的意義を検討したい。

1993（平成 5）年 8 月、青森県西津軽郡鰺ヶ沢町深谷地区で始まった住民参加型バスは、集落があつまる赤石川沿いから、さらに支流をのぼった場所に位置する過疎山間地・3 集落が、予想される赤字分のうち一部を各戸、月々1,000 円を負担する形で実現したものである。行政による補助、バス事業者の内部補填に、住民負担を組み込むことで、地域住民の長年の念願であったバス路線・深谷線の開通にこぎつけている。

深谷線開通を見て、同様の住民参加のシステムを構築することでバス路線が開通ないし、廃止を免れて維持される事例が相次いだ。1995（平成 7）年 4 月、南津軽郡浪岡町（現青森市）細野線は、赤字路線を、自治体が委託する病院バスを路線バスに組み込むとともに、やはり住民負担を行うことで、路線廃止を回避した。また 1996（平成 8）年 2 月には、中津軽郡相馬村（現弘前市）藍内地区で、やはり住民負担による藍内線がスタートしている。

これらの事例が持つ意義については、すでにそこに直接関わった関係者によって詳しく報告されているから繰り返さない⁶⁾。上に示してきた文脈で言えば、次のことをここから汲み取りたい。すなわち、ここでは、交通を利用する主体は、個人ではなく、世帯であり、さらには集落（コミュニティ）だと考えられている。そして、そのことによって路線の開通・維持が可能になっているのである。

これらいずれの例においても、住民参加の単位は、世帯である。深谷、藍内では、毎戸月 1,000 円（深谷ではのち 2,000 円になった。現在まで）が徴収されており。また深谷では、高校生の足を守るという前提から、高校生のいる世帯は必ず通学定期を購入することを義務づけていた。細野地区では、毎戸年 5 千円に、成人が 2 人以上いる世帯は 1 人当たり 2,000 円を負担する形がとられた。バスに関わる協議は、各地区に設置されたバス運営協議会が行っているが、基本的には集落単位で運営がなされている。例えば深谷地区は 3 集落あるので、協議会に 3 集落から代表委員が選出されて協議し、委員が集落ごとに負担金を徴収して協議会に納める形となっている。要するに、世帯を構成員として、集落が主体となって複数集落が連携し、公共交通維持に取り組んでいる形となっているのである。

このことは、この事業の設計に関わった田中重好の言い方を借りれば、地域社会の共同性から、小さな公共性を確立し、地域主体で公共交通を維持したことを意味している（田中重好 2002、2003 などを参照）。いずれの路線も赤字であり、公的負担は免れないが、利用者個人に公共交通存続の責任を押しつけるのではなく、集落が主体となって、地域として公共交通の維持に取り組んでいる点に大きな特徴が見いだせる。自治体による赤字負担や事業者の経営努力を、コミュニティが引き出していると言ってもよい。

このうち、深谷線、藍内線は、2009 年 10 月現在も運行が持続しており、10 数年前の取り組みは、これまでのところ十分に成功したといえる。深谷線は、毎戸の負担の増額にもかかわらず不協和音は現れず、利用者は減少し、町の負担は増えているようだが、ひとまず持続できている状況である。藍内線は、深谷地区に比べるとさらに利用者が減少しているようだ

が、藍内地区は道の行き止まりといえども、ここから旧相馬村の市街地を抜け、弘前市街地まで延びる路線であるため、全体としてはそれなりの実績を保っていることになっている。また、合併前の弘前市と相馬村の2自治体にまたがる路線であったため、町単独で維持している深谷線とは異なり、合併後も国からの補助が入っているという。

これに対し、旧浪岡町の細野線は、その後2003（平成15）年7月に廃止となった。ここで、細野線の廃止について、その背後にある構造を、筆者なりの理解で解説しておきたい。

まずは、細野線に限らず、3路線共通のこととして、住民参加型路線開通時に比べて、利用者数が減少していることがあげられる。3路線が関わる地域はいずれも、津軽地方を代表する山村であり、道路の終端、その先のつながりのない最奥集落である。それゆえいずれも高齢化率が近年大幅に上昇しつつあり、いわゆる限界集落化の影が見え始めている地域である。しかも高齢者の数は増えているが、世代的には自動車に乗る人が多くなっており、他方で子供の数が大きく目減りしているため、全体としてバス利用者の数は減少してきたのである。

もっともそのなかで、細野線の廃止には、住民参加の仕組みに他と違いがあったことも大きいように思われる。第一に、細野線はもともと路線があったものを、病院バス廃止に伴い整理したもので、新規路線ではなかった。さらに第二に、負担の徴収は世帯単位であるが、成人1人当たり2,000円という形で個人負担も組み込んでいた。おそらく、力のある人で、弱い人を支えようという発想だろうが、逆に、成人の多い世帯（そこは若い人が多く、すなわちバスに乗らない人が多い）に、より多くを支出させられているという不公平感を抱かせる結果となったように見える。その他、いろいろな事情もあるようだが、結局、各戸の負担が最も軽い細野線が廃止となり、負担の重い深谷線が、住民参加意識が最も高い路線となっている。地域の主体的な関わりを形成できたところが、公共交通の維持を最もよく成功させたと言えるわけである⁷⁾。

とはいえ、バス開通から10年以上が経過し、しかもそのうち2地域がその継続に成功しているにもかかわらず、必ずしも地域の存続問題は解決していない。この点も十分に認識しておかねばならない。

10数年前から比較して、過疎高齢化は一層進んだ。世代交代の中で、子供たちは成人するたびに他出し、人口が減少しているとともに、成人グループは高齢化が進んで、子供の出生がだんだんと乏しいものになってきている。深谷地区・藍内地区は、依然として、鰯ヶ沢町・旧相馬村の中でもっとも少子高齢化の進んだ地域である⁸⁾。公共交通維持という問題の解決は、それだけでは地域社会の持続性に結びつくものではなかった。こうした事情をふまえて、深谷地区では、再び地域の関係者が集まって、今度は深谷地区活性化委員会を新たに設立し、ふるさと再生に取り組み始めている（2008年より）。藍内地区でも、そうしたことを考える機会を持つことがあり、筆者も参加した。これらのことがもつ意味については、後でもう一度考えたい。

表 青森県津軽地域・弘南バス住民参加型路線関係集落の一覧

路線名	開始時期	関係集落	人口	世帯	
深谷線	1993年8月～現在	繆ヶ沢町 深谷地区 (3集落)	176	60	(2009年)
細野線	1995年4月 2003年7月廃止	浪岡町(現青森市) 細野地区 (2集落)	290	79	(2007年)
藍内線	1996年2月～現在	相場村(現弘前市) 藍内地区 (1集落)	77		(2006年)

6) 田中重好(2007)の、とくに第12章「地域公共交通維持の取り組み、その意義と課題」を見よ。山下(2007)にも関連論文を紹介しておいた。

7) なお、旧浪岡町細野線は、2004(平成16)年に浪岡町が青森市と合併したことを受けて、全市的な観点から公共交通が再検討され、2009(平成21)年9月より、コミュニティバスとして再開している。これも社会実験として実施されており、今後の推移が注目される。なお今回は、全戸負担のような住民参加の仕組みは採用されていない。

8) 深谷地区3集落の高齢化率はそれぞれ、高い方から47.2%、35.8%、33.8%(2007年)であり、藍内地区は55.8%(2006年)である。

4. 募集型実験の試みと見通し～平川市新屋地区の事例

上の事例は、過疎山村のバス交通に関するものである。10数年の期間を経た実験は、結果として、都市から遠い、より条件の悪い地域ほど、また世帯や集落という単位を明確に打ち出した仕組みほど、持続性を持つものであったことを示している。

もう一つ、今度は筆者がいま直接関わっている事例を紹介したい。この事例は、もう少し平場に近い農村部のものであり、また戸数も多い大規模集落となっている。実のところ、まだ社会実験を用意している段階のものである。この実験がどのような結果をもたらすかはこれからだが、ここでどのように住民参加を、集落単位で、しかも地域の長期的展望の中でうながしていくような実験を企画しえたのかについて詳しく紹介し、過疎山村という場ではない、より一般的な地域社会で公共交通維持を考えていくための社会的条件について考えてみたい。

紹介するのは、青森県平川市にある新屋集落である。平川市では、2008(平成20)年より平川市地域公共交通協議会を設置し、平川市地域公共交通総合連携計画を策定してその実現にむけて動いているところである。まずは、この地域の近年のバス交通(平川市循環バス)をめぐる事情を整理し、その延長上に、現在取り組みつつある新屋地域の実験バスの試みを位置づけて、その意義を検討していこう。

平川市循環バスは、旧平賀町時代に、中心市街地を中心に、4ルートを四つ葉のクローバーのように弘南鉄道平賀駅を真ん中にして展開する形で設計され、現在も5便(2ルート)、3便(2ルート)が運行されている。2004(平成16)年にこの4路線が開設された際には、1日各15便が運行されていた。この路線の設置とその後の便数減少に至る経緯は、現在の状況を考えるためにも大切なのでこのあたりから詳しく紹介する。

2003(平成15)年より、平賀町では町営平賀病院の患者輸送バスの統廃合による地域公共交通の再編をもくろみ、社団法人 青森県自動車団体連合会による委託調査結果を受けて、

料金 100 円、1 日 15 便、4 ルートの循環バスの実施を決定した。関係町会に所属する 60 歳以上高齢者の聞き取りによる実態調査（145 ケース）と、需要予測、採算性の検討をへて、この便数となっている。

「社会実験」としても企画されたこの循環バスは、2004（平成 16）年 4 月より実施されたが、上半期までで、前年の上半期利用者数 22,988 人を大きく上回る 42,411 人が利用したものの、1 日あたり 233 人の利用は、需要予測として提示されていた約 722～921 人を大きく下回る結果であった。採算性の面でも、2004 年度上半期の町予算 940 万円（年間にして 1,800 万円程度）を大きく上回って 1,488 万円の負担となったため、すぐさま減便が検討された⁹⁾。背景には、国の補助予定額の大幅削減もあったというが、いま見ると、アンケート型の需要予測の限界（アンケートで「こうする」と答えても、実際に行動するかどうかは分からない）とともに、採算性に関しても国依存の体質の脆さが現れており、かつ本稿の冒頭に示した社会実験の意義も曖昧なままスタートしたことも失敗の要因としてあげられると思われる。

最終的には、町負担は年間 1,800 万円程度までという既定枠組み（バス再編前の患者輸送バスの運行費用に相当する）の中で、料金 100 円、1 日 8 便、4 ルートへの減便が選択されたが、利用者の便宜と町負担額のバランスからすると、その後 3 年間はこれで安定的な状況が続いた。

2007（平成 19）年、新たな問題が浮上することとなる。運行している弘南バスグループの再編により、循環バスの運行業者が、その子会社である弘南サービスから弘南バス本社に切り替わり、キロ単価が増大して赤字幅が 2,000 万円を超えることが予想されることとなったのである。

平川市（平賀町は周辺 2 町村とともに、2006（平成 18）年に平川市に合併）では住民説明会を経て、赤字補填 2,000 万円までを念頭に、料金 100 円で 5 便（2 ルート）、3 便（2 ルート）への減便を決定。乗車率の低い路線から便数の削減が行われた。4 便、2 便（各 2 ルート）も検討されたが、利用者の便宜を考えて、この本数で様子を見る形に落ち着いた。

町では事態の打開に向けて、国土交通省の地域交通活性化・再生総合事業に応募し、採択されたことにより、2008（平成 20）年度に平川市地域公共交通協議会を設置、2009 年 3 月には平川市地域公共交通総合連携計画を策定した。この計画に基づき、2009（平成 21）年度から、バスの実証運行に取り組むこととなっている。実証運行では、料金を 100 円から 200 円に値上げするとともに、便数を 1 ルートあたり 2 便増便し、またいくつかの路線変更も試みているが、ここで取り上げたいのは、この間に設立された特定非営利活動法人 ひらかわマイバスの会（2006 年 6 月設立、筆者は理事でもある）の協力のもと、とくに新屋町会で行き組むこととなった、高校生向けの実験バスである。

ここまでの経緯から、筆者を含め、関係者では次のようなことを共通認識としていた。アンケート調査型の需要把握は実態を正確に表すものではない。また個人に向けた需要喚起策は、結局は個人の都合に流され、効果は不透明である。

そこで、町会を主体とした実験バスを行うこととし、実施町会を募集、バス運行の内容については、手を挙げた町会と行政とでともに協議して決めることとした。市内全町会長を対象に説明会を開き、実験バスのメリットデメリットを説明。その中で唯一、手を挙げたのが新屋町会であった。新屋町会は、旧平賀町の市街地から西南 5 キロに位置する奥羽山脈裾の農村である。人口 1,336 人、408 世帯、うち 65 歳以上人口が 377 人、高齢化率は 28.2%となっている（2009（平成 21）年 9 月末現在）。

行政と町会との話し合いの中で、あいつぐ減便によりなくなってしまった、高校生の通学用のバスを運行することとなり、朝 1 便、夕方 2 便の計 3 便の増便を決定。また、市からの補助を含めて、1 便 20 人以上乗ることが採算ラインとの計算を行い 10)、これを目標に、利用する高校生について意向を調査。町内にいる 36 名の高校生のうち、「のる」と回答のあった 26 の家庭を町会長自ら回り、保護者による説明会、また保護者自らによる路線検討会などを経て、2009 年 11 月 2 日より実施することとなっている。

11 月スタートの意味は、当地域は豪雪地帯のため、通学に使われる自転車が冬期間は使用できない状況になることによる。とはいえこれまでは、少子化を反映してか、冬の寒い朝、少しでも寝ていたい子供たちのため、多くの保護者が通勤と重ねるなどして子供たちを平賀駅まで送り迎えし、本来はこうした高校生のために早朝・夕方に運行されていたバスの利用がほとんどなくなっていた。再び子供たちが乗るようになることで、バスの便数が増え、地域の公共交通維持につなげるとともに、親たちの負担を軽減し、かつ子供たち自身の自主性を高める。こうしたことを目標として地域で取り組むこととなったわけである。実際、どこまで活用が広がるのか、本稿執筆段階（同年 10 月末現在）ではその結果は出ていないが、しかしたとえこの実験が短期的には失敗に終わったとしても、この実験が持つ意義は、この地域にとって非常に大きいものになりうると筆者は考える。節をあらためて、先の過疎山村における住民参加型バスの事例もふまえ、ここで行ってきた議論のまとめをおこなって、これら社会実験の意義を筆者なりの観点から提示したい。11)

9) 実態調査および需要予測、採算性の検討は、『地方交通計画提言調査』（社団法人 青森県自動車団体連合、2003 年、平川市資料）による。

10) 岸野コンサルティングによるもの。『平川市地域公共交通総合連携計画』（平川市、2009 年）、66 頁参照。

11) 紙幅の関係で省いたが、NPO 法人 ひらかわマイバスの会では、この新屋地域のお手伝い（住民集会への協力や、ワークショップの補助など）をする前に、別の集落で高校生向けのバスを独自に企画運行し、ほとんど乗ってもらえなかったという失敗を経験している。失敗の理由としては、町内会との対話不足とともに、やはりアンケート型の需要予測の限界があった。新屋地区での実証運行は、この経験をふまえて、地域主体の実験バスを市に提案し、実現したものである。山下（2008）第 6 章も参照のこと。

5. 公共交通の「公共性」を問いなおす ふるさととは再生するか？

生活は、基本的に日々のことで精一杯であり、しばしば短期的観点からの判断で行動は選

扱われる。そして、この観点からすれば、自家用車を活用した生活から公共交通へと切り替えることは、たしかに容易なことではない。

他方で、生活はまた、長期的観点からも営まれている。学業を終えて仕事に就き、結婚し、子供を産み育て、老後を迎える。各人にとって、日々の営みの中で、人生設計のあり方はもっとも切実な関心事である。公共交通は、こうした視点からすると、子供たちの足として、老後の備えとして、また場合によっては健康を害したり、頼りになる家族を失ったりした場合の保険として、なくてはならないものである。とくに現在の高齢者たち以上に、高速交通を前提として生計を成り立たせてしまっている戦後生まれの世代ほど、いざというときの公共交通の存在は切実なものとなってくるはずである。

多くの人にとって、こうした長期的観点は理解できるものであり、また実際に不安を感じていることでもある。とはいえ、長期的観点から負担をおって未来に向けて投資していこうとしても、個人主義・競争主義を基盤にした現代的な社会情勢の中ではフリーライダーが出現する可能性も大きく、また負担の大きさに対して不公平感の表明が自由に行われもするので、人々が何かに向けて積極的に共同・協力していくことはきわめて困難なものとなっている。

現代的状況において、人間は、すでに共同体のようなものに強く拘束される存在ではなくなっている。高速交通・通信を可能にするテクノロジーによって、人々は広く移動し、そのつながりは共同体を越え、社会を越えてしまったとさえ言われている（アーリ 2000）。しかし、そうした状況のなかでも、それでもやはり人々が自らの手で生活問題を解決していこうとするならば、再びコミュニティにその手がかりを求めざるをえないだろう。社会を、もういちど手元の目に見える生活レベルに取り戻すこと。公共交通の再編・維持の可能性は、こうしたコミュニティ再生の観点から切り離して論じられるべきではないと筆者は考える（12）。

ところで、先の深谷の事例では、住民参加で公共交通は維持しながらも、過疎高齢化の進行を食い止めることはできず、地域社会の維持という点では効果がなかったという言い方をした。実際、公共交通が維持されたからといっても、それで、現代地域社会がかかえている問題がすべて解決されるわけではない。例えば、若い人々が農山村で暮らす可能性などにしても、日本の社会構造のあり方に深く絡み合っているので、公共交通が維持されたぐらいで展望できるものではないのである。

とはいえ逆に、ある地域社会がその生き残りを企図するなら、どんな問題でもよいから共同でその解決にむけて、具体的に取り組むことが不可欠となる。なかでも、公共交通という課題は、人々の生活全般——学校・医療・買い物・通勤・人的交流など——に関わるので、コミュニティ再生にむけて、みなぎ協力していく最初の具体的でよい手がかりになるはずである。

近年注目されている考え方に、「社会資本」がある（パットナム 1993）。社会的行動パターンは一度きり、短い時間にぶつぷつと切れて存在するのではなく、長い時間の中に連続し、積み重なっていくものであり、それゆえ過去の社会的経験は次の行動を決定する際の資本となるというものである。社会的共同による問題解決に一度でも成功した経験を持っている地

域は、次の行動においても共同を生み出しやすく、また問題解決にも成功しやすい。逆にそうした共同の経験を持たない地域では、新たに共同的取り組みを生みだそうとしても、個人の思惑が先に立ってしまって、いつまでたっても共同が組み上がらないとも言える。

深谷地域の事例は、そうした過去に積み重ねてきた経験が社会資本として活用されることの重要性を、はっきりと示したものだと言える。住民参加でバス路線を開通させ、維持してきた経験は、過疎高齢化が進行し、集落の持続性が問われ始めた現時点において、再び新しい問題にむけて集落の構成員を団結させ、また集落間の連携をうながして、人々を自然に共同で取り組む形に導くものであった。この地域の集落再生の取り組みはまだ始まったばかりだが、注意してみると、過去の経験を通してえた社会資本の豊かさにはとくに目を見はることが多いのである。

そしてこのことは実は、最後に示した新屋地域でも同様なのである。ここではねぷた運行を10年前に新たに再建するなど、平成になってからの地域づくりにも大きな実績があった。他にも獅子舞の奉納など、機会あるごとに地域の中壮年層が集まっており、こうした経験の中で、バス交通の問題に取り組むにあたっても、町会長を中心として一致団結できる見通しが立てられたのである。筆者が見た限りでも、実証運行を企画する会合でも、高校生の親世代、現在の30歳代から40歳代が数多く集まって、自分たちで事業の協議を進めていける地域であった。

万が一、この実証運行が不成功に終わっても、話し合い、問題を乗り越えようとしたこれらの経験は残るわけであり、それを今後もプラスに作用させていくような周りからの後押しがあれば、この地域では、人口減少・少子高齢化の問題に対しても明るい未来を結実するように思われるのである。

21世紀の日本の社会状況において必要なことは、まず第一に、そこで生活する住民自身が、コミュニティを通じて、具体的な問題解決にむけて共同の実践を（かつてのように）積み重ねることである。社会実験は、そうした住民の具体的な共同の試行錯誤をうながし、共同による問題解決を——場合によっては、コミュニティの形成そのものを——導くようなものとして設計されなければならない。

むろん、こうした社会実験を通じた地域の取り組みが結実するためには、行政や専門家にも十分な反省が必要である。最後にこのことにも触れておこう。

専門家に関しては、今後は、以上のような点から、工学系と人文社会系の連携が不可欠である。コミュニティの視点、家族の視点、あるいは地域の社会的文化的歴史的資源の観点を抜きに地域工学は成り立たない。また行政に関しても同様のことが言える。交通政策はしばしば企画系の部署が担当するようだが、以上の文脈からすれば、もっとも関係する部署は社会教育であろうし、学校・福祉サイド、また場合によっては農林漁業を含む産業サイドも深く関わる必要がある。これまで政策は、行政や専門家が住民に与える形で実施されてきた。今後は、住民、行政、専門家、その他、企業や市民活動をふくめ、様々な立場の人々や組織・機関が、未来に向けて共同しあうガバナンス型の施策立案・事業展開が、交通問題に限らず

求められるだろう（岩崎・矢澤監修 2006 など）。社会実験は、そのような方向性を自覚してこそ意義あるものとなる。ここで紹介した事例はいずれも道半ばのものであるので、その結果も含めて、またあらためて紹介する場を設けてみたい。

12) このあたりの論理を、筆者は「リスク・コミュニティ論」として主題化している（山下 2008）。あわせて参照されたい。

[参考文献]

- [1] ロバート・E・パーク『実験室としての都市—パーク社会学論文選』町村敬志・好井裕明訳、御茶の水書房、1986年
- [2] ミッチェル・ワールドロップ『複雑系—生命現象から政治、経済までを統合する知の革命』田中三彦・遠山 峻征訳、新潮社、1996年（原著 1992年）
- [3] 鈴木榮太郎『日本農村社会学原理 上・下』（鈴木榮太郎著作集 I・II）未来社、1970年（原著 1940年）。
- [4] 倉沢進・秋元律郎編著『町内会と地域集団』ミネルヴァ書房、1990年
- [5] 山下祐介『リスク・コミュニティ論 環境社会史序説』弘文堂、2008年
- [6] 田中重好『共同性の地域社会学 祭り・雪処理・交通・災害』ハーベスト社、2007年
- [7] 山下祐介「過疎高齢化問題と公共交通 青森県のフィールドから」『運輸と経済』第 67 巻第 11 号 66—73 頁、2007年
- [8] 田中重好「地域社会における公共性」地域社会学会編『地域社会学会年報 第 14 集』2002年
- [9] 田中重好「地域社会における共同性」地域社会学会編『地域社会学会年報 第 15 集』2003年
- [10] ロバート・D・パットナム『哲学する民主主義 伝統と改革の市民的構造』河田潤一訳、NTT 出版、2001年（原著 1993年）
- [11] ジョン・アーリ『社会を越える社会学—移動・環境・シチズンシップ』吉原直樹監訳、法政大学出版局、2006年（原著 2000年）
- [12] 岩崎信彦・矢澤澄子監修、玉野和志・三本松政之編『地域社会の政策とガバナンス 地域社会学講座 3』東信堂、2006年

バス利用実績

平成 21 年度（11 月から 2 月）新屋直行便利用実績（人、円）

	11月	12月	1月	2月	3月	合計
利用者数	203	212	168	167		750
1日あたり計	10.7	13.3	12.0	8.8		11.0
収入	20,300	21,200	16,800	16,700		75,000
推定運行費	73,500	61,901	54,163	73,507		263,078
					収支率	28.5%

平川市地域公共交通協議会平成 21 年度第 3 回幹事会資料よりマイバスの会作成

平成 21 年度（10 月から 2 月）新屋・尾崎線利用実績（人、円、%）

	10月	11月	12月	1月	2月	3月	合計
利用者数	922	1,023	1,278	1,404	1,334		6,011
月收入計	184,400	214,600	255,600	280,800	266,800		1,202,200
費用推計	726,955	703,505	726,955	726,955	656,605		3,540,976
収支率	25.4	30.5	35.2	38.6	40.6		34.0

平川市地域公共交通協議会平成 21 年度第 3 回幹事会資料よりマイバスの会作成

(2) 盛岡市鉦屋町・大慈寺地区エリアマネジメント
推進方策検討調査報告書

盛岡まち並み研究会（岩手県盛岡市）

1. 調査の背景と課題

・盛岡の歴史的資源まちづくりの経緯

盛岡のまちづくりは、三戸（秋田県旧三戸町）に居城していた南部氏は、南に拡大した領地経営のために新たな城下町を、慶長2年(1597)に北上川と中津川、雫石川の合流点に始め、近世城下町として藩制の集中と武士と町人の町として発展する。

盛岡城を中心部に重臣屋敷、濠を挟んで、小路、組丁に大から小の武家地、町人地は奥州街道等筋に五の字に町家の町並みを外濠で囲み、街道出入口に枳形と足軽同人屋敷、北と南に寺院群を配する。

明治維新後も城下町盛岡を基盤に近代化が始まり、昭和の初め頃に町の裏側の田圃が住宅地として耕地整理される程度で、昭和30年代まで城下町が色濃く残っていた。

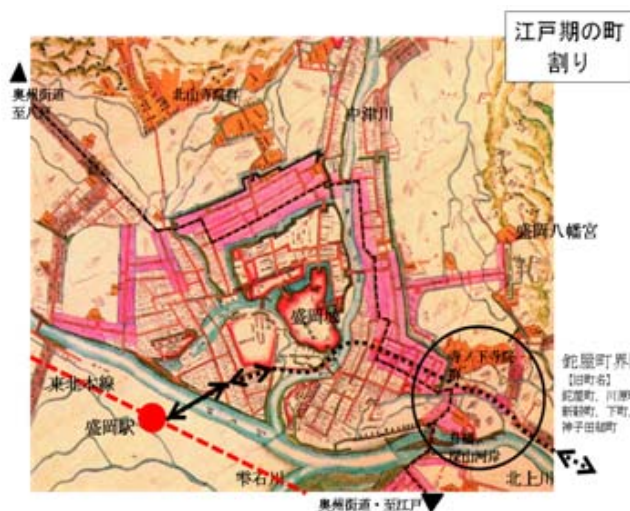
大きく変化するのは、昭和45年の岩手国体による開発、その後の経済成長期、55年の東北新幹線開通、マンション開発と中心部から急激に歴史的建築物を失っていく。

この間昭和50年代に市民による歴史的建築物等の保存活動の機運が盛り上がり、行政も画期的な自然環境、歴的環境保全条例をつくり、建築物、樹木、庭園、環境保護地区の保全を始めた。しかし、市民活動の高齢化、後継者不在、保全制度は守りに入ってしまう。開発の圧力の中で、点の保全は点として孤立し、結局、歴史的資源を活かしたまちづくりには結びつかなかった。

平成に入ると新しい世代によって、徐々に市民グループ、建築専門家のなかから近代化遺産の保存活動が始まる。

4年掛り平成14年に保存が決まった岩手県公会堂、同年の八幡町消防番屋の保存（望楼のみ保存）15年の旧第九十銀行本店の啄木賢治青春館として開館とこれに合わせてマスコミも盛んに取り上げえあれ、合わせて町家、歴史的街並みもテレビで番組が放送されるなど世論の流れは大きく変わっていった。

奥州街道後の南部領盛岡



・実施地区の概要

明治 23 年に、まちはずれの北上川向こう側に日本鉄道東北線が開通すると、江戸時代からの北上川舟運は終末を迎え、時代は鉄道の時代となる。

舟運の基地・川港新山河岸、奥州街道、遠野・釜石、宮古街道の玄関口にあたる川原町・鉾屋町界隈は、その後の衰退の大きな原因のひとつとなった。奥州街道沿いには大店が軒を連ね、宮古・遠野街道筋には庶民的な商家が並び繁栄を極めていた。しかし、鉄道の時代になると、盛岡駅からもっとも遠い場所となり、昭和 45 年の上流側に明治橋の架替えとバスセンターに通じる南大通り線が開通すると一段と分断が進み、街道筋に町家群、共同井戸、裏筋に土蔵群、寺院群の創り出す緑と石垣の閑静な寺筋、川筋に溜蔵、舟橋、河岸関連遺跡とひっそりと城下町の風情が残ってきた。

平成 9 年 10 月に盛岡駅とバイパスを結び、この地区を縦断する 28m の都市計画道路が事業決定されてにわかに注目された。

約 70 年前の昭和 13 年に都市計画街路計画として策定された可能性の低いと思われていた都市計画道路が平成 6 年に復活し、地域住民に提示された。町内会等で反対の陳情も試みたが限界であった。その後多くの住民は、セットバックによる建替え、他に土地を求める者等の道路対策を始めた。計画道路の端部では着々と工事が進んでいた。

■街道筋



■裏筋



■寺筋



■川筋



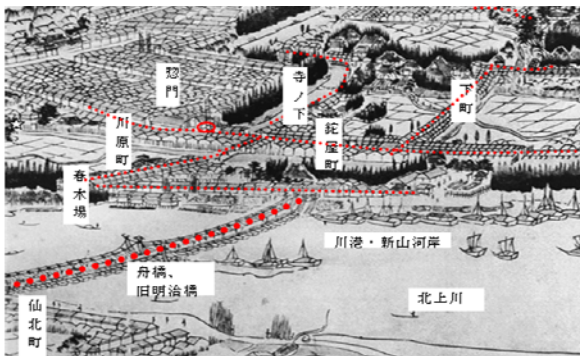


・盛岡まち並み塾の成果と課題

計画道路工事が進むなか平成 15 年 12 月の暮に住民が集まり、建築家を講師に勉強会が持たれた。盛岡町家「神の居る町家」と暮らしを次世代に伝える活動が提案されてその場で盛岡まち並み塾が発足した。道路問題ではなく、当初は歴史的資源を残す活動から始まった。

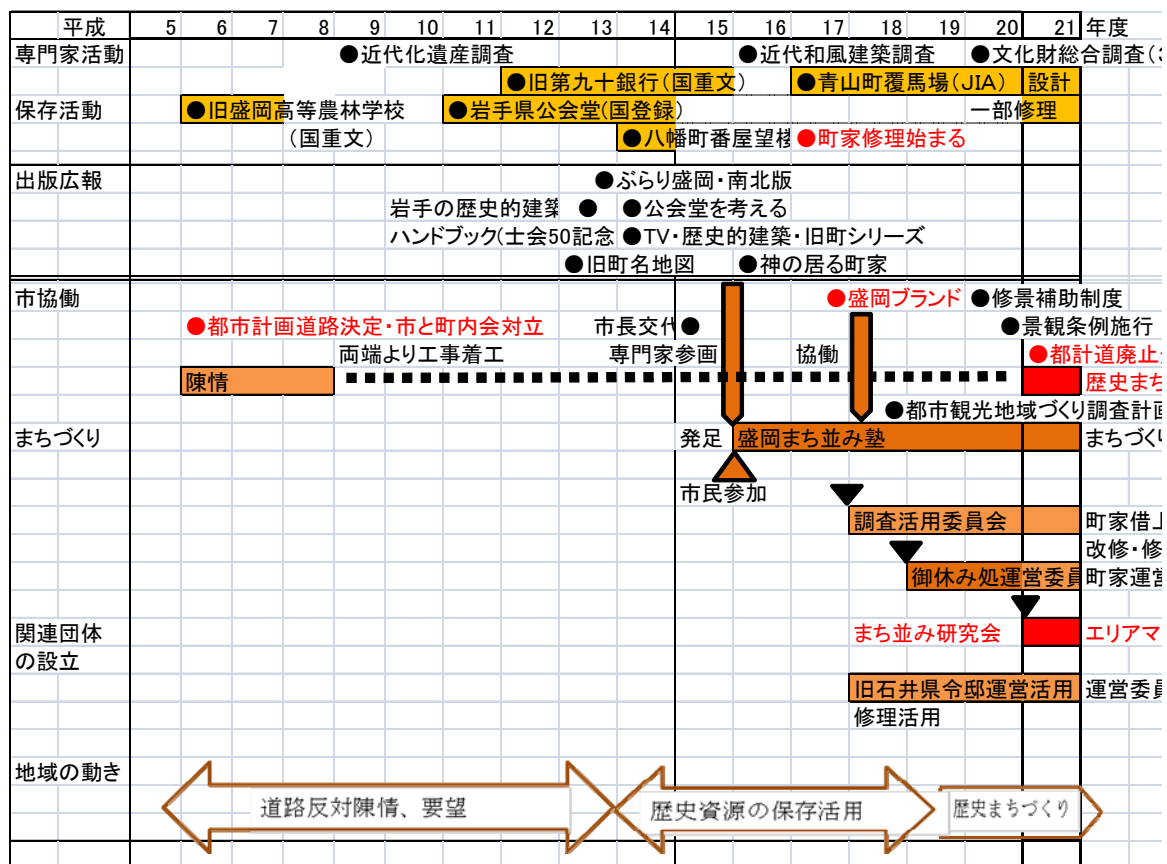
繰り返し町家と暮らしを発信して、市民の間に死語同然になっていた町家と暮らしが浸透しはじめ、マスコミも毎月のように報道、番組を放送し、町家を自主的に改修する住民もあらわれ、活動が注目され始めた。

市は道路計画を優先するなか、平成 15 年に市長が交代し、新たに盛岡ブランド政策を立上げ、そのなか 4 つの柱の中に「街並み」を加えて塾活動との協働を模索し始めた。



平成 18 年に国土交通省「都市観光の推進による地域づくり支援調査事業」を協働で行い、盛岡市街並み保存活用計画を策定し、今後の具体的方策がまとめられた。その中で鉾屋町、大慈寺町、南大通り 2, 3 丁目のエリアを重点地区とし、その後、盛岡市街並み保存活用基本計画として市の施策に位置づけられた。

これを機に、当初の町家と暮らしの保存から、町並み保存活用に拡大していく。同 21 年には、歴史的まちづくりが進むことを前提に都市計画道路の一部廃止、景観法による景観計画の施行と重点推進地区計画等と行政の動きも活発になり、塾の活動もこれらに対応すべき組織の見直し時期になった。



歳時記のイベント



2. 盛岡まち並み研究会の立ち上げ

・住民主体の活動組織—盛岡まち並み塾

歴史的資源の保存活用と暮らしのまちづくりでは、何代も続く建築物、生活を基盤とする。このため多くの場合、土地で暮らしを継承してきた住民が中心となる。しかし、戦後の急速な生活の洋風化と中央指向の中で、この地域でも家族、近隣、町内間係に急激な変化を生じていた。

①地域の現状

戦後、家族の世代間で生活意識が大きく変わり、特に地方では中央での教育と就職で、多くの場合、子どもと親の生活分離が生じてさせた。旧市街地での小世帯化と夫婦世帯の増加は多くはこれに起因する。さらに、中央指向は生活面にも表れ、伝統的な生活を否定的に考えるようになり、居住の郊外化指向は、地方都市内部でも流動化がおこり、ここでも家族の生活分離を生じさせた。

町家居住では鰻の寝床と土地形状を嫌い、「暗く、寒く、汚い」も強く意識するようになる。町家が放置されるか、解体される背景である。

近年では、小世帯の高齢化、閉じこもり、さらに相続による売却、空地化で景観は大きく変わろうとしている。また、この流動化は近隣関係にも大きく影響して町内会の地区コミュニティの空洞化も進んでいる。

②初期の組織づくり

家族間の生活意識、まちづくりへの温度差、近隣の利害関係等から、意識的に組織でない組織指向をする必要があった。アメーバのような、形がはっきりしない、出たり入ったり自由な組織形態とし、サロンのようなイメージである。このために、しっかりとした事務局をつくることが重要であった。

地域の目標、住民の民意は地域の人にゆだねることになるが、通常の活動は、活動企画、施策、段取り、打合せ、住民間の調整、マスコミ対策、行政との調整と協働、事務的作業と、裏方的部分が大きく占める。生活者にとって慣れない大変なことで積極的な引き受け手は少ない。継続的な活動のためには事務局機能が重要な理由である。

また、多くの市民、専門家の支援は、イベント等の直接的な活動部分になりがちで、気ままな支援にとどまる場合が多い。特に専門家または団体の支援は一時的で継続性に乏しく、時には迷惑な場合もある。自己満足と成果は欲しいが面倒な関係を嫌うからである。真剣に地域に入りこみ、この事務局部分こそ担うべきである。

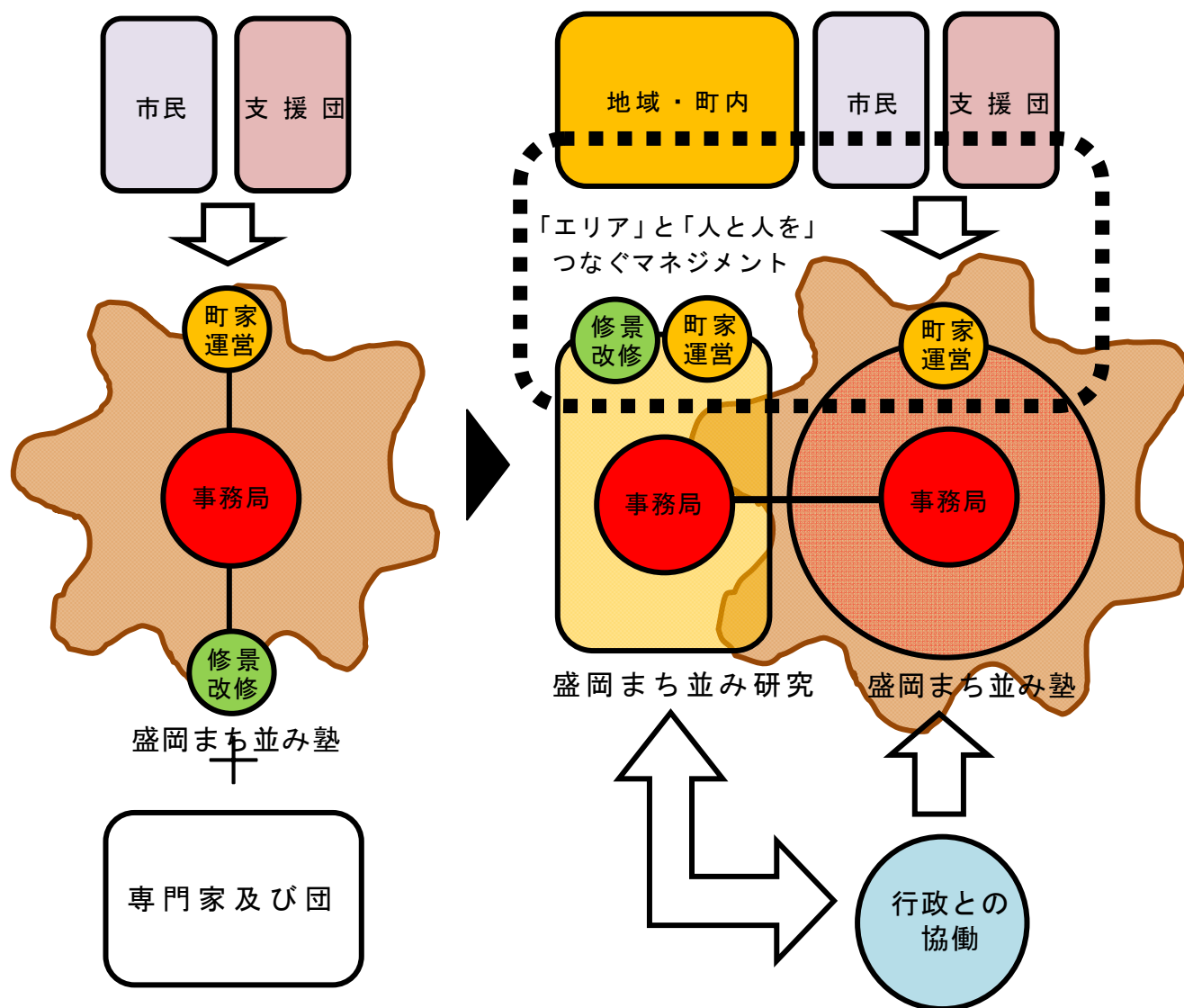
③拡大期の組織

アメーバ組織も試行錯誤をしながら、塾は、多くの広域的な市民の認知・支援の獲得と行政の支援・施策によるまちづくり協働等の成果を短期間に得た。しかし、内部では活動の広域化と多様な課題への取り組みと多忙を極め、また、組織の公開性、透明性が求められた。

このため、アメーバな組織を活かしながら、重層的に会員制度の導入による核化と中核と

しての事務局の充実を行い、活動の多様化に対応するために内部で分担化した。

また、専門家支援グループは、新たに組織化して持続的なエリアマネジメントの推進母体として、研究会を立ち上げた。



3. エリアマネジメントの実施

本年度、エリアマネジメントの実施にあたって新たに「盛岡まち並み研究会」を立上げて行うこととした。

活動の内容は、

- ① 町内会ごとにワークショップを行い、各町内会の課題と歴史まちづくりへの関わり方を探り、合同によるフォーラムを通じて町内間の調整を図る。
また、ワークショップの意見を反映した歴史まちづくり素案を作成するとともに、来年度以降の組織の在り方とエリアマネジメントの推進を策定する。
- ② 資金調達の方法のために、催事貸出し、宿泊体験の実験的に行い、課題と需用を探り、来年度以降の実行計画を策定する。

・エリアマネジメントの必要性

鉤屋町・大慈寺町界限では、これまで地区住民を中心とした盛岡まち並み塾に、都市計画・建築専門家、NPOなども町家等と暮らし文化を活かしたまちづくりに取り組んできた。その結果、盛岡市は街並み改修助成制度を創設、同時に旧酒蔵を活用する賑わい事業を実施中で、これを受けて歴史まちづくりを前提とした都市計画道路の見直し（当地区部は廃止）も進めている。さらに、21年度から盛岡市景観計画の重点形成地区指定に向け計画策定に入っている。また、22年度には全国規模で行われる全国町並みゼミ盛岡大会（地元実行委員会と全国町並み保存連盟共催）開催が決まっている。

一方、まちづくりを模索する中で、多様な主体が立ち上がり、活動が活発化する一方で、

- ・主体間の温度差によるすれ違い。
- ・地域住民の合意形成に地区の偏りが残り地区全体のまちづくりの住民合意が十分とはいえない。
- ・行政の施策優先と慎重な地域への入り方。
- ・各専門家、NPO等の組織の支援活動の継続性。
- ・地域の拠点町家である御休み処の不十分な運営。

この状況を打破し、まちづくりを進展させるために、盛岡まち並み塾は全面的な組織の見直しを始めた。

同時に、多様な主体間と地区全体をマネジメントするために専門家を中心とした新しい活動主体の組織づくりが必要となった。

・盛岡まち並み研究会の立ち上げの経緯

21年4月23日 盛岡まち並み研究会準備会の立ち上げを決定

5月22日 第一回準備会会議

6月4日 第二回代表者会議

7月9日 盛岡まち並み塾との協議、趣意書、発足役員案

8月15日 エリアマネジメント応募作成 17日申請

盛岡まち並み塾の組織見直しも5月から検討を始め8月5日に新組織、規約が承認された。

①研究会の目的

盛岡市旧市街地の各地区住民団体、市民団体等の組織化と支援。歴史的資源の再生活用等を通じて景観形成等、地域の歴史・文化的環境の向上と活性化に寄与することを目的とします。

②活動内容

- ・歴史的資源を活用したまちづくり支援
- ・住民、市民団体との活動ネットワーク
- ・まちづくり行政施策との住民調整、提案
- ・町家等活用によるコミュニティ事業の推進

③組織体制

- ・基本的に専門家の会員団体とし、従来から市内で活動する主要団体のメンバーを中心としたマネジメント組織とする。盛岡まち並み塾、NPO 法人いわて景観まちづくりセンター、いわて街道交流会、岩手大学、県立大学を創立メンバーとした。

④資金確保に関する取り組み

- ・今年度、町家活用コミュニティビジネス（町家体験宿泊、催事貸し等）を試行し、次年度から本格実施する。

4. 研究会と町家活用事業

・盛岡まち並み塾による空き家対策

17年度から無償で借りていた町家の解体申入れから、賃貸で借りることになり、町家借上げ改修活用事業として、平成18年度に、この町家を住民の活動拠点、地区に訪れる人々のための休憩所を設置するために、復原改修し御休み処を開いた。

さらに同19年度に、2軒目の旧八百倉町家を借り上げて、町家等改修マニュアル作成、町家改修モデル事業として市の1/2助成を受けて改修された。

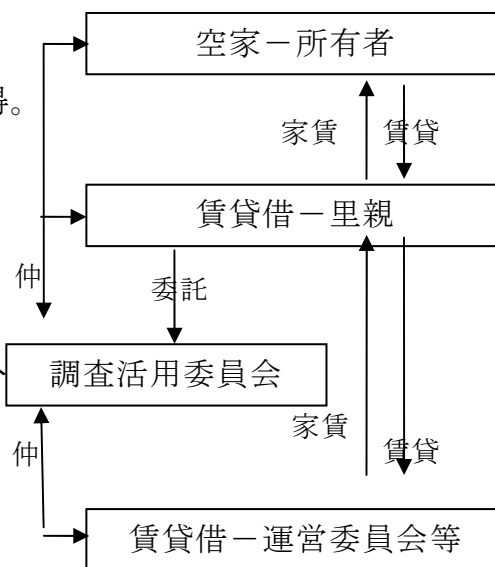
しかし、住民団体である塾自体が借主責任及び資金リスクを負えず、資金拠出者による調査活用委員会を設置し、活用運営について塾に運営委員会を設置して進めた。

- ・毎日あける人の確保、
- ・改修資金の回収と新規改修資金の確保
- ・運営資金の調達

が課題となり、ボランティアサポーター募集から毎日あける人の確保はできるようになったが、活用成果と効果は高いが資金上の問題を抱えてきた。

・町家借上げ改修活用事業の仕組み

- 空家は無収入では解体の危険。
収入が見込めることで貸出の説得。
里親の仲人。
- 資金提供者「里親」
改修費用と初期赤字の負担。
賃料（家賃分）で回収。
- 調査委員会が貸主と借主の仲人
里親の選定。改修監理。
初期金銭管理。
- 運営会社、団体または入居者と
里親が賃貸借契約。
賃料（家賃＋改修費＋初期赤字）



現在の旧八百倉は改修サロンとして活用してきたため調査活用委員会の直営となっている。今回、研究会が活用することで上記の方式となる。

このため、収益事業を今回の下記の利用実験を通じて、本格実施を模索する。

有料事業

- 催事等貸出
- 飲食
- 会議室
- 町家ステイ

無料事業

- 改修サロン
- 休憩、見学
- 公衆用トイレ

・活用町家の歴史と概要

明治 17 年の大火後、明治 21 年建築。所有者吉田倉治で、当時市内でも有数の八百屋。明治 27 年の市内建物を紹介する実地明細図に「青物乾物四季果物商」と掲載。6 尺 3 寸間の 31.5 坪と普通クラス規模の町家。江戸期後期の古い形を残している。昭和初期に 1 階台所板間に座敷を造作し、2 階座敷も手が入っている。吉田倉治から明治 43 年に他人名義となり、昭和 9 年に糸治が所有。その後 3 人目同 32 年に現所有者になっている。戦後、4 世帯に貸した時期がある。



明治 27 年実地明細図



昭和 40 年代



修理前



修理後現在



1 階店、常居



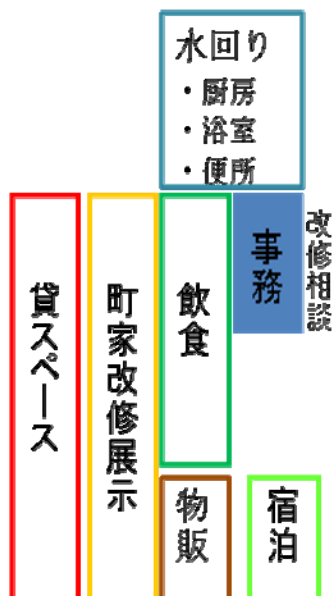
1 階常居



1 階座敷



2 階和室



催物

日常



・町家活用事業実験の結果

①催事貸出実験

展示施設として設備は、用意してあるので貸出自体は容易であった。

作品展タイプのクラフト展、ポスター展では、元々の顧客、知人が多く、新規の来場者が少なかった。通常の交通量が少なく、飛び込みは期待できない。出展者側の広報の情報入手者が来場の中心となった。

今回のような作品展等の場合には、貸し手側の情報発信も重要である。

ただし、通常の我々のイベント時の来訪者と違っていたため、地域の魅力の宣伝にはなった。連続貸出の魅力が、違った効果があった。

また、会場としては使えるとの評価をもらった。

サークル活動、団体利用は好評であった。

正式な貸出情報を発信することで需要が十分見込める。他の催事と重なっても利用できる場合もありそうで、貸出管理が行き届けば複数の同時開催も可能のようだ。

②宿泊体験実験

利用者には好評であった。

一人利用では、運営側の収益がないことになり、今回の一人 3,000 円料金では準備コスト掛かり余剰金がでない。

管理上も 2 人以上での宿泊条件とする必要がある。

旅館、ホテル営業ではない部分で、飲食の地元飲食店との連携体制づくり、広報、予約及び管理体制、相互信用、火災等安全の体制づくり後の本格実施となろう。

また、京都、金沢での先行事例の研究も必要であろう。

③その他

今回は準備の都合で行わなかったが、地域のものづくり販売、遠来の来訪者への観光的販売の実施をする。

販売商品の的確選定、商品管理、販売管理体制を整える。日常的な事業となるので、売上に貢献するが人件費が問題。

喫茶等営業は厨房の施設改造が必要であり、早急に整えて対応したい。

ボランティアサポーターの導入も検討する。

・旧八百倉町家活用一催事貸出実験

催事名	盛岡町家クラフト展	
利用日	10月21日(水)～26日(月)	
内 容	文化庁「地域文化芸術振興プラン」の補助事業で、アーツスクエア@いわての実行委員会開催。 岩手山麓の工芸家達が作品を展示販売。	
成 果 課 題	1階全部を使う活用実験と利用者発掘。 ・手仕事の作品は町家の雰囲気合い、作品が引き立つ。 ・他の会場に比べて平日の飛び越みの来場者が少ない。	
イベント 名	芋の子会	
利用日	11月5日(木)	
内 容	近隣住民、盛岡市在住の女性グループ「町家レディースサークル」の食事会。 午前中、台所を利用して調理、昼食会。 約20名の参加者で賑わった。 また、地元テレビ局の取材を受けた。	
成 果 課 題	・町家の空間でゆっくり会食できた。 ホテル等での会食や公民館の調理室とは異なる魅力を体験。 ・早速年明けを予約。 利用者発掘とニーズの発見。	
イベント 名	遠野物語デザイン展	
利用日	11月17(火)～23日(月)	
内 容	日本グラフィックデザイナー協会岩手地区会員の主催。 『遠野物語』発刊百周年プレキャンペーンポスター展。ポスター約30作品が展示。制作に関わったコピーライターやデザイナーが日替わりで来場。 新聞社等の取材も受けた。	
成 果 課 題	・遠野物語の雰囲気とこの盛岡町家がマッチし、会場として良かった。 ・天候が悪かったにしても、来場者は少く現状では使用料を払ってまで個展を行おうとは思わない。	

催事名	町家等改修シンポジウム	
利用日	12月12日(土)	
内 容	自主企画。改修・修景予定、関心のある住民等対象のシンポジウム。町家改修等の事例紹介や街並み修景に関する補助金の解説、改修・修景に関する個別相談。	
成 果 課 題	・20名が参加。 ・具体的な質問が多く出され、個別相談を希望される方も多った。 ・改修をした町家でのシンポジウム。改修後、設備等見学もでき好評だった	
催事名	和音体験教室	
利用日	12月22日(火)	
内 容	盛岡発祥の楽器「和音」(=1/2の箏)お休み処で演奏会をした澄英会・英井先生の体験教室。2名の体験希望者に1時間ほどのレッスンをを行った。	
考 察 成 果	・教室利用の実験。 ・町家の雰囲気と和音は合う。 ・町家見学に来た方々も楽しめる。 ・他の教室利用の可能性大。 ・定期開催を決める。	
催事名	みずき団子作り	
利用日	1月5日(木)	
内 容	町家レディースサークルと研究会の企画。市の広報等で参加者を募集、盛岡市内外から16名の幼稚園～小学生とその母親が旧正月の行事「みずき団子作り」の体験。	

成 果 課 題	・ 研究会は広報や受付業務、当日のボランティア確保や進行、地域への協力依頼、マスコミ対応等を担当。 ・ 事前広報が功を奏し、多くの人が集まった。 ・ 課題である集客力のために場所貸しだけでなく、広報等のサービスを付加する事重要であった。 ・ 鉾屋町に初めて来たとの母子も多く、盛岡町家や地域の魅力を楽しむ機会創出。	
開催名	和音教室	
利用日	1月19(火)・26日(火)・2月2日(火)・9日(火)	
内 容	月3回の定期的な和音クラスが開始。体験受講者も参加。 今後は利用時間帯によりスペース利用料をお支払いいただく事になった。	
考 察	・ 定期的に実施で、安定した収益事業化となる。 ・ 今後、教室利用ニーズの掘り起こしで、収益だけでなく町家認知度も向上する。	
催事名	地図から辿る盛岡の記憶	 
利用日	1月28日(木)～2月15日(月)	
内 容	今年10周年を迎えた「文化地層研究会」の記念イベント。盛岡の古地図や文化地層研究会が発刊した地図を一同に展示すると共に、伊能忠敬関連出版物等を展示。会期中にはトークショーも3度企画。	
考 察	・ 大小様々なパネルを持ち込んだディスプレイとレイアウトは、会場利用の可能性を広げた。 ・ 老若男女に関わらず多くの人が来場。町家をはじめ訪れる方も多く、興味を持って見学していただいた。	

イベント名	学生交流会	
利用日	1月29日(金)	
内 容	昨年の「全国町並みゼミ佐原・成田大会」参加学生を中心に交流機会。鉤屋町での学生の組織化に研究会で企画、実施。	
成 果 課 題	・二大学、専門学校から集まった生徒は、会場作りや台所の共同作業等で次第に打ち解け、会食時にはゼミ報告後、今年盛岡で行うゼミへの思い、鉤屋町との関わり方等積極的な意見も出、有意義な機会となった。	

・旧八百倉町家活用—宿泊体験

利用者	盛岡まち並み研究会 会員
利用日	12月12日(土)
内 容	当事業の業務内容にある「盛岡町家滞在体験の推進企画」並びに「滞在型街並み観光プラン開発」を検討するにあたり、実際の宿泊を想定した受け入れ態勢を整え、会員一人に宿泊してもらう。受け入れ態勢を整備する過程での気づきや懸念事項等、さらにはそのサービスを受けた宿泊者の感想等を集め、当事業にフィードバックする目的で実施。
考 察	事前準備から宿泊、後片付けまで通して行った。 宿泊については、利用者が会員であった為問題はなかったが、設備機器の使い方など、初めての利用者向けの、わかりやすいマニュアルづくりが必要である。また、食事をする場合、周辺を散策する場合の情報が必要であろう。 今回、利用料金を1人3,500円と設定して行ったが、布団レンタルや備品購入、光熱費等の経費、準備にかかった時間を踏まえ、今後ビジネスモデルとして採算を考えていく場合、1泊2名以上の利用が望ましい。
利用者	来盛したテレビ関係者
利用日	1月24日(日)
内 容	トークショーで来盛した某有名ディレクター陣に盛岡の魅力を堪能していただきたいと、トークショーを企画した担当者からの依頼を受け、宿泊と会食会(場所貸し)実験が実現した。 前回の宿泊実験での課題を考慮し、受け入れ態勢を整備、3名を受け入れた。
考 察	企画担当者のガイドによる町家周辺(湧水や寺院等)の散策、近所の店で買い込んだ飲食物での会食会、宿泊、そして朝に出発という短期滞在スケジュールであったが、とても楽しんでいただき、鉤屋町界隈を大変気に入っていただいたようだ。 設備においては、朝晩と冷えたので心配したが、快適に過ごしたとのご意見をいただ

	くと共に、次回は連泊したいとの声もいただいた。盛岡町家や鉾屋町、盛岡への知識・先入観のない来盛者の方々の短期滞在で、町家さらには町並み散策を満喫していただき、再訪を望まれているとの意見は貴重である。 今回のポイントとしては、持ち歩きガイドが地域の魅力を紹介・体験する機会を設定、初めて滞在する地でも最低限困らない飲食販売店等の紹介、が挙げられる。滞在する町家の整備だけでなく、このような紹介や仲介といったソフト面の整備の重要性を改めて感じた。
利用者	来盛した演劇関係者
利用日	2月11日(木)～14日(日) 3泊4日 2月17日(水)～20日(土) 3泊4日
内 容	同地域にある町家で行われた朗読劇に出演する役者の宿泊先として受け入れた。長期滞在型利用者への対応も視野に入れ、3泊4日を1名ずつ2回実施。 純粋に観光目的ではない利用者の意見を頂ける機会となった。 利用者には宿泊後アンケートに協力いただいた。
考察	2回とも宿泊者が女性だったこともあり、特にアメニティに関わる備品や設備などについてきめ細かいご意見を頂いた。 街並みや盛岡町家のついては、昔の盛岡の風情があり、温もりと落ち着きを感じられたとの感想を頂いた。しかし、町家は通りに面しているため、外部からの視線が気になったという意見もあった。宿泊施設として、プライバシーを守り、不安を解消するような空間づくりをする必要がある。今回は利用者の都合で1人ずつの宿泊となってしまったが、収支面だけでなく、安全面を考えても、やはり2名以上での利用が望ましいと言える。 用意した地域の散策マップに好評を頂いた。長期滞在者向けとしては、観光以外に食事、買い物など生活に関わる情報も盛り込んだ、よりこの地域に特化した、魅力的なパンフレットを制作していくことが必要であろう。 二方とも、旅行先、宿泊先の決め方は、インターネットで調べて決めているようだ。一番の決め手は価格だったが、周辺環境や雰囲気も重視していて、口コミなども参考にしていた。また、旅先での出会いや、来訪者にとっての非日常を感じられる風景などが、再訪したいと思う理由に挙げられた。 今後はインターネットの利用で、効果的なホームページを作成し広く情報を発信していく事が求められる。 今回は、アーティストインレジデンスの一環としても考えられ、滞在者(出演者)、地域住民(観客)双方に、有意義な機会となった。

5. ワークショップ・フォーラムの実施

・開催までの経緯

町内会では平成 6 年の都市計画道路の反対陳情から市の工事着工で対応が大きく変わった。むしろ、各当事者が土地の処分等の検討を始め、移転、建替えが始まり、半数以上が都市計画道路の着工を待っている状況になっていた。その中で本格的には平成 16 年からの盛岡まち並み塾の活動は、町内会とは距離を置かざるを得ず有志の活動で始まった。

平成 18 年 2 月の旧岩手川の倒産後、青森のスーパー「ユニバース」が跡地を取得し、出店調整及び酒蔵等の歴史的建築物の保存、消防番屋の建替えで町内会との接触が始まった。それでも当事者の鉾屋町町内会だけで、他の旧川原町、神子田町とは団体としては、ほとんど接触はなかった。

21 年 4 月に都市計画道路の廃止手続き開始の報で、状況が一変した。

このため、エリアマネジメントの中で、最も重要な町内会との接触は慎重に行った。22 年の全国町並みゼミ盛岡大会開催の件もあり、9 月 16 日に鉾屋町、大慈寺町内会長、同 27 日に神子田町、川原町内会長に経緯を説明して協力を取り付けた。また、10 月 14 日に関係町内会長の合同の意見交換会を開き、ワークショップは各町内毎に行い、その結果をフォーラムでまとめることにした。

・実施概要

事前に現地調査及び文献調査等を行って 30 分程度の学習を兼ねた話題を提供。

ゲストを呼んで、地域の歴史的なこぼれ話を 30 分程度。

その後にグループ分けをして、ファシリテーターを配置して話しあった。

ワークショップ等は、以下のように実施した。

11 月 26 日（木）鉾屋町・大慈寺地区

ゲスト 真山重博「旧町名物語」

渡辺敏男「地域の歴史」

ワークショップファシリテーター 石田、石川

12 月 8 日（火）旧川原町地区

ゲスト 金野万里「北上川舟運」

渡辺敏男「地域の歴史」

ワークショップファシリテーター 高橋、石川

12 月 15 日（火）神子田地区

ゲスト 金野万里「神子田界限」

渡辺敏男「地域の歴史」

ワークショップファシリテーター 高橋、石川

2 月 6 日（土）フォーラムー3 地区合同まとめ

- ・各町内会ワークショップの報告
- ・コーディネーターと各町内から 2 名ずつ、6 名を中心に行い、それに参加者も加わり意見交換会とした。

・開催結果

鉦屋町・大慈寺町内会では、今までの活動の中心部であったこともあり、周辺町内会、住民との交流による地域の拡大、若者居住の推進、空き家対策と建築作法、交通対策と除排雪、地域の記録を残すことと今後の課題が議論された。

旧川原町町内会では、この 10 年で急速に始まった建替え、空地化で歴史的な町並みが消失したことから戦後の住宅地のアパート化、高齢化を背景に、これから何をしなければならないか議論された。

残っている町家とまち並みともに、舟橋、北上川舟運の起点・深山河岸跡、御蔵等の歴史的資源を活かし、まちの記憶・物語の記録も合わせて保存する。また、居住地として住み続けるための改修、修景を進める。旧奥州街道筋、裏側の露地の戦後住宅開発地と墓地の大きい円光寺境内と地区毎の違いに配慮した改修作法が必要である。活動拠点の必要性。

神子田町では、街道筋は早くに建て替えが進んで、戦後居住者を中心とした活動が活発である。しかし、戦後の老朽化、高齢化が始まっており、若者居住の推進、セットバックした空地の新たな街並み修景が必要。

また、神子田朝市を賑わい拠点として周辺道路整備、すでに一部拡幅工事が進む部分に生じる空地の広場公園化を提案する。

従来から歴史的資源の発掘、記録は進めており、今後も進め共有化をすすめる等議論された。

フォーラムでは、各町内会での結果が報告され、今後連携して取り組むことの必要性が議論された。

・今後について

ワークショップ、フォーラムを継続して行い、3 月下旬にフォーラム 2 回目を行うことを決めた。

研究会では、以下の活動体制づくりをする。

- ・地域連携事務局の立ち上げ
- ・歴史、暮らしの支援発掘の勉強会の定期開催
- ・地域性を反映したまちづくり提案
- ・専門家サポート体制で改修・修景、空家・継承者のサポートを実施する。

・ワークショップとエリアマネジメント

3回のワークショップとフォーラムの意見から研究会の役割とエリアマネジメント位置づけは次のとおりである。

	課題	対策
鉤屋町	エリア町内会の温度差 高齢化の中でのまちづくり 暮らし文化を守る 地域の魅力的な資源の発掘 歩いて楽しめる	近隣町内との交流が必要 若い工芸、アーティストが移り住む魅力づくり 目標・ルールづくり／空き家対策と建築の作法 失った魅力の記録、井戸、文化人 減車と一方通行、減速、 除雪排雪
川原町	まちづくり活動 住み続ける 地域の集まり拠点が無い 町の記録、物語を紡ぐ 町の特性格のまちづくり 露地の回遊性	エリア内協働 改修・修景が必要 川原町版「御休み処」/御蔵(資料館)の有効活用 生き字引の記憶の記録 町家地区・建替地区・舟橋と深山河岸地区別に 円光寺と御蔵ルート／寺の長いブロック塀の検討
神子田町	地域の活動 高齢化が進む 資源・情報の発信が必要 暮らしを大切にしたいまちづくり 塀・緑化による修景	近隣町内に広げて考える 若者との交流で元気、にぎわいの創出 生き字引の知識、水、井戸、文化人の顕彰 朝市を賑わい拠点として活用／回遊路づくり 新たな道路空地に緑や公園、店 朝市・ユニバース駐車場の地域的活用 神子田の木ーりんごの発祥地、桑の植樹

盛岡まち並み研究会の役割

「エリア」と「人と人」をつなぐマネジメント

☐ 地域連携事務局体制 整備

☐ 歴史、暮らしの資源発掘

→ 継続的な勉強会の開催

☐ 地域性を反映したまちづくり

→ ワークショップの開催と具体的なまちづくり提案

☐ 専門家のサポート体制

→ 改修・修景と空家、継承のための専門家サポート

・ 鉦屋町・大慈寺町地区

日時：11月26日（木）18:45～21:00

場所：大慈清水御休み処

参加者：16名

当該地域の歴史をふり返ると共に、地域資源の見直しと発掘、更には地域課題について参加者で意見交換を実施した。



「盛岡歴史散歩」著者真山氏の講演



渡辺氏から当該地域の歴史と現状報告



ワークの様子（グループA）



ワークの様子（グループB）



グループA 発表



グループB 発表

各グループワークの内容

グループ A

高齢化問題	・ 高齢化と子供の減少→他からの参加者受入れ態勢の整備
町並み・改修	・ 空き家対策と建築の作法 →駐車場増加による町並み崩れの心配 →専門的な知識や技術面でのサポート体制の整備 ・ 補助金の多用性→外見だけでなく内側(設備)も対象に
まちづくり	・ 目標やルールの整備 →様々な人が、より良く住み続けるために →新たな住民の受入れでの活性化に向けて ・ 神子田の朝市等、広く地域との連携や協力関係構築
今後の課題	・ 住民が地域の魅力を感じる機会・話合う機会の設定 ・ 若い人達に移り住むような情報発信 ・ 建物(町並み)だけでなく、ソフト面の住人意向調査 ・ まちづくり等に関する多様な意見の相談役(コーディネーター)

グループ B

地域の魅力・資源	・ 清水、町並み、良質の水を使用した『豆腐屋』や『酒屋』 ・ 鉾屋町が生んだ文化人『森荘巳池』『三原葉子』
道路問題・整備	・ 一方通行と減速、減速対策 →交通規制やカラー舗装、レンガや石畳等の整備 ・ “歩いて楽しめるまち” 作り →お年寄りや観光客が安心して歩ける道路の整備 →冬期間の道路整備（除雪と排雪）
町並み・まちづくり	・ 空家の増加でマンション等に建て変えられる心配 →景観条例等の整備 ・ 城下町線(バス)復活による活性化。魅力的コースの提案

- 旧川原町地区

日時：12月8日（火）18:00～20:30

場所：大慈清水御休み処

参加者：22名

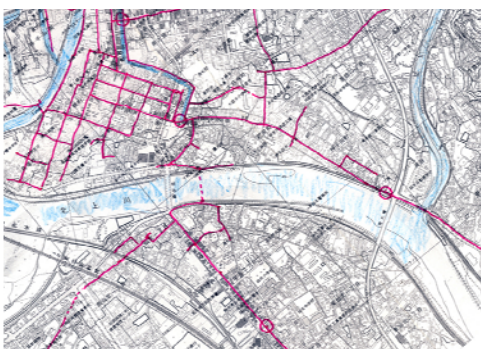
当該地域の歴史をふり返ると共に、地域資源の見直しと発掘、更には地域課題について参加者で意見交換を実施した。



渡辺氏より当該地域の歴史と現状報告



文化地層研究会の金野氏の講演



グループワーク



グループBワークの様子



グループA 発表



グループB 発表

各グループワークの内容

グループ A

町家改修	・ 快適に“住み続ける”事を第一に考えた改修・修景 ・ 道路に面した地域から重点的に改修を進めてはどうか →地域の協力が必要 ・ 改修に掛かる費用や手順等の説明機会が必要
交流拠点	・ 地域の人達が集まる拠点（＝町内の核施設）の必要性 →川原町版「お休み処」の設置 →「御蔵」（＝資料館）の有効活用
まちづくり	・ 街の記憶・物語を紡ぐ機会を持つ事での活性化 →『生き字引の記憶』の記録 →思い出話をする機会 ・ エリア内協働によるまちづくり活動 ・ 円光寺界隈の整備 →老朽化したブロック塀を町並みに合わせた垣根等に →円光寺と御蔵をつなぐ道を整備し、観光ルートに

グループ B

まちづくり	・ まちの特性に即したまちづくり →町家地区、建替え地区、歴史的資源地区等 ・ 舟橋や深山河岸地区の資源を活かしたまちづくり ・ 人的資源(生き字引)を活かしたまちづくり ・ 旧町名の復活(現在南大通り3丁目→旧川原町) →電柱の等に旧町名の腹巻 ・ 統一感があり、町並みにマッチした『街灯』の整備
御蔵の活用	・ 現在開館日が少なく、活用されていない →観光客や修学旅行生が利用できる施設に ・ 当該地域には情報交換が出来る公民館がない →地域の人達が利用できる公民館のような施設として
まち歩き	・ 観光客や修学旅行生の受け入れ態勢の整備 →円光寺と御蔵ルートづくり →路地の回遊性を高めた魅力的な川原町周遊ルート作り

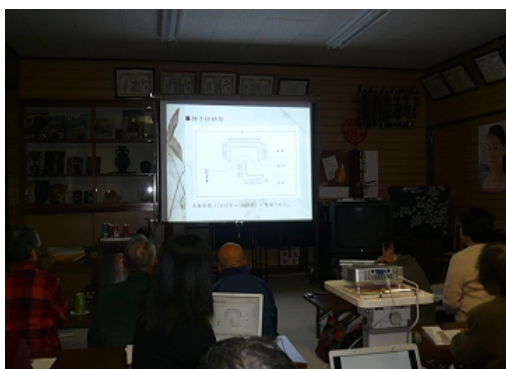
・ 神子田町地区

日時：12月15日（火）18:35～20:50

場所：神子田町公民館

参加者：27名

当該地域の歴史をふり返ると共に、地域資源の見直しと発掘、更には地域課題について参加者で意見交換を実施した。



文化地層研究会の金野氏の講演



渡辺氏より当該地域の歴史と現状報告



ワークの様子(グループA)



ワークの様子 (グループB)



グループA 発表



グループB 発表

各グループワークの内容

グループ A

まちづくり ・まち並み	・ 積極的なまちづくり活動の推進 →暮らしを大事にした「明るく安心安全」をベースに ・ 点ではなく面でのまちづくり →古い建物だけでなく朝市等の資源を活用し、繋げる ・ 多くの文化人を輩出 →“文化度の高い人を育てる街”としてのまちづくり ・ ガ斯塔の設置やセットバック地域に緑や公園を ・ 昔からのつるべ井戸の活用
資源と観光	・ 『朝市』の活用 →朝市への分かりづらい道について検討が必要 →賑わい拠点としての活用 →神子田の良さを感じられる周辺散策ルート作り ・ 近隣鉾屋町とも異なる独自暮らし文化の発信

グループ B

水資源の活用	・ 水、川とのつながりが強い地域 →井戸だけでなく市内初の水道が出来た地域でもある ・ 自主開催『神子田を語る会』での井戸話等の活用
地域資源の 共有と活用	・ 生き字引の知識を後世に ・ 多く輩出した文化人の情報や功績の記録 ・ 集めた情報の共有と活用 →本の出版や検討的なガイドツアーの実施 ・ 『朝市』の有効活用 →朝だけでなく昼や夜の活用も →魅力の再認識・発掘で神子田町内の魅力アップを ・ 朝市やユニバースの駐車場を地域的活用
まちづくり	・ 若者との交流で元気・賑わい創出 ・ 新たな道路空地の活用 →緑や花がある講演や広場の整備 →弱者が安心して歩ける道路の整備 ・ 塀や緑化による修景 →空地やセットバックした場所への植樹 →神子田町発祥であるリンゴの木や桑で統一

・フォーラムの実施

日 時： 2010 年 2 月 6 日（土） 10:00～12:00

場 所： 大慈清水御休み処

参加者： 22 名

内 容： 第 1 部 基調報告

3 町内会で実施したワークショップについて

第 2 部 ちゃぶ台トーク

各町内会の代表を中心に、参加者も巻き込んだ意見交換会

フォーラムの様子	
フォーラムチラシ	フォーラムの様子
	ちゃぶ台トークでの意見交換

ちゃぶ台トークでの意見

地域の交流拠点について
・ 鉤屋町は『まちづくり拠点』が『町内会活動拠点』として機能していない ・ 川原町は地域で利用できる公民館が無く、『御蔵』は地域開放されていない →(鉤屋町とまち並み塾から)川原町の交流拠点として『御休み処』を活用下さい
地域の歴史や資源の喪失について
・ “まちの記憶”を知る年配者(生き字引)の死→生活の歴史が途絶える危機感 →個人ではなく、町内会、更には地域(3町内)が協力する事で可能に →“まちの記憶”“地域資源＝魅力”をまとめる事は地域活性化にもつながる ・ 情報共有も兼ねた、地域(3町内)勉強会開催への期待
空き家や改修について
・ 気付くと空き家が解体され、古い町並みにそぐわない家が建設されている →改修の補助金制度等の徹底した情報共有が必要 →空き家持ち主と入居希望者のマッチング窓口が必要 →住民主体の景観条例や地域協定等の検討も必要 ・ 以前川原町では、「空家は危険だから処分」と推進する方向で活動していた →今考えると「なんて勿体ない事をしてしまったのだろう」と、とても残念 ・ “統一感のあるまち並み”への希望はあるが、改修には費用が掛かる為、持ち主の事情に個人や町内会では介入出来ない →プロからの提案やプロが相談にのる事で受入れるのでは(研究会への期待) →一方、プロだけでは出来ない部分も。専門家と地域が協力する事が鍵
地域の案内板やサインの設置について
・ 空地の活用として緑や公園の設置、さらには案内板の設置 →3地区を案内するマップや案内板を設置する事で、まち歩き等に広がりがある →案内板やサインを3町内会で統一すると、まとまり感があり良い →専門家のアドバイスやサポートがある事でよりスムーズに実現しやすい
各町内会の情報・課題共有と協働について

- ・ 地域(町内)で抱える課題も、他地域の経験や解決策等(=宝)を共有していく事
で、解決の糸口になっていくのではないか
- ・ 3町内会がひとつの組織として働きかける事で行政も動かし実現可能性もアップ
- ・ 高齢者だけの「まちづくり」に若者を巻き込んでいく
→いかにして参加してもらい育てるか、お互いの情報を共有・活用
- ・ まずは、3町内会合同での地域資源や歴史等の勉強会を定期的を開催
→其々の地区に来た観光客等に隣接した町内も紹介する事で地域の魅力アップ
→魅力を高め、深めていく事で次の世代に歴史や資源を伝えていく

6. 重要地域の訪問住民意向調査

この調査の目的鉾屋町地域の中で、中心的地区である惣門から大慈清水までの33軒を対象に訪問して聞き取りアンケート調査を行った。回答してくれた人数は28軒。

中心地区とはいえ日常的には顔を合わせているが、ワークショップ等に参加する住民は少ない。このため、中々意向がつかめない現状であったため行った。

・ 調査の概要

回答者の属性

年齢別では、60代以上が19名で67.9%、30代以下が2人、中間が7人
世帯の種類では、夫婦12軒42.9%、2世代9軒32.1%、単身者4軒14.3%、3世代3軒10.7%。クロス集計では、単身世帯は60代以上で4軒、夫婦世帯は、60代以上で11軒で、15軒53%と半数を超える。世帯人数では、1人4軒、2人14軒、3人以上は50代以下の世帯。2世代の2人世帯が2軒ある。

高齢化と小世帯化進むんでいる。

質問事項

まちづくりを前提に

- Q1 この地域の自慢(好きな点)はなんですか
- Q2 将来、この地域がどのような地域になる事を望めますか
- Q3 この地域に対して、また生活上での心配事や懸念事項はありますか
- Q4 この地域らしい「まちづくり」のアイデアや要望等をお聞かせください。

・ 調査結果の概要

Q 1 では、湧水（共同井戸）上げる人が多く、町家等、まち並みは低かった。自由回答では地域の偉人、静かな暮らしと近所付き合い、季節感、利便性。

Q 2 では、若い世代の居住、暮らし文化の継承、町家等の保存と現代化、まちづくり、安心して住める環境、にぎわいのあるまち、行政を含めた活動団体の視点、配慮

Q 3 では、雪の除排雪、湧水の利用者のマナー、管理者の継承者、多い交通量と事故の危険、町家保存、活動団体の問題点

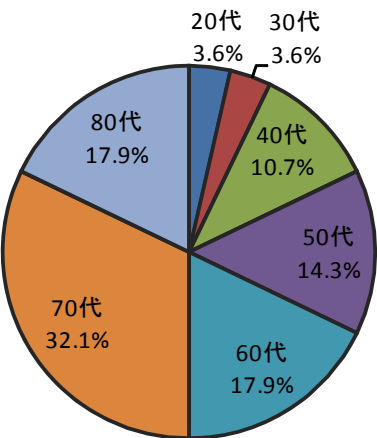
Q 4 では、まち並みの彩り、年中行事への参加、小学校との連携、町内会の役割、観光施設、店、交流の場、若い世代の働く場とUターン、Iターン。

個人個人のニアンスに差があるため、これを参考にして活動への理解、参加の働きかけを進めていきたい。

アンケート回答者の属性

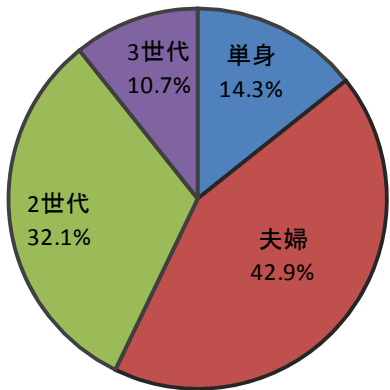
年代

選択項目	構成比	人数
20代	3.6%	1
30代	3.6%	1
40代	10.7%	3
50代	14.3%	4
60代	17.9%	5
70代	32.1%	9
80代	17.9%	5
合計	100.0%	28



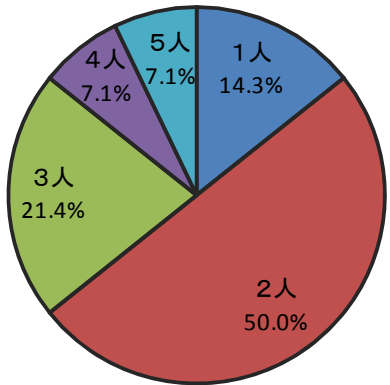
世帯の種類

選択項目	構成比	人数
単身	14.3%	4
夫婦	42.9%	12
2世代	32.1%	9
3世代	10.7%	3
合計	100.0%	28



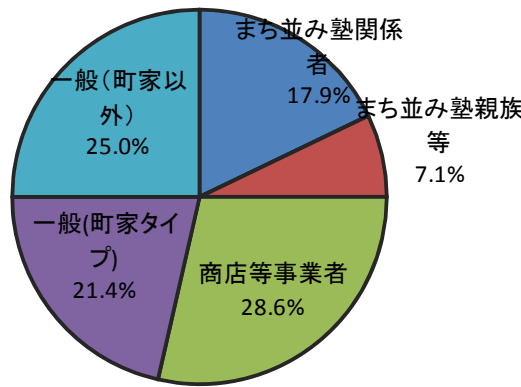
現在の家族構成人数

選択項目	構成比	人数
1人	14.3%	4
2人	50.0%	14
3人	21.4%	6
4人	7.1%	2
5人	7.1%	2
合計	100.0%	28



区分

選択項目	構成比	人数
まち並み塾関係者	17.9%	5
まち並み塾親族等	7.1%	2
商店等事業者	28.6%	8
一般(町家タイプ)	21.4%	6
一般(町家以外)	25.0%	7
合計	100.0%	28



クロス集計による対象地域の構成分析

「世帯の種類」と「年代」の関係

回答者数(合計—無回答)

選択項目	総計		単身		夫婦		2世代		3世代	
	人数	構成比	人数	構成比	人数	構成比	人数	構成比	人数	構成比
20代	1	3.6%	0	0.0%	0	0.0%	1	11.1%	0	0.0%
30代	1	3.6%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	1	33.3%
40代	3	10.7%	0	0.0%	0	0.0%	2	22.2%	1	33.3%
50代	4	14.3%	0	0.0%	1	8.3%	3	33.3%	0	0.0%
60代	5	17.9%	1	25.0%	4	33.3%	0	0.0%	0	0.0%
70代	9	32.1%	1	25.0%	6	50.0%	1	11.1%	1	33.3%
80代	5	17.9%	2	50.0%	1	8.3%	2	22.2%	0	0.0%
総計	28	100.0%	4	100.0%	12	100.0%	9	100.0%	3	100.0%

「現在の家族構成人数」と「年代」の関係

回答者数(合計—無回答)

選択項目	総計		1人		2人		3人		4人		5人	
	人数	構成比	人数	構成比	人数	構成比	人数	構成比	人数	構成比	人数	構成比
20代	1	3.6%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	1	50.0%	0	0.0%
30代	1	3.6%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	1	50.0%	0	0.0%
40代	3	10.7%	0	0.0%	0	0.0%	2	33.3%	0	0.0%	1	50.0%
50代	4	14.3%	0	0.0%	1	7.1%	3	50.0%	0	0.0%	0	0.0%
60代	5	17.9%	1	25.0%	4	28.6%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%
70代	9	32.1%	1	25.0%	7	50.0%	0	0.0%	0	0.0%	1	50.0%
80代	5	17.9%	2	50.0%	2	14.3%	1	16.7%	0	0.0%	0	0.0%
総計	28	100.0%	4	100.0%	14	100.0%	6	100.0%	2	100.0%	2	

「現在の家族構成人数」と「世帯の種類」の関係

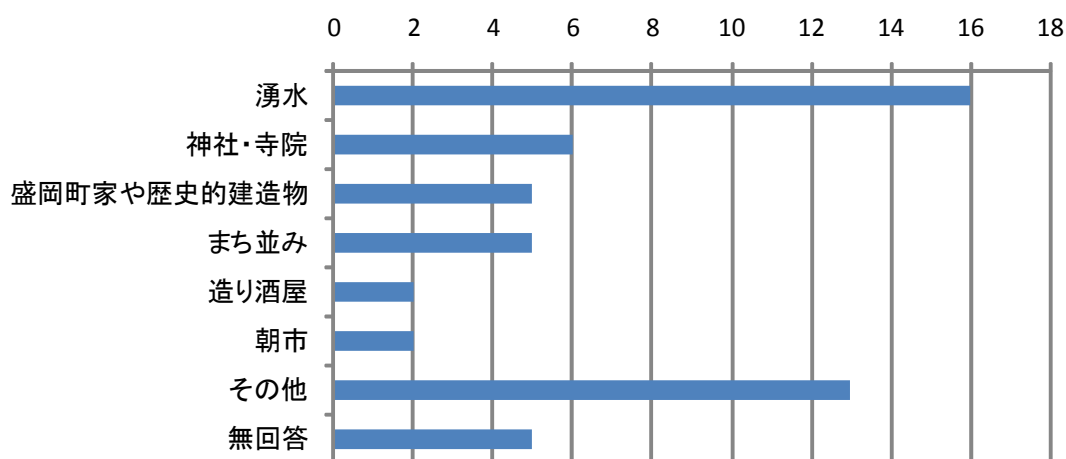
回答者数(合計—無回答)

選択項目	総計		1人		2人		3人		4人		5人	
	人数	構成比	人数	構成比	人数	構成比	人数	構成比	人数	構成比	人数	構成比
単身	4	14.3%	4	100.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%
夫婦	12	42.9%	0	0.0%	12	85.7%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%
2世代	9	32.1%	0	0.0%	2	14.3%	6	100.0%	1	50.0%	0	0.0%
3世代	3	10.7%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	1	50.0%	2	100.0%
総計	28	100.0%	4	100.0%	14	100.0%	6	100.0%	2	100.0%	2	100.0%

・意向調査のまとめ

Q.1 この地域の自慢(好きな点)は何ですか(3つまで)

選択項目	人数	構成比
湧水	16	29.6%
神社・寺院	6	11.1%
盛岡町家や歴史的建造物	5	9.3%
まち並み	5	9.3%
造り酒屋	2	3.7%
朝市	2	3.7%
その他	13	24.1%
無回答	5	9.3%
合計	54	100.0%



郷土が生んだ偉人

- ・ 原敬と米内光政さん等の偉人と深いかかわりとお墓。

人間関係

- ・ 人と人のつながり。隣組の意識、ご近所付き合い
- ・ ツケ払いが出来る、信頼関係で成り立って商売のあるまち。
- ・ 義理人情が厚く、心意気がある人達が多い。
- ・ ご近所内買い物スタイル。お互いの店で挨拶しながら買い物。

昔から変わらぬ暮らし環境

- ・ 町並みや暮らし文化等、昔から変わらないのがよい。
- ・ 静かでのんびりとしているところ。
- ・ 生まれた時から当たり前だったので全て当たり前にあるのがこの地域の魅力。
- ・ 緑が沢山あって、紅葉の時期も楽しめる。

- ・季節や時間（寺の鐘の音）を五感で感じられる環境。
- ・市内中心部への交通の便が良いこと。

Q.2 将来、この地域がどのような地域になる事を望まれていますか？

若い世代の誘致と地域の若返り

- ・まちとして若返ってほしいので、若い世代にとって魅力あるまちにしたい。
- ・積極的な若者がまちに集い、活気を取り戻したい。
- ・若い家族が移り住みやすい地域になり、その若い人達が好んで地域行事やイベントに参加する等、既存の住民と協力関係が築けたら良い。
- ・町家やここの暮らし文化に興味がある若者に入ってきてもらいたい。
- ・子供たちが増えてほしいので若いカップルが移り住んでほしいと思うが、マンション等が建つのは反対。
- ・高齢化した地域ではあるが、考え方が異なる若い世代が好き勝手に入ってくるのは好ましくないと考えている。

受入れ体制の整備と期待

- ・近所づきあい等に関する意識共有をしていきたい。
- ・新たな入居者と現在の住民が協力出来る仕組みや暮らし文化等に関する情報共有等が必要。それに同意出来る若者を募集、歴史やこの地域の暮らし文化等を守り、さらに町内活動を機能させていきたい。
- ・昔からの街並みだけでなく市の中心地に近く便利な立地もアピール。
- ・町家を残していくまちづくりは良いが、若い人達が来ないとまちは廃れる。マンションが

建つのもまちの存続を考えると仕方ない。

歴史・伝統、暮らし文化の継承

- ・歴史や伝統を伝えていく地域であってほしい。
- ・古い盛岡の佇まい（雰囲気）を残し、歴史や文化を伝える地域のままで。
- ・古い町並みは大事に残してほしい。
- ・水や緑等、豊かな地域資源を大事にしたまち

町並み・町家保存・まちづくり活動

- ・町家のあるまちを大事にしたい。
- ・其々の家だけでなく、地域としてどうするかという観点で進めてほしい。
- ・まち並みの活動も良いが、中途半端にやるなら、最初からやらないでほしい。

本気でやるなら行政も含め真剣に。

- ・町家を残してどうしたいのか、住民への説明がなく分からない。情報共有なしに協力はないし、地域の人とのつながりなしにまちづくりの将来はない。
- ・町家は見るには良いが、実際に住むと寒くて生活するには大変。地域の資源と言って町家を住民に強要する事は出来ない。次世代が継ぐのは難しい
- ・町家は残ってほしいと思うが、例えば建替え禁止のようなルールを作るのは個人の自由なので作らないで欲しい。
- ・来てくれた人々の気が和む場所になってほしい

住環境

- ・落ち着いた住宅街が良い。安心して住める地域。
- ・コミュニティの結びつきが強く安心して暮らせるまち。
- ・今までのままであってほしい。
- ・地域の人と挨拶がちゃんと出来る地域。
- ・地域内の交流
- ・地域の昔話をしてくれる人の話を聞く会等で交流がある地域。

商業とまち

- ・街並みになじむような（来訪者向けの）店がもう少しあれば良い
- ・観光客が訪れるまち
- ・住人が増えることで、小さなお店も繁盛するような賑やかな街に。
- ・若い人が流れてきて町家に興味を持つきっかけにもなるので、人を集める商業施設が近くにあるといい。
- ・このまちにはユニバースのような大型店はいらない。大手は商売がうまくいかなれば、地域ニーズ等考慮せず簡単に撤退し、地域を荒らす。

Q. 3 この地域に関して、また生活上での心配事や懸念事項はありますか？

雪対策

- ・昔はせきがあったので雪を捨てられたが、今は道路に雪をよける場所が無い。
- ・除雪後の雪の山も、昔はトラックで運んだが今は年を取り、それを移動する事も出来ずに困っている。この年では無理なので持って行ってほしい。
- ・除雪後に残る雪の処理が住民の高齢化で大変で玄関から出られない高齢者も。除雪後の雪で道幅がさらに狭くなり、狭い道がさらに危険。歩く人達も高齢化しており、さらに危険。
- ・観光客が来ても良いが雪の除雪と雪を処分して歩ける場所を確保して欲しい。
- ・市も観光誘致に力を入れるだけでなくその辺りの安全性や快適さの考慮必要。
- ・観光やブランド等で住民負担もあるのでロードヒーティングにしてほしい。

湧水の管理と使用方法

- ・湧水の管理等をしてくれる後継者問題(高齢化)
- ・清水の維持は大変。お掃除やモーター整備等、お金もかかる。
- ・ペットボトル等に大量に水を汲みに来る人が陣取って、ただ飲みたくて来た観光客や地域の人達はなかなか飲めない事がある。
- ・朝 3 時からエンジン付けっぱなしで組むので近所の人には眠られない。掃除とか募金もしないのに、迷惑ばかり。これはこの地域だけで解決する問題ではない。

対策が必要

- ・かわてつさんの駐車場を占領する営業妨害の車もある
- ・会費等も払わないよそ者が 10-20 本も勝手に持っていくのはどうかと思う。
- ・狭い道路に横付けし、エンジンかけっぱなし。ルールが守れずマナーのない人には使ってほしくない。
- ・水質検査とかを定期的に行っているのか心配になる。

道路・交通

- ・通りの交通量（車）が多くて危険。年寄りが多く、歩くスペースが狭くい。
- ・狭い道で住宅が隣接しているのに交通量が多い。排気ガスの問題。
- ・一方通行については、賛成意見と反対意見両方がある。
- ・一方通行は現在の道だけでなく青龍水の道も逆の一方通行にし、連携させてもらわないと、青龍水の狭い道が詰まって困る。
- ・ハイスピードで走る車や、暴走族のように音を立てて走る車とかは困る
- ・通りが狭いので電柱の地中化とか出来れば良い。
- ・電柱地中化や一方通行によりスピードがさらに出ると懸念する声も。

ユニバースが出来て

- ・交通量が増加、人身事故が起きないか心配している。
- ・夜間車両が増加。暗い中スピードを出すので危ない。
- ・ユニバースの出口は視界が狭く危険。通学路だからよけいに注意が必要。

若者の減少

- ・まちが高齢化し、若者が少ない。特に子供が減少している。
- ・まちの存続、町内会活動が機能しなくなっている事が不安。

町家保存・町家改修

- ・建て壊される町家の増加→残すためにも利用者求む。仲介者も必要。
- ・町家改修は高齢地域では続かず、中途半端に歯っ欠け状態で終わってしまうのではないかと危惧している。
- ・家を継ぐ若い世代がいらない。年配者が亡くなったら今町家が残るのか心配。
- ・盛岡町家をはじめ、木造住宅が多い地域。4 月からは地域の防火クラブも高齢化に伴いなくなるので、何かしらの防火対策や支援が必要

コミュニティ機能の減少

- ・シャッター通りになってしまい、何かあったらどの人に声を掛けたいのか分からない。皆お年も召しているし…心配だ。
- ・昔から住んでいた人達はどんどん亡くなっていき、まわりに誰が住んでいるか分からず不安になる。
- ・ユニバースが出来た事で地域の店が閉まり、まちが廃れるだけでなく人のつながりが希薄にならないかないか心配。

まちづくり活動

- ・行政の長とかが変わっても町家やまち並み・道路計画等継続してやってほしい。その度、一番地域に近い住民が振り回される。
- ・他から来た人には「まちづくり」でも、住んできた人達にとっては長年かけて作り上げた「まち」。改めて「まちづくり」と言われてもピンとこない。
- ・よそ者が住民の意見も聞かずに勝手に進めたまちづくりには協力できない。イベント等も関係者の友人、知人にだけ声をかけるだけで、住民参加者は少なく地域としてやっている感じは無い。
- ・雛祭りの通行止めとかは、ちゃんと地元民に一声かけてほしい。
- ・イベント等に誘われないと住民はイベントがある事すら知らず置いてきぼり。

観光

- ・観光客が来た時に分かりやすい（路上看板）地図が無くよく道を聞かれる。
- ・「街歩きの人向けの看板」もしくは地図に「情報所（＝御休み処）」の場所を示す必要があると思う。
- ・イベント時に我家の駐車スペースに勝手に自転車を停める人がいて困る。

Q. 4 この地域らしい「まちづくり」のアイディアや要望等お聞かせ下さい。

まち並み

- ・道路が殺風景→街灯とか植物とかあればより素敵な街だと思う
- ・色々とまわって歩いて楽しい街になれば良い。（案内板や資源マップ等）
- ・統一感のある街並みであれば落ち着くので、表面だけでも町並みを揃え素敵に見せる。
- ・細重さんのようなお店が残って行くようなサポートが理想。

町内会活動・まちづくり

- ・青年団の再結成で、住んでいる若者がまとまり何か出来たら。
- ・舟っこ流し等、若い人達が手伝いに行かないと継続されない。
- ・御休み処や通りだけでなく近隣の学校等とも協力したまちづくりが望ましい。
- ・地元の人や資源(学校や寺等)と連携し、地域の人に開かれた活動。
- ・人と人とのつながり。町内会等の横のつながりがあるまち
- ・塾には「地域の人に参加したい」と思うイベントや場所になってほしい。
- ・しっかり町内会活動や青年部、子供会が機能するまち
- ・清水中心に向こう三軒両隣り等の暮らし文化が残る良情緒あるまちづくり。
- ・何かあった時に協力できる人のつながりがある地域。
- ・山車づくり等、五穀豊穰を願いながら作るような昔からの行事の継承。

観光

- ・来た人がこの街を楽しんでもらえるような施設や場所、機会。
- ・地域にお金を落としてもらえよう店も必要。
- ・盛岡町家の活用や、お休み処での交流機会が重要。

若い世代のUターン。Iターン

- ・若い世代は戻れるような働くところ(収入を得られるところ)と、安定した商売がないと次の世代に継いで欲しいとは言えない
- ・もっと人が集まり、お店にも入ってくるような場所になってほしい。
- ・道路はロードヒーティングで、雪よけもなく、凍らずに高齢者も観光客も歩きやすいようにしてほしい。そうしたらUターン者や転入者も増えるのでは。

7. 歴史的資源を活用したまちづくり素案

・地域の歴史的背景

江戸初期の盛岡城下では、この地区は惣門の外で、街道筋が河岸段丘のへりを通り、鉾屋町、神子田町は、北上川岸で、周囲は田圃、湿地であった。

1680年代に北上川の付け替え、杉土手の完成により、川側が埋立てられ、町割りされた。旧川原町は、南の玄関口として舟橋が架けられ旧奥州街道沿いに、鉾屋町は、遠野、宮古街道筋にあたり南側に町人地、北側に水主衆屋敷が町割りされ、神子田町は枡形から同人屋敷の組町が設けられた。

また、舟橋下流に深山河岸を設置して、江戸等との舟運の起点となった。宮古街道は鉾屋町の端の十文字で北に分かれ、現鉾屋町の一部の下町に下級武家屋敷、足軽同人屋敷がおかれた。

その後、南の玄関口としてこの地域は、旧奥州街道沿いには大店が軒を連ね、宮古・遠野街道筋には庶民的な店が連ねた。明治に入り、23年鉄道が開業すると、舟運も急速に終焉を迎え、鉄道の時代に入るとともに、駅に向かって重心移動が起こる。

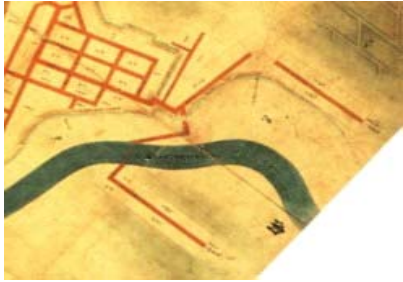
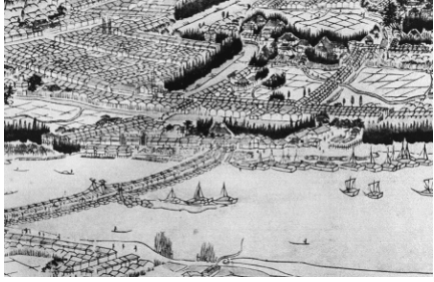
それでも戦前までの昭和前期まではこの地域は維持し続けた。

明治初期の朝市は惣門（鉾屋町口）の前から始まった。その後、近くの馬町口、糸治の裏手と動き、昭和期に菜園地区と神子田地区に分かれて移った。ここから、神子田朝市は始まる。

戦後、昭和35年の新盛岡駅とバスセンターの開業により、明治橋の架け替え、南大通りの開通し、この地域は分断され、住宅地が急速に進む。また、街道筋の裏手の田圃、湿地は新興住宅地となり、アパートも増える。バイパス、繁華街に近い立地は利便性が高く、昔からの庶民的な店も残っていたことも大きい。

昭和55年の新幹線開通、前後して全国チェーンの大型店開店ラッシュで、この地区は商業地としては完全に息の根を止められた。

その間、昭和13年の都市計画道路計画は生き続け、平成7年に事業決定して着手された。

江戸初期		江戸中期	
	この境界は北上川の氾濫原の淵。遠野街道、寺ノ下の通りは描かれている。		北上川は埋立てられて基本的な町割りはされている。神子田は街道沿いに同人屋敷地割りされている。
江戸後期		江戸後期	
	中期とほぼ同じだが、神子田に新組丁が生れている。		舟橋、下流の新山河岸の賑わいが判る。街道筋裏側は田圃が広がる。
明治期		現在	
	明治43年当時でもほぼ城下町の町割りに近い。川側に伝染病院地（旧市民病院）		現在の地図に旧道を表示。ほぼ骨格として道が残っていることが判る。
地域の歴史と現在	 重点地区の町家分布図 (●町家) 赤丸は残存町家。 		

・地域の現状

現在、鉾屋町は、街道筋地区で、総門から大慈清水と旧岩手川周辺にまとまって残り、他は建替えが進んでいる。旧川原町は、部分的にまとまりを持つが、建替え、空地化が進む。また、裏側は住宅地になっている。神子田は計画道路対応が早く、セットバック建替えが進み、裏手は住宅地になっている。

大慈町はほとんど、7ツ寺院が占め、大慈寺小学校を含めると、わずかな居住地があるが、歴史的建築物も多い地区である。

円光寺、寺ノ下寺院群は環境保護地区に指定され、木津屋本店は県指定、円光寺本堂、大慈寺山門、旧川鉄、老梅園、明治橋御蔵、旧岩手川酒蔵が、市指定保存建造物に指定されている。都市計画沿いの指定建築物は、意識的に外されてきたため、町家の指定はない。

共同井戸の青龍水、大慈清水は平成名水百選に選定されている。

惣門・寺ノ下			
	惣門前。ここに番所があり、朝夕六つどきに開閉。門に火の見櫓、交番があった。		左側は明治維新時に要害駆除で埋められた外濠の上に立つ町家群。右側は寺院の借家町家があった。
鉾屋町・街道筋			
	旧街道筋で、町家が並ぶ。向側は建替えが進む。		共同井戸も残り、時代毎の町家が並ぶ。
			
	両側町として残る町家群。奥右側に明治期の望楼付消防番屋が建設中。正面ランドマークの多々良山		神子田との境。鉾屋町側を見る。正面岩山
鉾屋町・裏筋			
	町家の奥側の景観。少なくなったが土蔵が並ぶ。元北上川後で石垣が各家に残る。		旧岩手川酒蔵2棟が石垣の上に乗る。にぎわい事業として計画が進む。

大慈寺町			
	河岸段丘上に寺院群は建つ。石垣と緑は静寂な空間を生む。右側に共同井戸の青龍水		大慈寺小学校の石垣と大慈寺の石垣。小学校のフェンスが見苦しい。
大慈寺小学校			
	昭和5年創建の大慈寺小学校の創建時門		創建時の校庭トイレが残る。公衆トイレとしての利用可能
神子田町・街道筋			
	神子田入り口側で道路拡幅工事が進む。空地整備に住民の意見の反映させたい。		神子田地区は建替えが進み、セットバックが多い。現在駐車場に利用している、今後の課題。
神子田・朝市			
	神子田から新組、朝市に入る。武家屋敷の構えが残る。		賑わい拠点の朝市。地域の核でもある。

旧川原町・街道筋		
	川原町入り口の右側に町家が並ぶ。	北上川寄り左側に町家が並ぶ。その他は建替え、駐車場化が進む。
旧深山河岸		
	北上川舟運の起点。溜穀御蔵も残り、現在下町資料館。水害地域で堤防で生活は守れたが、親しんだ川とは断絶された	舟運の時代に、南部のお殿様の船待所と言われている民家。このあたりに藩役所。
旧川原町・裏筋		
	抜け道的旧道鉦屋町と北上川と結ぶ。右側が市民病院跡でスーパーが近年立地。	戦後、田圃湿地から住宅地となった。比較的新しい住宅とアパートが多いが、これも旧道で曲る道がこちよい
		
	円光寺脇で江戸時代には町家が立ち並ぶ。1軒残る。円光寺のブロック塀は良くないし、災害時危険。	円光寺、夫婦かつらと本堂は保存建築物。この地域の拠点施設。

・実施地区のまちづくり素案

まちづくり素案を作成す上で、ソフト面の推進が前提にして、ここではハード的なまちづくりの構想をまとめる。

①街道筋町家等修景活用地区・重要街道整備

・街並み修景

江戸時代から戦前までのまち並み地域で、明治 17 年の大火以降の町家が残っている地域である。現在残っている歴史的建築物を修理修景して活用していくことが重要である。

まち並みの調和した、連続性の確保、軒先、建物の壁面位置、3 階以上は大きくセットバックする等考えてもらいたい地区である。街並みに潤いを与える緑化も重要である。

- ・戦後の改築された建築物は、仕上げ材、色、格子等での修景

- ・セットバックした部分は、門塀垣根等の修景

- ・全面を駐車場の場合には車が見えない工夫、例えば折戸、引込戸の設置、下屋を付加する等で修景。

・道路等公共整備

通過交通の乗り入れを禁止して、地域内利用に限定したいところ。道路面の美装化（全面美装 or 歩車分離美装）道と融雪歩道、無電柱（迂回 or 地中化）、街灯整備、部分的には水路の復活が考えられる。

②住宅地等環境整備地区・露地整備歩行者優先道路

ほぼ戦後に建築された地区だが、道路は昔ままで、曲がりくねりヒューマンな道路空間である。緑化、門塀の自然材料、垣根が修景では重要である。

道路も歩行者優先で、全面美装、街灯整備が必要であろう。

③北上川港周辺整備地区・円光寺御蔵地区

洪水の常襲地で現在の堤防ができてから災害がなくなったが、昭和 40 年代と構築時代の土木は、引き換えに親水空間を無くしてしまった。

すでに老朽化も始まる堤防を地域の住民が日常的に利活用できる親水性の高い岸边に変えてもらいたい。

明治橋側は舟橋、川港をイメージして、バイパス側は自然環境整備する必要あろう。

御蔵以外の沿道に残る歴史的建築物、杉並木の保存、また、新たな杉植樹、調和した景観修景が望まれる。また、昔あった円光寺と川沿い道路の復活も重要で

ある。

④賑わい地区の地域核として

- ・既存のあさ開工場は見学—昭和蔵、食事—ステラモンテ、土産物売場と単独で誘客している。推定年間 15 万人。地域のまちづくりと連動すると十分核となるしせつ。
- ・神子田朝市は、年間 300 日営業で市内から来ている。近年、高齢化、空店が始めている。魅力ある市場として改修が必要であろう。
- ・旧岩手川地区
市の保存活用事業が動いている。町家、酒蔵の多様な催し物、イベント、地場産品売り場で学ぶ、見る、買う、さらに食べる、楽しむ、集まるを加えた活用をしてほしい。新旧の消防番屋の活用方法も考えたい。
- ・糸治跡地区
20 年前に郊外型の大型駐車場をもつ飲食、アミューズメント複合施設として誕生したが、すでにコンビニ以外すべて撤退して空家になっている。
再生利用すべきであろう。

⑤神子田枿形公園整備地区

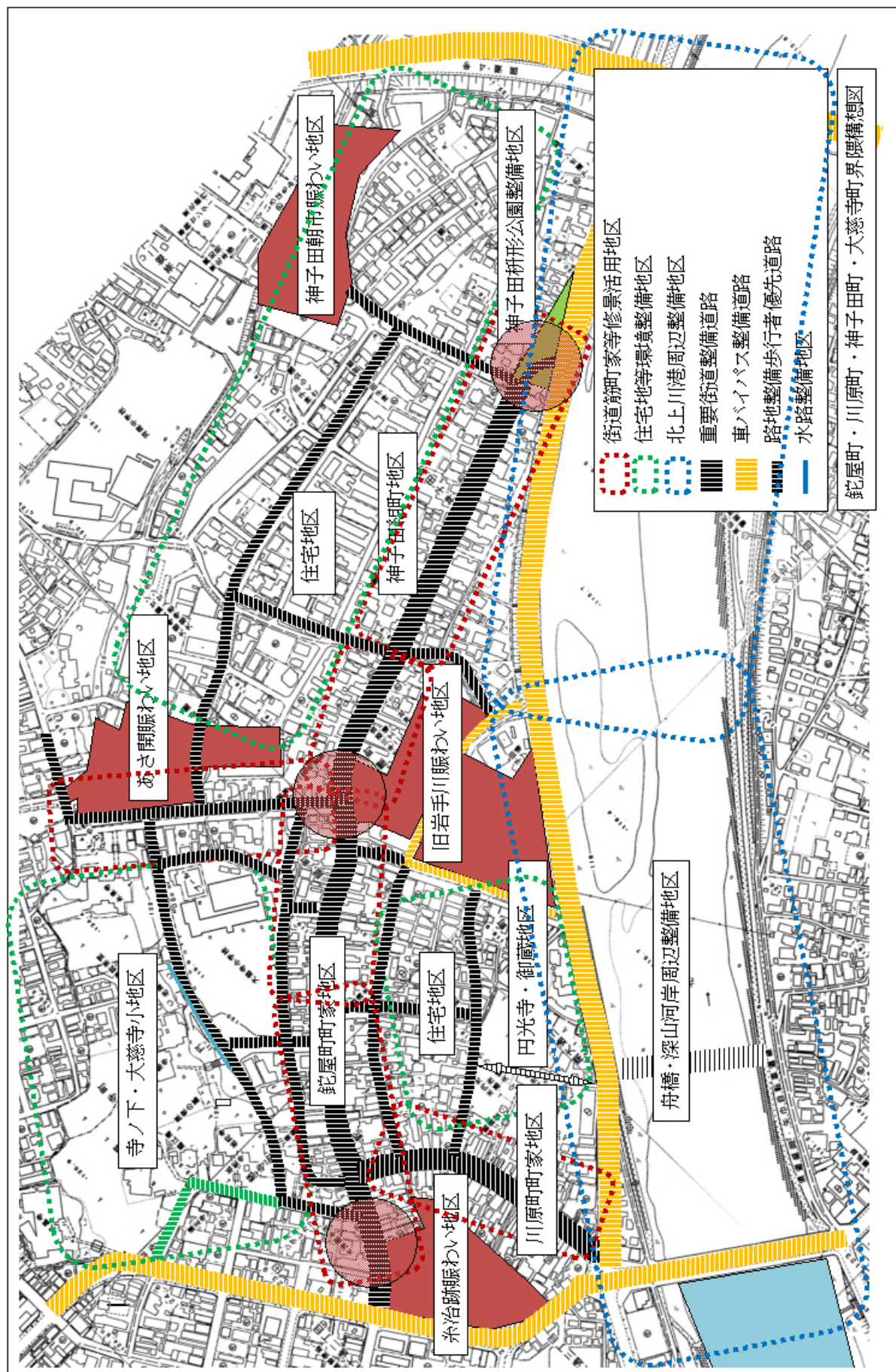
計画道路が着工しているが、ここには大きな道路以外部分が生じる。この部分を公園化して、街区の入り口として、旧神子田枿形を復原しながら緑化、地域案内、地域の公園として安らぎの空間がほしい。大きさによっては広場化も検討。

⑥賑わい地区と重要交差点

街道筋町家等修景活用地区と賑わい地区を結ぶ交差点は重要であろう。
案内表示も含めて、角地修景を必用としている。

⑦水路整備

この地区は湧水に恵まれ、ほとんどが既に埋められて道路となっている。できるだけ支障のない部分は、復活させたい。



・今後のまちづくりとエリアマネジメント

今回の事業を通じて、この地区の3町内との関係づくりは始まった。また、市も従来の盛岡ブランド政策から主力の関係課が施策の実行段階に入った。

①行政の動き

来年度以降のこの地区では、

- ・ブランド推進課は、歴史的街並みの修景及び観光等の地域重点施策の推進。
- ・観光課は、地域の賑わい拠点、旧岩手川工場の跡地の保存活用の実施。
- ・都市計画課は、景観計画の重点推進地区計画でのこの地区の着手。
- ・環境保全課は、従来の市保存建造物、樹木の景観推進事務局への移管と、
- ・歴史文化課は、文化財モデル総合調査事業で保存活用計画の重点地区計画
- ・みどり課は、盛岡地区かわまちづくり計画の北上川地区への反映。

が進む。研究会ではすでに、各委員会、懇話会、審査会に会員が1人以上すでに参画しており、直接に地域の意見を反映する努力をする。

②地域の動き

特に、都市計画道路の廃止に伴う歴史まちづくりは、住民活動域は広がり、地域全体のまちづくりへと転換させた。それは、町家等の保存活用から、地域の歴史的資源を活かしたまちづくりへ大きく変わったことになる。

一城下町の下町「豊かな歴史的暮らしのまちづくり」

- ・まち並みと暮らしの保全活用
- ・歩いて楽しめるまち
- ・交流体験型観光の創出

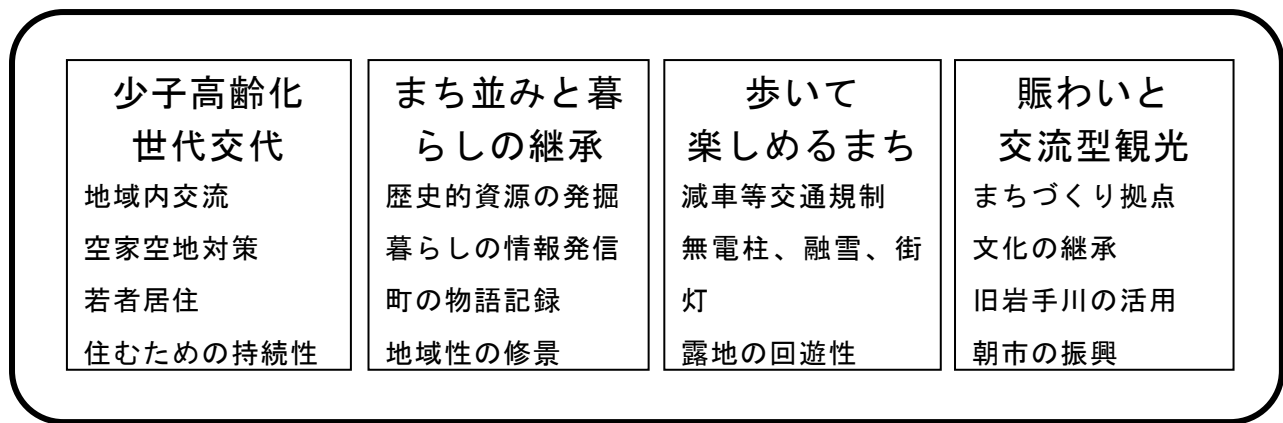
が新たな目標として活動を推進する。

③地域住民、市民協働の一体的なまちづくり

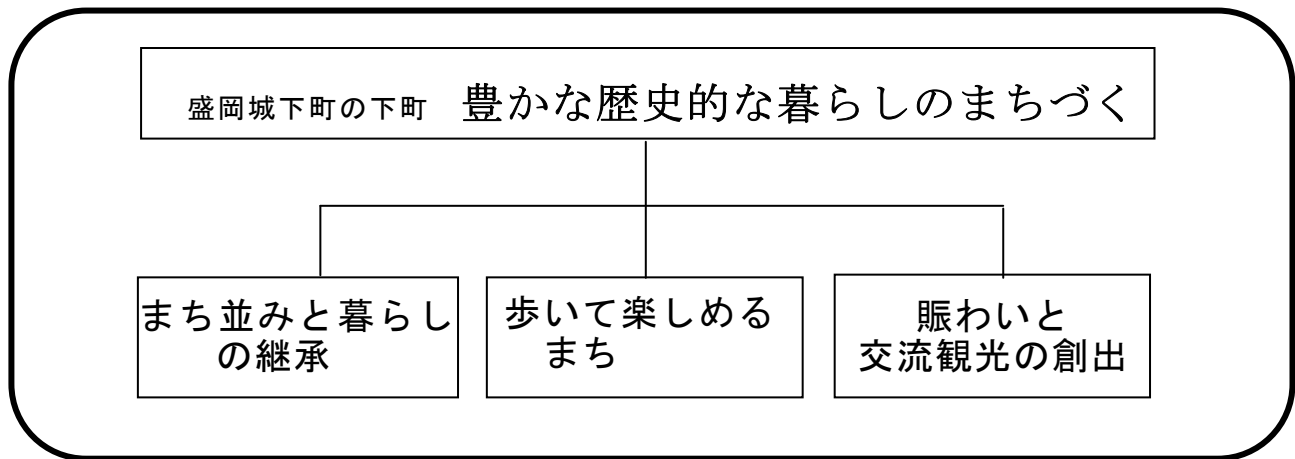
今回の調査結果から地域全体の中で、個人差も含めて温度差があり、「エリア」と「人と人」を繋ぐマネジメントを推進する。

今後、地域の人々と目指す目標を共有しながら、盛岡まち並み塾と一体的に、行政施策にも関与しながら活動を行ってゆくことになる。

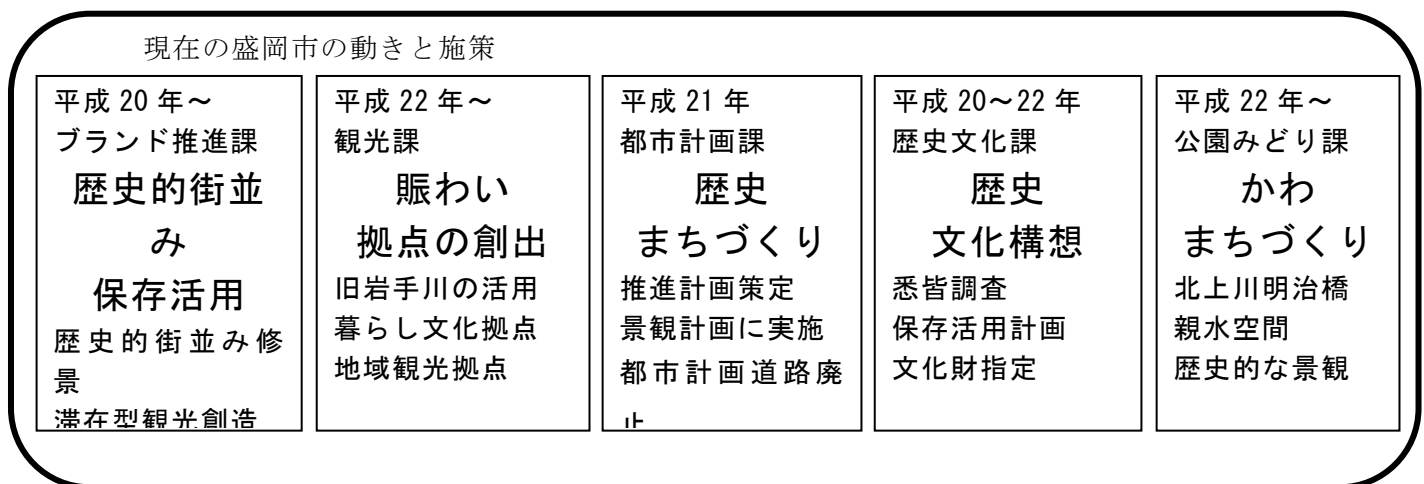
同時に、市内、各地域でのまちづくりの芽を支援しながら、市域全体のまちづくりに目配りしながら活動していくことになる。



「エリア」と「人と人」をつなぐマネジメント



地域住民、市民協働の一体的なまちづくり



(3) 地域の絆の再構築 ～現代社会における住民の主体的参加
という課題～

旧東海道戸塚宿「まちづくり拠点」管理運営委員会（神奈川県横浜市）

はじめに

エリアマネジメントとはその定義として

「地域における良好な環境や地域の価値を維持・向上させるための、住民・事業主・地権者等による主体的な取り組み」（国土交通省 土地・水資源局土地政策課 ホームページより）とある。この定義の中に於いてもっとも困難な課題と思われるのが、「住民・事業主・地権者等による主体的な取り組み」であろう。今回の推進調査においても、報告の柱に

○組織としての持続性を担保するために、幅広く地域から担い手を集める具体的な方法（特に若い世代の地域住民をどのように地域の活動（カフェ運営以外）に関与させるか）

という点があげられることから推察出来ると思われる。私たちの地域も例外ではなく、住民の主体的参画を促すことがもっとも困難な課題であった。その原点は、地域の特性もさることながら、現代社会における普遍的な課題が横たわっているように思われる。「地縁」・「血縁」が崩壊し、「社縁」までもが崩壊していった社会において、人とびとが絆を紡ぐことが出来ない社会が生まれてきたのである。コミュニケーションはすでに、誰もが持ち得る当たり前の力ではなくなっている。私達はコミュニケーションを学ぶ時代に入っていることをあらためて認識しなければならない。

今回の地域として指定された、横浜市戸塚駅周辺地区は、約50年をかけた開発事業が展開され新しい街が誕生しようとしている。その中にあって、地域の絆が疲弊していることを感じるのである。普遍的な時代状況と共に、借りに住居を転出したり、今までの街並みがまったく消えてしまうことに伴う精神的な喪失感は大いと思われる。だからこそ、新しい街ができあがると共に新しい地域の絆が必要となってくるのである。今回のエリアマネジメントは、主体的な参画を促す、人々の絆をどのように再構築出来るのかという点に焦点を絞りながら報告したい。特に、様々な地域社会における参考事例となるように、汎用性を待たせることを意識して、報告させて頂いている。したがって、抽象的な記述も多く存在すると思われるが、事例とあわせながら、エリアマネジメントの実践の一助ともなれば幸いである。

第1章

組織としての持続性を担保するために、幅広く地域から担い手を集める具体的な方法（特に若い世代の地域住民をどのように地域の活動（カフェ運営以外）に関与させるか）

横浜市戸塚駅周辺は、約50年におよぶ開発事業が展開され、平成26年度完成にむけて事業がすすめられている。開発事業の中にあって、「戸塚駅周辺地区における旧東海道みちづくり計画」を基盤とした、地域のにぎわいづくり、その具体的な事例としての拠点運営を通してエリアマネジメントが行われている地域である。

横浜市戸塚駅周辺地区



我々の団体は、戸塚駅周辺地区を活動の基盤とした団体である。「戸塚駅周辺地区における旧東海道みちづくり計画」に策定された、旧東海道を柱とした地域のにぎわいづくりを目的とした、活動拠点を開設・運営するために、地元活動団体が協働して取り組む組織である。設立の経緯としては、「戸塚駅周辺地区における旧東海道みちづくり計画」の策定の時期と、重なりながら、まず、とつか応援隊（H18～）という地元NPOと地元寺院である善了寺との協働事業が始まる。この団体は、西千葉における地域通貨ピーナッツをモデルに地域通貨事業を行うことを目的にはじめられた協働事業である。地域通貨事業の為に、地域との協働が必要となり、さまざまなイベントにおける近隣町内会との協働など、ファシリテーターとしての踏み込んだ活動が始まる。次に、戸塚宿東集会（H19～）が発足、この団体は、戸塚応援隊活動がきっかけとなって、「戸塚駅周辺地区における旧東海道みちづくり計画」の柱

となる沿道住民が中心となって発足した。この活動団体は、旧東海道みちづくり計画を策定するにあたり、地域住民の意見をアンケートしたり、具体的な意見を述べながら、計画策定に努めた団体である。この団体が、きっかけとなって、「とつか宿駅前商店会」（H20～）が発足する。商店会という具体的な組織によって、みちづくりを経済的にも支え、具体的なものにしていくという活動であった。そして、みちづくり計画に参画した、学生と明治学院大学教授そして、地元寺院が協働して立ち上げたのがカフェ・デラ・テラ（H21年NGO化）であった。この団体は、みちづくり計画をきっかけに、街づくりにおける寺院の存在を再定義し、地元資産としてどのように活用出来るのか検討し、実践していく文化活動団体である。

「旧東海道戸塚宿「まちづくり」拠点管理運営委員会」は、開発事業並びにみちづくり計画をきっかけに生まれた各団体の代表によって構成され、そこに行政および委員長として地元町内会の役員が就任するという形態を取っている。ここで重要だったのが、ばらばらに立ち上がっているかに見える各団体が、総て、先ず地元寺院という共有地を場として発足したことである。そして、その事務局長は地元寺院住職が務めているのである。宗教的存在としての寺院住職という存在が、単なる権威主義ではなく、街のために活動しようと動き始めたことがこの地域の特色であるといえる。寺院空間は、宗教的空間であると同時に、公益法人が運営する共有地である。寺院を地元の資産とみることによって、公開空地としての可能性を模索することができると思われる。宗教的尊厳を無視することではなく、伝統と文化を育んできた空間としての重要性を評価した懐かしい未来としての文化活動の可能性である。

これらの団体が発足する過程に於いて、重要になったのがファシリテーターの存在と地域寺院という共有地の存在であった。具体的な地域課題から考察してみたい。

コミュニケーション不全社会の問題点

コミュニケーションとは、個別的な一個人の能力と考えられがちである。カウンセリングを「心の問題」とだけ囲い込んでしまうようなものである。しかし、我々は、街作りにおける基本的な姿勢として、※**Holistic**（ホリスティック）な視点を取り戻さなければならない。エリアマネジメントの基本姿勢とは、地域の課題を広く地域住民が行政や市民といった枠組みを活かしながら協働していくことにあると思われる。その時に、既存の組織間どうしが、コミュニケーション不全に陥っているのではないかという前提に立つべきではないだろうか。コミュニケーション不全社会とは、あたりまえのように行われている地域住民同士の生活が実は分断化され、既存の組織にもバラバラに存在している状態を想定している。それは、一個人の能力の問題ではなく、社会的な問題構造として認識すべきである。開発事業を通して、具体的に、街からの仮移転や転出が起こっている。昔懐かしい街並みは壊され、心の原風景としての光景を失っていることも事実である。この問題は、単なるハードの問題ではなく、

街作りにおける精神的な作用において重要視されるべきである。組織を構成しているのは、人である。個人のコミュニケーションの能力が失われている社会はすなわち、組織的なコミュニケーション能力も失われている社会である。したがって、この開発状況に於いて、人とひと、組織と組織の関係を結んでいくという視点が重要になる。

「ファシリテーター（促進役）」の存在

一枚のビラ配りからはじめよう

ファシリテーター（関係の促進役）とは、「自ら言い出しっぺになる」と言うことである。報告者自身の経験から事例を挙げれば、一枚のビラ配りから活動は始まった。はじめは商店会もなく、個人店に、一軒一軒配りにいったものである。何度も訪れながら、少しずつ会話が増えていく。ありきたりのことだが、コミュニケーション不全社会において、自分が大上段に理念を掲げて、振り下ろすだけでは、関係をつくることにはならない。「できることからはじめよう」この呼びかけに数人から街作りは始まった。また、会議においても、グループカウンセリングの手法が重要である。肯定的な空間をファシリテートしていくのである。開発によるストレスにさらなるストレスをかけることは、主体的な参画には繋がらない。実際の問題におけるストレスが大きいからである。

絆を取り戻すことは、そこに自己存在が肯定的に受け止められる空間が必要である。私は先ず、会合の時間を1時間とした。その1時間を守ることを心がけ、ストレスから解放される納期を設定したのである。それが、ストレスに対するケアとなり、出席者が増加してきたのである。マネジメントの手法に、カウンセリングの方法論を用いることで、開発のストレスから絆を再構築していく試みである。

また、重要な視点として公益的な事業を行うと言う視点におけるファシリテーターであることを意識することである。会社の利益をあげるための手法としてもファシリテーターはよく語られている。しかし、既存のヒエラルヒーを組み込んだ組織的運用を考えるのではなく。むしろ、カウンセリングの手法を取り入れることが重要だと思われる。なぜなら、公益的視点における活動の基本は、雇用関係では成り立たないからである。総ての住民が雇用・非雇用の関係に於いて、街作りは成り立たない。企業の城下町であるとか、終身雇用時代における「社縁」が成り立っている時代であれば可能かもしれないが、多様な関係性を有した都市部においては、実効性があるとは思われない。また、先ほどの課題として、開発事業に伴う精神的ストレスは、カウンセリング的な手法に於いてケアされていく構造を有していると思われる。「ボランティア」といっても、有償・無償の分け方が基本となり、本質的なボランティア論が失われているように思われる。それは、コミュニケーション不全社会における弊害とも云うべき構造であり、ここで目指すファシリテーターとは、まさにボランティア論の基盤となる、関係造りを目指していくものである。したがって、コミュニケーション不全を前

提としたファシリテーターが必要となり、必然的にカウンセリング手法におけるファシリテーションが重要となる。

ファシリテーションは、傷つくリスクを背負うことが大前提である。動けば必ず批判もでる。しかし、批判こそ街作りが息づいている重要な証拠である。コーディネーターという言葉があるが、連絡調整役という意味では、同じ役割であるが、ファシリテーターにおいて最も重要な要素は、傷つくリスクを自ら背負うことであり、具体的に述べれば、現場から逃げないことである。関係性をつくるときに、肯定的に存在を受け止めてくれる関係は大変重要である。一つの意見に集約する、コンセンサスをどのように構築していくのか。この手法をその地域に適した形で再構築しなければならない。その際に、逃げずにつきあうファシリテーターが重要な意味を持ってくる。存在そのものがまちづくりの現場から逃げないことである。数の論理でコンセンサスを構築する方法論に疲れ切った社会が、コミュニケーション不全社会を生みだしていったのである。誰もが、専門家に依存症となり、自らの存在を肯定する居場所を見失ってしまった。その意味で、この地域の特殊性として、約400年からの歴史を誇る地元寺院住職が、自らファシリテーターを担ったことがあげられるのではないだろうか。寺院は現場から逃げることはできない。

※「全体・つながり・バランス」などを意味するアメリカで、故障を修理するような機械的な近代医療に行きづまりを感じた人々が、「ホリスティック医学」とか「ホリスティックヘルス」という言葉を使い始めたことがきっかけで注目されるようになった。

②行政との協働事例 ～戸塚駅周辺地区における旧東海道づくり検討委員会～

行政との協働

「新しい公共」という名称が近年みられるが、特に2010年からは内閣府に円卓会議が設置され、行政と市民との協働による新しい公共を担うための動きが活発化してきている。横浜市では、早くから「新しい公共」に注目し、市民と行政との協働をすすめてきている。

(横浜市民市民活動推進委員会ホームページ参照)

<http://www.city.yokohama.jp/me/shimin/tishin/npogusin2.html>

今回、報告にあげる「戸塚駅周辺地区における旧東海道みちづくり検討委員会」はその協働における重要な事例であろう。

前項にて述べたファシリテーションは、「スモール・イズ・ビューティフル」(E・Fシューマッハー)を前提にしている。小規模だからこそ、関係性を構築していけるのである。次章にて述べるが、私達は、小さい組織や小さな活動が社会と繋がっていることをどれほど自覚

しているであろうか。都市横浜は、非「成長・拡大」と言う時代に入っている。それは、コミュニケーション不全社会においても自覚されなければならない。成長・拡大を続けてきた組織論を基盤に於いて街作りを展開すれば、小さな組織を結びつけると云った発想は、今までの行政の姿から見ても生まれてこないのではないだろうか。

上記の検討委員会は平成19年8月から検討を開始し、数々の検討を重ねながら、平成20年3月に「戸塚駅周辺地区における旧東海道みちづくり計画」を策定し、横浜市に答申した。この計画は、戸塚駅東西を結ぶ旧東海道沿道を、JR戸塚駅を中心に全長約900メートルのみちづくりに関する検討委員会であった。

その手法は、委員長を中心として、検討委員会が招集され、地域に活躍する団体および各街づくり委員会、ならびに地域におられる歴史家や、有識者が召集された。検討委員会にて基本的な議論がなされ、その後ワークショップ形式の拡大委員会がひらかれ、市民の意見を募集するキャンペーンを行い、意見をまとめたのである。

行政の協働の呼びかけに、組織的なつながりが生まれた

ファシリテートにおける関係づくりに具体的な課題が見えることによって、組織のダイナミックな動きが促進されるようになると考える。協働の重要性がここにあるのではないだろうか。地域的な課題は、一般市民になかなか見えにくいことも現実である。例えば統計などによって人口動態を調べることは可能でも、生活実感の中で人口減少を危機的に思う機会がどれほどあるだろうか。客観的なニュースやインターネット情報からつくられていく危機感とは、「漠然とした不安」ではないだろうか。

「顔の見える関係」に「具体的な課題」が見えてくる時、組織的なダイナミズムが生まれてくるのだと思う。

今回のみちづくり検討委員会は、行政の呼びかけで始まったプロジェクトである。それによって具体的な地域の課題が見えてきた。そして、小さな団体がそれぞれの個性を生かしながら計画策定のために動いてきた。補助金事業など、具体的に組織をバックアップすることが大変重要であるが、地域の課題を大きく提示してくれることもエリアマネジメントに於いて大変重要な役割であろうと思われる。

行政と市民の協働としての最小単位

では、実際の協働における最小単位とは何処になるのであろうか。私の実感としては、人である。普遍的な報告と言う意味でも、行政官と一般市民が会える場所をもっと多くつくっていかなくてはならない。次章に繋がることであるが、一般市民が役所に街作りの意見を述べに行く機会がどれほどあるだろうか。コミュニケーション不全社会であればなおのこと

ある。行政官の中にも、ファシリテーターが存在し、一般市民の中にもファシリテーターが存在する。

その二人三脚のなかから持続可能性のある組織が生まれてくるのだと思う。今回は、その出会いが重なり、大きな計画を策定することができたことは大変感謝している。ただ、社会的に行政側のファシリテーターと市民側のファシリテーターを育成していく仕組みは大変重要だと思われる。市民側から云えば、自らが傷つくリスクを背負う気概を育成することであり、具体的に云えば、その地域で自分を肯定的に受け止めてくれる仲間をつくることである。何があっても、決して見捨てない仲間づくりこそ求められる。それは、ある程度このコミュニケーション不全社会においては構成的に構築しなければならない。ファシリテーターがファシリテーターを育てていく関係造りが重要である。

③重層的組織運営について

～旧東海道戸塚宿「まちづくり」拠点管理運営委員会～

この委員会は目的として、地域のにぎわいづくりを目指して、具体的な拠点を立ち上げその運営管理を通しながら、地域に貢献することを目的としている。この委員会の組織構成の特色が、今回のエリアマネジメントにおける大きな特色となる。この組織は、「戸塚宿周辺地域における旧東海道まちづくり計画」が基本計画として成り立っているものである。

行政がハード面を担い、ソフト面を市民が担う形態と取っているが、特に運営委員会の委員の構成メンバーに於いて、委員長はじめ、町内会・商店会・地域まちづくり団体など、多数の団体から委員を選出して頂き、その中に、地域で活動するNPO（申請中）を構成メンバーとして迎え、運営委員会の実務を担ってもらう形を取っている。

重層的な組織の特色

エリアマネジメントの特色として、公益的な事業運営というのがあげられると考える。その為に、主体的な参画が公益性を巡って目的がぼやかされてしまい、持続可能性のある組織になることが難しいのである。公益的な事業を担う上においては、広く人材を受け入れなければならない。しかし、広く人材を受け入れることによって、方向性が多岐にわたり、事業が具体化しないと言う問題もおきてくるのである。

そこで、地域における様々な調整を担うファシリテーターを委員長はじめ役員が担い、運営実務としてNPOが担う重層的な組織運営を行っている。運営実務とは、次章において述べる、飲食提供事業をはじめ、具体的な拠点運営である。

組織的な意志決定は、運営委員会にておこない、実務上の権限（実際の飲食提供に関して）はNPOが判断出来るように組織化されている。エンパワーメントとリスクマネジメントの両面から構成された組織になっている。

若い世代の関与について

この組織の特色は、明治学院大学学生や主婦層など若い世代が運営に参画していることにある。NPOによって若い世代の参画を促し、役員会が、地域の組織を結びつけているのである。この手法も、エンパワーメントとリスクマネジメントによる、重層的な組織運営の特色である。

第2章

地域の活性化につながる効果的なイベントの進め方の工夫

今年度の具体的な活動としては、第一章で述べた各団体が、重層的な組織としての「旧東海道戸塚宿「まちづくり」拠点管理運営委員会（※以後「運営委員会」と標記）を構成し、まちづくり拠点「カフェ・チャドール」をオープンさせたのである。

具体的な組織活動としては、2009年9月に役員人事を発表し、役員会を中心に準備をすすめていった。委員長の方針として、「まずやること」をモットーに何でもトライ出来る団体でありたいという願いから、活動を行っていった。特に飲食提供実務は、街作りに参画した学生と明治学院大学教授そして地元寺院からなるNPO（申請中）カフェ・デラ・テラが中心に行った。この団体は、地元寺院を中心に多様な文化活動を行い特に、環境文化NGOナマケモノ倶楽部との連携を大切にしながら、スローカフェムーブメントを展開している団体である。「お寺はもともとカフェだった」という合い言葉の元、カフェとは単なる飲食提供だけではなく、人々が交流し多様な文化を発信して、育んでいく場であると主張して活動している。この団体には、地元の社会人も参画している。カフェ運営の実務は、学生にとって大きな学びであるが、素人経営というリスクを伴う、その為に社会人経験者が会計面・運営面のアドバイスをを行い、学生の自主性を尊重しながら、準備を行ってきた。

実際の活動は、煩雑であり困難を極めた。素人でありながら、原価計算から管理会計まで学び、団体の主張である、文化活動としてのカフェとして、地産地消にこだわり、地元農家をまわって、食材の交渉を行った。

運営委員会としてリスク配分を行わなければ、実現出来なかった事業である。この活動に於いて飲食提供実務以外の運営委員はファシリテーターとして特に、地元調整役として大変重要な役割を担っていただいた。

① 複数の組織をつなぐファシリテート ～文化をつくるという意識～

ファシリテートには、具体的な方法論が必要である。その中でも、ワークショップ形式の中で、よく使われていく手法が、「遊び」である。「遊び」とは主体性を引き出すものである。主体的に参画出来なければ「遊び」ということはできない。その主体性は、関係性のなかから育まれ、関係性を育んでいくのである。この主体性が表現されていくものが、「文化」である。文化を高尚なものとして捉えてしまうことによって、街場の関係性が見失われていった。複数の組織をつないでいくファシリテートの実践とは、「遊び心」を引き出す文化の創造であり、具体的なワークショップに他ならない。

第一章であげた各団体が行ってきた、イベントは、吉田大橋さくらまつりやキャンドルナイトなど、実行委員会制をとっている。イベントごとに新に実行委員会を組んでイベントを行っている。まず、吉田大橋さくらまつりは、戸塚宿東集会のイベントである。このイベントは旧東海道沿道に商売されている一人方の思いから始まっている。一人では何も出来ないと落ち込んでおられたその方の思いをみんなで、汲み上げて一つの形にしたのがこのイベントである。その時に、トップダウン型で行うことはできない。発案者が自信を失っているからである。自信を失っている人が、輝きを取り戻していくのは、自分自身の精神的な強さからではない。仲間の支えから取り戻していくのである。それは、集ってくれている仲間との関係性のなかから生まれてくるのである。ファシリテーターは、開発におけるストレスを考慮し、「どうせやっても無駄・・・」という思いを否定するのではなく、小さな成功体験から参画する自主性を引き出していくことにある。トップダウン型で行うのではなく、複数の組織をつなぎ、自主的な参画を促すなかで文化を取り戻していくのである。そして、実行委員会制にすることで、期間をハッキリさせ、イベントを行うストレスを管理出来るようにすることが重要である。



吉田大橋さくらまつり
の様子

キャンドルナイトは、カフェ・デラ・テラが主体となって行っているが、ここも学生主体の実行委員会制度を取っている。この実行委員会制度の特色は、必ず地元団体と連携を取ることにある。協賛金を頂くときも、とつか宿駅前商店会を一軒一軒まわったり、地元町内会にも広報依頼や、備品の貸し出しなど、小さな参画を促し、つなげていくことを大事にしている。このことによって、学生が街と繋がっていく実感を徐々に形成し、イベント当日には、今まで挨拶した方々が、沿道で声をかけてくれたり、一緒にイベントを作りあげてくれたりするなかで、大きな自信と感動をもらうのである。

二つの事例にあるように、運営委員会が出来るまでに、小さな成功体験を積み上げ、関係性

を促進するファシリテーションを行ってきた、この積み重ねが、運営委員会における学生と地元を連携させる大きな原動力となり、リスク配分を行いながらお互いが支え合い、一つの文化をつくりだしていくのである。

キャンドルナイトの様様



キャンドルは地元商店会からの協賛によってまかなわれている。キャンドルナイトのコンセプトそのものが環境や人々との絆を取り戻すことにある。

境内で行われた出展の様様



② 懐かしい未来としての公共性 ～「寺院」と「茶堂」～

「カフェ・チャドー」が、開設されるまでには、以上のような事前のファシリテーションがあり、その関係の促進から地元団体との連携が深められ、運営委員会の編成されたものである。しかし、運営委員会においても、「カフェ」の文化性は、認識さえれていたのだが、運営組織として、行政が関わってくる事業であるだけに、行政との関係をどのようにつくるのか。はじめのコンセプトをどのようにイメージしていいのか模索していた。

その時に、横浜開港150周年記念イベントで、「茶堂」というコンセプトに出会うのである。「茶堂」とは

「四国の山間部、瀬戸内海沿岸など、今でも日本の一部の地域に現存している、車のなかった時代に、暮らしに密着して機能していた住民主体の民俗的コミュニティスポット。茶堂には、集落ごとの情報や物や人の交流が集まり、集落内外の結節点として、広域的に、高密度に点在することで、有機的な社会基盤を形成しました。茶堂は、お堂、地藏堂、辻堂などともいい、一般的な建物の特徴は、集落の境界に位置し、三方吹き抜け、木造平屋建て、茅葺屋根、板敷きの床、大きさは一間半四方。共同で建設・維持・管理され、集落の人々の心のより所として大切にされ、正面奥の壁に設けられた棚には、日々の祈りの場として、石像や木像が祀られています。集落の内のくらしの安全を守りながら、同時に、内外の交流をはかり、多目的に使いまわす「共同体の知恵の結晶」ともいうべき、安らぎに満ちた、愛すべき、小さな建物です。」（茶堂プロジェクトホームページより引用 <http://chadoh-project.com/about/index.html>）



茶堂資料写真

Y150で出会った現代の茶堂



「茶堂」は、誰の持ち物でもない。村の共同体で管理・運営する施設である。いわゆる共有地であり、公開空地であった。このコンセプトは、今まで述べてきた寺院空間の持つ特色と共通するコンセプトであろう。開発事業におけるストレスは、現代社会における所有のストレスでもある。しかし、所有という発想のみでは、エリアマネジメントを行うことは出来ない。「俺らがまち」とは、自分の持ち物という発想ではなく、主体的に街に参画したときに生まれてくるのであろう。むしろ、開発事業において共有地をどのように街中におくことが出来るのかと言うことが大変重要になるのである。それは、地域住民への意識変革のきっかけともなる重要なコンセプトである。所有のストレスから解放される道が、関係性から生まれてくる主体的な参画の街作りであった。「茶堂」はすでに、日本には数多くの共有地が存在し、その共有地が、人々をつなぎ、文化を育んでいたことを学ばせてくださったのである。

運営委員会は、共有地を管理運営し、そのお茶当番としてNPOカフェ・デラ・テラが飲食提供を行う。次章に於いて述べるがそこに、地域循環型の経済運営を生み出すことが、「カフェ・チャドー」誕生の大きな意味である。

つながりはまったく真っ白な部分からつくるという発想は、歴史や環境を無視した人間の思いあがりである。私達は、悠久の文化に支えられてきた。その文化とは、生命をつなぎ、環境と人間をつなぎ、豊かな地域社会を形成してきたものである。「カフェ・チャドー」の原点は、「寺院」と「茶堂」である。その文化性は共に、地域コミュニティを支えてきた文化で

ある。懐かしい未来としての公共性とは、コミュニケーション不全の現代におけるつながりを取り戻し、学びを深める場の力、集う力の形成にある。

③ 「集う力」と「場の力」

～カフェ・チャドローの誕生～

単なるイベントをうつことが地域の活性化にはつながらない。主眼は、主体的な参加にある。いつまでもお客さんの地域住民を増やしてもイベントの持続可能性に繋がらない。そこで、主体的に参画しやすい場所として、地域の辻に建ち、祭りや御接待などの街の文化を担ってきた、「茶堂」をモチーフにしたのである。ただ、この時代に於いて単なる昔懐かしいだけでは、若い世代に通じない。そこで、外国の文化としての「カフェ」という市民のサードプレイスを融合させて、カフェ・チャドローは誕生したのである。

チャドローではすでに、文化活動としての、ワークショップを数々開催している。飲食提供においては、有機的な農業にこだわり、地元で取れた野菜をメインに提供している。食べることも文化であることを見失ってはならない。有機とは、オーガニックのことである。そこには生きているという意味が込められている。生きていると言うことが、有機的な関係にあることを言葉が伝えているのである。有機の食材になるべくこだわる理由は、つながりを取り戻すことにある。食べることは、つながりを取り戻すこと、私達は死骸を食べているのではない。生命を頂いているのである。主体は何処で生まれるのであろうか。お金によって他の生物の死を正当化する文化には、環境破壊も他人事となる発想しか生まれてこないのではないだろうか。いのちを頂く、それは、この街とのつながりを考え直す大変重要なきっかけとなると考えている。集いの力とは、食を通して生まれてくる。そこにカフェの力があるのである。単なる、自主財源の確保だけではない。

集う力を育むつながりを粗末にしないイベントコンセプトが、懐かしい未来としての公共性に出会い、持続可能性を育む場の力を得たのが、「カフェ・チャドロー」の誕生であった。

第3章

コミュニティカフェ運営を自主財源確保策とするための事業手法（ビジネスモデル）と運営上の要点、収支見込み

自主財源の確保として、初期投資は、行政からの補助金とNPO（申請中）カフェ・デラ・テラが保有していた資産および運営委員会メンバーからの寄付金でまかなわれている。そこに、我々の団体の特色は、飲食提供・物品販売について営業許可をうけ、継続的な自主財源の確保を目指している。特に人件費が一番大きな課題である。人件費は働く人にとって生活がかかると言う実質的な問題をはらんでいる。現在常勤を一名確保し、その他は自主的な参

画としてのボランティアで運営されている。

①持続可能性のある運営 ～信用創造という命題～

自主財源の確保を考えるにあたって、公益的な事業展開であることを見失ってはならない。その目的は、信用創造である。スタッフ、取引先の方々、お出でになるお客様含めて、信用をいかに構築していくのか。そこに重点を置くときに、本来の持続可能性が見えてくるのだと思う。自主財源の確保に対する基本的なコンセプトは、地域通貨にある。「カフェ・チャドー」においても今後導入の予定であるが、信用創造の根本にある構造は、「地域循環型の持続可能性のある経済活動」である。「カフェ・チャドー」で、有機焙煎のコーヒーを飲んで頂く意味をその場限りで終わらせない。もちろんその場を愉しんで頂くことが基本であるが、本当に愉しむことができるのは、その場への主体的な参画にあるのだと思われる。ただ、コーヒーを飲むことが、街作りへの参画に繋がっている。それは、お金の行く先が分かることであり、次ぎにつながる投資であることを実感してもらうことが重要であると考え。地域通貨は、信用創造である。損得の割引券ではない。特に、我々が導入を考えている交換リング型の交易システムである西千葉ピーナッツ型の地域通貨はその特色をよく捉えている。お金は、信用によって成り立っている。その保障は誰もが最低限の価値として共有出来るものであるが、その根本を考えれば、作家のエンデが「お金は変えることが出来る。なぜなら人間が作りあげたものだからだ」と述べるように、人間がつくり出したモノである。それは、時代に翻弄され、いつ崩壊してもおかしくないシステムである。

自主財源の確保の基本には、信用創造を根本におきながら、考えてゆかなければならない。

②スロービジネスの可能性

「スロービジネス」とは、有機的な関係性を見失わないビジネスモデルのことである。有機的な関係性を表現するためには、飲食提供においても、食材の持つストーリーが重要となる。現地にいったって調達してきて、生産者さんの思いを伝えていくそこに出会いが生まれてくる。一般商業でも同じ営みがされていることだろう。しかし、コミュニティーカフェと名告るからこそ、この点を重視しなければ、コミュニケーションや街作りには繋がらない。そこに、歴史があり、街の人々が繋がっていくのである。主客が共に慈しむそれが、持続可能性のあるビジネスであると考え。また、スロービジネスである「地域循環型の持続可能性のある経済活動」とは、地域通貨と日銀券の併用が重要なコンセプトになると思われる。それは、経済活動に対する考え方を変えていくことである。今までは、何かの対価として、お金が払われていた。その基準は、来店する人それぞれであり、その人の価値観に任されていた。そこに、高い・安い基準が生まれてくる。または、比較の価値観である。しかし、そこに関係性が生まれているのであろうか。このコミュニケーション不全の社会における信用創造とは、関係性を促進するファシリテーションを経済活動の中に組み込んでいくことであると考

える。基本コンセプトとして、一人勝ちにならないビジネスモデルを確立しなければならない。

③小規模店舗 運営の可能性

小規模店舗であっても運営上のリスクは変わらない。しかし、密接に関係を深めることが出来、仕入れなどの財政的な面も大規模店舗よりも柔軟に動くことが出来る。運営の可能性は多様であると思われる。



カフェ・チャドーそのものは14席しかない小さな店舗である。

普通の飲食店経営の観点から考えれば、キッチンも狭く、提供する料理にも限界があり、ある意味、制約があるスタートになる。だからこそ、ビジネスモデルを根本から考え直さなければならない。小規模店舗において大規模店舗とは違う豊かな人間関係を育んでいる店舗は数多く存在する。公共空間という特色を生かしながら、地域循環型の持続可能性のある経済活動を行い、それをモデルとしながら、実は既存の商店が地域を育んでいる誇りを取り戻していくことが、「カフェ・チャドー」の一つの役割であると考えている。

協賛金や補助金によって運営をまかなうのも一つの考え方であるが、ビジネスを通して、街作りを行うことが、現代社会における主体的な参画の糸口になると思われる。その場にいて、コーヒーを飲む。それだけではなく、イベントに参画する。時には、運営側になってみる。血液のように資金を循環させることによって、街作り全体が信用を取り戻していけるようなビジネスモデルに成長させたいと考えている。

今後の展開

今年度の活動を通じて、成功した部分は、拠点が生まれたことである。実際に場の力の可能性を感じている。机上の空論ではなく実感出来る形で場所が生まれたことが重要である。課題としては、運営２ヵ月あまりで、飲食店の難しさを実感している。経済不況は間違いなくあり、その影響を被っているのも事実である。また、立ち上げ当初ということもあり、まだ、地域通貨の導入が出来ていない。コンセプトの徹底と運営上の問題点をひとつ一つクリアーにしながら運営していきたいと思っている。

来年度は、先ず地域通貨の導入を行い、そこから、地域商店会・町内会・各活動団体との協働として、地域シネマ祭を企画している。イベントとチャドローとの連携そして、各店舗が情報発信基地になるように活動をすすめていきたいと思っている。

以 上

(4) 柏崎えんま通り復興協議会 エリアマネジメント調査報告書

えんま通り復興協議会（新潟県柏崎市）

1 章. 活動の背景とこれまでの経緯

1-1. エリアマネジメント調査の内容

本事業の対象地区であるえんま通り商店街は、2007年7月16日に起こった中越沖地震により、甚大な被害を受けた商店街である。この地区は震災が起こってから現在まで、地元住民が主体となった継続的なまちづくり活動を実践してきており、現在、復興に向けて様々なまちづくりプロジェクトの立ち上げが進行してきている。

本エリアマネジメント調査事業では、以下紹介する、復興まちづくりのプロジェクトの一つである、商業系プロジェクトの立ち上げ支援を中心に調査検討を行った。

また、本事業を通じて、震災から現在までの復興まちづくり全体の流れを整理し、報告を行うとともに、今後のえんま通り商店街のエリアマネジメント体制構築に向けた検討を行った。

1-2. 対象地区の概要

(1) 対象地区の現状

対象地区であるえんま通り商店街は、旧北国街道の宿場町としての歴史をもち、柏崎市指定文化財である「閻魔堂」のお膝元として栄えてきた商店街である。柏崎の目抜き通りとしての役割を担い、特に毎年6月14日から16日にかけて開催される「えんま市」は毎年数十万人の来客を集め、新潟県における三大高市の一つとしてその名を知られている。しかし、全国の地方都市中心市街地の置かれている状況は厳しく、えんま通り商店街もその例外ではない。商店街の集客力は衰え、今後商店街の空洞化がより一層進むことが推測される。このような衰退傾向に更に拍車をかけるように、2007年7月16日に起こった中越沖地震により、えんま通り商店街は甚大な被害を受けた。



【対象地区えんま通り商店街の範囲】



【現在のえんま通り商店街】



【えんま市の様子】



【えんま市の様子】

(2) 中越沖地震による被害

2007年7月16日午前10時13分、柏崎沖を震源とするマグニチュード6.8の「新潟県中越沖地震」が発生した。2004年10月に発生した、新潟県中越地震からわずか2年半しか経っていないなかでの被災であった。中越大震災が山間部を震源とし、中山間地域に大規模な被害をもたらしたのに対し、中越沖地震は、日本海を震源とし、海岸沿いを中心に大きな被害をもたらした。震源に近い柏崎市では、中心市街地の商業地・住宅地を中心に大きな被害が発生し、中でも対象地域であるえんま通り商店街は、建物の老朽化もあり、特に大きな被害を受けた。被害の状況としては、えんま通りを挟んで南側の「下町」では7割以上にも及ぶ建物が倒壊、あるいは全壊の判定を受けた。



【えんま通り商店街の被害状況】



【全壊した建物が連続】



【敷地内部の土蔵の被害】



【文化財間魔堂の被害】



【家財道具を運び出す住民】



【間魔堂境内での炊き出し】



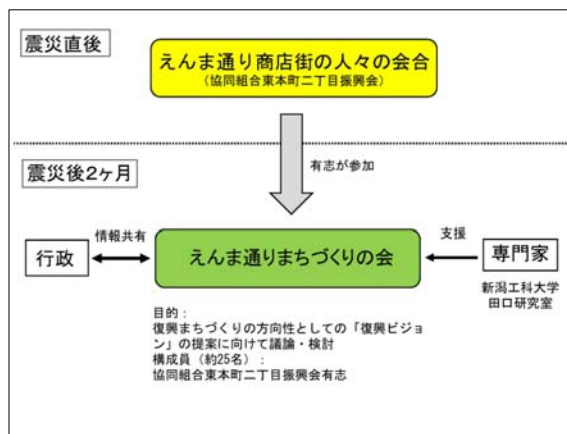
【散乱する商品】

1-3. えんま通り復興まちづくりの検討体制と活動内容

(1) えんま通り復興まちづくりの体制

①震災直後のまちづくりの体制

震災直後えんま通り商店街では、商店街のメンバーが集まり、今後のえんま通り商店街の復興をどうしていくのかについて集会を行い、震災から2カ月目に、商店街振興会の有志のメンバーによる「えんま通りまちづくりの会」を立ち上げた。会の目的は、復興まちづくりの方向性を示す「復興ビジョン」の提案をまとめることであった。毎週水曜日にまちづくりの会の例会が開催され、震災から5カ月目の平成20年の正月には、言葉によるまちづくりの方向性を整理した「復興ビジョン」をまとめ、地元商店街振興会及び市長へ報告した。えんま通りまちづくりの会の検討を支援するため、中越地震の経験を活かし、地元4大学（新潟工科大学、新潟大学、長岡造形大学、長岡技術科学大学）が連携して、ボランティアによる支援を行い、その後、地元柏崎の新潟工科大学田口研究室が継続し、復興ビジョンの提案をまとめる支援を行った。



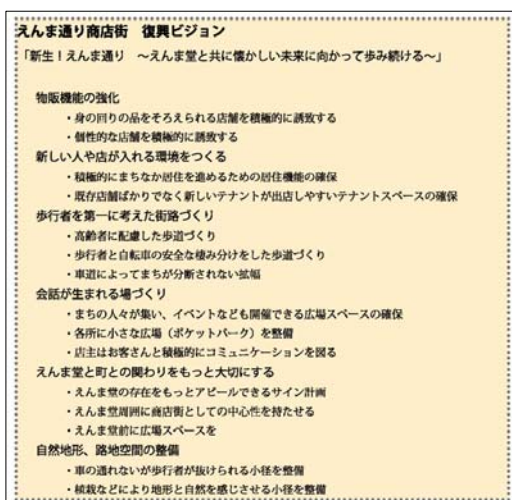
【えんま通りまちづくりの会体制図】



【震災直後の集会の様子】



【新潟4大学の支援の様子】



【えんま通り商店街 復興ビジョン】



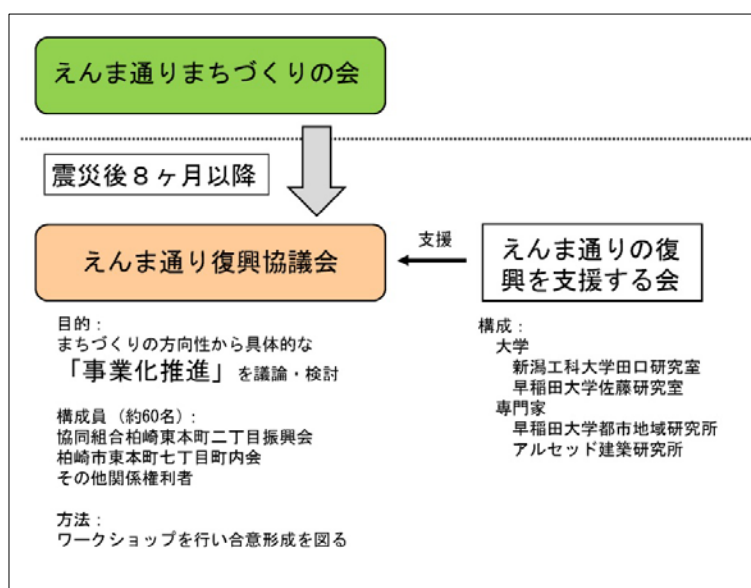
【えんま通りまちづくりの会の様子】



【復興ビジョンの検討の様子】

②まちづくり構想検討段階でのまちづくりの体制

震災から9カ月目、商店街振興会、町内会を中心に「えんま通り復興協議会」を立ち上げた。会の目的は、より具体的な計画として「復興まちづくり構想」及び「ガイドライン」をまとめること、また、具体的な事業化を推進することである。まちづくりの会の例会は、協議会の幹事会として継続し、毎週開催している。専門家としては、大学（新潟工科大学・早稲田大学）、まちづくりコンサルタント（早稲田都市・地域研究所）、設計事務所（アルセッド建築研究所）が専門家グループ「えんま通りの復興を支援する会」を結成し、ワークショップ形式で地元まちづくりの合意形成を図りながら、協議会の検討を支援している。



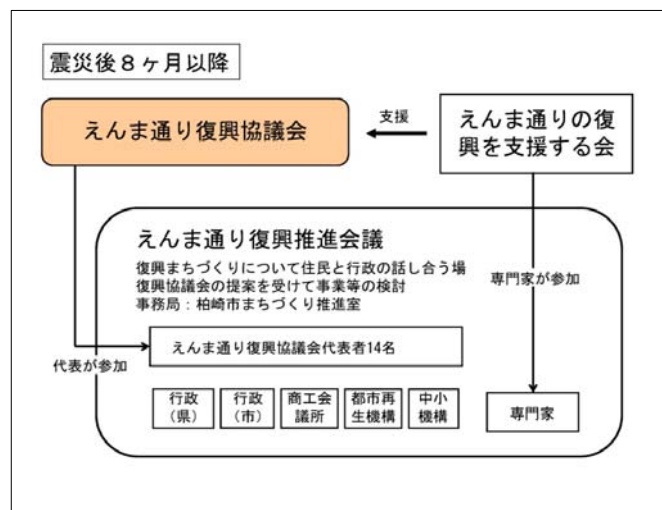
【協議会での検討の様子】



【幹事会の様子】

【えんま通り復興協議会体制図】

また、復興まちづくりについて住民と行政の協議の場である推進会議を開催している。協議会からは幹事会のメンバーが出席し、柏崎市、新潟県、商工会議所、都市再生機構、中小機構などが参加し、協議会での提案内容について、具体的な事業化を視野に協議検討を行っている。えんま通りの復興を支援する会からは学識経験者が出席している。



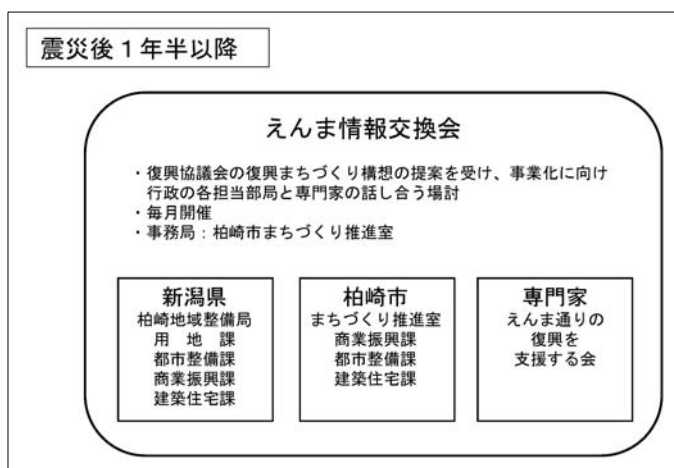
【推進会議での検討の様子】

【推進会議の体制図】

③まちづくり構想策定後のまちづくりの体制

震災から1年半目、復興まちづくり構想、まちづくりガイドライン策定後、本格的な事業化に向け、行政の各担当部局と専門家の協議検討の場として「えんま情報交換会」を開催している。柏崎市では、具体的なまちづくりを事業化していくにあたり、まちづくり推進室を新たに立ち上げ、そこが事務局となり、えんま情報交換会を開催している。

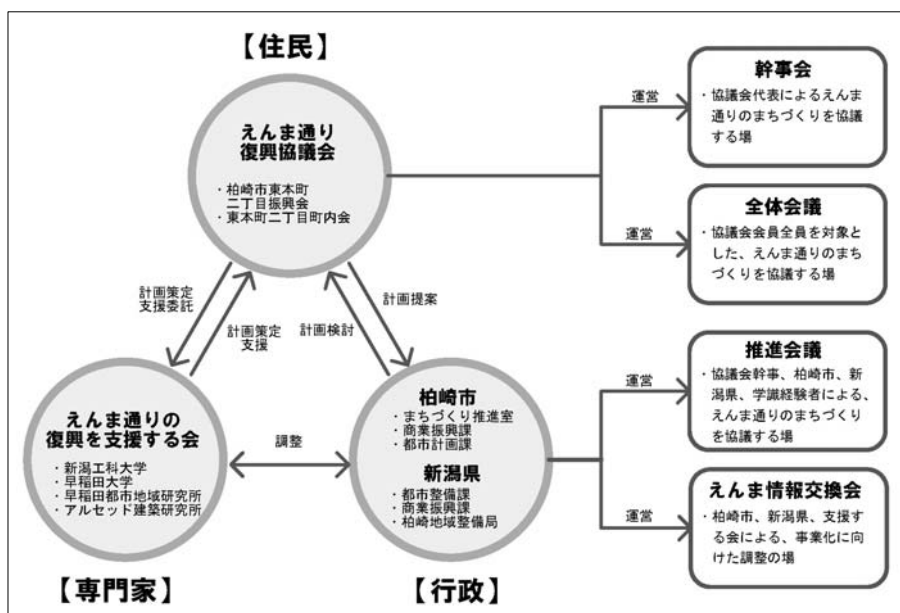
えんま情報交換会は、毎月開催し、新潟県、柏崎市共々、部署を横断したメンバーが参加している。専門家としてえんま通りの復興を支援する会が参加している。



【えんま情報交換会の体制図】

④各検討協議の開催状況

本報告書のまとめの段階である、平成22年3月末の段階で、幹事会は震災以降毎週開催、全体会議は協議会設立以降計13回開催、推進会議は協議会設立以降計7回開催、えんま情報交換会は復興まちづくり構想策定以降計10回開催している。



【復興まちづくりの検討体制図】

(2) えんま通り復興協議会のこれまでの活動

①まちづくりの目標空間像の共有

えんま通り復興協議会では、協議会の全員を対象に、復興アイデア旗さしワークショップ、建替えデザインワークショップなどにより、まち全体のゾーニングイメージ、街なみのイメージ、基盤整備のイメージなどを共有した。



【復興旗さしワークショップの様子】【建替えデザインワークショップの様子】【建替えデザインワークショップの様子】

②まちづくりのルール共有

復興まちづくりを通して多くの建物が再建に向けて建替えが進行するため、えんま通りらしい街並みや新しい魅力を生み出すため、建替えや改修のルールとして、「えんま通りまちづくりガイドライン」をまとめた。

写真 20 復興旗さしワークショップの様子



写真 21 貼り絵による街並み検討の様子



写真 22 ガイドラインルール検討の様子



【スライドによる街並みチェックの様子】

【貼り絵による街並み検討の様子】

【ガイドラインルールの検討の様子】

③市民事業の主体の発見調整

また、適宜個別ヒアリングやグループヒアリングを行い、まちづくりに繋がる事業を実施する地権者や関係者を発見調整していった。そして、その結果を復興まちづくり構想としてまとめた。



【グループヒアリングの様子】

④市民事業の立ち上げ調整

復興まちづくり構想策定後は、各まちづくりプロジェクトの実現に向けた構想計画作成と組織の立ち上げを推進している。



【事業化に向けた検討の開始を報告】

1-4. えんま通り復興まちづくりの成果概要

(1) 復興まちづくり構想

1. 元気居住・賑わい拠点事業

老舗店舗同士の共同建替えと併せ、えんま通りに住みたい人、住みたい人の集まる住まいの拠点を生み出す。

2. 福祉高齢者拠点事業

地域の高齢者が安心して元気に暮らせる拠点となる施設や住まいの拠点を実現する。

3. 閻魔堂周辺の賑わい創出事業

既存のテナントが継続でき、新たなテナントが出店しやすい、にぎわいの拠点を生み出す。

4. 閻魔堂の再建事業

中越沖地震の復興のシンボルである閻魔堂の再建および境内の環境整備を実現する。

5. コミュニティ緑地のある共同建替え事業

被害のあった敷地の交換分合や共同建替えによる再配置を行い、現況のコミュニティ緑地を活かした再建を実現する。

6. 街角広場のある再建事業

被害のあった敷地の交換分合や共同建替えによる再配置を行い、えんま通り商店街の玄関となる街角広場を併設した再建を実現する。

7. えんま通りらしい街なみ整備事業

ガイドラインに合わせた建物の再建や改修、木製アーケードの再建などを行い、えんま通りらしい街なみを実現する。

8. まちづくり会社によるまちづくりのマネジメント

各市民事業プロジェクトにおいて、LLPやLLC、任意の事業組合などを組成し、各市民事業の運営を連携して行うまちづくり会社を設立する。

9. えんま通りの街路デザイン

えんま市のような、道を広場のように利用したイベントが行える、街路整備とする。

10. コミュニティプロムナード事業

再建時に共同化、協調化により、街区内に中庭を連続させた「お庭小路」を実現する。

11. 裏路地の整備

裏通りからも敷地を有効活用できるように、再建時の自主後退と美装化により裏路地を整備する。

12. 防災広場の整備

不在地主となり、再建主体が現れない空き店舗跡地を防災広場として整備すると共に、街区を南北に繋ぐ路地を生み出す。

えんま通り商店街 復興まちづくりプロジェクト

⑨えんま通りの街路デザイン

- ・共同化や地産化による店舗や住宅の再建まちの活性化につながるような事業参画を促したい人等が集まってゾーンを形成し、まとまったゾーンから、街路広幅と併せて、復興まちづくりを進める。
- ・復興まちづくりの状況に応じて、えんま市のような、道を広帯のよう利用したイベントが行える、街路のデザインを検討する。

⑩コミュニティプロムナード事業

- ・再建時に、共同化、地産化により、街区内を東西につなぐ歩行者用の路地を生み出す。

⑪車路地の整備

- ・住宅の供給、幼稚園への送迎などのため最低限の車路幅を確保する。
- ・復興まちづくりに合わせて、車路地を進めるゾーンは道路幅を確保するため、セツトバックする。
- ・また、道路の美観化により、歩行者が気持ちよく回遊でき、通車交通が入ってきにくい雰囲気とする。

①福祉高齢者拠点事業

- ・地域の高齢者が安心して元気に暮らせるための拠点となる施設や住まいの拠点を生み出す。

②防災広場の整備

- ・不在地主となり、再建主体が現れない空き店舗跡地を防災広場として整備すると共に、街区を南北に繋ぐ路地を確保する。

②元気居住・賑わい拠点事業

- ・えんま通り沿いの賑わいの拠点となる店舗やえんま通りに住みたい人が集まる住まいの拠点を生み出す。

③まちづくり会社によるまちづくりのマネージメント

- ・各事業を通して、LLPやLLCを組織し、その連携組織としてのまちづくり会社を立ち上げる。

⑦えんま通りらしい街なみ整備事業

- ・街路事業と連携して、まとまってセットバックする場合は街なみに配慮した建替えや改修を行うことを支援する。
- ・建物の規模であった店舗、既にセットバックして建替えを進める建物などが街なみに配慮した建替えや改修を行うことを支援する。

凡例

- 再建まちづくりプロジェクトによる再建ゾーン
- 広域空間の整備
- 街路整備
- 既存路地の美観化整備
- 新たに創出する歩行者路地
- 既存路地の歩車共存道整備
- 新たに創出する歩行者路地

③間置堂周辺のにぎわい創出事業

- ・共同店舗や広場と一体的な活用ができる小規模なテナントブームなどを整備し、既存のテナントが継続でき、新たなテナントが出店しやすい、にぎわいの拠点を生み出す。

④間置堂の再建事業

- ・中越沖地震の復興のシンボルである間置堂を再建すると共に、文化財である間置堂にふさわしい参道や境内の雰囲気を実現する。

⑤コミュニティ集いの拠点事業

- ・現居の緑地を活用しながら、既存のあった敷地同士で土地利用や建替えを調整する。
- ・えんま通りに住みたい人が集まる住まいの拠点を生み出す。
- ・えんま通りに必要な店舗を實現し、商店街の利便性を向上させる。



【復興まちづくり構想図】

(2) えんま通りまちづくりガイドライン

えんま通りまちづくりガイドラインでは、えんま通りらしい商店街を実現する18項目の基本的な考え方をルールとして整理している。固定的な規制のルールでなく、創造的にガイドラインを運用していく仕組みとして、開かれた協議を開催しながら進める。

①えんま通りまちづくりガイドラインの18項目のルール

えんま通りまちづくりガイドラインとして、以下18項目の基本的な考え方をルールとして守り育てていく。

1. 街なみのスケール感になじむ建物高さとする。
2. えんま通りらしい街なみを生み出す建物のデザインとする。
3. えんま通りらしい品のある外観のデザインとする。
4. えんま通りらしさを生み出す勾配屋根の街なみとする。
5. 通り沿いの連続感を生み出す建物の連なりを再生する。
6. 連続感を損なう通り沿いの駐車スペースはやめる。
7. 木製アーケード等により快適な歩行者空間と街なみの連続性を再生する。
8. あたたかい街灯の灯りによりえんま通りの夜を演出する。
9. 街を演出しにぎわいを生み出す商店とする。
10. 街なみと調和しつつ街を演出する個性的な看板とする。
11. 奥行き方向の分棟配置によりまちなかの住環境を向上させる。
12. 「お庭小路(案)」を実現しまちなかの住環境と回遊性を向上させる。
13. 高低差を活用した魅力的な住環境を生み出す。
14. 路地沿いの魅力づくりによりまちなかの住環境と回遊性を向上させる。
15. 環境と共生した新しい住環境を実現する。
16. まちなかの緑や憩いの場を生み出す。
17. 緑により通り沿いに潤いを生み出す。
18. 歩行者が安心して楽しめる道広場としての道路空間を生み出す。



【18項目のガイドラインにより街並みと復興を一体的に推進】

(A. えんま通りらしい建物)

1. 街なみのスケール感になじむ建物高さとする

1-1. 2階建ての建物が基調のえんま通りの街なみになじむため、えんま通りからの建物の高さは極力3階建てまでとしましょう。

・震災以前のえんま通りでは、通り沿いからの建物の高さは2階建てが4軒、3階建てが8軒、4階建て以上の建物はありませんでした。復興まちづくりにおいて小規模な共同建替えなども検討しておりますが、今後も3階建てから3階建ての建物が基調になると考えられます。えんま通りの街なみになじむため、えんま通りからの建物の高さは極力3階建てまでとしましょう。

1-2. ボリュームの大きな建物も、軒高を抑える、3階以上の部分をセットバックさせるなど、通り沿いの街なみに配慮しましょう。

・復興まちづくりにおいて共同建替えなどによりボリュームの大きな建物も検討されています。これらボリュームの大きな建物も、軒高を抑える、3階以上の部分をセットバックさせるなど、通り沿いの街なみに配慮しましょう。

3階以上の部分をセットバックさせる

軒の高さを合わせる

通りの高さ

【街並みのスケール感になじむ建物高さとする】

(B. 通りの連続性)

5. 通り沿いの連続感を生み出す建物の連なりを再生する

5-1. 商店や住宅を再建する場合は、歩道に連続するように建てましょう。

・商店街は通り沿いに連続する店舗と道路が一体となった商業空間です。震災以前のえんま通りでは、通り沿いに4軒セットバックして建てられている建物が残っていますが、歩道に連続するように建てましょう。今後も商店や住宅を再建する場合は、歩道に連続するように建てましょう。

5-2. 既にセットバックしている場所や当面土地活用の方針が出ていない場所は連続性に配慮した設えとしましょう。

・既にセットバックしている場所や震災により倒壊し通り沿いの土地活用の方針が出ていない場所は連続性に配慮した設えとしましょう。

【建物の連りの考え方】

被災前のえんま通り
通り沿いに建物が連なる

被災後のえんま通り
通り沿いに建物が目立ち連なりが失われている

復興後のえんま通り
歩道に連続する建物再建や空地の連続性への配慮により、通り沿いの連りを再生

【通り沿いの連続感を生み出す建物の連りを再生する】

第2章. エリアマネジメントに資する市民事業の企画立案

2-1. 復興まちづくりプロジェクトの企画と主体

(1) 住宅系プロジェクト1 共同建替え事業（地権者の共同による市民事業）

①事業の目的

地権者の共同建替えにより老舗店舗の再建とまちづくり会社による地域内の住み替えや移り住む人のための住まいの拠点を実現する。

②企画立案・事業化進捗状況

共同建替えを行う地権者を中心とした、ゾーン検討会を開催。事業化に向けた検討を重ね、ガイドラインとの対応を協議し、その検討結果を模型として作成し協議会に報告した。復興まちづくりを牽引するプロジェクトとして、現在、優良建築物等整備事業を活用し、事業計画、基本設計を推進している。また、本事業の地権者、その他事業化を検討している主体、地域の建設会社などが核となり、復興まちづくりを通して新たに創出する商業用や住宅用の床の建設、運営、管理を行うまちづくり会社の立ち上げを検討、推進している。地元まちづくりの中でも先行して再建するプロジェクトであり、ガイドラインに基づいたモデル的な計画を目指している。



【先行プロジェクトの事業化を協議会に報告】



【ガイドラインとの対応を目指した検討模型】



【事業計画・基本設計を推進中】

(2) 住宅系プロジェクト2 共同建替え事業（地権者の共同による市民事業）

①事業の目的

地権者の共同建替えや協調建替えにより、個々の店舗や住まいの再建とまちづくり会社による地域内の住み替えや移り住む人のための住まいの拠点を実現する。

②企画立案・事業化進捗状況

共同建替えを行う地権者を中心とした、ゾーン検討会や個別ヒアリングを開催。事業化に向けた検討を重ねており、ガイドラインに基づき検討結果をまとめている。模型を作成し、年度末の協議会全体会議において、協議会に対して報告する準備を進めている。

また、事業化においては、先行する共同建替え事業で立ち上げを推進しているまちづくり会社との連携を図る。



【ゾーン検討会での検討案】



【ガイドラインに沿ったボリューム検討】



【コミュニティ緑地を活かす計画を検討】



【ガイドラインとの対応を目指した検討模型】

(3) 福祉系プロジェクト1 福祉高齢者拠点事業（地元篤志家による市民事業）

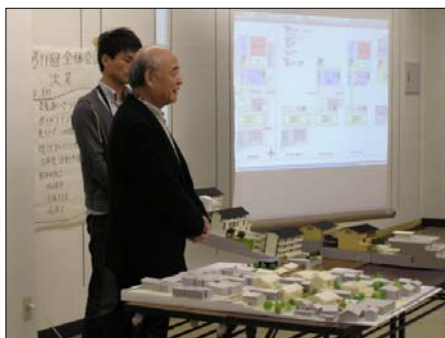
①事業の目的

高齢者が便利な街なかの住み慣れた地域で安心して住み続けられる拠点を実現する。

②企画立案・事業化進捗状況

震災以前、老朽化した空き店舗が残っていた土地を種地に、地元柏崎で福祉事業を行っていた民間事業者が、復興まちづくりに寄与するため、震災後福祉施設の事業化を決意。事業主体とのゾーン検討会を開催し、ガイドラインとの対応を協議し、その検討結果を模型として作成し協議会に報告した。

復興まちづくりを牽引するプロジェクトとして、現在、特定施設の認可を受け、有料老人ホーム（４８床）、デイサービスなどの、事業計画、設計を推進している。現状の計画における、ガイドライン上、まちづくり構想上の課題について街並み検討委員会で協議検討を推進。街並みの連続感を分断する前面駐車場、中庭の連続性を遮る施設配置などの課題について、前面駐車場に樹木を設置し広場状に整備することや隣地との歩行者ネットワークの連続性に配慮した外構計画とすることでの調整を図っている。



【先行プロジェクトの事業化を協議会に報告】



【ガイドラインとの対応を目指した検討模型】



【事業計画・設計検討を推進中 街並み検討委員会で提出されたイメージ図】

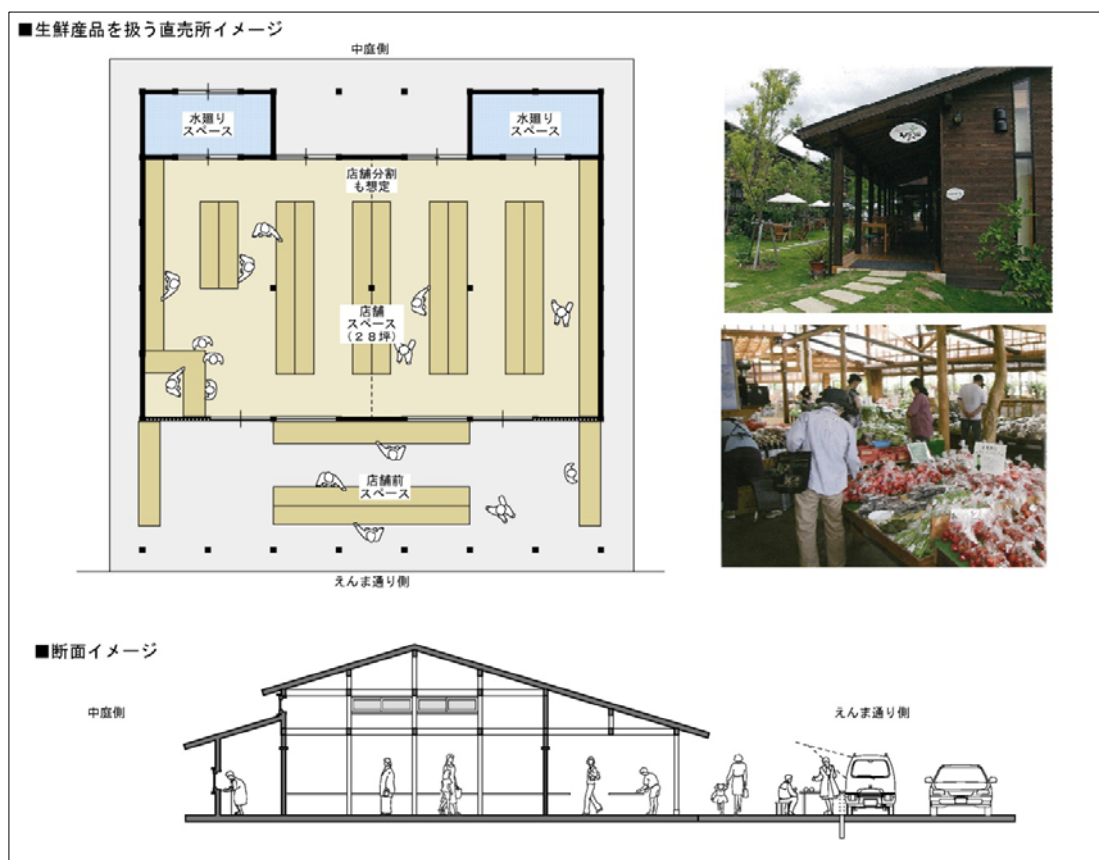
(4) 商業系プロジェクト1 簡易な共同店舗整備事業（商店街振興会による市民事業）

①事業の目的

震災によって倒壊し、再建が困難な更地を活用し、再建までの期間、既存商店が地域で営業できる受け皿となり、新しいテナントが出店しやすい場所となる店舗空間を創出する。

②企画立案・事業化進捗状況

商店街振興会の代表によって組織される幹事会を中心に、企画立案検討を推進。企画内容としては、再建までの期間、既存商店が地域で営業を継続できる受け皿となり、新しいテナントが出店しやすい場所となる共同店舗を整備する。新しいテナントとしては、地域の不足業種である生鮮産品を扱う店舗として、柏崎の周辺農家と連携した地域循環型の直売所の実現を目指す。設置する施設のイメージとしては、比較的成本を抑えられ、直売所等の用途のイメージに馴染み、えんま通りまちづくりガイドラインにあった建物とする必要がある。そのため、現状の整備イメージとしては、木造平屋の建物として検討を行っている。事業主体としては、商店街振興会が共同店舗を設置する土地を一定期間借り受け、施設の建設設置を行う。出店者の調整も商店街振興会が行う。現在、幹事会を中心に、更地となっている地権者への個別ヒアリングなどを行い、当面再建の目処が立っていない土地の情報を整理し、地権者との土地交渉を推進中。



【ガイドラインに沿った、簡易な共同店舗の検討イメージ】

(5) 商業系プロジェクト2 インキュベーション施設の整備事業

(柏崎市内の有志の商店主による市民事業)

①事業の目的

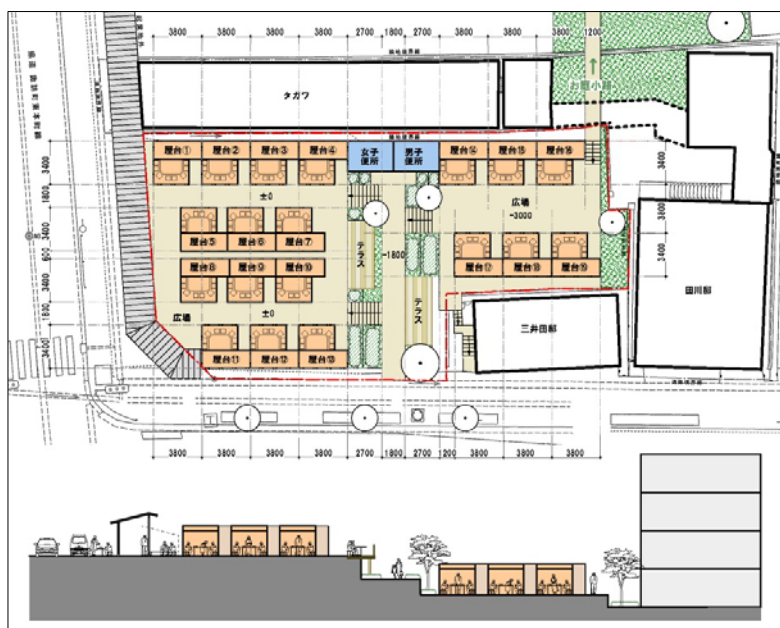
震災によって倒壊し、再建が困難な更地を活用し、商店街として将来の商店街の担い手を育てるための場所として、インキュベーションの場を創出する。

②企画立案・事業化進捗状況

柏崎市内の有志の商店主、えんま通り商店街の代表者、商工会議所、地元大学、専門家、行政などによる委員会を開催しながら、企画検討を推進している。事業実施段階の主体としては、委員会メンバーを中心に出資者を募り、LLCなどの会社を設立する。その会社が土地を一定期間借り受け、施設の建設設置、出店者の調整や育成を行う。

インキュベーション施設としては、小規模な店舗が集積した市場や屋台村のような施設を検討している。個々の店舗ブースは、簡易で小規模なものとし、比較的安い賃料で貸し出しを行う。新たな出店者にとっては、当初資金が少なくても済み、商売の初心者でも安心して起業できる場所となる。当面は、飲食系店舗を整備し、柏崎の地場産品を活用した出店者を募集し、地域循環型の商店街を目指す。また、各出店者への運営指導を行い、実力のある店舗には、地域の空き店舗などを斡旋し、独立開業に向けた支援を行う。

商店街振興会の幹事会と連携し、更地となっている地権者への個別ヒアリングなどを行い、当面再建の目処が立っていない土地の情報を整理し、地権者との土地交渉を推進中。事業化を判断する上でも、テストマーケティングとして、出店希望者を募集し、テントによる仮設インキュベーション施設の社会実験を行う予定である。



【インキュベーション施設整備イメージ】



【飲食系店舗イメージ】



【物販系店舗イメージ】

(6) 商業系プロジェクト3 えんま祭りの発展育成事業

(商店街振興会と商店街に関わる多くの市民による市民事業)

①事業の目的

震災以降定期的に実践してきた「えんま祭り」という歩行者天国の市を地元で定着する定期的なイベントとして発展育成する。

②企画立案・事業化進捗状況

毎年6月14日から16日にかけて開催される「えんま市」は毎年数十万人の来客を集め、新潟県における三大高市の一つとしてその名を知られており、道を中心とした文化が残されている。しかし、えんま市は年に1回のイベントであり、椰子を中心に運営が行われ、地元中心の活動とはなっていない。震災以降、商店街振興会の代表によって組織される幹事会を中心に、地元女性メンバーの有志の会「えんまの手鏡」、地元新潟工科大学、中越沖復興支援ネットワークなど商店街に関わる多くの市民が参加しながら、市民中心の「えんま祭り」の企画立案及び実践を推進している。これまでの企画では、歩行者天国のフリーマーケットの開催、閻魔様の仮装行列、商店街の飲食店の共同による弁当の販売、震災によって倒壊した更地でのオープンカフェの開催、節分や七夕などの季節に合わせたイベントなど、道路を使った多種多様なイベントを実践してきている。今後もこれらの活動を継続すると共に、「えんま祭り」を多くの人に認知されるイベントとするため、定期的な開催日を決めて実践する。また、周辺からのフリーマーケットの出店者や屋台、生鮮産品を扱う産直販売車など、多くの市民が参加できるイベントとし、えんま祭りを通してえんま通り商店街のファンを育てていく。



【えんま市の様子】



【えんま市の様子】



【カフェイベントの様子】



【フリーマーケットの様子】



【えんま大王行列の様子】

(7) 景観系プロジェクト1 閻魔堂の再建支援事業（市民の募金活動による市民事業）

①事業の目的

震災により全壊の被害を受けた、えんま通り商店街のシンボル、市指定文化財の閻魔堂を再建すると共に、閻魔堂にふさわしい参道や境内の雰囲気を実現する。

②企画立案・事業化進捗状況

商店街振興会が中心となり、えんま市やえんま祭りなどのイベントに合わせて閻魔堂再建募金を行っている。また、震災以降、閻魔堂及びえんま通り商店街の早期の再建を願う人々による参拝が増えている。復興基金による文化財再建のメニューの立ち上げを待ちながら、再建に向けた募金活動を継続する。



【被災した閻魔堂の様子】



【えんま市での参拜行列の様子】



【閻魔堂再建募金の様子】

(8) 景観系プロジェクト2 街並み検討委員会の開催と修景支援事業

（個々の地権者による市民事業）

①事業の目的

ガイドラインにもとづき、震災からの再建を通して、えんま通りらしい街並みを実現する。また、被害が軽微だった商店なども改修などを通して、街並み形成に参加できるようにする。

②企画立案・事業化進捗状況

ガイドラインの運用として、既に先行するプロジェクトについて、様々な段階における協議を開催し、創造的にガイドラインの運用を行っている。さらに、地元建築士会との連携により、えんま通りらしい住まいのワークショップを開催し、住まい手だけでなく作り手に対してもガイドラインの共有を図っている。

また、えんま通り沿い全体での街並み形成に繋がるように、被害が軽微だった商店などに対する働きかけを行い、修景を促進するとともに、インセンティブとなる修景助成制度の立ち上げを検討していく。

第3章. えんま通り商店街のエリアマネジメントの仕組み

3-1. 街並み形成に関するエリアマネジメント

(1) 協議方式による創造的な街並みの実現

えんま通りまちづくりガイドラインでは、ガイドラインを運用するため、「街並み検討委員会」を組織し、協議方式による創造的な街並みの実現を目指している。「街並み検討委員会」は、商店街振興会、町内会、協議会の中から選出した、地元運営委員、建築士会の有志、外部の有識者で組織し、復興まちづくり期は柏崎市も検討委員会に参加することとしている。

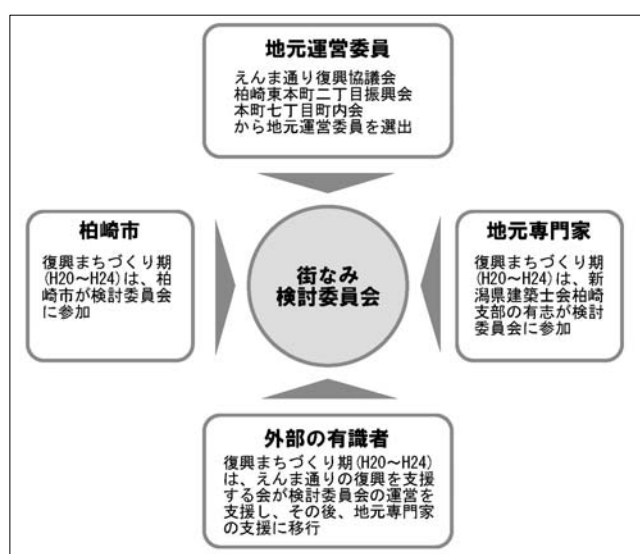
また、発意の段階、基本構想の段階、設計の段階など、様々な段階で協議を行いながら創造的な街並みの実現を目指している。ガイドラインのルール自体には、法的拘束力は持たないが、街並み検討委員会の開催は義務としている。

震災からの復旧復興の期間だけでなく、まちづくりは将来にわたる継続的な活動である。今後の街の将来像を実現するルールとして作成した、えんま通りまちづくりガイドラインを将来的に守り育て、えんま通りらしい街並みを実現していくため、「街並み検討委員会」を継続開催していく。

(2) 協議方式による創造的な街並みの実現

現在、新潟県建築士会柏崎支部の有志のメンバーと協力しながら、ガイドラインの勉強会やえんま通りらしい建物の共同設計を進めており、共同設計の検討結果をまとめ協議会へ報告する予定である。

まちをつくる主体には、住まい手である地域住民もあるが、作り手である、建築士や地域工務店、建設会社なども大切な主体である。今後、建築士会の有志のメンバーでえんま通りの再建に関する設計相談窓口を設置し、住まい手と作り手が協力してえんま通りらしい街並みを実現していく。



【ガイドラインの協議運営体制】



【街並み検討委員会の様子】



【建築士会との共同設計の様子】

3-2. えんままちづくりプラットフォームによるエリアマネジメント

(1) 市民事業の新たな主体としてのまちづくり会社の立ち上げ

復興まちづくり構想では、共同建替え事業や共同店舗の整備事業などにより、新たに発生する住宅用や商業用の保留床を運営する組織として、まちづくり会社の立ち上げを提案している。現在、先行して事業化が進む共同建替えプロジェクトを通して、事業を行う地権者と共に、地元の建設会社なども事業に出資することで、建設するだけでなく運営にも関わり、まちづくり会社の核となる組織の立ち上げを進めている。

今後、追従するまちづくりプロジェクトの中には、共同店舗や共同建替えの他に、新たな商人を育成するインキュベーション施設の検討なども進んでおり、これら事業の実現化を通して、実践的にノウハウを蓄積しながら、将来的にはえんま通り商店街全体のまちづくり事業やテナントマネジメントを担う新たなエリアマネジメント組織となることが期待される。

(2) えんままちづくりプラットフォームの運営

震災を契機にえんま通り商店街では様々な市民事業が立ち上がりつつあり、その運用を担う幾つかのまちづくり組織が育ってきている。今後、これらの主体同士の連携を継続発展していくことで、エリアマネジメントの担い手となることが期待される。

これまでの、復興まちづくりを通して、考えられるエリアマネジメントの体制としては、震災から毎週欠かさず開催し、復興まちづくりの検討の核を担ってきた「協議会幹事会」（商店街振興会及び町内会の代表メンバーで構成）を継続発展していくことが考えられる。例えば、「えんま通り商店街振興会」、「まちづくり会社」、「町内会」などの代表メンバー、及び、支援を行ってきた専門家グループである「えんま通りの復興を支援する会」からなる、プラットフォームの事務局を立ち上げ、定期的な協議の場を開催し、商店街のテナントマネジメントや活動について責任をもって行っていくことが考えられる。また、えんま祭りや各種イベントの企画検討、街並み検討委員会の開催などを通して、幅広くまちづくりに関心を持ってかかわる様々なまちづくり組織との連携も生まれてきており、これらの主体との相互補完関係によるネットワーク化により、プラットフォームを形成することが考えられる。

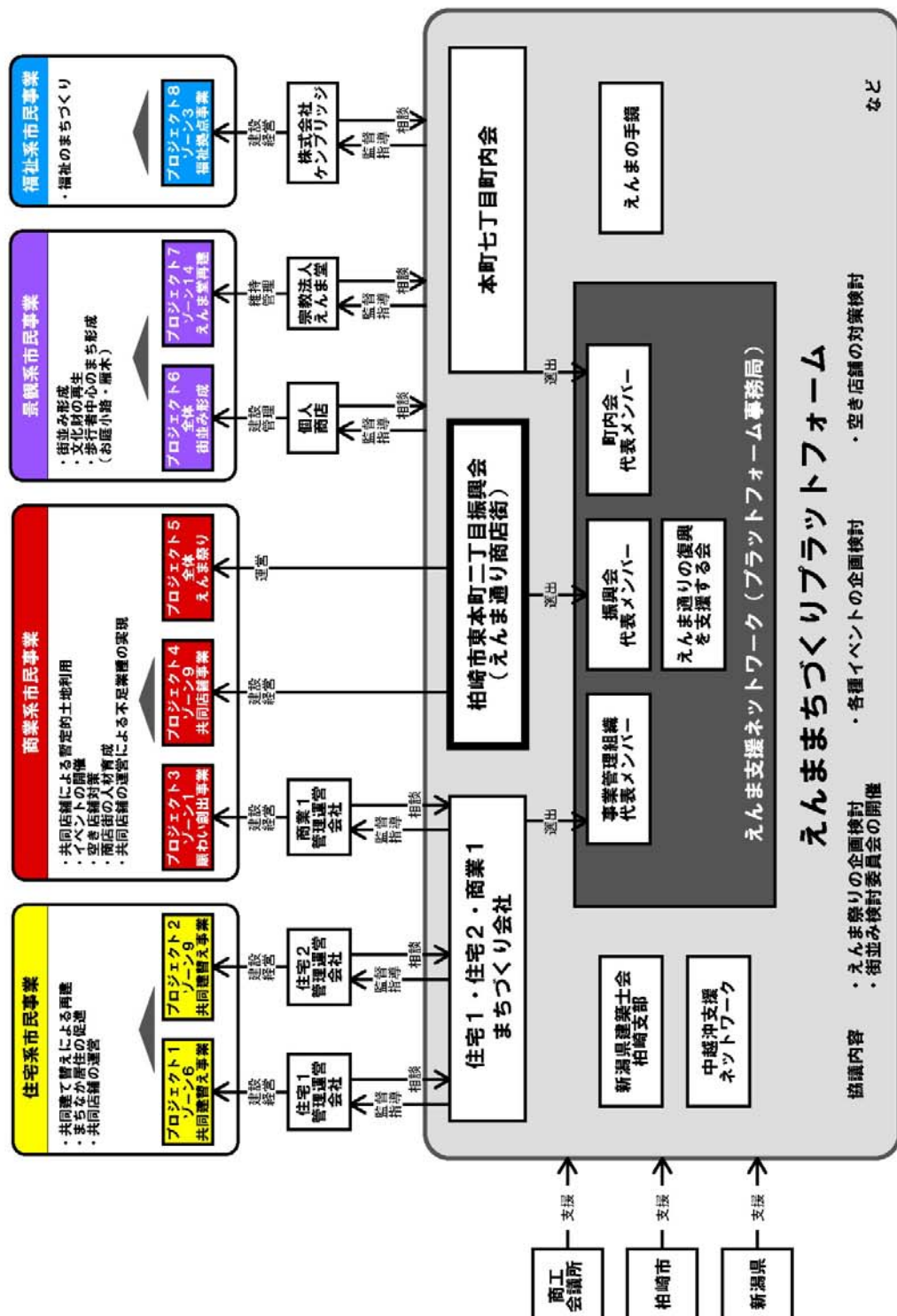
(3) まちづくり資金の確保について

えんま通り商店街では、まちづくり構想やガイドラインの作成までの期間は、新潟県中越沖地震復興基金の被災商店街のまちづくり支援メニューを活用し、商店街振興会が直接専門家に委託し、復興まちづくりを進めてきた。その後、まちづくり構想に基づき個々具体の事業の立ち上げを推進する必要があったため、商店街振興会が費用を捻出し、それを原資に市の補助金を組み合わせ、専門家への委託を継続し協議会を運営している。しかし、地元商店街振興会が捻出できる費用はそれ程多いわけではなく、膨大な量の再建事業を抱

える復興まちづくりを推進するには費用が不足している。そのため、本事業も含め、様々な活動助成に応募し、各市民事業主体の再建支援や地元柏崎の建築士会との連携を図ってきた。まだまだ、復興の途中段階であり、まちづくり構想で企画した事業の立ち上げができていない場所も多く、事業立ち上げ段階においては、様々なまちづくり活動助成に応募しながら、再建事業立ち上げを支えていく必要がある。

将来的なまちづくり資金の確保については、上述したように、現在まちづくり会社の設立及びまちづくり組織のプラットフォーム化を進めており、まちづくり会社、商店街振興会、その他のLLCなどが行う各市民事業が事業として成立させることをまずは推進していきたい。

えんま通り商店街復興まちづくりの布陣（プラットフォーム型）
復興まちづくり期間の管理運営体制



【えんま通り商店街のエリアマネジメント体制イメージ】

(5) 舟溜り地区の景観を活かしたコミュニティーの形成

敦賀商工会議所（福井県敦賀市）

1. 中心市街地の現状

(1) 中心市街地のエリア

敦賀市の中心市街地は、都市構造的な特徴として、敦賀市の玄関であると同時に公共施設や商業施設が集積する「JR敦賀駅周辺」、門前町として栄えた「氣比神宮周辺」、港町として栄えた「敦賀港周辺」という「3つのエリア」がある。それらを結ぶように戦災復興計画で拡幅された道路が中心市街地を背骨のように延びている。

さらに、3つのエリアを連絡するようにアーケードで結ばれた5つの商店街（駅前通り、本町1丁目、本町2丁目、神楽町、相生町・博物館通り）が連続して形成されている。

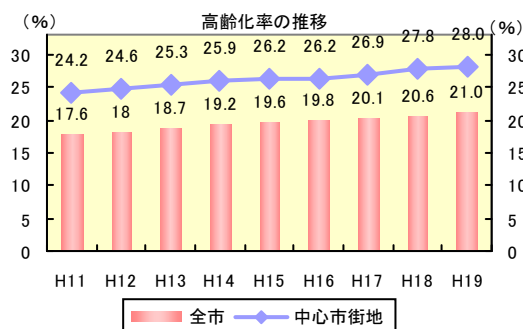
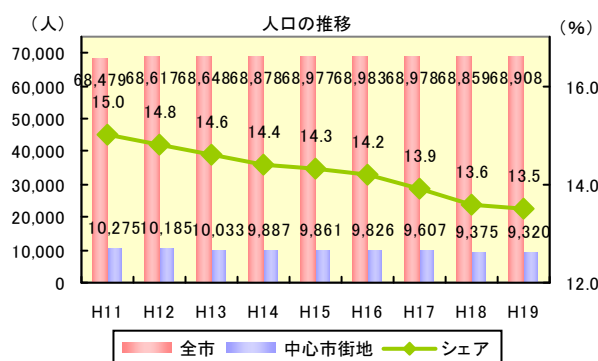
市街地の各所には、史跡・旧跡が分布しているとともに、様々な都市機能が集積しており、古くから「敦賀の顔」として発展してきた地域である。



(2) 中心市街地の人口推移

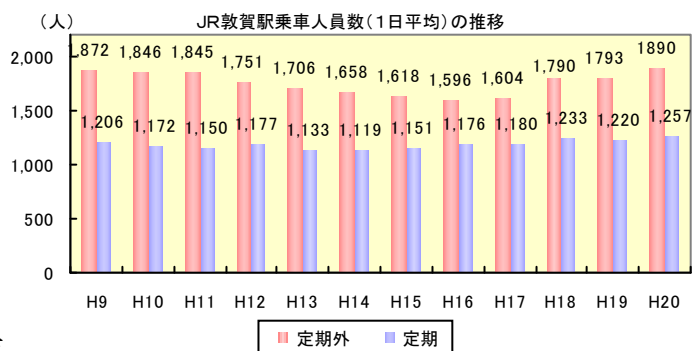
人口は、市全体では平成16年の68,983人をピークに頭打ち傾向にある中で、中心市街地では減5C11傾向が続いている。平成17～18年の老朽化した市営住宅の取り壊しなどによる人口減少もあり、平成19年時点の中心市街地人口は9,320人となっている。また、市全体に占める割合も13.5%まで落ち込んでいる。

高齢者人口は、市全体の年々増加傾向に対し、中心市街地では、ほぼ横ばいの状況であるが、高齢化率については、市全体、中心市街地ともに増加傾向となっており、特に、中心市街地においては若年層の郊外転居化が進み人口に占める高齢者の割合が28.0%と4分の1以上が高齢者という状況になっている。



(3) JR新快速乗入れ後の人の流れ

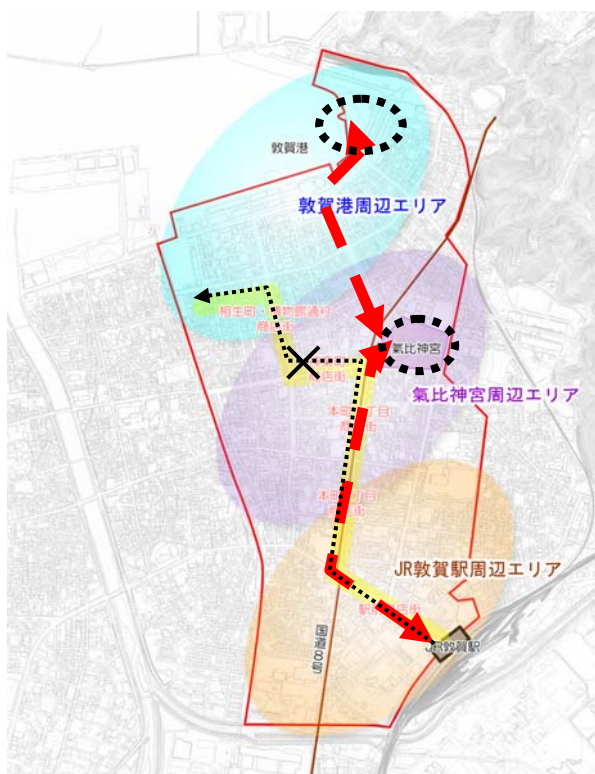
JR敦賀駅の乗車人員数の推移について、定期利用は平成14年まで減少していたが、15年以降はわずかながら増加に転じている。また、定期外利用は平成18年から大幅な増加に転じている。



これは、JR北陸本線・湖西線直流化によって新快速電車の敦賀への直接乗り入れが可能になり、関西圏からのアクセス時間の短縮、乗り換えがなくなったことによる利便性の向上等によってもたらされた結果である。

そのことによって、中心市街地を市内の観光ガイドマップ片手に徒歩や観光周遊バスに乗って巡る人達が確実に増えている。

しかし、その流れは右図が示すように駅から気比神宮、港のある金ヶ崎周辺などの観光施設に向かう直線的な流れで、中心市街地内にある商店街を回遊する動きというのは、あまり見られず、現状はそれぞれの施設がもつ集客力が活かされていない。



2. 舟溜り地区の概要

(1) 舟溜り地区の場所と歴史

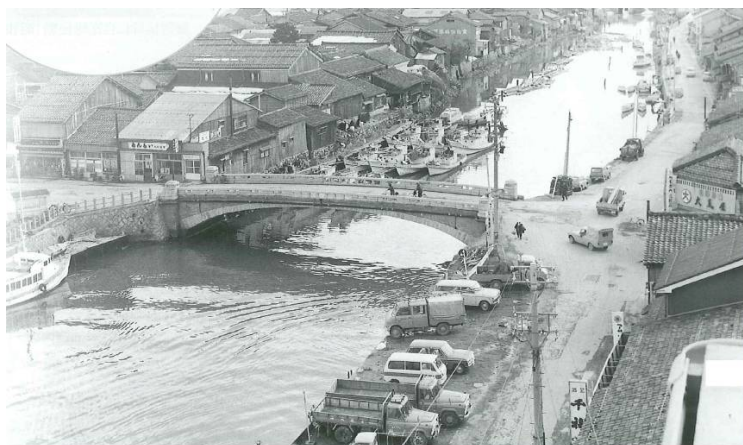
舟溜り地区は、敦賀市中心市街地の北西部にあり、その歴史は敦賀市が港町として発展してきた要所である。敦賀の港は古くから、日本海側の玄関口として大陸との交流の拠点として栄え、舟溜り地区は商人達の交易の場として賑わっていた。

そして、明治に入ると国際港として欧亜国際連絡列車の寄港地となり、多くの外国人観光客がこの港を通じて東京～ヨーロッパを往来していた。その頃には、県内有数の大和田銀行が創業するなど、この地区を中心に経済が発展していた。

また、現在は、市立博物館として活用されている昭和初期 3 大建築物である旧大和田銀行本店やこの建物によって戦災を免れた周辺の町家が現存するなどこの地区には、「港町つるが」の歴史的まち並みが残る唯一の場所である。



大和田銀行本店(昭和3年)



昭和30年頃の舟溜り

(2) 舟溜り地区の位置付け

この地区は、敦賀市中心市街地活性化基本計画において、現存する歴史的資源を活用しつつ、中心市街地活性化を図る中核地区として位置づけられている。

また、舟溜り地区では、博物館通り（相生町）、お魚通り（蓬莱町）において景観形成推進計画を策定し、個々に景観形成に向けた動きがされており、既にお魚通りでは2件の改修が済み、博物館通りでは1件の改修計画が進められている。

この舟溜り地区が新たな楔となることで、氣比神宮、金ヶ崎を含む港周辺と舟溜り地区を結ぶ、街なか回遊トライアングルが形成され、課題になっていた中心市街地における人の回遊の問題が解消される。

その楔となる舟溜り地区においては、拠点となる施設が必要とされ、その中でこの地区には400年の歴史のある酒蔵が現存していることから、これを拠点施設として活用する事業である敦賀酒造保全活用事業が、敦賀市中心市街地活性化基本計画の核事業として位置づけをされ



ている。

(3) 舟溜り地区の現況

現在の舟溜り地区は、博物館通りへ入ってすぐのところに敦賀の伝統的な行事でもある山車の展示がされている建物（②みなとつるが山車会館）や歴史的な建造物の敦賀市立博物館（③旧大和田銀行本店）などがあり、通りの突き当りには、400年の歴史のある敦賀酒造の建物や町家再生で改修され、現在は紙わらべ資料館として利用されている建造物などを中心としてこの他にも通り中ほどには、蔵や町家が現存している。

そして、敦賀酒造建屋奥には⑧のような舟溜りがあり、橋を挟んだ反対側には平成21年に敦賀水産卸売市場が建設され、その前には敦賀で水揚げされた魚の直売所として、つるが大漁市場があるなど漁港としての敦賀の港が広がっている。

これら舟溜り地区には、歴史な景観と食という環境を有しており、これらを活かすことで中心市街地活性化への方策と考えている。



3. 舟溜り地区における活動

(1) 組織体制とこれまでの経緯

(平成 11 年度)

12 月 市場発祥の地 晴明の朝市の開始

(組織体制) 博物館通りの住民が中心となって実行委員会を組織

※平成 12 年度より毎月第 3 日曜日に定期開催 年間 12 回～14 回開催

(平成 18 年度)

10 月 J R 新快速電車の関西圏からの直接乗り入れ開始

敦賀商工会議所によるおもてなし事業を展開

・おもてなし大使の展開による市民ボランティアの養成 (登録 70 名)

・おもてなしいっぷく処の設置 (64 店舗)

(平成 19 年度)

5 月 駅前ふれあい市の開始 (毎月第 1 日曜日)

(組織体制) 駅前商店街を中心として地元の市民団体、学校関係等が協力

10 月 おもてなしスタンプラリー (第 1 回) の開催

12 月 敦賀市中心市街地活性化協議会設立

2 月 中心市街地に関する市民アンケートを実施

敦賀市中心市街地活性化協議会における先進地視察会の実施

(蔵および町家再生活用の先進事例)

3 月 敦賀市中心市街地活性化協議会、敦賀商工会議所、敦賀市が協力して、敦賀市中心市街地活性化に向けた市民を対象とした市民フォーラムを開催

(平成 20 年度)

6 月 敦賀市中心市街地活性化協議会における先進地視察会の実施

(町家再生活用の先進事例)

8 月 晴明の朝市 通算 100 回の開催

9 月 敦賀酒造蔵の再生と活用の検討

11 月 敦賀百縁笑店街の開始

(組織体制) 商店街の有志が集まり組織する敦賀あきんどくらすのメンバー 9 名

※平成 21 年 4 月より偶数月の 15 日に定期開催

博物館通り地区 (相生町地区) における景観形成事業のワークショップの開催

お魚通り地区 (蓬萊町地区) における景観形成事業のワークショップの開催

(組織体制) 地元の住民を中心として敦賀市、学識経験者、コンサル等が協力

(平成 21 年度)

4 月 敦賀市中心市街地活性化市民シンポジウムの開催

8 月 敦賀酒造保全活用事業の実施主体となる目的会社 (株式会社備前屋) 設立に向けた発起人会の開催

9 月 舟溜り地区を中心としたエリアマネジメントの検討

(組織体制)

9 月 敦賀市中心市街地活性化協議会でのこれまでの協議を踏まえ、協議会のメンバーおよび株式会社備前屋発起人である、協議会会長、副会長を中心とした組織体制づくり。

敦賀市やまちづくり会社との連携を取りながらコンサルタントによる

計画づくり（備前屋スクエア構想）に着手

- ・改修計画の検討
- ・波及効果の調査検討
- ・収支及び資金計画の作成

10月 備前屋スクエア構想の完成

株式会社備前屋発起人会の開催

- ・国の戦略補助金に申請の為、備前屋スクエア構想計画を基に基本設計および実施設計に向けた協議
- ・㈱備前屋設立に向けた準備

※但し、敦賀酒造の土地、建物取得に向けた敦賀市の動向を確認しながらの会社設立および事業計画の作成に移行

12月 敦賀市中心市街地活性化基本計画の内閣総理大臣認定

（２）今年度の活動概要と目的について

今年度の活動にあたっては、敦賀市が港町としてこの舟溜り地区を中心に発展してきたという歴史と現在も残る歴史的資源を敦賀市民に認識してもらい、このエリアから街の活性化が進んでいくことについて市民の理解と協力を得て、この地区の拠点づくりを目的として以下のような内容での活動を行ってきた。

①敦賀市中心市街地活性化市民シンポジウムの開催

市民の理解と協力を掘り起こすし、この地区を中心とした近隣地区での市民活動の誘発を目的とした事業

②つるがまちじゅう元気フェアの開催

中心市街地における市民の消費活動を誘発し、中心市街地に訪れる機会を増やし、個々の店舗を認識させることで消費者の意識を中心市街地へと向けることを目的とした事業

③おもてなしスタンプラリーの開催

参加者が中心市街地を歩く機会を作ることで、中心市街地にある歴史的資源や魅力を発見してもらうことを目的とした事業

④敦賀酒造保全活用事業の推進

舟溜り地区を中心としたエリア全体への賑わい作りを検討した上での、拠点施設の具体的な事業計画を作成し事業推進を図る

⑤その他連携事業

現在、市民団体や商店街等で行われているイベントとの連携や拡充を行うことで、今後舟溜り地区を含む中心市街地の来街者を増やすことを目的としている。

(3) 敦賀市中心市街地活性化市民シンポジウムの開催

目 的

このシンポジウムは、舟溜り地区を発信地として、これからのまちづくりについて市民と一緒に考えることを目的として開催した。

参加者には、舟溜り地区に現存する歴史的な建造物や現状の町並みの雰囲気を自分たちの足で歩いて、自分たちの目で見て感じ取ってもらった上で、Ⅱ部のシンポジウムに参加してもらった。

概 要

日 時 平成21年4月26日 13:00～17:30

場 所 Ⅰ部 まち歩き（山車会館～市立博物館～敦賀酒造～魚市場～
つるが大漁市場～きらめきみなと館）

Ⅱ部 シンポジウム（きらめきみなと館小ホール）

参 加 者 Ⅰ部 53名、Ⅱ部 115名

Ⅰ部 まち歩き

山車会館を出発地点として、普段は入ることの出来ない敦賀市立博物館の地下（都ホテルのレストランが入っていた）や敦賀酒造の中、完成したばかりの新しい水産卸売市場の施設の中が見学でき、各施設の歴史や特徴についての説明が聞けるということで、当日は雨と風の強い中、集まった多くの参加者は各ポイントにいるガイドの説明に耳を傾け、ことなど舟溜り地区の歴史や環境について参加者一人一人独自の感覚で捉えてもらった。



まち歩きコースマップ



↑市立博物館地下↓



↑敦賀酒造施設内↓



↑舟溜り↓



Ⅱ部 シンポジウム

○基調講演

テーマ 「歴史的・地域資源を活用したまちづくりの方法とその効果について」

講師 京都府立大学 准教授 宗田好史 氏

○景観まちづくりワークショップの報告

コーディネーター 福井工業大学 教授 内村雄二 氏

発表者 博物館通り（相生町地区）景観形成協議会 会長 竹野 剛 氏
お魚通り（蓬萊町地区）景観形成協議会 会長 川口広志 氏
敦賀市建設部都市整備課 主幹 鳥羽 学 氏

内容 舟溜り地区にある相生町の博物館通りと蓬萊町のお魚通りにおいて実施された景観まちづくりのワークショップの立ち上げから景観エリアの設定や方法などのワークショップの開催事例について、博物館通りとお魚通りで設立された景観形成協議会から報告を行った。



↑ワークショップ報告の様相↑

○パネルディスカッション

コーディネーター 福井工業大学 教授 内村雄二 氏

パネラー 京都府立大学 准教授 宗田好史 氏

敦賀市 副市長 塚本勝典 氏

敦賀市中心市街地活性化協議会 会長 奥井 隆 氏

（独）中小企業基盤整備機構北陸支部

サポートマネージャー 小川雅人 氏

（独）都市再生機構西日本支社全国まちづくり

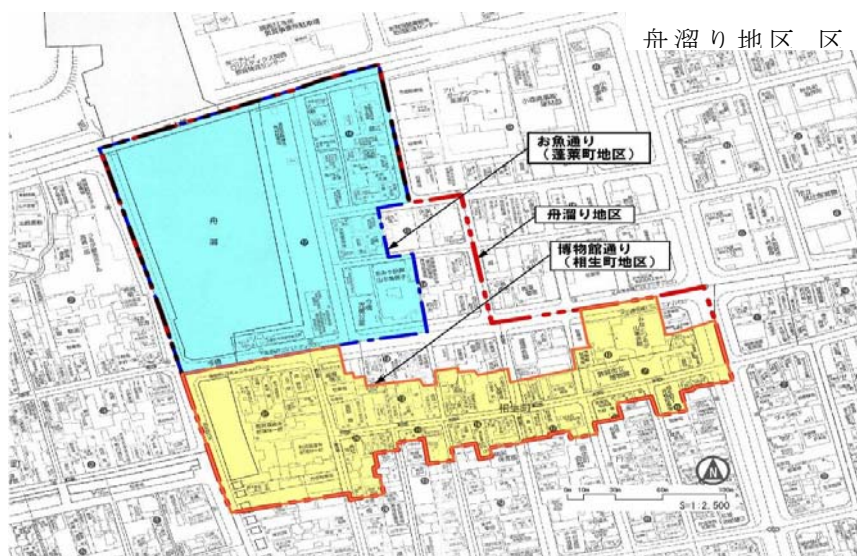
第1チームリーダー 西 斗志夫 氏

内容 街づくりの主体として敦賀市、敦賀市中心市街地活性化協議会、支援機関である中小機構と都市再生機構と学識者がパネリストとなり、今後敦賀市が進めていくべきまちづくりの方向性について、それぞれの立場から意見を発表し、会場からの質疑も併せて一緒に考え、まちづくりを進める者と市民が共通の認識を持つことを図った。



（４）博物館通り及びお魚通りにおける景観形成事業

これまで舟溜り地区の博物館通り（相生町地区）とお魚通り（蓬莱町地区）においては、独自の景観形成に向けたワークショップが開催されてきた。その中で、自分たちの住む町並みや歴史とその特性、環境といったことを踏まえての計画づくりを行った。



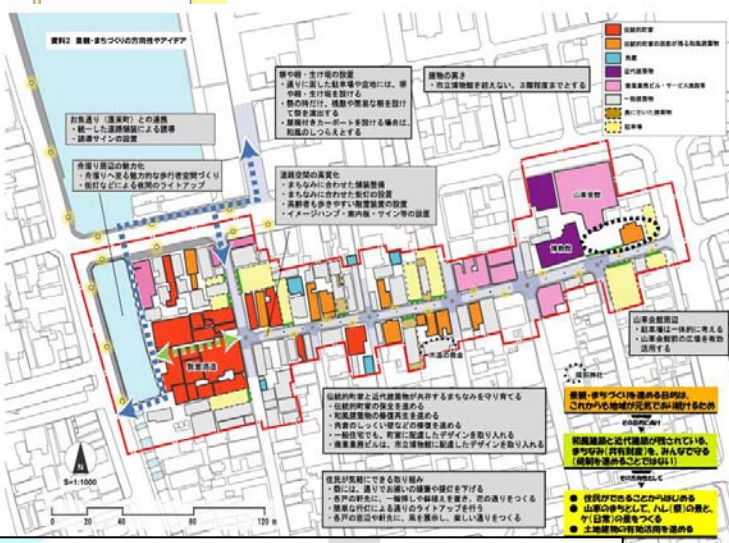
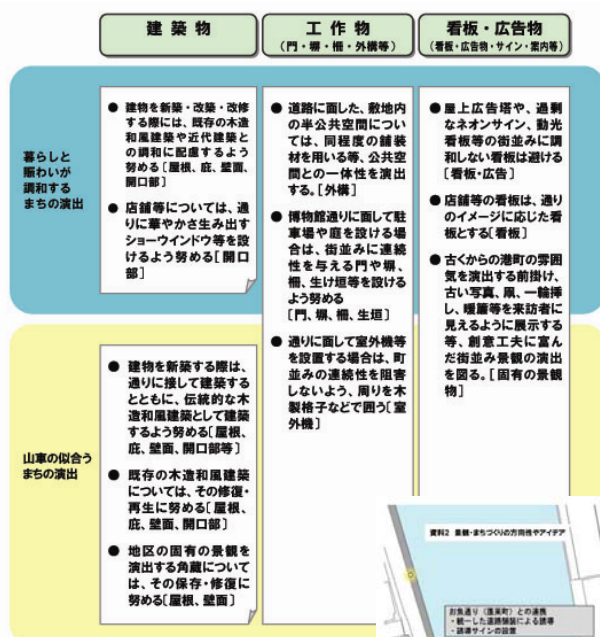
○ワークショップの様子



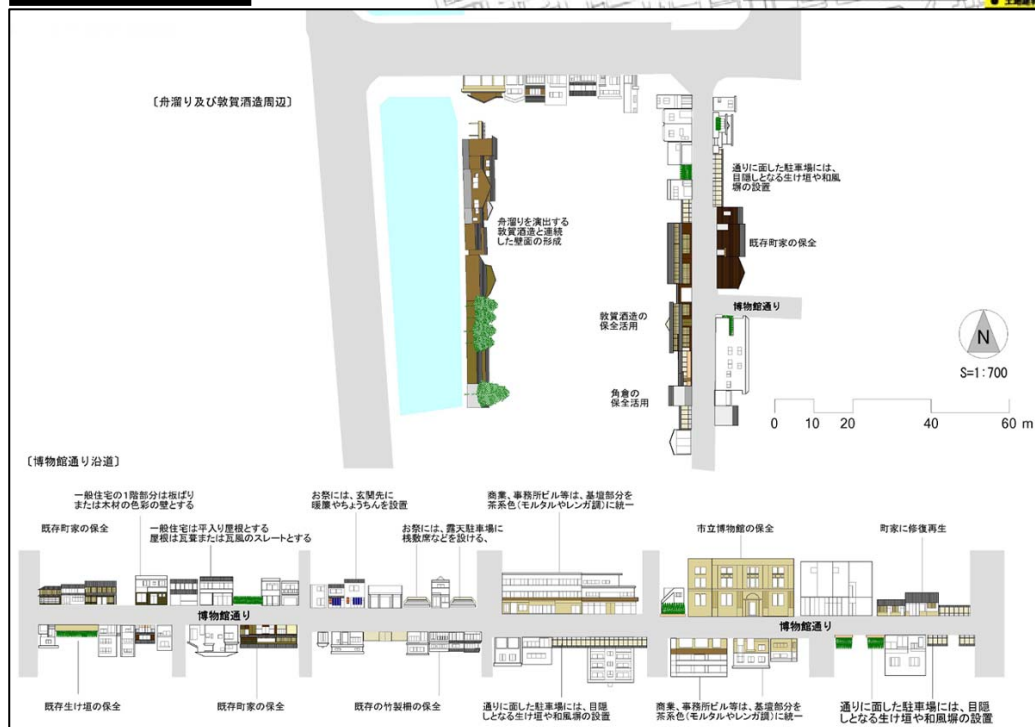
○景観形成における目標と方針

博物館通り（相生町地区）	お魚通り（蓬莱町地区）
《景観・まちづくりの目標》 『近代建築と木造和風建築が共存するまちなみを守り育む』 《景観・まちづくりの方針》 暮らしと賑わいが調和するまちの演出 - 博物館通りは、古くからの市街地であるとともに、落ち着いた住宅地としての性格も有しています。そこで、近代建築と和風木造住宅が共存する特性を活かしながら、暮らしと賑わいが調和するまちなみづくりや地域づくりを進めます。 山車の似合うまちの演出 - 博物館通りの両側に建物が沿う中、山車が運行する様子は、古くからの数少ない風景の一つとして伝えられています。そこで、山車のまちとして、山車の運行の似合うまちなみづくりを進めます。	《景観・まちづくりの目標》 『魚まちとしてのイメージを継承し、賑わいを創出する』 《景観・まちづくりの方針》 来訪者をもてなすまちの演出 - お魚通り西側で、魚市場という大規模な建築物が建設されることから、歩行者がこの巨大な建築物から感じるであろう圧迫感をできるだけ軽くし、多くの市民や来訪者に、気軽に立ち寄り、街なかや通りの散策を楽しんでもらえるように、親しみやすいヒューマンスケールの街並みづくりや店頭の空間づくり、快適な歩行者空間づくり等を進めます。 古くからの「魚まち」としての魅力の演出 - 対象地区には、数少ないものの、古くからの木造店舗が残っており、カニの解禁時期にここで行われる釜茹での風景が、季節の風物詩として伝えられるなど、古くからの「魚まち」のイメージを代表する景観となっています。そこでこれらの古くからの木造建物のイメージを継承する街並みづくりを進めます。

○博物館通り（相生町地区）における具体的な景観施策



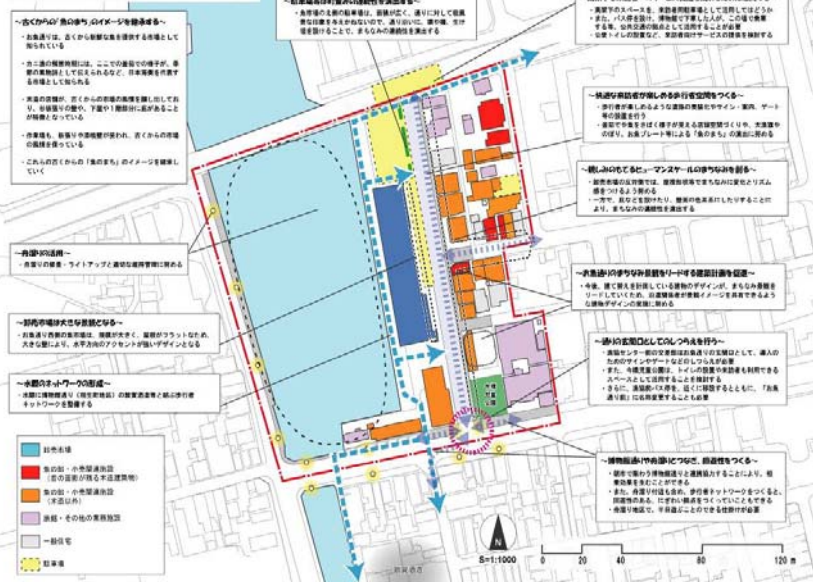
町並み形成イメージ



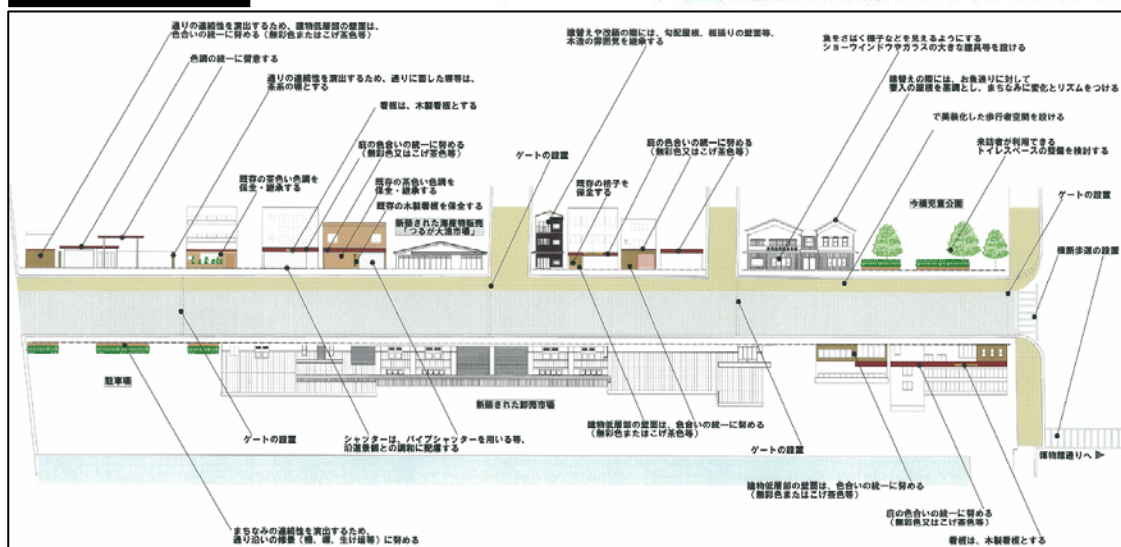
○お魚通り（蓬莱町地区）における具体的な景観施策

建築物	工作物 (門・欄・柵・外構等)	看板・広告物 (看板・広告物・サイン・案内等)
来訪者をもてなすまちの演出 ● 街並みに変化とリズムをつけるため、建物には勾配屋根の設置に努め、お魚通り沿道では妻入りを基調とする。〔屋根〕 ● 建物1階部分に、街並みの連続性を強調し、雨・雪よけにもなる庇を設ける。〔庇〕 ● 店舗や加工場の店頭で、並面でお魚をさばく様子が見えるような店頭空間づくりを進める。〔開口部〕 ● 建物をライトアップすることにより、夜間の光の景観を演出する。〔照明器具〕	● 道路や公園等の公共空間に面した、敷地内の半公共空間については、同程度の舗装材を用いる等、公共空間との一体性を演出する。〔外構〕 ● 必要に応じて、来訪者が利用できる公衆トイレや休憩所を敷地内に設置するように努め、同程度の舗装材や仕上げ材を用いる等、公共空間との一体性を演出する。〔半公共空間の整備〕	● 地区で共通のサイン・案内等を設置する。〔サイン・案内〕
古くからの「魚まち」としてのまちの演出 ● 建物壁面には腰板を貼って木造の雰囲気演出する。〔腰板〕 ● 建物の低層階の壁面は、木造の雰囲気演出する茶系の色彩とする。〔壁面〕 ● 通りから見える店舗や加工場の内装に、古くからの面影を演出する素材を用いる。〔作業場〕	● 駐車場やガソリンスタンド等では、街並みの連続性を演出するため、通り沿いに、街並みに調和した欄や柵、生垣等を設ける。〔門・欄・柵〕	● 過度に派手な動光看板やネオンサインは設置しない。〔看板・広告物〕 ● 設置する看板は、木製看板とする。〔看板・広告物〕

参考資料2 これからの景観・まちづくりの方向性やアイデア



町並み形成イメージ



(5) 市民団体等による開催イベントとの連携

この舟溜り地区を中心とした中心市街地内で賑わいづくりと消費、集客増を目的としたイベントが開催されており、各イベントとの連携や拡充にむけた取り組みを行った。まちなか回遊トライアングルからJR敦賀駅の間にある商店街へと波及させることを目的としている。

①市場発祥の地 晴明の朝市

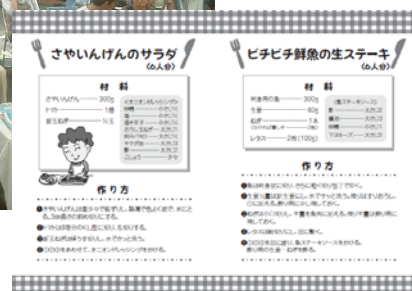
毎月第3日曜日に開催されている「市場発祥の地 晴明の朝市」は、通算100回を超える敦賀市を代表するイベントである。

毎回、地元の野菜や魚などを販売する市内からの出店をはじめ県内外からも出店があり、また来場者についても市民を中心として県内外からも見えるなど、市内のみならず市外でも認知されているイベントにまでなっており、このイベントにより舟溜り地区から



晴明の朝市の様子

そんな中、7月には地元の食材の購買増とイベントの集客増を目指した取り組みとして、地元の食材を使用して簡単にできる料理を紹介する「朝市お料理教室」を開催した。



↑料理教室の様子
レシピ→

②つるがまちじゅう元気フェア

駅から舟溜り地区にまで伸びる商店街を中心に市内全体の賑わいづくりとして実施。期間中に参加店で買物をすると、お笑いライブの入場券があたる抽選に参加できたり、市内の園児たちが描いた絵を参加店に飾ったりと、街を訪れる人が増えるような取り組みを実施して、商店街の売上げ増進と賑わいづくりによる魅力の向上を図った。

期 間 11月7日～12月6日

場 所 駅前、本町1・2丁目、神楽1・2丁目、相生、博物館通り各商店街 他、市内一円

参 加 店 126店



つるがまちじゅう美術館の実施の様子

③おもてなしスタンプラリー

氣比神宮と参加店を巡るスタンプラリーを開催し、市民や観光客に地域に根づく歴史や参加店を知ってもらうことで、舟溜り地区に繋がる地域全体の魅力を感じてもらった。

今後、舟溜り地区もスタンプラリーのチェックポイントとして、開催日数を増やすことでより多くのまちなか回遊へと繋げていく。

日 時 11月7日、8日、14日、15日 各日 9:30～15:30

ラリポイント ①氣比神宮、②つるがまちじゅう元気フェア参加店

ゴール地点 敦賀観光案内所（JR 敦賀駅）

参加者数 413名（市内323名、県内28名、県外62名）



おもてなしスタンプラリーの様子（氣比神宮チェックポイント）

④敦賀百縁笑店街

参加店が、各々100 円の商品やサービスを提供し、お客さんに気軽に楽しみながら商店街を巡ってもらう。又、同時にスタンプラリーを行うことで、開催エリア全体をお客さんが歩くような仕組みづくりや振舞いを行うことで集客力を高めている。

このイベントへの参加店が増えることで開催エリアの拡充が図れ、駅から舟溜りへとつながる大きな人の流れを生むことができる。

期 日 4月15日、6月15日、7月4日、8月15日、10月15日、12月15日（6回開催）

時 間 10:00～13:30

場 所 本町1,2丁目、神楽町1丁目、相生商店街

参 加 店 毎回約60～70店舗

来 場 者 200人～300人



↓ ↑ ↓

敦賀百縁笑店街の様子

→



→



⑤本町1丁目商店街「新そば祭り」

地元のそば愛好会が打ったそばを「気比の長命そば」として販売。本町1丁目商店街で買物をした人に割引券を配布した。その割引券欲しさに商店街で買物をする人がいるなど売上げ、賑わいの面で効果があった。

日 時 11月8日 9:00～15:00

場 所 本町1丁目商店街 敦賀信用金庫本店前

来 場 者 683人



⑥神楽町1丁目景観・まちづくりワークショップ

気比神宮の門前町としての景観形成に向けて、敦賀市景観条例の内容や進め方、注意点などの確認を行いながら、地域住民に対するアンケートを実施した上で、門前町としての町並みを作り上げる地域住民が中心となってワークショップを開催する。その中で上がってきた意見等をまとめ、景観形成の策定計画づくりを行っていく。

日 時 (第1回) 10月15日 19:00～20:20

(第2回) 12月5日 19:00～20:00

場 所 (第1回) 港都つるが(株) 2階会議室

(第2回) 敦賀商工会館 2階会議室

出 席 者 (第1回) 地域住民12名、敦賀商工会議所2名

(第2回) 地域住民3名、敦賀商工会議所2名、敦賀市4名、コンサル2名

（６）敦賀酒造保全活用事業の動き

○敦賀酒造保全活用事業における事業計画の作成

平成 20 年度に作成した敦賀酒造蔵（備前屋）再生活用計画を基に備前屋スクエア構想を作成した。

計画の中身は中活基本計画やその場所にある港町としての歴史、周辺環境などにそった内容の施設として敦賀酒造の蔵や建物を活用することを基本コンセプトに掲げ、そしてその施設を管理運営する組織づくりと施設内に配置するテナントの内容や改修に掛かる費用の算出を行い、その費用をまかなう資金計画や運営に伴う資金確保の採算計画と併せ、土地、建物の取得から改修、運営に掛かる事業スケジュールをはじめ、運営開始から 30 年に渡る事業収支計画までを作成。

また、運営会社 株式会社備前屋の設立やその後の事業展開、更にこの構想計画による中心市街地への波及効果までを検討した。

備前屋スクエア構想

1. 基本コンセプト

（仮称）備前屋スクエア —— 風格のある建物と水際を活かした、敦賀の新たな交流拠点

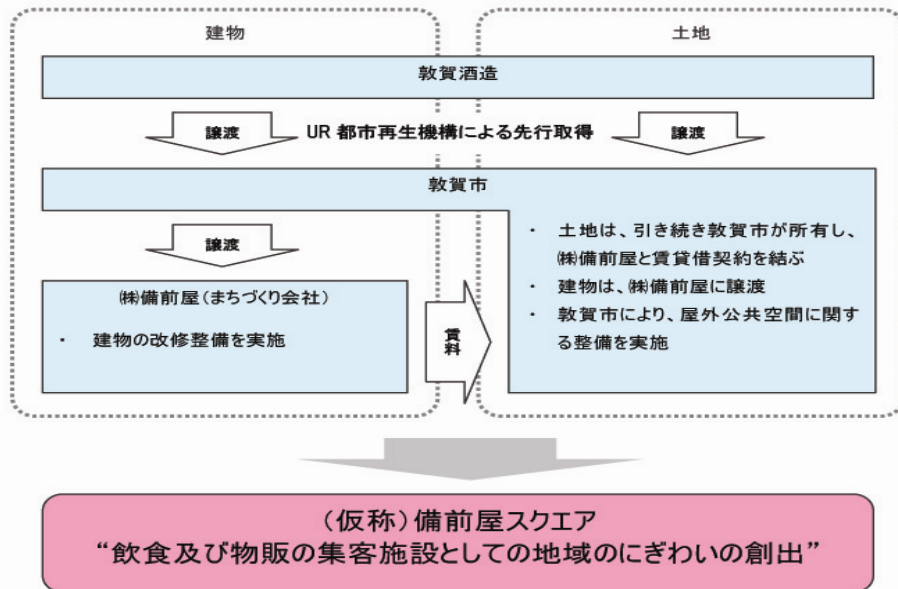


2. 事業スキーム

(株)備前屋(まちづくり会社)による酒蔵の交流拠点としての再生整備

- ・ 現在、敦賀酒造が所有する酒蔵を、敦賀市が取得し建物のみ(株)備前屋に譲渡する。
- ・ 舟溜り周辺や、内部通路など、屋外公共空間について、敦賀市により整備を行う。
- ・ 建物については、(株)備前屋により改修整備を行う。
- ・ 整備後、(株)備前屋によるテナント事業を行う。

■ 酒蔵の土地・建物の取得に関するスキーム



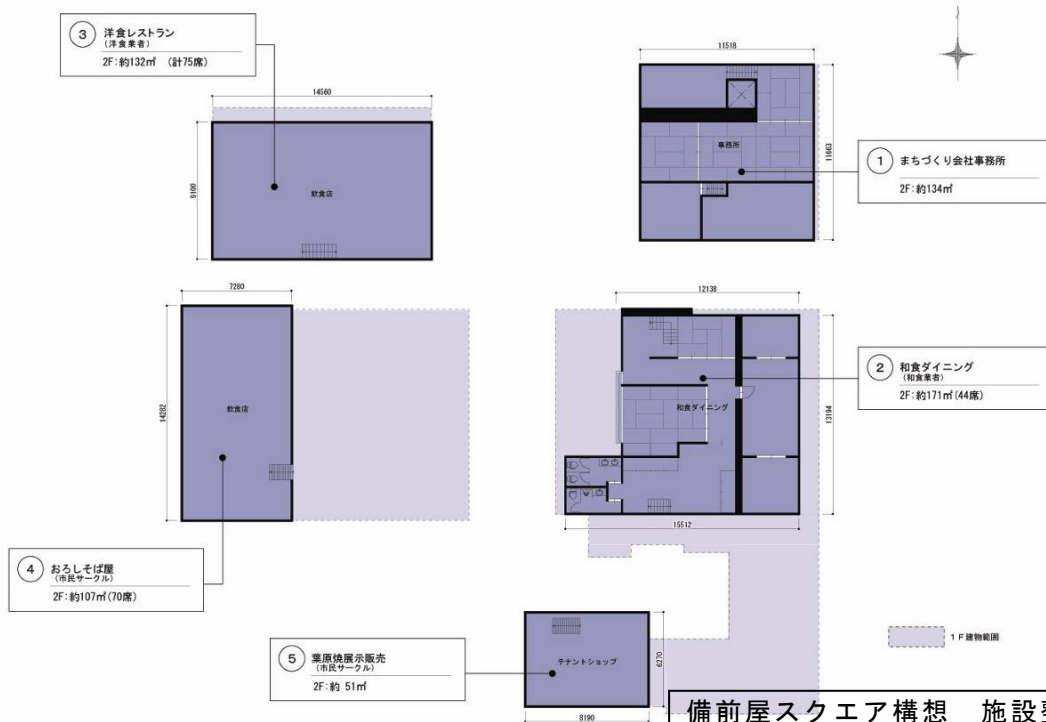
(株)備前屋による備前屋スクエアの運営管理

- ・ 備前屋スクエアについては、(株)備前屋により、テナント募集、施設維持管理などを行う。

■ 備前屋スクエア整備当初の入居テナント計画

			テナント事業者	事業内容
①離れ	1 階	約 136 m ²	農産物業者	地元農産品販売
	2 階	約 134 m ²	まちづくり会社	まちづくり会社事務所
②母屋	1 階約 357 m ² 、2 階約 171 m ²		和食業者	和食ダイニング（1・2 階とも）
③土蔵	1 階約 145 m ² 、2 階約 132 m ²		洋食業者	洋食レストラン
④土蔵	1 階	約 269 m ²	敦賀市	交流施設（市民サークル等の発表の場）
	2 階	約 107 m ²	市民サークル	おろしそば屋
⑤土蔵	1 階約 51 m ² 、2 階約 51 m ²		市民サークル	葉原焼展示販売
⑥土蔵	約 56 m ²		海産物業者	海産加工物販売
⑦土蔵	約 50 m ²		海産物業者	海産加工物販売
⑧土蔵	約 61 m ²		酒類販売業者	酒類販売

3. 施設整備計画



○民間目的会社の設立に向けた動き

敦賀酒造保全活用事業における実施主体として、民間で組織する会社の設立に向けた協議を行った。その中で、敦賀市中心市街地活性化協議会会長を中心とした発起人5人が会社を設立し、敦賀酒造保全活用事業の実施主体として運営を行っていく。そして、この設立した民間目的会社（＝株式会社備前屋）が今後中心市街地の楔となる舟溜り地区の拠点となる敦賀酒造保全活用事業の実施に向けた事業計画、改修計画、収支計画の作成、それらに掛かる資金の確保を実施していく為の協議を進めていく。

・発起人会の開催

第1回発起人会

日 時	平成21年8月5日 16:00～17:30
場 所	敦賀商工会館 正副会頭室
出席者	発起人、敦賀商工会議所
協議事項	①会社設立の経緯 ②会社名および発起人について ③会社定款について ④出資金と払込み ⑤取り組み事業のあらまし（事業計画および事業収支等） ⑥敦賀酒造整備スケジュール ⑦設立費用について

第2回発起人会

日 時	平成21年10月20日 10:00～11:30
場 所	敦賀商工会館 4階会議室
出席者	発起人、敦賀商工会議所、コンサルタント
協議事項	①敦賀酒造用地買収の経過報告について ②会社設立について ③今後の運営について ④戦略補助金の申請について

○株式会社備前屋の概要

発起人	5人（民間会社 3人、まちづくり会社、民間金融機関）
代表発起人	奥井 隆（敦賀市中心市街地活性化協議会会長）
出資金	100万円
目 的	敦賀酒造保全活用事業の実施主体として設立

拠点施設としての改修計画、事業計画の作成、資金調達、施設の改修、
施設の運営

資 金 出資金、出店テナント家賃、国・県・市補助金 等

○資金確保の取り組みについて

改修に係る資金確保

- ・ 発起人による出資金
- ・ ㈱備前屋による借入れ
- ・ 国の戦略補助金および県、市の補助金

運営に係る資金確保

- ・ 出店テナントからの家賃収入

今後の展開によって考えられる資金確保

- ・ 敦賀酒造ブランドを活用した㈱備前屋による酒類製造及び販売

備前屋スクエア開業にあたり、数年をかけて敦賀酒造銘柄の商品を製造する
職人を養成

し、その後敦賀酒造ブランドの商品の製造販売を展開し資金確保を行う。

- ・ 市民ファンド等の活用

4. 舟溜り地区の拠点づくりへの今後の展開について

(1) 拠点づくりへの課題

今後、舟溜り地区における拠点づくりとして敦賀酒造保全活用事業（備前屋スクエア構想）があげられているが、現在は敦賀酒造土地買収に向けた敦賀市と地権者との協議中であり、一刻も早い合意が待たれているところである。

この土地買収に併せ、株式会社備前屋を設立し実施に向けた計画を進めていくに当たっては、具体的な計画と補助金の申請などの確実な資金確保が課題となってくる。

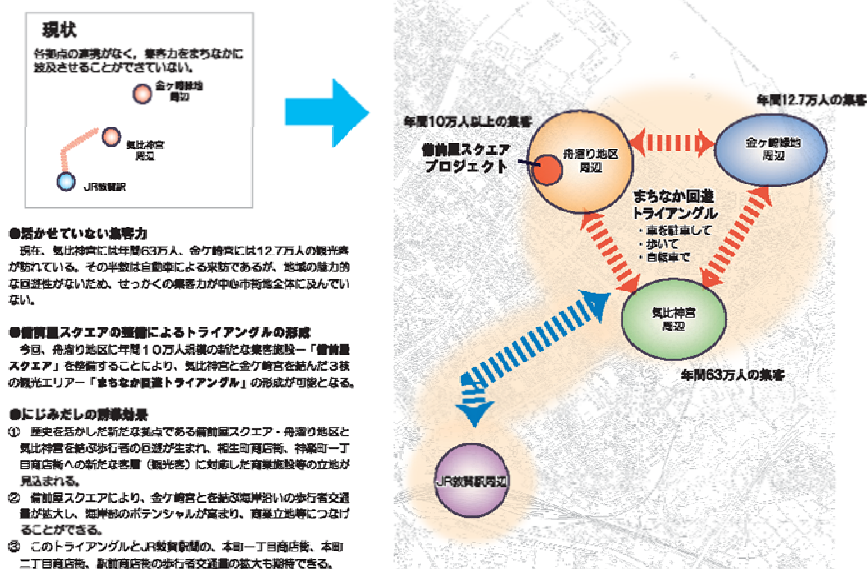
そして、今後この計画を進めていく上で、この事業に対する市民の理解促進や活動に対する協力を求める行動を継続的に行っていく必要がある。

市民の意識が舟溜りに向き、舟溜りを訪れたり、施設を利用する機会を増やすことで、拠点としての集客力の拡充と市民からの出資等も含めた継続的な資金確保をしていかなければならない。

また、この拠点への人の流れを街なか回遊トライアングルへと繋げる為に、舟溜り地区周辺の商店街で行われているイベント等とも連携し、常に人が敦賀駅～商店街～氣比神宮～舟溜り～金ヶ崎及び港周辺を回遊するモデルを形成していくことが必要である。

(2) 拠点づくりによってもたらされる効果

備前屋スクエアがめざす中心市街地活性のにじみだし戦略 — まちなか回遊トライアングルの形成



この舟溜り地区における拠点となる備前屋スクエアの波及効果について、中心市街地の現状は氣比神宮に年間63万人、金ヶ崎宮を中心とした港周辺に年間約13万人の観光客が訪れているがその拠点間の連携がなく、まちなかへの人の流れがない状態で、それぞれの持つ集客力が活かされていない。

その他、街なか回遊トライアングルの形成によって、人の流れがもたらされることで、商店街における商業機会を増やし、商店街にある空き店舗において開業を希望する人の増加による空き店舗の減少に繋がり、門前町商店街である神楽町1丁目商店街では、門前町としての景観形成への動きや気比神宮からの人の流れができることで、商店街としての活気を取り戻す可能性を秘めている。



(6) 明野地区およびパークプレイス地区を抱合させた「広域型」
エリアマネジメントの導入予備調査

明野・パークプレイス街づくり協議会（大分県大分市）

第1章 概要

1-1 調査の背景と目的

デベロッパーの視点から見た広域型エリアマネジメント

本調査は、地域密着型の住宅デベロッパーである大分シティ開発(株)と(株)新日鉄都市開発が、それぞれパークプレイス地区と明野地区の単独の開発エリアを超えて両地区を抱合した「広域型」エリアマネジメントについてその導入可能性の調査検討を行ったものである。

大分シティ開発(株)および(株)新日鉄都市開発は、それぞれ事業開始年度は異なるが、同じ大分市東南部において住宅開発を中心としたまちづくりを担ってきた地域密着型のデベロッパーである。ともに早い段階から住宅開発のみならず、エリアマネジメントに取り組み、戸建て住宅における管理組合の設立と共有緑地の管理を予めビルトインするなど販売後のマネジメントを事業として展開してきた実績を持つ。今回、この2つのデベロッパーが連携することになった背景には、いわゆるデベロッパーの「売り逃げ」の後、経年による郊外へのスプロール化とオールドニュータウン化した住宅地の衰退が社会問題となっていることや今後の住宅需要の減少があるが、それ以上に地域密着型の「逃げない」デベロッパーとして、次に示す志を共有していたことがきっかけである。

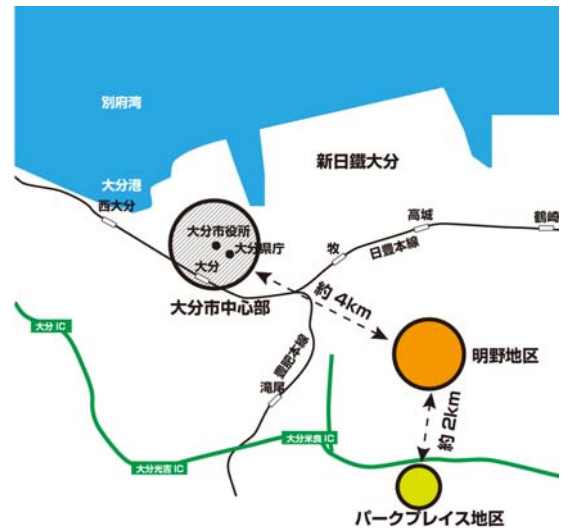


図 1-1-1. 大分市におけるパークプレイス地区および明野地区の位置

“逃げない” まちづくり

両デベロッパーは、ともに事業拠点が開発事業地区内もしくは近くに存在し、歴史的にも地域に密着したまちづくりを担ってきた。そのため“逃げない”デベロッパーとして、今後の事業展開方向をエリアマネジメントに定め、比較的早い段階から住宅開発のみならず、戸建て住宅における管理組合の設立と共有緑地の管理をビルトインするなど販売後のマネジメントを“事業”として取り組み、展開してきた実績を持つ。

“よい街”であり続けること

パークプレイス地区および明野地区におけるエリアマネジメントの状況は、住民の満足度も高く、特に大きな問題なく運営されている。この2つのデベロッパーが連携した広域型エリアマネジメントへの取り組みは、それぞれの地区の現状における課題から発したものでは

なく、また単に近接したエリアで開発を行っていたことが連携に結びついたのではない。それは現在“よい街”と思われる住宅地であっても、価値観は時代により変化し続けるものであり、その価値観の変化を読み取りながら常に先の手を打ち続けること、すなわちマネジメントすることが重要であるという認識である。その志を両デベロッパーが共有していたという点が非常に大きい。逆に言えば、事業として未知数の、あるいは少々リスクを伴うこの広域型エリアマネジメントは、そのような志を共有していなければ困難である。

“生き残る”ための戦略

その上でエリアマネジメントをあくまで“ビジネス”の面からとらえ実現していくことがデベロッパーに求められる役割であり、その事業の継続性とエリア価値を担保する、つまりデベロッパーにとって最も重要な不動産価値の維持・向上が、ひいては民間の株式会社としてそれぞれのデベロッパーも“生き残る”ための戦略として位置づけている。

都市構造の視点からみた広域型エリアマネジメント

広域型エリアマネジメントここではまとまった2つのエリアが連携するが、それは二つのエリアの新たな関係を生み出す。これを都市構造の視点から見ると、これまでの都市の中心部に都市機能が集積され、郊外にベッドタウンとしての住宅地が分散する「中心と郊外」の関係から、面的な複合開発による郊外拠点がネットワーク化することにより機能を補完し合う「拠点と拠点」の関係をつくり出す。このことは単独の複合開発では限界のあるバリエーションを増やし生活利便性を向上させることにつながる。

「中心と拠点」から「拠点と拠点」へ

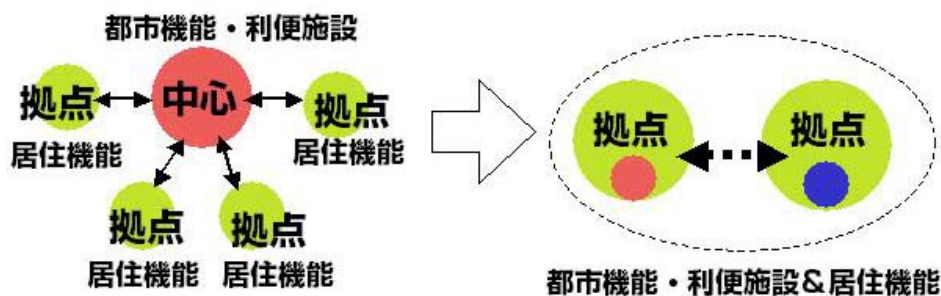


図 1-1-2. 都市構造の再編イメージ

1-2 調査対象地区

明野地区は、大分市の中心部から東へ5キロほど離れた場所に位置しており、昭和40年代に臨海部にある新日鉄大分の社員の為の住宅を中心に丘陵地を切り開いて開発された市街地である。このため「郊外」の立地にもかかわらず利便性が高く教育環境も整った街として大分市内においても人気の高い地区である。平成7年以降、新日鉄都市開発により商業施設を核とした再開発が順次行われ、従来からの古いコミュニティと再開発以降移り住んだ新しいコミュニティとが混在した8,500世帯、人口30,000人弱のエリアである。

また、パークプレイス地区は、明野地区よりさらに2キロほど南に位置しており、大分県が整備したスポーツ公園と高速道路、複合商業施設および住宅団地が一体となって平成13年より新しく開発されたエリアである。平成13年以降に開発された「パークプレイス大分公園通り」は、約1,200区画人口3,000人（最終計画）ほどの住宅団地として、比較的新しいコミュニティが形成されている。

明野およびパークプレイスの両地区は、それぞれが核となる商業施設を持ち、戸建管理組合の設立による緑地の共同所有およびその緑地の共同管理をはじめとしたエリアマネジメントの導入実績がある点が共通している。

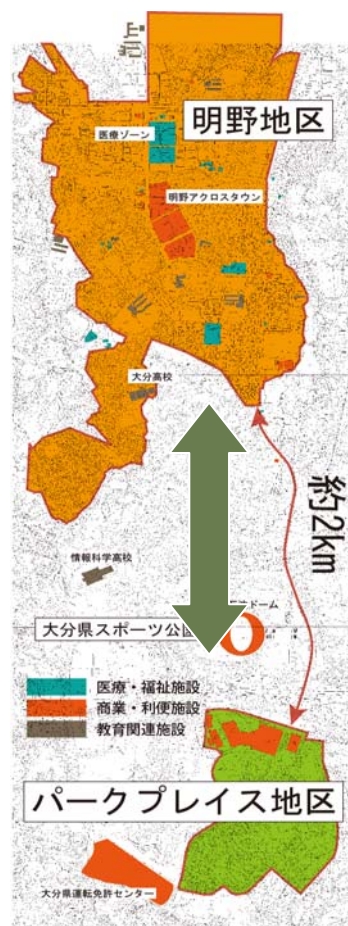


図 1-2-1. 対象地区

明野地区

開発者	新日鉄都市開発
時期	平成7年～
世帯数	約700世帯
内容	商業施設再開発 住宅（戸建、MS） 医療施設など
イマ 実績	戸建管理組合の設立 共有緑地、警備など



新日鉄社員を中心とした
古くからのコミュニティと

30～40歳代が中心の
新しい住宅地

パークプレイス地区

開発者	大分シティ開発
時期	平成13年～
世帯数	約900世帯
内容	商業施設 住宅（戸建）
イマ 実績	戸建管理組合の設立 共有緑地 電子回覧板など



丘陵地開発による30～40歳代中心の新しい住宅地

1-3 調査方法

調査は、明野地区とパークプレイス地区のエリアマネジメントの現況および地域特性を踏まえた上で、3つの展開方策を設定しそれぞれの展開具体策の検討を行った。その後展開方策に応じて2種類の対象に対するアンケートおよびヒアリング調査を実施、それらの結果をもとに展開具体策の検証を行った。最後に実現化が可能な事業の絞り込みを行い、それ以外についても実現化に向けた課題の整理を行った。その後、今後の広域型エリアマネジメントの可能性を探った。

なお、検討にあたっては、学識経験者や事業関連会社等も参加した明野・パークプレイス地区街づくり協議会推進会議（1-4参照）にて行った。

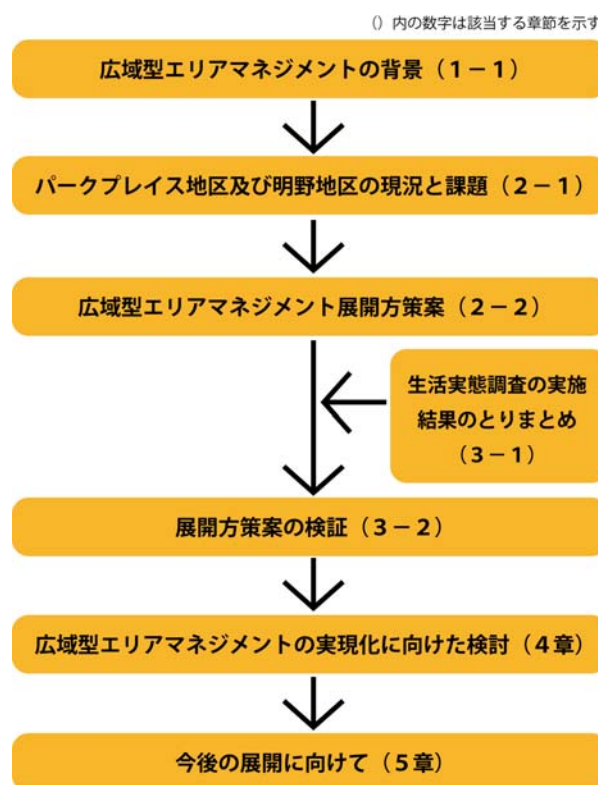


図 1-3-1. 調査フロー

1-4 組織体制

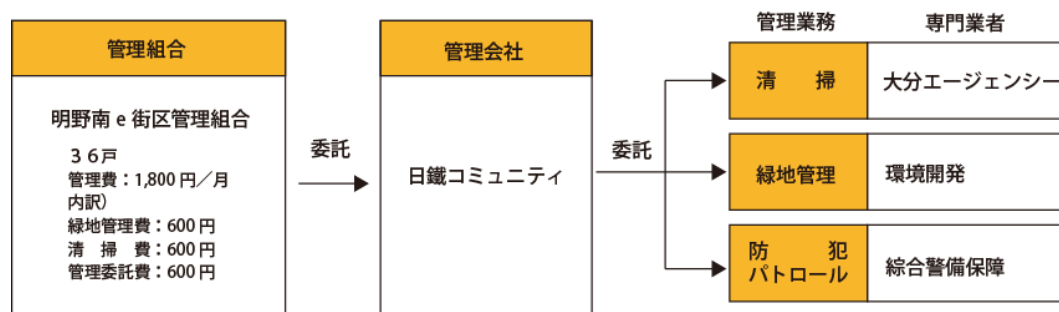
(1) エリアマネジメントの体制

明野地区およびパークプレイス地区では、それぞれ管理組合に加入した住民を対象にしたエリアマネジメントを行っている。地区では管理組合が委託する管理会社が窓口となり、専門の造園会社や警備会社等に委託する形式をとっている（図 1-4-1 参照）。

(2) 明野・パークプレイス推進会議

本調査は、広域型エリアマネジメントに向けた予備調査であることから、明野およびパークプレイスの両地区の開発者である(株)新日鉄都市開発と大分シティ開発(株)の両デベロッパーと、明野地区で事業地区の管理を受託している日鐵コミュニティ、セキュリティシステムを導入している総合警備保障などエリアマネジメント事業の協力会社に加えて、コンサルタントや地元の大学を加え、大分市都市計画課がオブザーバーとして出席した。明野・パークプレイス地区まちづくり協議会推進会議を設置し調査検討を行った。大分大学は、広域型エリアマネジメント事業の公共性や一般化を行い、デベロッパーと行政や地元自治会との間をつなぐ役割として期待された。

明野地区のエリアマネジメント体制



パークプレイス地区のエリアマネジメント体制

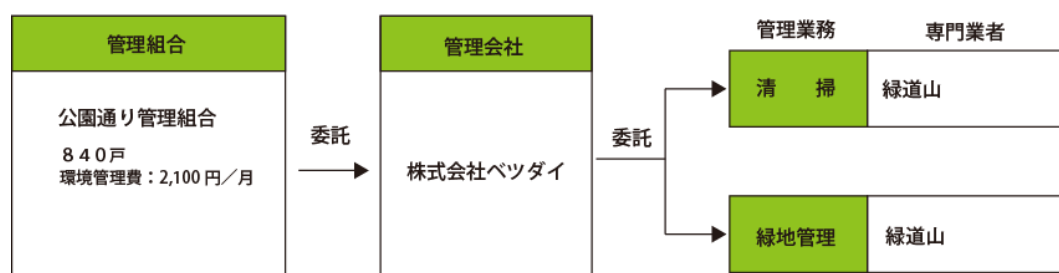


図 1-4-1. 明野地区およびパークプレイス地区のエリアマネジメント体

1-5 結果概要

本調査ではあらかじめ検討した展開方策に対し、アンケート調査およびヒアリングにより検証することができた。それぞれの結果については後章に述べるが、広域型エリアマネジメントには「事業地区をつなぐ」「技術の共有、合理化」「既成市街地との協働」など異なる展開方策があり、方策によって2つの住宅デベロッパーのみですぐに可能なもの、交通事業者や商業事業者などさらに多様な事業者との連携が必要なもの、自治会活動や行政と歩調を合わせて進めるべきもののように実現化に向けたアプローチが異なることがわかった。さらに広域型エリアマネジメントは、単独のエリアではできない部分を補い合うことで多様で複合的な機能を有することが可能であるとともに、行政ではできない地域特性に応じた“第3の公共”とも呼ぶべき役割を果たせる可能性があることがわかった。

第2章 両地区による広域型エリアマネジメントの展開方策案の抽出

2-1 両地区および周辺地区におけるエリアマネジメントの課題

(1) 明野地区の現況および課題

明野地区のエリアマネジメントについては、平成20年度エリアマネジメント推進調査の採択（新日鉄都市開発）を受け、現在行っているエリアマネジメント事業の効果や可能性を明らかにすることができた。その中で、今後も魅力のあるまちとしてあり続けるためには、事業としてのエリアマネジメントの一層の充実が必要であり、エリアの拡大や地域の人材活用などへの展開が今後の展開方向として期待されているとした。

(2) パークプレイス地区の現況および課題

パークプレイス地区は現在も宅地分譲を継続しており、エリアマネジメントの構成員は増加している。しかしながら、最初に分譲を開始してから9年を経過しており、管理組合の理事も徐々に交代してきている。そのため、エリアマネジメント事業は常に「目に見える」効果を上げていくための新たな事業を生み出していく必要がある。

(3) エリアマネジメントの更なる展開に向けた課題の整理

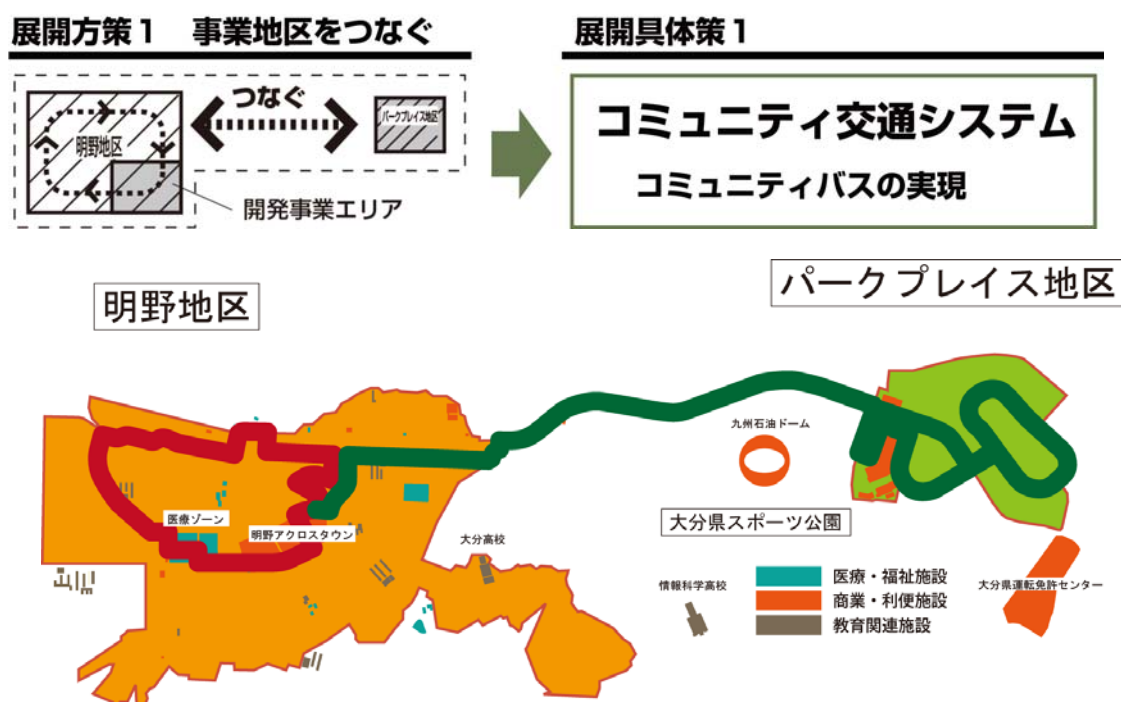
今回、両地区が広域型エリアマネジメントを検討するにあたり、両地区とも宅地販売時に管理組合に加入を義務づけるなど事業のビルトインを行ってきたことから、エリアマネジメント事業の継続に対して、現状では大きな問題点はない。しかしながら、これからますます激しくなることが予想される地域間競争では、常にエリア価値の創造につとめてない住宅地は衰退していくことが懸念される。そのため、両地区のエリアマネジメントの更なる展開には、エリアを抱合した新たな事業を検討していくことが重要である。

2-2 広域型エリアマネジメントの展開方策案

両地区における現状と課題をもとに、広域型エリアマネジメントとして「事業地区をつなぐ」「技術の共有、合理化」「既成市街地との協働」の3つの展開方策案を設定した。

(1) 事業地区をつなぐ

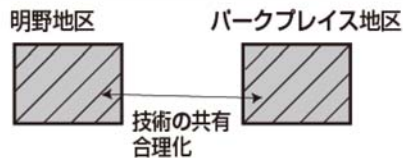
明野およびパークプレイスの両地区を「つなぐ」方策案である。具体的にはコミュニティ交通システムによってエリアの広い明野地区を巡回し、また、明野地区とパークプレイス地区をつなぐことにより両地区のエリア価値を向上させようとするものである。



（２）技術の共有、合理化

両地区の技術を共有し、またその合理化を図ることで管理コストを低減し、さらにサービスの質的向上を図ろうとする方策案である。具体的には両地区が現在行っている共有緑地の共同管理や、地区内あるいは地区に隣接する公園や街路樹などを合わせて管理することで公共空間を含めたエリア価値を向上させるものである。

展開方策２ 技術の共有、合理化



展開具体策２

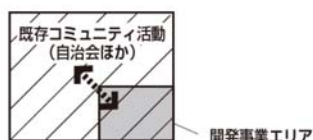
緑の管理システム
共有緑地の管理
公園、街路樹への展開

緑地管理の共有化・両エリアの緑地管理者の共有		
個人庭の取り込み ・共有緑地の管理者による個人庭の管理		
公共緑地への展開 ・共有緑地の管理者による街区内あるいは街区に隣接した街路樹や公園の管理		

（３）地域との協働（明野地区のみ）

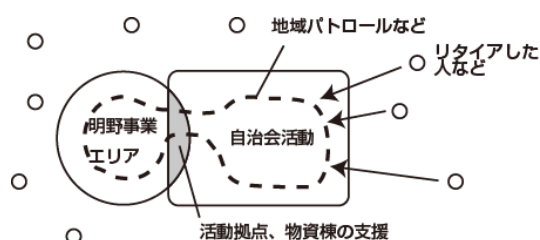
地域ですすでに行われている活動と協働することで事業地区を越えた広範囲のエリア価値を高める方策案である。具体的には明野地区内の自治会などにより活発に行われている自主防犯パトロールを事業地区内に取り込む、あるいは逆に事業エリアで行っている専門業者による地域巡回を既存市街地に展開していくものである。

展開方策３ 既存市街地との協働



展開具体策３

安全安心まちづくり
地域防犯パトロールとの連携
専門業者による地域巡回



第3章 両地区居住者の生活実態調査による展開方策案の検証

3-1 両地区居住者に対する生活実態調査

(1) 生活実態調査の目的および方法

第2章で設定した展開方策案の検証をするため、生活実態調査として2種類のアンケート調査と関係者に対してヒアリングを行った。なお、「より良い居住環境づくりに関するアンケート調査[安全安心と緑の街並みについて]」の実施にあたっては、アンケートの主旨について、地域で防犯パトロール等の活動を行う明野自治協議会の理解を得て、協力体制を築くことができたため、明野自治協議会との連名で行うことができた。

①アンケート調査

ニーズや意向の把握を定量的に把握するためにアンケート調査を行った。3つの展開方策案（テーマ）に対して2つの対象に分けて調査を行う必要があることから、2種類のアンケートを設計、配布した。

表 3-1-1 アンケート調査実施概要

名 称	該当する展開方策 具体案	対象	配布数
明野地区及びパークプレイス地区における日頃の移動及び交通に関するアンケート調査	「コミュニティ交通システム」	明野地区およびパークプレイス地区居住者	1,800部
より良い居住環境づくりに関するアンケート調査[安全安心と緑の街並みについて]	「緑の管理システム」 「安全安心まちづくり」	明野地区の戸建住宅居住者	1,000部

②ヒアリング調査

選択肢があらかじめ用意されたアンケート調査では把握できない、より詳細な生活実態や、事業検証のために必要な関係者の意向把握するためにヒアリングを行った。

表 3-1-2 ヒアリング調査実施概要

ヒアリング対象	日時	場所
アンケート実施に対する地域の意向把握（事前ヒアリング）	平成 21 年 12 月 9 日 10:00～12:00	先方宅
パークプレイス緑地管理者（グリーンキーパー）	平成 22 年 1 月 21 日 11:00～12:00	パークプレイスプレゼンテーションルーム
明野地区の戸建住宅居住者	平成 22 年 2 月 12 日 11:00～12:00	パークプレイスプレゼンテーションルーム

(2) 調査項目

①アンケート調査 表 3-1-3 アンケート調査項目

名称	項目	内容
共通	属性	性別、年齢、居住地、職業、通勤通学先、自家用車の保有台数
明野地区及びパークプレイス地区における日頃の移動及び交通に関するアンケート調査	明野地区への移動の現状	目的、頻度、交通手段
	パークプレイス地区への移動の現状	目的、頻度、交通手段
	公共交通利用の現状	バスの利用頻度、目的、問題点
	コミュニティバスの必要性	必要性、目的、頻度、料金
	コミュニティバス交通システムについての意見	自由回答
より良い居住環境づくりに関するアンケート調査[安全安心と緑の街並みについて]	日常生活で不安に感じること	交通事故、空き巣、ひったくりなど
	住居の防犯の現状	ホームセキュリティなどの有無
	地域の防犯活動の現状	自治会等による活動の認知度
	安全安心まちづくりについて	自由回答
	民間による地域安全活動の必要性	防犯活動の主体は誰が担うべきか
	民間の緑の問題	日常の管理の現状や課題
	公共の緑の問題	公園・緑地の管理の現状
	緑地の管理について	専門業者による管理について
	緑の管理について	自由回答

②ヒアリング調査 表 3-1-4 ヒアリング調査項目

対象者	目的	内容
元明野自治会連合会長	アンケートの設計を実施するにあたって対象者の概要を知るための予備調査	○コミュニティ交通 ○安全安心まちづくり ○緑の管理
パークプレイス緑地管理者(グリーンキーパー)	パークプレイスにおける請負業者(グリーンキーパー)に事業の現状と展開可能性をヒアリングし、事業化案作成の資料とする	○作業の具体的内容 ○明野地区への展開可能性
明野地区の戸建住宅居住者	アンケート結果をもとに、回答の背景となっている生活実態について把握する	○自主防犯パトロール ○庭管理の現状と課題 ○専門業者による管理 ○公園や街路樹の現状

(3) 調査結果概要

①明野地区及びパークプレイス地区における日頃の移動及び交通に関するアンケート調査

回 収：694 部（回収率 38.5%）

回答者の属性

性 別／男性 41%、女性 58%（無回答 1%）

年 齢／1 位 30 歳代（32%）、2 位 40 歳代（19%）、3 位 60 歳代（19%）

居住地／1 位公園通り（45%）、
2 位明野東（26%）、3 位明野北
（9%）

移動手段は自家用車が中心である

自家用車は平均で 1.65 台、全体の 63%の家庭が 2 台以上を保有している。「明野地区への移動における交通手段」では、回答者の実に 85%が自家用車を利用すると答えており、移動手段としてかなりの部分を自動車に依存している。

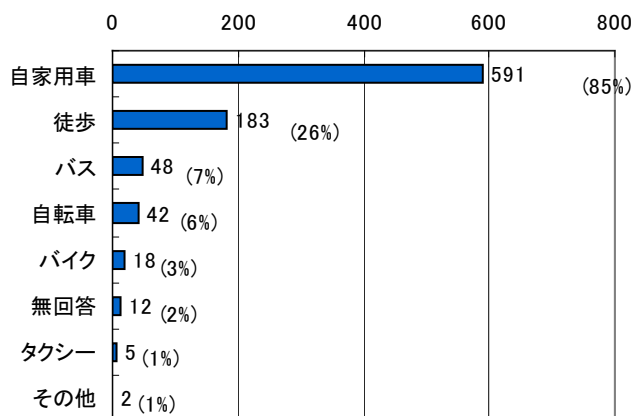


図 3-3-1. 明野地区への移動手段

明野地区への外出は買い物が最も多い

明野地区への外出目的としては買い物が最も多く次いで食事となっている。買い物と食事、スポーツ・レジャーについては平日に比べて休日の方が多くなる。特に買い物については回答者の 90%以上が明野への外出目的としてあげている。逆に通院や習い事は平日の方が多い。

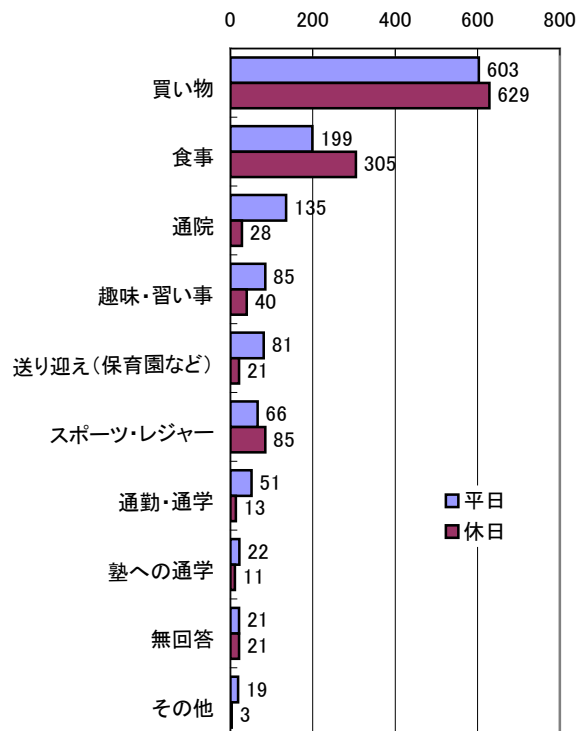


図 3-3-2. 明野地区への外出目的

63%がコミュニティバスを利用したいと思っている

仮にコミュニティバスが運行されたときに利用するかどうかの設問に対し全体の63%の人が「利用したい」と答えている。地区別では、最もサンプル数が多いパークプレイス地区（310人）において「利用したい」と答えた人は193人（62%）もありコミュニティバスに対する期待の大きさが読み取れる。

50%以上の人が週1回以上利用したいと思っている

コミュニティバスの利用頻度についての設問では、半数以上の人が週1回以上利用したいと答えている。最もサンプル数が多い公園通り居住者では、40%以上の人が週2回以上利用したいと答えており、週4回以上の利用も10%を超えている。

コミュニティバスの利用目的はほとんどが買い物・銀行である

コミュニティバスの利用目的についての設問では「買い物・銀行」が圧倒的に多い。明野地区への外出目的の大半が買い物であることを考えると、明野地区への移動手段としてコミュニティバスを望んでいることが読み取れる。

料金は100円が最も多い

コミュニティバスの利用目的についての設問では「買い物・銀行」が圧倒的に多い。明野地区への外出目的の大半が買い物であることを考えると、明野地区への移動手段としてコミュニティバスを望んでいることが読み取れる。

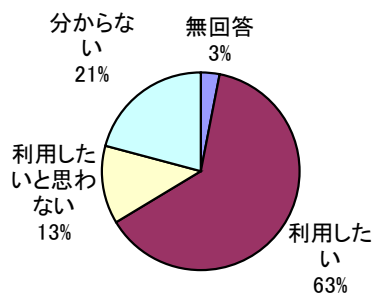


図 3-3-3. コミュニティバスを利用する

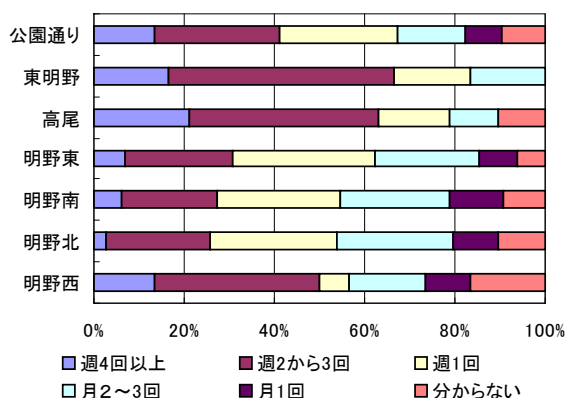


図 3-3-4. 町別のコミュニティバスの利用頻

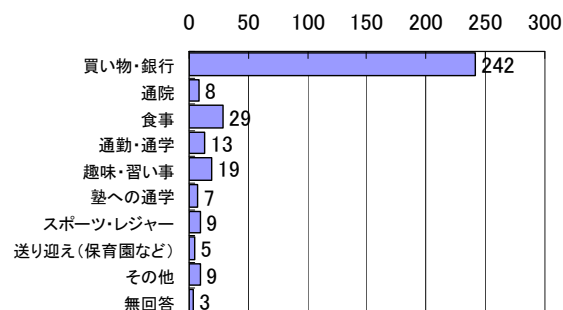


図 3-3-5. コミュニティバスの利用目的

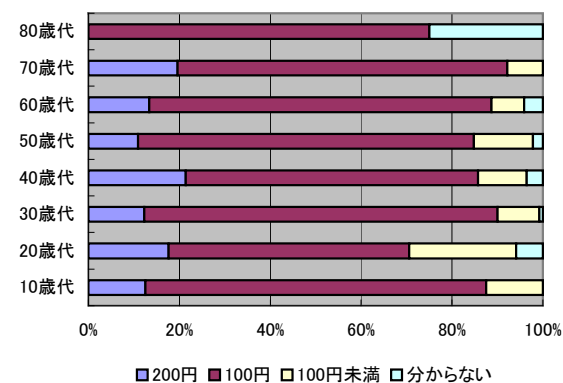


図 3-3-6. コミュニティバスの料金負担額

②より良い居住環境づくりに関するアンケート調査[安全安心と緑の街並みについて]

回 収：323 部（回収率 32.3%）

回答者の属性

性 別／男性 50%、女性 50%

年 齢／1 位 60 歳代（31%）、2 位 50 歳代（21%）、3 位 40 歳代（17%）

世帯構成／1 位親子同居（45%）、2 位夫婦のみ（41%）、3 位単身世帯（7%）

親子同居の世帯に防犯対策をとっている世帯が多い

住宅における防犯対策についての設問では、最も簡単で費用のかからない「二重ロック」を行っている世帯が多い（47%）。世帯構成別に見ると、親子同居の世帯は、他の世帯に比べ何らかの防犯対策を取っている世帯が多いことから、子どもの存在が防犯意識に影響していると考えられる。

	センサー 付きライト	監視 カメラ	防犯 ガラス	二重 ロック	ホーム セキュリ ティ	その他	総計
単身世帯	4 19.0%	1 4.8%	3 14.3%	5 23.8%	1 4.8%	1 4.8%	21
夫婦のみ	34 25.8%	3 2.3%	5 3.8%	55 41.7%	2 1.5%	6 4.5%	132
親子同居	57 39.0%	3 2.1%	16 11.0%	83 56.8%	9 6.2%	3 2.1%	146
親と子と孫	4 28.6%	0.0%	0.0%	6 42.9%	0.0%	0.0%	14
その他	2 33.3%	0.0%	0.0%	1 16.7%	0.0%	0.0%	6
不明	0.0%	0.0%	1 25.0%	1 25.0%	0.0%	0.0%	4
総計	101 31.3%	7 2.2%	25 7.7%	151 46.7%	12 3.7%	10 3.1%	323

空き巣、交通事故、不審者に対する不安感が強い

地域で不安に感じるものについての設問では、空き巣（50.5%）、交通事故（49.8%）、不審者（46.7%）に対する不安感が強い。

	交通事故	空き巣	不審者	ひったくり	子供の通学	夜中の独り歩き	その他	特にない	総計
明野西	12 33.3%	17 47.2%	17 47.2%	0.0%	5 13.9%	10 27.8%	2 5.6%	8 22.2%	36
明野北	43 51.2%	41 48.8%	34 40.5%	0.0%	18 21.4%	21 25.0%	3 3.6%	13 15.5%	84
明野南	34 37.0%	49 53.3%	50 54.3%	3 3.3%	17 18.5%	21 22.8%	8 8.7%	16 17.4%	92
明野東	39 72.2%	27 50.0%	24 44.4%	4 7.4%	7 13.0%	9 16.7%	3 5.6%	4 7.4%	54
高尾	29 54.7%	27 50.9%	23 43.4%	0.0%	13 24.5%	10 18.9%	2 3.8%	6 11.3%	53
その他・ 不明	4 100.0%	2 50.0%	3 75.0%	1 25.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	4
総計	161 49.8%	163 50.5%	151 46.7%	8 2.5%	60 18.6%	71 22.0%	18 5.6%	47 14.6%	323

防犯パトロールの専門業者への委託について30代、40代の約40%が「委託した方が良い」と答えている

共働き世帯や単身世帯の増加、自治会活動を担う人々の高齢化により、将来的に担い手の不足が予測される中で、住民が負担して専門業者に委託することについて聞いたところ、30代、40代の若い世帯において「委託した方が良い」と答えている。

半分以上の人が緑（庭）の管理を負担に感じている

自宅の緑（庭）を管理することについて、各年代全てにおいて「管理は負担に感じるが、緑は減らしたくない」が最も多く、「管理が負担に感じるので、緑を減らしたい」と考える人と合わせて「緑の管理が負担」と答えた人は全体の約60%となっている。

公園や街路樹についての満足度は比較的高い

住宅周辺の公共緑地の管理についてどのように思うかという設問に対しては、50%以上の人々が「緑が多く、よく管理されている」と答えている。高齢になるほど「管理されていない」と思う割合が増えているのには、子ども時代の自然環境の豊かさを基準にしている可能性もある。

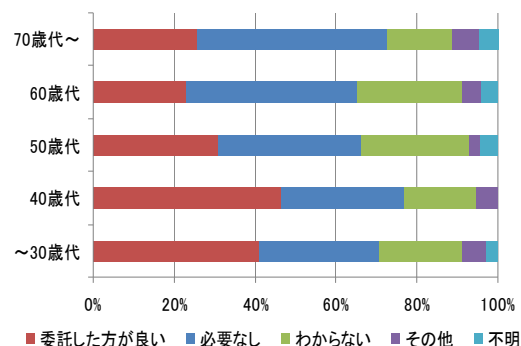


図 3-3-6. 見守り・パトロールの

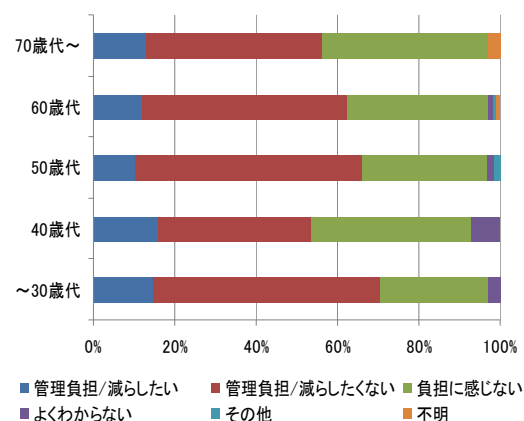


図 3-3-7. 緑の管理への負担

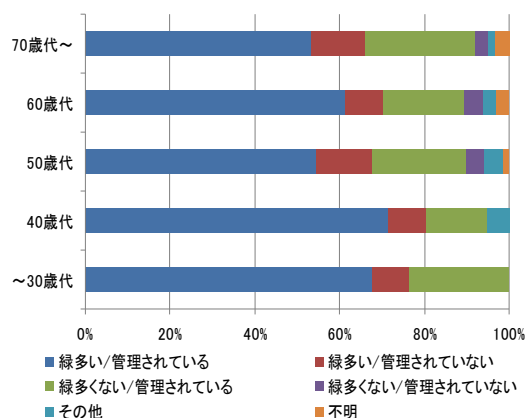


図 3-3-8. 緑の管理への負担

③元明野自治会連合会会長へのヒアリング

○コミュニティバスについて

- ・以前、活性化懇話会（行政が、大分市を 5 ブロックに分け、各地区に発足させた協議会）で、明野地区にコミュニティバスの運行を検討した経緯がある。その時、大分バスにも相談し、具体的な運行ルート（4 路線）を提示。試験運行実施の直前で、計画が埋没してしまった。

○安心安全について

- ・自治会による安全パトロールは、以前、各自治会長 17 名が参加しパトロール隊（大分県警登録）を結成し、パトロールを実施していたが、防犯面より補導面を主体に考えたこととことから、明野地区青少年育成協議会（青少協）が中心となり、自治会長及び自治会役員・老人会・PTA・補導員が合同で、「サポートパトロール隊」を結成し、2 回/月（夏場：18：30～、冬場：17：30～）明野地区を 2 分し、パトロールを実施している。
- ・明野地区住民は、「地域は、地域の人間が守る」意識が強い。
- ・「ボランティア明野」を結成し、大分市に登録。人数は不明。主な活動内容は、養護施設の清掃や、買物代行など。

○緑地管理

- ・街区公園の 90%以上は、大分市が設定している「街区公園愛護会」に加盟し、公園の草刈等を実施している。加盟する主体団体は自治会だが、中には老人会の会費確保のため、老人会で加盟している自治会もある。
- ・助成金は、2 回/月の草刈実施で、28 円/㎡・年。
- ・草刈には、自治会員全員に声掛けをしているが、参加者は高齢者が大半。しかも、毎回同じ顔ぶれ。
- ・街路樹の関心には個人差がある。
- ・個人宅の緑地管理については、新日鉄OBの中に独自で勉強（講習会等にも参加）している方がおり、その方に依頼するケースもあるようだ。

●今後の課題

- ・自治会活動（まちの維持管理含む）の意識に関して、年齢による温度差が激しいため、公平感がない。
- ・また、高齢者も将来の体力の限界を感じており、地区によっては専門業者に委託している自治会もある。（緑地管理）

●その他

- ・アンケートの連名については、明野自治会としても有益なことだ。

④パークプレイス緑地管理者（グリーンキーパー）へのヒアリング

○業務内容

- ・公園植栽管理や清掃が主な業務であるが、清掃や簡単な修理など費用が特にかからない

ものについてはついでにやっている。

- ・月 1 回の管理組合の役員会に出席して前月の報告と次月の予定について顔を合わせながら行っているため柔軟に対応してもらえている。
- ・多様な樹種が植えてあるため、1 年を通してどこかで何らかの作業が必要。

○公共緑地との関係

- ・共有緑地に隣接した面積の小さな公共緑地があるが、年 2 回しか手入れしていないため質が変わってしまう。

○個人の庭との関係

- ・たまに剪定を依頼されることがあるが、共同で管理している緑と個人が管理している緑は管理の質に対する要求が異なる。また、個人庭の作業は時間も短期でやらなければならないため、共有緑地との管理計画に影響を与えてしまうことが多い。



写真：ヒアリングの様子

○明野地区へのエリア拡大について

- ・車で 15 分ほどしか離れていないため、パークプレイス地区内で配分している人手を時々明野地区へ回すなど、今の体制の中で可能である。

⑤明野地区の戸建住宅居住者へのヒアリング

○防犯パトロールについて

- ・様々なグループがばらばらにやっている印象。
- ・パトロールのきっかけは不審者が出たことから。
- ・子どもを持つ親としては地域で見ってくれるのは安心感がある。
- ・専門業者が巡回することについては、何者かをよく分かっていなければそれ自体が妖しい目で見られる可能性がある。

○緑地と安全安心の関係

- ・緑地が深いと死角が増え、変質者が隠れる場所ができてしまう。
- ・枯葉を集めていたところで中学生が火遊びをしたことがあった。
- ・街路樹は刈り込みすぎたりするのではなく、適正な手入れをしてほしい。

○公園愛護会

- ・地域によって管理方法が異なる。全て地域でやっているところと町内毎にまかせているところがある。
- ・戸建てに住んでいる人に比べ、社宅に住んでいる人の方がシルバー人材センターをはじめとした業者に委託することが多い。
- ・シルバー人材センターの仕事は人によりできが異なる。

3-2 生活実態調査による展開方策案の検証

(1) コミュニティ交通システム

① アンケート結果に基づく収支の試算

アンケート調査結果から、仮にコミュニティバスの運行が実現したときに「利用したい」と思う人は全体の63%にも上っており、コミュニティバスに対する大きな期待が読み取れる。さらに利用頻度についても週2回以上の利用を50%以上の人が想定するなど、この数字がそのまま利用者数に反映されたとすればかなりの利用客を確保できることになる。一方、コミュニティバスを利用する場合の負担額は100円が圧倒的に多いため、この二つの結果がコミュニティバスの収支を試算する上で参考になる。

そこでここでは、アンケート調査結果がそのまま利用者数に反映したとした場合の利用者数をもとに収支を試算した。

a. ルート周辺の人口、b. アンケートで明野・公園通り地区を循環するバスが運行することになった場合に利用したいと回答した人の割合、c. バスを利用する場合の利用頻度－をもとに算出される年間利用者数はおよそ82万5千人となった。

バス2台を使って表2のように毎日運行する場合、年間利用者数をアンケート結果にもとづく82万5千人、年間の必要経費を表3のように設定してシミュレーションを行うと、運賃を104円に設定することによって黒字で運行することができる。

表 3-2-1 アンケート結果にもとづく年間利用者数の算出

地区	a.人口	b.利用 希望率	c.バスを利用する場合の利用頻度						年間利 用者数
			4回/週	2-3回 /週	1回/週	2-3回 /月	1回/月	わから ない	
明野西	2475(人)	80%	13%	37%	7%	17%	10%	17%	168,432(人)
明野北	1288(人)	57%	3%	23%	28%	26%	10%	10%	225,763(人)
明野南	1409(人)	62%	6%	21%	27%	24%	12%	9%	87,988(人)
明野東	636(人)	64%	7%	24%	32%	23%	9%	6%	193,485(人)
公園通り	665(人)	62%	14%	28%	26%	15%	8%	10%	149,486(人)
合計	6473(人)								825,155(人)

※1 ①×②×③より算出される年間利用日数)の各地区の合計

※2 ①の各地区の人口は、ルートから300m以内に含まれる丁目のみとする

表 3-2-2 運行条件の設定(バス2台の場合)

運行ルート	A) 公園通りー明野循環ー公園通り	B) 明野ー公園通り
運行距離	11km	7km
所要時間	約 40 分	約 15 分
運行時間	9:00～17:00	朝 7:00～9:00 夕 17:00～19:00
運行本数	右回り 12 便(40 分間隔) 左回り 12 便(40 分間隔)	朝 8 便(15 分間隔) 夕 8 便(15 分間隔)

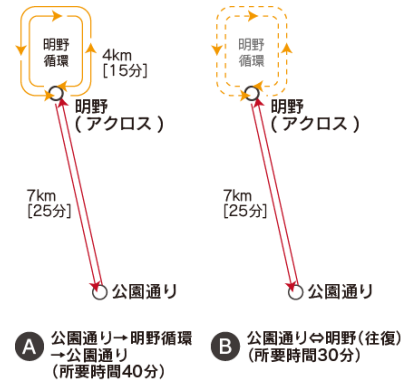


表 3-2-3 バスの運行に必要な費用(中型バス(29 人乗り)2 台分の年間費用)

項目	根拠など	年間費用
①運行経費	1,500(万円/台)×2(台)	3,000(万円)
②その他経費	4(万円/日)×365(日)	1,460(万円)
③初期投資額	車両購入費、減価償却費、バス停設置費用、PR 費用など	4,050(万円)
合計		8,510(万円)

②考察

①の結果よりアンケート結果に基づいた試算によると、運賃は 100 円～200 円の間となり、机上では事業性の可能性を感じさせる結果となった。したがって、次のステップとして社会実験による実証実験へ移行する価値はあると思われるが、一方で全国的に事前アンケート調査を基にした事業計画通りに軌道に乗っている事例は極めて少ない。また、既存路線バスが、明野ーパークプレイス区間を 11 分、140 円で走っている。既存バス事業者は採算性の低い路線を都心部の採算性の高い路線で補填しているのが一般的であるため、今回設定した 2 路線だけで黒字化を目指すのは並大抵のことではない。そのためコミュニティバスのさらなる事業化検討は行いながらも、既存バス事業者との連携によって路線見直しや増分等を図っていくことも並行して検討していくべきであろう。

（２）緑の管理システム

緑の管理システムの検証をアンケート調査およびヒアリング調査により検証を行った。

①緑地管理の共有化

グリーンキーパーへのヒアリングによると、現在業務を行っているパークプレイス地区から明野地区の距離が車で約 15 分の距離であり、それほど離れていないことから作業面では明野地区の共有緑地を合わせて管理することは可能であることがわかった。コスト面では、パークプレイス地区の業務内容にはセントラルパークの芝生管理やせせらぎの清掃なども含まれ、一世帯当たりの徴収金額は明野地区に比べて高くなっている。しかしこの管理費から、明野地区では必要ない業務の割り当て分を差し引いていくと両地区の管理費にそれほど大差がない（200 円／月程度）ことがわかった。したがって、コスト面でも両地区を共同管理できる可能性は高いが、事業化には異なる料金体系の調整が課題である。

②個人庭の取り込みアンケート調査結果から、戸建住宅地に住む約 60%が「緑の管理を負担」と感じている。そのなかで全体の 50%にあたる世帯で「管理は負担に感じるが、緑は減らしたくない」と考えていることが分かった。このことから、多くの人が緑は必要だと思いつながら、それを個人が管理することを必ずしも望んでいないということが分かった。したがって戸建住宅の庭のような個人所有の緑であっても、共同で管理することのニーズは今後高まることが予想され、管理組合などにより一括管理することで事業性は高まると期待される。

ただし、緑地管理の専門家であるグリーンキーパーへのヒアリングによると共有緑地と庭では管理の質が異なるため、単純なエリアの拡大として見ることは難しく、作業効率はむしろ下がることも懸念される。そのため、個人庭と共有緑地の「質」の違いをいかに解決していくかが事業化に向けた課題となる。

③公共緑地への展開パークプレイス地区内には、住宅地内に公共の街区公園や、街路沿いになずかな面積の緑地が存在する。共有緑地はグリーンキーパーにより定常的に管理されているにもかかわらず、公共の緑地は年に 2 回程度の管理が限度であり、共有緑地に比べ公共緑地の管理は定期的に強度に刈り込んだ状態になるため、緑地の質としての問題がある。

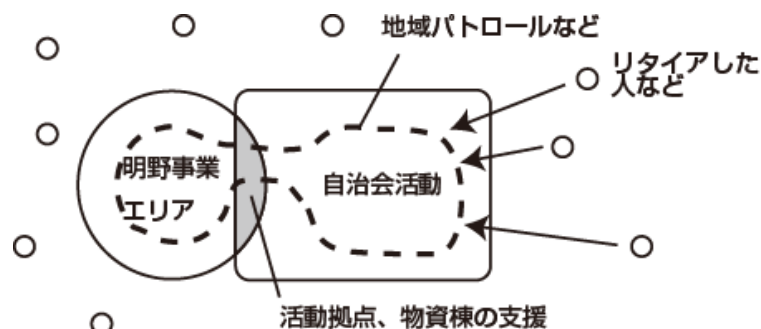
一方、明野地区のように住宅地とは切り離されたように存在する公共緑地の場合は、アンケート調査に見るように、現状では住宅地に隣接する緑地管理に対して問題であると考え人は少なくニーズは顕在化していない。ただ、人口減少型社会において今後ますます緑地の質を守る適正な管理が難しくなっていくことが予想されていることから、行政にとっては目の届きにくい児童公園などの管理手法の一つとして興味深いとのことである。

（３）安全安心まちづくり

自主防犯パトロールが活発な明野地区において、現状でパトロールを行うことに対する問題は特にない。しかし、自治協議会元会長のヒアリングによれば、これらのパトロールを担っている自治会役員などが高齢化してきており、その継続性への懸念が顕在化しつつある。一方、アンケート調査によれば、30代、40代の約40%が「専門業者へ委託した方が良い」と答えていることから、今後このような防犯活動は外部に委託されていく可能性がある。

以上から、安全安心まちづくりについては現状では専門業者が巡回パトロールを既存市街地へ広げていくことは事業として難しい。しかし将来的に担い手不足が生じたときに事業として可能性がでてくるのが十分考えられるため、当面の間は住宅地の新規開発に伴う集会所の拠点の開放や防犯活動に必要な物資の提供などの支援などを行うことによって信頼関係を気づいていくことが重要である。

その意味では、今回実施したアンケートのうち、安全安心や緑の管理に関わる「より良い居住環境づくりに関するアンケート調査[安全安心と緑の街並みについて]」について明野自治協議会と連名で実施できたことは大きい。



第4章 広域型エリアマネジメントの実現化に向けた検討

本調査において、コミュニティ交通システム、安全安心まちづくり、緑の管理システムの3つの展開具体策すべてにおいて、ビジネスとしての導入可能性は少なからずあるということがわかったが、その実現に向けた課題が展開方策によって異なり、事業化への調整期間等が大きく変わってくる。そこでここでは、1～2年以内に事業化可能性が高いものや事業化に向けた別の角度からの取り組みに絞り込み、導入可能性の検討と事業化に向けた課題の整理を行った。

4-1 展開具体案の抽出及びサービスメニューの絞り込み

コミュニティ交通システム

交通に関するサービスについては、アンケート調査において全体の62%の人々がコミュニティバスを利用したいと答えていることから、コミュニティバスに対する期待は大きい。しかしながら、現在の移動手段として90%以上の人々が自家用車を利用していることやコミュニティバスの料金負担が100円から200円と回答した人が最も多い現実を考えると、この期待をそのまま利用率として捉えることはできない。したがって、当面の交通システムについては、必ずしも新たな交通手段としてのコミュニティバスではなく既存のバス事業者への働きかけや、両地区の各商業施設の買い物客などを取り込むカード事業などの間接的あるいは複合的サービスの開発を行うことが現実的である。

緑地空間の管理

サービスメニューとして最も実現可能性が高いのは明野地区、パークプレイス地区それぞれの共有緑地の管理者を共有化することである。特に明野地区における共有緑地の管理は、管理業者によるサービスの段階で、新日鉄都市開発による将来的な戸建て住宅地の開発による管理エリア（量）の拡大を期待したものである。したがって、現実的に管理に入るのは年2回程度でしかない。一方で、パークプレイス地区で緑地管理を請け負っているグリーンキーパーは、ほぼ毎日パークプレイス地区のどこかで剪定や清掃等を行っており、居住者にもよく知られている。このことからグリーンキーパーを明野地区にも適用できれば、明野地区における専門業者による緑地管理の頻度は高くなり、明野地区居住者にとって「目に見える管理」を実現できる可能性が高い。

また、公園や街路樹への展開は、アンケート調査によると居住者の関心はそれほど高くないが、特にパークプレイス地区では共有緑地に面積の小さな公共緑地が存在していたり、通過交通を排除するように計画された街区内に街区公園が存在していたりすることから、共有緑地と合わせて公共緑地の管理を行うことは、緑地の適正な管理と行政の管理コスト削減につながる可能性が高い。

安全安心まちづくり

明野地区では既に自治会をはじめとした多くの団体が防犯パトロールを行っている。それらはそれぞれ横のつながりはあまりないが、それぞれの団体の構成員がライフスタイルに合わせて昼から夜までさまざまな時間帯にパトロールをしている。

アンケート調査からは、防犯に対してお金を支払うことについて消極的であることがわかったことから、安全安心まちづくりについては地域の既存活動をうまく取り込むことによって安全安心まちづくりを進めていくことが現実的である。ただ、それらの活動とうまく連携していくためには、住宅地開発に付随して設置する集会所や広場などの活動拠点を地域に提供していくことなどが有効であると思われる。

4-2 展開具体案の制度研究

展開具体案を実現していくために、今後クリアしていかなければならない問題が存在する。ここではそれらのうち、現実的に展開することが行政、住民、事業者にとってメリットがあると思われる公園や街路樹の管理について民間事業者のみでは解決が不可能な制度について述べる。

公共の緑地を民間事業者や住民が管理する制度として、行政による管理委託や指定管理者制度、公園愛護会などがあるが、それぞれ長所短所があり、デベロッパーの立場からはエリアマネジメントの新たなメニューとして事業化するには問題がある。

行政からの管理委託や指定管理者制度については、まず公平性の問題からエリアマネジメントに取り組んでいるデベロッパーであっても特定業者に特命で委託または協定を結ぶことはできないというのが一般的見解である。また、管理委託であれば、行政が緑地管理を行うのは年1回から2回が限度であることから、事業として魅力的とは言えず、さらに強度に刈り込む管理となりがちで景観的生態的視点あるいは適正管理の視点からも好ましいとは言えない。指定管理者制度は、管理者の裁量で管理できるメリットはあるが、行政からすれば建物などの施設管理を伴う特別な公園を除いては、どこにでもある街区公園や街路樹を対象にすること自体が難しいのが現状であろう。

一方、地域住民が清掃や草取りなど軽微な管理を行うことが出来る公園愛護会については自治会をはじめとする多くの地域団体が参加して、さまざまな地域で組織されている。愛護会に対して公園面積に応じた管理費が助成されるため、それを地域特性に応じて活用するまさにエリアマネジメントが可能であるが、地域によっては多くの住民が常に参加する地域から参加者が少なく業者へ依頼する地域まで、かなりの温度差がある。

デベロッパーがエリアマネジメントのメニューとして事業化できるためには、事業機会の確保が重要であるが、上に述べたように現状の制度では難しい状況である。そのためエリアマネジメントに取り組むデベロッパーを制度上の主体として選択肢に加えることが必要であり、今後はエリアマネジメントの持つ公共性についても研究を進めていくことが必要である

う。

4-3 ビジネスとしての導入可能性の検討

コミュニティ交通システム

コミュニティ交通システムについては、デベロッパーが交通事業に参入するのではなく、交通事業者と商業事業者との連携した事業を行うことは大いにあり得る。たとえばバス利用とショッピングをカード決済などにより割引引く事業などである。このような連携体制を構築することで、将来的にコミュニティバスを導入しようとする際の運営費確保のために商業施設への広告費などへの理解が得やすくなる。さらに、このコミュニティ交通システムが充実することにより公共交通機関の利用率が上がれば、各家庭の2台目または3台目の自家用車を保有する必要性がなくなり、カーシェアリング、レンタサイクル事業が現実的なものとなってくる。さらにレジャー用のカーシェアリングも加えれば、利用者にとっても魅力も大いに増すことになる。特に2つの地区間（4km）の移動が促進されていけば地区限定での乗り捨ても可能である。この交通システムにエリアマネジメントとして取り組むことは事業対象エリアや周辺居住者の利便性を向上させることにつながるだけでなく、これからの低炭素社会の実現に寄与することができるものと考えている。

緑の管理システム

明野地区およびパークプレイス地区それぞれにおいて宅地購入時に加入する管理組合に一定の管理費を支払うことで共有緑地の管理や清掃等のサービスを行う原資としている。パークプレイス地区におけるグリーンキーパーは平均して1日2人程度が地区内にある緑地のどこかで剪定や清掃等を行っている。このサービスは住民の目に触れることも多く管理費を支払う住民にとっては満足度の高いサービスとなっている。一方の明野地区では、平成19年に分譲した明野南e街区（36街区）で緑地の共同管理を行っているが、パークプレイス地区に対して面積が小さく、年2回行われる最低限のサービスにとどまっている。そのためパークプレイス地区のグリーンキーパーが明野地区の共有緑地を管理するための検討を行った。その結果、明野地区とパークプレイス地区が車で約15分程度で移動が可能であることから比較的単純な業務エリアの拡大としてとらえることが可能なため、事業化の可能性は極めて高いことが分かった。ただし、事業化に向けては両地区における料金体系が異なっているため、その調整が必要となる。

安全安心まちづくり

住宅の防犯対策では、セキュリティシステムを導入していない住宅の多い既存住宅地では、セキュリティシステムをお金を支払ってまで設置する必要があると思っている人が多い。これは逆に言えばセキュリティシステムについてよく知られていないということでもあり、サ

ービス内容の周知を進めれば需要が喚起される可能性は高い。ただ単に個別契約を進めるだけでは、デベロッパーとしての事業とはならない。したがって、セキュリティシステムの契約が管理組合構成員の増員につながるようにするなどのエリアマネジメント活動の資金増大につなげていく必要がある。

防犯パトロールについては、明野地区では自治会をはじめとした様々な団体が多様に実施しているため専門業者による巡回に対してのニーズは高くない。そのため現段階では専門業者による巡回パトロールを周辺地域に広げていくよりも地域の自主防犯パトロールを事業地区内に取り込んでいくことの方が安全安心のまちづくりにつながると思われる。ただ、自治会による防犯活動には各戸から徴収される町内会費の一部が充てられていることや、アンケートでは年齢が若くなるほど防犯パトロールの専門業者へ委託した方が良いと思う人の割合が高くなる傾向にあることから、自治会活動における防犯パトロールの外部委託は将来的には考えられることである。したがって、当面は自治会との信頼関係や連携体制の構築を進めていく必要があり、その意味では今回アンケート調査を自治会と連名で実施できたことは非常に大きい。

第5章 今後の展開に向けて

ここでは広域型エリアマネジメントの可能性と課題をまとめた上で、今後の展開方向について検討を行う。

5-1 広域型エリアマネジメントの可能性と課題

広域型エリアマネジメントの可能性

コミュニティ交システム通のような2つの事業区間をつなぐ事業は、事業区域を越えた周辺住宅地の利便性向上にも寄与することがあげられる。また公共交通への切り替えは自家用車利用の抑制につながり、さらにエコカーなどのカーシェアリング事業まで広げていくことによって低炭素型社会の実現に貢献することができる。

緑地管理の共有化のようなエリアマネジメントを行う範囲の拡大につながる事業はスケールメリットを活かすことで管理コストの低減と事業の安定化につながる。特に明野地区のように共有緑地の規模が小さいことが質の高い管理のネックとなっているエリアなどでは、広域型エリアマネジメント導入が目に見えるエリア価値の向上となりうる。

5-2 今後の展開

足りない部分を補い合う

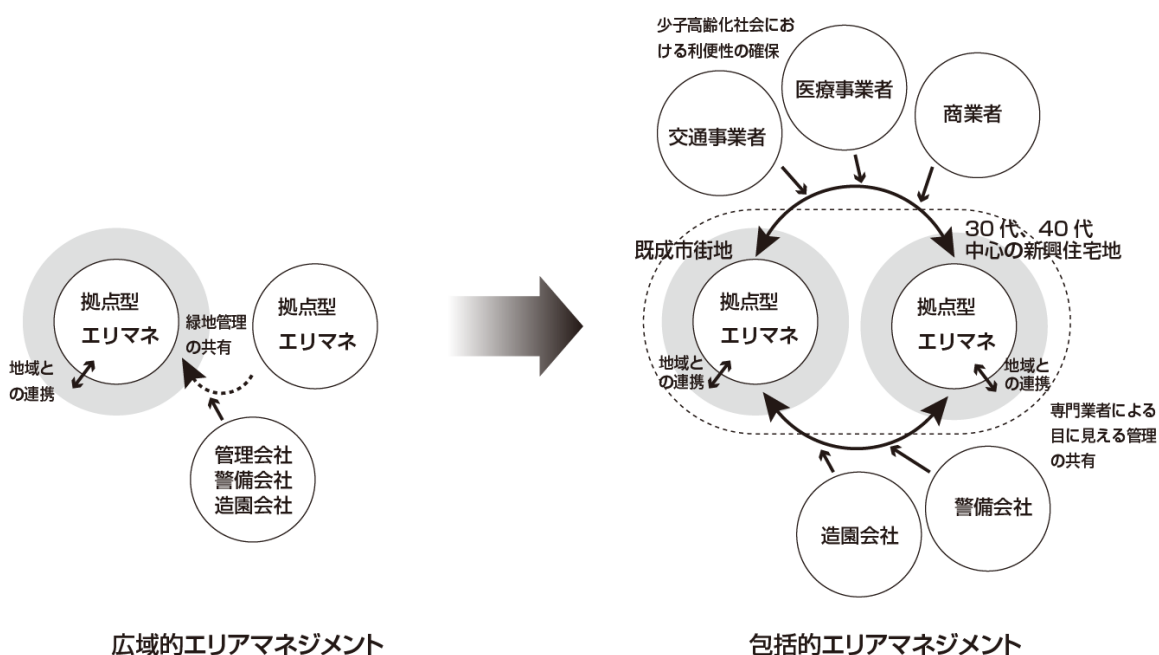
今後の展開としては、両エリアの住民と開発事業者による拠点型のエリアマネジメントにとどまらず、この地域の交通事業者や、商業者、また医療事業者なども含めて規模を拡大して、各エリアの足りない部分を補い合うことでより複合的な機能を有したエリアマネジメントが可能となると思われる。

第3の公共

人や技術を共有して、少子高齢化や地域行政の財政縮小が不可避となるなか、民間の活力で街を育てるという観点から、行政だけではカバー仕切れない部分を「第3の公共」のような立場でより具体的にエリアマネジメントを展開していくことによって、個性的でエリア価値の高い地域の創造につながると考える。

できるところから小さくても実績を積み重ねていく

本調査ではさまざまな広域型エリアマネジメントの展開可能性を検討してきたが、その事業化にはそれぞれかかる時間や関わる主体の数も異なる。したがって、小さくとも次につながる実績を積み重ねていくことが重要であり、例えば明野・パークプレイス街づくり協議会が主催してガーデニング関係のイベントや、商業施設との連携イベント等、小さくても実績を積み重ねていくことで、住民にとって「目に見える」サービスが増えていくと同時に、関連主体間の信頼性が高まることが期待される。



参考資料

調査検討の経緯

本調査にあたり、大分シティ開発(株)および新日鉄都市開発(株)大分支店のほか、関連会社や学識経験者、コンサルタントにより構成される明野・パークプレイス街づくり協議会推進会議を設置し、4回にわたる検討を行った。



	開催日	場所	検討内容
第1回	平成21年11月5日	パークプレイスプレゼンテーションルーム	○今年度事業について ○アンケートについて
第2回	平成21年12月10日	同上	○検討のフレームについて ○広域型エリアマネジメントの展開方策について
第3回	平成22年1月21日	同上	○アンケートの実施状況について ○今後の展開に向けて
第4回	平成22年2月12日	同上	○アンケートの結果について ○今後の展開に向けて
第5回	平成22年4月中旬 予定	未定	○昨年度調査成果について ○H22年度の具体的取組について (実証実験等の実施検討)

本年度調査メンバー

■ 明野・公園通り街づくり協議会 推進会議メンバー

勤務先/所属	役職	氏名（敬称略）
大分シティ開発(株)	常務取締役	カワグチ シゲル 川口 滋
大分シティ開発(株)	開発営業部部长	ヤマダ シンイチ 山田 伸一
大分シティ開発(株)	開発営業部	コレマツ ダイスケ 是松 大輔
パークプレイス大分(株)	支配人	ヤサカ タケン 八坂 武司
大分大学経済学部地域システム学科	准教授	ナカザワ タカシ 中澤 高志
大分大学経済学部経営システム学科	准教授	オオイ ヒサン 大井 尚司
新日本製鐵(株)大分製鐵所総務部		カメヤマ マサノリ 亀山 正徳
新日本製鐵(株)大分製鐵所総務部		ハルタ シンイチ 春田 真一
(株)新日鉄都市開発	担当部長	サトウ ユタカ 佐藤 諭 貴
(株)新日鉄都市開発九州支店	支店長	アカイ ナオヤ 赤井 直也
(株)新日鉄都市開発九州支店	住宅開発部長	ホッタ コウヘイ 堀田 耕平
(株)新日鉄都市開発大分支店	グループリーダー	ババ エイスケ 馬場 英輔
(株)新日鉄都市開発大分支店		ヒメノ ケンジ 姫野 健治
(株)日鉄コミュニティ九州支店	支店長	オグラ タイソウ 小椋 泰三
(株)日鉄コミュニティ大分営業所		イツマ アキノリ 伊妻 昭則
総合警備保障(株)大分支社	営業部長	スギヤマ トモヒコ 杉山 友彦
総合警備保障(株)大分支社		コザイ マサミチ 古財 正通
(株)環境デザイン機構		オカ ダイスケ 岡 大輔
(株)環境デザイン機構		タナカ トモミ 田中 那美

■ 明野・公園通り街づくり協議会 オブザーバー

勤務先/所属	役職	氏名（敬称略）
早稲田大学理工学研究所	客員教授	イガラシ タケシ 五十嵐 健
北九州高速鉄道株式会社	代表取締役社長	イワシナ ケンイチ 岩 科 健一
社団法人日本プロジェクト産業協議会	副主査/主任研究員	
大分市役所都市計画課	参事	ゴウ セイジ 後藤 誠次
大分市役所都市計画課	専門員	ヨシムラ アキヒデ 吉村 昭秀
大分市役所都市計画課	主幹	シミズ ツヨシ 清水 剛

第3章 エリアマネジメント推進調査成果報告会等の実施

3-1 実施概要

(1) 成果報告会開催概要

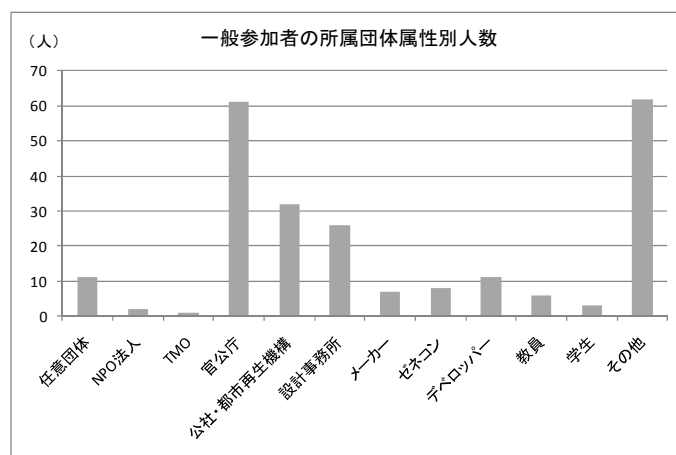
各調査団体による一年間の成果の報告と今後のエリアマネジメントの普及・啓発を目的として、成果報告会を開催した。本成果報告会は二部構成とし、第1部では、今年度のエリアマネジメント推進調査の実施6団体が、これまでの活動成果について報告し、第2部ではエリアマネジメント活動を進める上での現状や課題、今後の展望について、コメンテーターを交えながら幅広く議論した。なお、開催にあたっては国土交通省ホームページ上等において開催案内を公表し、広く参加を呼びかけることとした。

開催日時	平成22年2月22日（月）13:00～16:30
会場	すまい・るホール（住宅金融支援機構本店1階）東京都文京区後楽 1-4-10
主催	国土交通省土地・水資源局
出席者数	一般参加者230名、関係者（各調査団体、国土交通省）23名



■一般参加者の所属団体属性別人数

所属団体 属性	任意 団体	NPO 法人	TMO	官公庁	公社・都市 再生機構	設計事 務所	メーカー	ゼネコン	デベロッパ ー	教員	学生	その他	合計
計	11	2	1	61	32	26	7	8	11	6	3	62	230



(2) 当日のプログラム

第1部 成果報告会（調査実施団体による調査成果の報告） 13:05～14:50

ー成果報告団体名と発表テーマー

○特定非営利活動法人ひらかわマイバスの会 （青森県平川市）	「新屋発！未来を運ぶバス」
○盛岡まち並み研究会 （岩手県盛岡市）	「盛岡市鉾屋町界限における歴史的資源を活用したまちづくりの推進」
○旧東海道戸塚宿「まちづくり拠点」管理運営委員会（神奈川県横浜市）	「旧東海道戸塚宿「まちづくり拠点」管理運営委員会」
○えんま通り復興協議会 （新潟県柏崎市）	「中越沖地震被災地柏崎市 えんま通り商店街の復興まちづくり」
○敦賀商工会議所 （福井県敦賀市）	「舟溜り地区の景観を活かしたコミュニティの形成」
○明野・パークプレイス街づくり協議会 （大分県大分市）	「明野地区およびパークプレイス地区を抱合させた「広域型」エリアマネジメントの導入予備調査」

第2部 意見交換会「エリアマネジメントの取り組みと今後の展開について」 15:05～16:30

○登壇者

平成21年度エリアマネジメント実施6団体

中村哲也氏（国土交通省 土地・水資源局 土地政策課宅地整備調整官）

○コメンテーター：小林重敬氏（東京都市大学教授）

○進行役：川崎直宏（（株）市浦ハウジング&プランニング東京事務所長）

3-2 成果報告会

(1) 特定非営利活動法人ひらかわマイバスの会

「新屋発！未来を運ぶバス」

1) マイバスの会の運営・活動について

私たちの活動地域は、青森県平川市です。利用者減により維持存続が危ぶまれているバス交通に関する活動や、住民の憩い（特に、車を持たない住民への外出機会の創出）となるような活動をしています。会員は、理事長をはじめほとんどが市内に住んでいる方です。市外に住んでいても、平川市のバス交通のためサポートをしてくださる方々も会員となっています。

マイバスの会は、会員からの会員費で運営されています。現在、会員数も増加しており、今後も会員増を目指しつつ、会員費での運営を続けていきます。

2) 今年度の活動について

マイバスの会は、平川市で行われたバス運行の実験に対し、反省点を3つ挙げました。1つ目は、アンケート調査を頼り過ぎたこと。2つ目は、誰が、どのような目的でバスを利用するのか不明確であったこと。3つ目は、利用者である住民としっかり考えることをしなかったことと考えました。その反省をもとに、新屋町会が将来のバス存続へ向けて、主に学生の通学を対象とした「新屋直行便」運行へ向けた取り組みについて、行政や事業者、専門家などと新屋町会をつなげ、話し合いながら、一緒に協力していきました。新屋直行便は、学生たちが通学のために利用する駅から新屋地区までを直接結んだバスです。

新屋町会は、新屋直行便の路線、時間などを全て住民自身で話し合い、自分たちで決めていきました。さらに、学生がいる家を一軒一軒まわり、バスを利用できるかどうかを確認していきました。そのことにより、利用者の顔が見える取り組みとなっています。

平成21年11月から直行便は運行されました。運行した結果や調査などから、地区内で利用できる学生は全て利用してくれているということがわかりましたが、利用者数は目標まで届きませんでした。今回の取り組みは成功であり、町会のような組織を主体とした、住民による公共交通のエリアマネジメントには可能性があると考えます。しかし、いくつか課題もあります。課題の1つとして、少子化の影響により、1つの町会だけでは学生数が少ないということがあります。このことより、新屋町会では次年度から隣の町会とも協力して、取り組みを続けていく予定となりました。さらに、新屋町会は、町会の中にバスのことを考えて活動する新たな組織をつくる方向に動いています。また、バスの運行費用については、将来への公共交通存続への危機感から、住民が足りない分を負担する考えもあり、そのためにも、新しくできる組織を中心としてさらなる取り組みを続けていきます。

3) 今後について

マイバスの会は、今後も住民の憩いとなる活動や、新屋町会の取り組みへの協力を引き続き行くとともに、新たに取り組む町会があれば協力していきます。

（２）盛岡まち並み研究会

「盛岡市鉦屋町界隈における歴史的資源を活用したまちづくりの推進」

１）活動地域と目的について

私達の活動地域は、盛岡市鉦屋町界隈です。地域の課題であった都市計画道路（28m、4車線）の廃止と同時に歴史的まちづくりの推進への対応のために、新たな活動を始めた。目的は、地域内の温度差を解消して、まちづくりの目標を共有し、住民主体のまちづくりを推進するためです。

２）組織体制について

研究会は、この地域の活動を推進してきた盛岡まち並み塾に、積極的に協力してきた建築、都市計画、コンサルタントの専門家及び団体、大学教員、歴史的文化の研究活動団体等を中心に構成されています。塾が住民、市民を主体とした活動組織に対して、研究会は専門家を中心に住民の活動を継続的に支援する組織です。

３）今年度の活動について

①住民ワークショップ

町内会ごとのワークショップは、温度差のある各町内会の課題と歴史まちづくりへの関心を探り、合同によるフォーラムを通じて町内間の調整、意思疎通を図ることをめざしました。また、このワークショップの意見を反映した歴史まちづくり素案を作成するとともに、来年度以降のエリアマネジメントの方策を探りました。

②町家活用事業

盛岡まち並み塾の空き家対策として始めた町家借上げ改修活用事業の２棟目の町家で、町家改修モデル施設、町家等改修サロンとして運営してきたものを引き継ぎました。

今年度は、加えて地域の活動拠点、地域を訪れる人々のサービスの提供拠点のために、催事貸出し、宿泊体験の試行実験を行い、今後の課題と需要を探り、来年度以降の実行計画の策定することを目的に行いました。

４）資金確保について

町家の活用事業は、研究会の自主財源の確保にもつながります。本格実施については、来年度も本来の地域の歴史まちづくりの推進という目標の中で慎重に進めるつもりです。

５）今後の展開について

「エリア」と「人と人」をつなぐマネジメントを推進し、官民協働による歴史的資源を活用したまちづくりを推進していきます。

（３）旧東海道戸塚宿「まちづくり拠点」管理運営委員会

１）活動地域と目的について

私たちの活動地域は、横浜市戸塚区です。戸塚駅東西にまたがる全長約 900mの道路整備と土地区画整理事業の計画が持ち上がったことが、私たちの活動が始まるきっかけでした。活動の目的は、地域のにぎわいづくりを目指し、具体的な拠点を立ち上げ、その運営を通して、地域に貢献することです。

２）組織体制について

運営委員会の構成メンバーは、委員長はじめ、町内会・商店会・地域まちづくり団体など、地元の多数の団体から構成されています。さらに地域で活動する NPO のメンバーが運営の実務を担っています。

３）今年度の活動について

①ファシリテーターの重要性

地域において活動する際は、ファシリテーターの役割が重要ではないかと考えます。複数の組織や多くの人々をつないでいくファシリテーターが、様々な活動をつなぎ、人々をまとめていくのではないかと思います。私たちの活動においても、ファシリテーターが多くの役割を担っています。

②カフェ・チャドローのオープン

私たちの今回の活動で大きな柱となっているのが、「カフェ・チャドロー」の運営です。土地区画整理事業に関連して建設された仮設店舗を利用し、平成 21 年 2 月にオープンしました。スロービジネスは「共生的で省エネで循環型で平和なビジネス」という概念ですが、カフェ・チャドローもこのスロービジネスの可能性を追求しています。「場の力」の重要性を考えると、第 3 の場所（サードプレイス）を地域の中につくることが重要ではないでしょうか。カフェ・チャドローでは、文化活動としてワークショップを多く開催しています。私たちはこのカフェを、集う力と場の力を併せ持つ拠点にしたいと考えています。

４）資金確保について

カフェの運営は、私たち委員会の自主財源の確保につながると考えています。しかし、公益的な事業展開であることを見失ってはならないと思います。利益の追求が目的ではなく、信用創造が重要です。それが、結果的に私たちの活動が地域においてより有意義なものになると思います。

５）今後の展望について

今後は、カフェ・チャドローのようなサードプレイスを様々な場所に展開し、懐かしい未来としての公共性を模索し、この地域における活動を発展させていきたいと考えています。

（４）えんま通り復興協議会

「中越沖地震被災地柏崎市えんま通り商店街の復興まちづくり」

１）活動地域と目的について

えんま通り商店街は、2007年7月16日に起こった中越沖地震により、甚大な被害を受けた商店街です。震災が起こってから現在まで、地元住民が主体となった継続的なまちづくり活動を実践してきており、現在復興に向けて様々な市民まちづくりプロジェクトの立ち上げが進行しています。震災を契機に、これまで商店街が抱えていた慢性的な課題を解決し、新しいまちなかでのライフスタイルの創造も含めた抜本的な復興を目指し、取り組んでいます。

２）組織体制について

えんま通り商店街では震災以降、商店街振興会、町内会を中心に「えんま通り復興協議会」を立ち上げ、住民主体のまちづくりを進めています。また、大学、まちづくりコンサルタント、設計事務所が専門家グループ「えんま通りの復興を支援する会」を結成し、地元の検討支援を行っています。協議会を中心とした住民主体での計画を支援するため、新潟県、柏崎市が部署を横断して関わっています。

３）今年度の活動について

本事業を活用し、復興まちづくり構想で提案されている様々な市民まちづくりプロジェクトの立ち上げを支援しています。特に震災後、地権者だけでは再建ができない土地の有効活用を考えていくため、商店街振興会や地元有志の商店主が集まり、将来の商店街の担い手を育てるインキュベーションの場の整備、町に戻ってくる商店のための受け皿となる共同店舗の整備、不足業種である生鮮製品のテナントを誘致するための共同店舗の整備など、商店街活性化プロジェクトの事業化にむけた検討を進めています。

また共同建替えや共同店舗の整備などにより、新たに発生する住宅用や商業用の保留床を運営する組織として、まちづくり会社の立ち上げを進めており、先行して事業化が進む共同建替えプロジェクトを通して、まちづくり会社の核となる組織の立ち上げを進めています。

４）資金確保について

これまで、復興基金の支援メニューを活用することや商店街振興会でも費用を捻出し、地元自らが直接専門家を雇い、住民主体の復興まちづくりを進めてきています。まだまだ、復興の途中段階であり、今後も様々なまちづくり活動助成に応募しながら、再建事業の立ち上げを支えていく必要があります。将来的なまちづくり資金の確保については、まちづくり会社、商店街振興会、その他LLCなど、各市民まちづくり事業による資金確保の実現を目指していきたいと考えています。

５）今後の展望について

今後は、震災からの復興を目指し立ちあがってきた、様々なまちづくり市民事業を行う主体の連携によるプラットフォームを構築し、えんま通り商店街のエリアマネジメントを推進していきたいと考えています。

（５）敦賀商工会議所

「舟溜り地区の景観を活かしたコミュニティの形成」

１）実施地域と目的について

私たちの実施地域は、敦賀市舟溜り地区です。敦賀市中心市街地活性化における拠点地区としての位置づけとなったことがきっかけでした。この地区における歴史資源を活用した拠点施設の整備とこの地区を楔として中心市街地全体へと波及させることを目的としています。

２）組織体制について

舟溜り地区にある拠点施設の整備にあたり、この施設を管理運営する新たな組織づくりとして民間会社を中心にまちづくり会社や金融機関等の発起人で備前屋の会社設立に向けた協議を行いました。

３）今年度の活動について

①市民シンポジウムの開催

舟溜り地区にスポットをあて、市民に現状と今後の方向性について知ってもらい、自分たちのまちについて共に考え、活動に参加してもらうことを目的として開催しました。

②備前屋スクエア構想の作成

舟溜り地区にある４００年の歴史をもつ酒造蔵の再生活用に向けた改修の計画をはじめ、改修および運営に係る収支計画、資金確保の方法、この地区を中心とした周辺地区および中心市街地への波及効果について検討を行いました。

４）資金確保について

備前屋スクエア計画を実施する備前屋の資金確保として、発起人による出資金を基本に施設改修費は、国・県・市の補助金と金融機関からの借入れを検討しており、運営資金としてはテナントからの出店料を基本に考えています。将来的には、自社製品の製造販売や市民ファンドの活用等による資金確保も検討しています。

５）今後の展望について

今後は、現在行われている集客事業の拡充を図りながら、舟溜り地区の拠点づくり実現に向けた活動を継続的に実施していきたいと考えています。

（６）明野・パークプレイス街づくり協議会

「明野地区およびパークプレイス地区を抱合させた

「広域型」エリアマネジメントの導入予備調査」

１）調査の背景と目的

本調査は、大分市東南部において住宅開発を中心とした街づくりを行っている大分シティ開発㈱と新日鉄都市開発㈱がそれぞれ開発を行ったパークプレイス地区と明野地区において単独の開発事業エリアを超えて両地区を抱合した「広域型」エリアマネジメントについてその導入可能性の調査検討を行ったものです。

２）今年度の活動について

①組織づくり

明野地区およびパークプレイス地区では、それぞれの管理組合に加入した住民を対象とした拠点型エリアマネジメントを既に行っています。両地区では管理組合が委託する管理会社が窓口となり、専門の造園会社や警備会社等に委託する形式をとっています。本調査は、広域型エリアマネジメント導入に向けた予備調査であることから、両地区の開発者である㈱新日鉄都市開発と大分シティ開発㈱の両デベロッパーと、明野地区で事業地区の管理を受託している日鐵コミュニティ、セキュリティシステムを導入している総合警備保障などエリアマネジメント事業の協力会社に加えて、民間のコンサルタント会社や大分大学を加え、大分市都市計画課がオブザーバーとして出席した「明野・パークプレイス地区街づくり協議会推進会議」を設置し調査検討を行いました。

②広域型エリアマネジメントの導入可能性の検討

本年度調査では、明野・パークプレイス地区街づくり協議会推進会議において両地区の現況および課題を整理した上で、広域型エリアマネジメントとして「事業地区をつなぐ」「技術を共有・合理化する」「既成市街地と協働する」の3つの展開方策を抽出し、それぞれに連動し「コミュニティ交通システム」「緑の管理システム」「安全安心街づくり」の3つの展開具体策について両地区居住者を対象としたアンケート調査およびヒアリングにより導入可能性を検証しました。

③調査結果概要および今後の展開

広域型エリアマネジメントとして検討した3つの展開具体策は、2つの住宅デベロッパーのみですぐに可能なもの、交通事業者や商業事業者などさらに多様な事業者との連携が必要なもの、自治会活動や行政と歩調を合わせて進めるべきもののようの方策によって実現化に向けたアプローチが異なることがわかりました。さらに広域型エリアマネジメントは、単独のエリアではできない部分を補い合うことで多様で複合的な機能を有することが可能であるとともに、行政ではできない地域特性に応じた“第3の公共”とも呼ぶべき役割を果たせる可能性があることがわかりました。

本調査で検討した3つの展開具体策の事業化には、かかる時間や関わる主体の数もそれぞれ異なります。しかし、小さくとも次につながる実績を積み重ねていくことが重要であり、実績を積み重ねていくことで、住民にとって「目に見える」サービスが増えていくと同時に、関連主体間の信頼性が高まることが期待されます。

3-3 意見交換会記録

意見交換会議論テーマ：「エリアマネジメントの取り組みと今後の展開について」

登壇者	平成 21 年度エリアマネジメント実施団体	
	ひらかわマイバスの会	斎藤博美氏
	盛岡まち並み研究会	渡辺敏男氏
	旧東海道戸塚宿「まちづくり拠点」管理運営委員会	成田智信氏
	えんま通り復興協議会	中村康夫氏
	敦賀商工会議所	尾崎寛之氏
	明野・パークプレイス街づくり協議会	是松大輔氏
	国土交通省 土地・水資源局 土地政策課	中村哲也氏
コメンテーター	小林重敬氏（東京都市大学教授）	
進行役	川崎直宏（㈱市浦ハウジング&プランニング東京事務所長）	

進行役：

それでは、これから第二部の意見交換会を再開したいと思います。私、この意見交換会の第二部の司会進行を務めます市浦ハウジング&プランニングの川崎でございます。よろしくお願いします。

それでは、これから意見交換会を始めさせていただきますが、まず参加をいただく方々をご紹介しますと思います。私のほうから順を追ってご紹介をしたいと思います。まず、東京都市大学教授の小林重敬先生でございます。国土交通省を代表して、土地・水資源局 土地政策課の中村哲也宅地整備調整官でございます。

それから、第一部の部でご登壇いただきました 6 地区の方々にも参加をいただいております。順に改めてご紹介をしたいと思います。

特定非営利活動法人 ひらかわマイバスの会 斎藤博美様でございます。

盛岡まち並み研究会 渡辺敏男様でございます。

旧東海道戸塚宿「まちづくり拠点」管理運営委員会 成田智信様でございます。

えんま通り復興協議会 中村康夫様でございます。

敦賀商工会議所 尾崎寛之様でございます。

明野・パークプレイス街づくり協議会 是松大輔様でございます。

それでは、これから意見交換会を始めますが、冒頭大野課長からお話がありましたように、このエリアマネジメント推進調査を進めるに当たって大きく 2 つのテーマを設定してございます。1 つは「組織体制のあり方」、もう一つは「資金確保」です。実はこの 2 つは非常に難しい問題でもありまして、ただ、これからエリアマネジメントを持続的に展開するためには

非常に大きなポイントになるということで、あえてこういうテーマで皆様方をお願いをしました。これからその2つを分けて少し議論を進めたいと思います。

まず第一部の感想を含めて、小林先生から、また組織づくりということに少し焦点を当てて最初にコメントをお願いしたいと思います。

小林：

それでは、コメントということですが、大変難しいテーマでございまして、私、本当にまとまったお話をできるか若干心配でございます。ただ、エリアマネジメントについては、私は数年前に本を書きまして、それから急速に展開してきたという歴史もあるものですからそれなりに責任を持っておると考えておりますので、少しだけお話をさせていただきます。

そもそも私はエリアマネジメントというのは、行政ではできないようなこと、行政がやると極めて行政区域内均一な対応しかできないところをエリアが持っている特性に応じて新しい仕組みをつくり、新しい価値をつくり、その地域価値を高めることだと考えております。ただ、その新しい価値をつくるプロセス、契機がいくつかございまして、1つはその地域が持っている課題、その課題をどう解決するか。きょうの発表の中にも課題、この地域にはこういう課題があって、それを解決しなければならないのだというご提案がございました。

もう一つは、それぞれの地域はそれぞれの貴重な資源を持っている。その資源をどうやって生かしてその地域の価値を高めるか、これもエリアマネジメントの1つのきっかけになります。きょうも例えば歴史的なものがいくつかの地域でご発言がございました。

3つ目は、新しい社会に向けて、新しい価値を自ら発見していこうと、そういうテーマ、これは若干わかりにくいのですが、例えばCO₂型社会を目指して、こういうことを地域としてやりましょうとか、あるいは個人がばらばらになった、そういう現代社会において地域の中でまとまり、そういう社会に対応した新しい仕組みを投じていこうと、そういう新しい時代価値をその中に組み込んでいくと、こういう3つの恐らくきっかけがあると思います。

きょうの発表は3つのそれぞれのきっかけをどれか1つはお持ちで、あるいは2つお持ちのところもございましたけど、展開したというふうにお聞きいたしました。

さらに重要なことは、その3つのきっかけがあるだけではモノは動きませんで、その3つのきっかけをそのエリアの方々がきっかけにおいて、お互いに、私は「コウキョウ」という言葉を使っています。コウキョウというのは公の共にするという「公共」ではないのですが、交響曲の「交響」、交じり響き合う。要するにその地域の方が、なるほどそういうことは我々のエリアの地域価値を高めるために、あるいは維持するために必要だということで響き合う関係をつくり出すことということが極めて重要で、響き合う関係をどうやってつくり出してきたかということ、できればその後、お聞きしたい。先ほどのお話ですと、えんま通りでは本音で語る、場合によっては殴り合うというようなところまでいくのかもしれませんが、本音で語り合った後は響き合えるんですね。そういう恐らく関係をつくり出して本格的な活動ができているのではないかと思いますので、響き合う関係をどうやってつくり出

して、どういう状況になっているかということをお話しいただきたい。それがあってこそ組織があると。組織があって、だから響き合うという関係にはなかなかならないです。響き合う関係があって組織ができるということです。

そのときに、組織論に若干移りますが、近年のエリアマネジメントのいろいろな活動をいろんな地域で見えますと、実は2つの組織がある意味で重層的に動いているところが比較的うまく動いておると考えています。どういう重層的な関係かという、1つはできるだけエリアマネジメント組織が活動するテーマと申しますか、そういうテーマに響く方々をできるだけ幅広く、例えばまちづくり協議会とか地域づくり協議会ということで幅広く関心を持っていただく、そういうレベルの組織。もう一つは、それだけではなかなか長続きしないので、具体的な事業、そういう具体的な活動があるまとまった体制で仕組める。例えばそこではNPO組織になって株式会社組織になったり、そういう責任を持つ団体として活動するものが核にある。この2つの組織があるところが、今のところ私が感じているのはかなり持続可能性ある活動を展開できるというように思っておりまして、きょうお聞きした中でも、そういう関係を今持っていたり、これからそういう関係をつくり出そうとしているような組織もあるように聞いておるところでございます。

さらにもう一つ、申し上げますと、いくつかの核にある組織と広い広がりを持つという中で、もう一つのパターンがネットワーク化と申しますか、プラットフォーム化と申しますか、いくつかの地域で、いくつかのエリアマネジメント組織が実は同じような地域にある場合に、それをネットワーク化させたり、プラットフォームをつくったりして、お互いの持っている長所を生かし合う、そういう関係をつくり出すと、これまたこちらの活動はもう一つ沈滞したけど、こちらの活動で生きていくというような関係でプラットフォームが生き続けられるという関係をつくり出せますので、そういう方向性を1つあるのではないかと。

そういうあり方も、きょうのお話ですと、いくつか聞くことはできたというように思っているところでございます。

進行役：

ありがとうございました。いきなりエリアマネジメントの本質をズバッとご指摘されたように思います。

少し戻りまして、もう一度、組織というところでお話を進めたいのですが、今、もちろん小林先生からご指摘あったことも触れていただいて結構ですが、特に小林先生から、今、「重層的な組織」というお話がございました。もう一度、こういう点で少し団体の方々にお伺いしたいと思います。

それから、もう一つ、我々が組織体制ということに力点を置くのはエリアマネジメントというのは「地域住民の主体性」ということがどうもその根っこになければいけないと思っているところがあります。そういうことも含めて少しお話をお伺いしたいと思います。

恐縮ですが、「ひらかわマイバスの会」から、今の小林先生のお話も含めて、少し組織と

いうことについてお話をいただけますでしょうか。

ひらかわマイバスの会：

青森から参りました新屋町会の斎藤博美といいます。

体制づくりということでありますけれども、新屋町会の今回の活動は、町会の 360 世帯の小さな中での活動ということになります。私は常々、行政任せでは何ら前に進まない。行政がやってくれるのだらうというふうにこれまでも思っておりました。バスにおきまして、全く正直言って、今の活動を行うまでは考えておりませんでした。ただ、今回の活動を通じてわかったことは、自分たちの地域の中でできることは、自分たちの地域の中でしっかりと考え、そして考えたら行動に移すのだと、それが大事なのだということをわかりました。

よって今回、新屋町会の中でいろいろと話し合いをした結果、今回の活動、学生の通学直行便バスを出すということに決まったわけであります。この直行便の意義といたしましては、これまでは学生の方々が冬場は雪が多くて自転車で行けません。よってお父さんやお母さんが朝晩送迎をされております。その送迎の負担の軽減、また学生たちも同じ町会の中でもさまざまな学校に分かれて進んでおりますので、そういう方々のふれあい、それもまたできることになります。また小さなことではありますけれども、送迎を控えるということでは、車の運転も少なくなるわけでありますので、今、騒いでおられる CO₂、これもまたいくらかは削減になるのだらうと考えております。

ただ、なかなか一町会では完璧なところまではまだいっておりません、正直言って。よってこれから新屋町会の中に小さな団体が 12 ほどあります。その団体の方々が代表として、15 人の方々を選んで、このバスを将来に向けてきっちりと考えるのだという組織をまずつくっていきたいと思っております。

また、直行便バスにおきまして、先ほどの報告の中にもありましたけれども、近隣に尾崎町会という町会がありまして、車で 5 分もかかりません。よって来年度は尾崎と一緒に連携をして、この学生の通学直行便を出すというふうに、尾崎の町会長さんにも昨年の 12 月にお問い合わせをし、また尾崎の町会の皆さんにも回覧を通してお知らせをしております。小さいことではありますけれども、きっちりとした形が残すことができれば、私はここでおさまらずに、また大きな輪になっていくのではないかと、これからもしっかりと頑張っていきたいと思っております。

進行役：

ありがとうございました。多分町会が自ら取り組むということに非常に稀有な例といえますか、そういう先導性・先進性を感じます。先ほどお話ありましたように、また、町会で今後新たな組織をつくられるということでもございますので、また、今後注目させていただきたいと思います。ありがとうございました。

それでは引き続いて、「えんま通り復興協議会」からも、今の小林先生の話も含めてお話

をいただけますでしょうか。

えんま通り復興協議会：

今の小林先生のお話、そのとおりだなとお伺いしておりました。私どもの今の組織は復興協議会ということで、これも「復興」という名前がついていますので、とりあえず復興期間といいますか、平成 25 年度を復興の一区切りということで考えておりますので、その後の組織をどうしようか、今いろいろ試案をしているところなのですが、私どもに分不相応ないろんな事業がプランに上がっております。この中で本当にこれが実現できるのか、どれができるのか、まだわからないところもいっぱいあるのですけれども、各この事業については、先ほども先生からございましたように、具体的な検討あるいは運営をしていく組織それぞれに立ち上げるといいますか、立ち上がりつつあるわけですが、それをまた束ねる意味での町全体をマネジメントしていくような、どういう形態がいいのか、LLCになるのか、株式になるのか、そういった町全体をマネジメントしていく組織も当然これからまたこの先につくっていかなければいけない。また、いろんな商店街がいくつもございます。そういった商店街全体をまた束ねるような、いわゆる横の連携といいますか、そういったものももちろん恐らくこれから必要になってくるだろうと思います。

ただ、私どものところは、今まで心の準備もない中で、いきなり追込まれたものですから、今、本当に右往左往、四苦八苦という状況なものですから、これからしっかりと組織を立ち上げていかなければいけないというのは痛感しているところでございます。皆さん先輩諸氏いろいろ苦勞もされていると思いますけれども、そういった参考意見も聞かせていただきながら、えんま通り、本当にちっぽけな田舎町の商店街ですが、逆に先ほどもお話をしたように、みんな顔を知った仲なので、本音で語り合いながら、でもそうは言いながら事業をやっていくにはそれだけではだめなわけで、しっかりと組織づくりというのはこれからやっていかなければいけないなど。私どものところはそんな状況でございます。

進行役：

ありがとうございました。1つだけお伺いしてよろしいでしょうか。今、復興ということを手がかりにして、かなり組織づくりが機運としてもできてきて、まだ難しい面はもちろんあるかと思いますが、これが将来に持続的に展開していくための組織をどうしていくかということは、今の段階ではどのようにお考えでしょうか。簡単で結構です。

えんま通り復興協議会：

とにかく地元住民が主体となった組織であることは間違いないと思いますが、今まだ明確なお答えができなくて、すみません。

進行役：

ありがとうございました。

もう一団体、お願いしたいのですが、「明野・パークプレイス街づくり協議会」からお願いしたいのですが、先ほどご質問にもありましたように、デベロッパーとしてつくることから、町を管理することにかかわっていかれるというお話でありました。多分そのときには、地域住民との関係をどのように作り込んでいくかというあたりが非常に大きなテーマのように思います。そういう意味で「組織体制」という観点から少しそういうお話をいただければと思います。

明野・パークプレイス街づくり協議会：

先ほどご説明させていただいたとおり、我々明野・パークプレイス街づくり協議会は、それぞれ開発を行ったエリアのデベロッパー2社が主体となって組織しているのですが、現状では、そのデベロッパー2社を中心として、そのデベロッパー2社の関連業者、例えば管理会社であるとか、そういうものも含めながら、なおかつ本年度のエリアマネジメント推進調査を進める上では、オブザーバーという形で行政の担当者の方と大学の研究者の方も含めて組織で協議・検討を重ねていったのですが、その中で、先ほど小林先生のお話にもあったように責任を持って活動する組織、核になる組織づくり、またテーマに響く人々を幅広くということがございまして、そこに住んでいる住民をいかにうまく我々の街づくり協議会に、デベロッパーと住民とが一緒になって検討していく組織にできるかなというところがまさに課題になってきていまして、今現状、今回の調査に当たっては、自治会の長なのですが、ヒアリングを通してご意見を聞かせていただいたりする部分もありましたので、それをきっかけとして我々がやろうとしていることのご説明もさせていただいていますので、徐々にテーマに響く住民の方々を幅広くうまく取り込んでいき、そのエリアマネジメントのより深い展開ができればいいかなと考えております。

進行役：

ありがとうございました。これも今後の話なので、多分先導的なモデルになるように期待したいと思います。

あと、ほかの団体の方にもお伺いしたいのですが、お話を伺っていて気になった点が、1つは「盛岡まち並み研究会」、「戸塚宿」のご報告なのですが、小林先生が言われる重層的な組織を拡大していろんな組織がネットワークされて展開する。そうするとこの2団体は同じような傾向があるかと思ったのですが、専門家がここに入ってくる。専門性が発揮されてくる。ということになると、これは一般論としてだと思うのですが、専門的な事業なりが膨らんでくるとどうしても地域住民との距離ができてくるところが出るのではないかと、ところを若干危惧するのですが、その辺についてはどうお考えなのかということをお話いただけますでしょうか。お願いします。

盛岡まち並み研究会：

研究会の前に塾というものがあるのですけれども、それを6年間やってきて、僕は専門家こそ中に入るべきだと。外の人でいると、僕らの場合もそうなのですから、ムラがあるんですね。持続性が弱いというのですか、自分の都合で応援に来る。そのことが、時には迷惑なときもあるわけですね。ですから僕は基本的には専門家こそ中に入って、住民と一緒に、ただ、それは住民に信用されるとか、信頼されるとか、結構ハードルが地域地域であるのだと思うのですけれども、その中で今回そうやって6年の間にいろいろ支援してくれた人たちをもう一步本気になってもらおうと思って、この研究会という形をつくったので、これが今度、船が出始めてどうなるか。これはこれからの、多分来年度から本格化したときに試されるのだと思いますし、実は塾本体も組織替えを同じ時期にした。ですからこの両輪がうまくいくのかどうか。

それから、もう一つは、一地域に一団体というのが一番けつまずく原因になるだろう。いろんな利害があるので、地域の中でいろんな団体が生まれていいと。それをマネジメントする役割がいれば、むしろ継続性が維持できるだろうと、今、そんなふうに思っています。

進行役：

ありがとうございました。旧東海道戸塚宿「まちづくり拠点」管理運営委員会のほうもお願いできますでしょうか。

旧東海道戸塚宿「まちづくり拠点」管理運営委員会：

まず専門家というテーマでございますけれども、うちの場合は地元の大学とつながっているということがございます。入ってくださっている先生がおられるのですが、この先生は地元の人なんですね。たまたまそういった意味では、同じ地域に住んでいる住民というレベルで町のことを考えてくださっている。しかも家がありますから逃げることができないということもありますので、非常にそれは恵まれた状況だったかなと思います。

地域住民との離れた部分ができってしまうということというのは、どんな組織でもコミュニケーションを怠ると離れたものが出てくるなというのは思います。ですからそのへんをどのようにつないでいくかというのが、先ほど申し上げたファシリテーター、そういうことをちゃんと見つめながら仕事できる人が非常に大切になってくるのではないかと思います。

そういった意味ではいろんな団体ができ上がってきますけれども、それもよしとするべきだと私も思っておりまして、各団体の特色をつかみながら、いろいろな重層的なかかわりをしていくということが1つのエリアマネジメントの活性化につながっていくのではないかと思います。

進行役：

ありがとうございました。ここで、中村さんから一言お願いできますでしょうか。

中村（哲）：

本日、発表6団体の皆様と、小林先生からまとめの話があって、つけ加えるということは何もなく、また、行政の立場からということでの発言になってしまいまして、本日、ご発表の6団体の方、またフロアでも地域で頑張っていらっしゃる方がいらっしゃいます。行政と申しますのは、どちらかというところ肝心なところに応援してくれないであるとか、あるいは場合によって何かしようとしているのにだめという立場で登場する機会が非常に多いものでございまして、なかなか何か申し上げることがないのですが、いいこともしていまして、先ほどご紹介ございましたように、私ども平成18年度から、「地域の新しい担い手」ということをテーマに調査を実施しておりまして、19年度から合計20団体、こうした地域で活躍する方を応援するということができたわけでございます。

本年もこの組織体制、次のテーマである「資金確保」をテーマにご発表いただくということで、いずれもとても難しい問題でございまして、目のうろこが落ちるような解決策はないわけでございます。また、あるところで成功した事例が別の場所でも同じようにできるということでもなくて大変難しい問題でございしますが、何とか今年度の調査、また過去からの調査も含めていろいろな事例を集めさせていただいて、また、これを公表していくホームページなどもございます。

ということで、何とか地域で活動される皆様方のヒント、端緒をご提示できたのではないかと自画自賛をして、私、行政の立場で発言させていただきます。

進行役：

ありがとうございました。

そろそろ次のテーマに移りたいのですが、最後に、今の組織体制について、小林先生から、少しおまとめと、投げて恐縮なのですが、お話をいただくのと、その次の「資金確保」というテーマについて、これも6団体の方々の発表を受けてどういうふうにお感じになったかというあたりから少しコメントをいただければと思います。

小林：

組織のお話については、先ほどほぼ私が感じているものについて、かなり要約的ではございましたが、お話をしておりますので、実は組織の関係は次の資金の関と深く結びついております。というのは、どういうことかという、先ほど組織を重層的にと申し上げました。できるだけ幅広く、私の言葉でいうと「交響圏」と言っておりますが、鳴り響く領域をできるだけ広くしたい。それは逆に言うと、鳴り響く領域の中へできるだけ幅広く、薄く、広く、お金を確保するという話に結びついていきます。

先ほど平川のバスのお話の計算の中に、お金の不足分があって、それが年間1世帯380円というたしか計算がございました。ちょうどこの年間1世帯380円という値を見て、たまたま私、今、文化庁の重要伝統的建築物群保存地区の選定委員会の委員長をやっております、いろんなところを回っているのですが、その中で、一昨年ですか、世界遺産に指定された大森銀山というところがあります。そこに行って、その地元組織のお話を聞いて、ハッと驚いたのは、1世帯ではなくて、そこに住んでいる人、赤ん坊からお年寄りまで、1人年間100円出すと。それを30年か40年やっているんです。ですから1人100円ということは、1世帯、3人とか4人というふうに考えると、年間300円とか400円実は出して、それを30年、40年続けてやっている。自分たちの歴史的な価値をそれで下支えしてきた。

ちょうど平川のお話で、1世帯380円（年間）出せば、バスが維持できるという、そういう計算になるというお話でございました。そのレベルの、広く、薄く、お金を集める活動というのは1つ資金として重要で、そのためには、私が申し上げている交響圏をできるだけ幅広く、隣町、隣の町内会というお話ございましたが、幅広く広げる。

ただ、それだけではエリアマネジメントとしてしっかり活動できない、そういう場合も地域によってはあります。きょうお話いただいたかなり本格的な事業、えんま通りもそうですし、敦賀もそうですね。かなり本格的な事業をやる。そういう本格的な事業をやる時には、最近では、私は「志ある資金」と言っておりますが、何か新しい志ある資金をうまく事業に生かせる、そういう仕組みが必要かなと。海外のようにBIDとかHOAという組織があって、ある意味での課徴金というようなものを課税してお金を確保して、何億円というお金が、あるいは何十億円というお金が活動に生かされるという海外の事例がありますが、日本はまだそうっておりませんので、そうではないレベルで志ある資金というものができないかと思っています。それは逆に言うと、「シードマネー」という言葉なのですが、例えば3億円の事業が必要だと。そのときにその地元で3億円なんてとても集まらない。だけど、2億円どこかでシードマネー（種のお金）があれば、あと1億円なら地元は何とか集めることができる。合わせて3億円でかなりしっかりした事業ができると、そういう体制ができないか。3億円のうち2億円というのは、例えば敦賀の事例ですと、国の補助金だったり、融資であってもいいし、恐らくえんま通りの話も震災復興ですから、そういうお金がそこに入ってくると。あと1億円、どういうふうに稼ぐか。それは逆に言うと、1億円出したけど、それはリスクを伴わないお金として回すことができると、そういうビジネスプロジェクトとしても生かせればそれはそれで回るわけです。

それを具体的にやったのが、実は私がかかわっている香川県の高松丸亀町商店街です。補助金、融資金などを受けて、その上に地元のお金を入れて全体として回って、利率6%ぐらいでお金が回るという仕組みをつくった。だからそういうビジネスモデルを本格的な事業をやるなら考えていかなくはいけないかなと思っています。

さらにもう一つ、きょうお話として気がついたのは、実は民間事業者がビジネスとしてできる領域をエリアマネジメントの中で発揮するということは、資金を確保することとある意

味で同じなのです。人材とお金を民間事業者はそのエリアに持ってきてくれる。その事業が成り立つような仕組みをつくり、先ほどずっと居続けるというお話ございましたが、恐らくすべてをずってやっていくことはできないと思うんです、感じとして。ある部分は地元の方々に担っていただいて、担った部分で肩の荷をおろして民間事業者として永続的にビジネスとしてそこに入っていけると、そういう関係をうまくつくり出すと、きっとそれは持続可能な関係をつくり出し、それがあある意味でのエリアの資金確保につながっていくのではないかと思います。

以上でございます。

進行役：

ありがとうございました。資金確保という難しい問題について、小林先生から今のようなご指摘があったのですが、これも各団体の方に少し、今の点を踏まえて、自らの活動がどうであったのかということをもう一度お話をいただきたいと思います。まず名前が挙がりました「敦賀商工会議所」からよろしいでしょうか。

敦賀商工会議所：

私ども敦賀市は、この事業を運営するに当たっての資金確保として、国の補助金、県、市の補助金、共同出資会社の借入れですとか、先ほど先生からもご紹介のありましたシードマネーとして、高松丸亀商店街においての市民ファンドについても当方では調べておりまして、そういったものもおいおい取り入れていきたいというふうにも考えております。

その中で、継続的に事業を運営していくということで、ランニングコストとしてかかる費用は家賃の収入ですとか、酒造会社ということで、昔からの造り酒屋ですので、お酒をつくるノウハウがございますので、こちらのオリジナルの酒をつくったり、そういったものも販売しながら事業収入を得ていくといったことも考えております。

進行役：

ありがとうございました。

実はもう一つ、私、個人的にお伺いしたいと思っていたのが、あるイベント、あるいは今の酒造を改造して云々という、こういうある事業についての資金という話と、この地区のマネジメント、運営そのものをベーシックな活動にしていく、これは実は持続的な活動を支えるための持続的な資金確保というのと少し性格が違うと思うんですね。ですから多分両面それぞれにお伺いしなければいけないかと思ったのですが、敦賀商工会議所さんの場合は、持続的なといいますか、そういうものについてはどのようにお考えになっているのでしょうか。

敦賀商工会議所：

持続的な資金としましては、エリアマネジメントといたしまして、先ほど紹介しました、

こちらが核になって中心市街地を回遊させるという事業の中に集客イベントがあります。そういったイベントにつきましては、市の補助金ですとか、そういったイベントに対する支援金もございます。その中で継続事業していきながら、各イベントをしている実施主体につきましても出店料とかそういったものでずっと継続できるような収入を得るということもやっております。

進行役：

ありがとうございました。

ほかの団体の方にもお伺いしたいのですが、「盛岡まち並み研究会」のほうから、同じようなご質問なのですが。

盛岡まち並み研究会：

当初から我々の地区は行政とは対立的な関係というのですか、市は道路をやりたい、我々は資源を残したいというところから入っていったものですから、実は最初のイベントから、参加者も催事の主役だという意味で有料にしていたんですね。例えば雛祭りで、去年2万人、2日間延べなんですけれども、3,000人の方が500円、これは強制ではないので、あくまでも僕らのほうで通行手形とパンフレットを用意して、500円と引換えに40軒近い町家を見れると。そういう形をずっととってきていますので、繰り返し年間12回以上イベントをやっているのは、実はみんな有料なんです。そのことで地域の運動としては、実は少しずつ積立金もできていますし、困らない状態が続いている。

ただ、今回このペーパーのほうにも入れておいた町家を保存活動するというのは、当然買い取るわけではないですから、家賃が発生して修理費が発生する、いわゆるリスクが伴うことになっているわけですね。それを住民団体にリスクとして持たせるわけには、そもそもそういう組織ではないので、それで今とっているのは「里親制度」、1軒につきスポンサーをお願いして、正直なところは、10年で返せないかもしれません。でもそれを覚悟してお願いできないかということで、今、研究会が使えるものも、そういうもので改修して利用できる。塾が今1つ活用しているので、2軒目になるのですけれども、これは研究会でその後を引き受ける。これを運用しながら、里親のほうになるべく還元してあげるということで実は成り立っているのですけれども、これをコミュニティビジネスともし呼ぶとすれば、地域の拠点にも1つはなる。要するに24時間使えるという意味でつながり、そこに来ればだれかいるということ。それから、組織自身もそこに集まりやすいという要素と、訪れる人たちとの交流もできるということで、拠点を持つということの重要性が、実はお金にかえられない部分としてあるので、今回実験と称してやってみたのですけれども、実は来年度から「ふるさと再生雇用」で一人雇用ができるという状態もできていますので、何とかこじが助走で、あと2年で軌道に乗せたいなというふうには考えております。

進行役：

ありがとうございました。

それでは、「戸塚宿」、お願いします。

旧東海道戸塚宿「まちづくり拠点」管理運営委員会：

資金確保というテーマですけれども、先生がご指摘いただいた重層関係というのは非常に大事だと思っております。広く一般住民が参加しやすいという形をとるためにはリスク配分ということがどうしても欠かせなくて、特に私どものカフェをやるということになりましても、雇用の問題ですとか、事業としてどう成り立たせるのかということまで全部町でやりましょうという話になるとなかなか前に進まない。そうしたときに1つの拠点の運営委員会という形で一般住民の人たちも入りながらカフェ部門を「カフェ・デラ・テラ」というNPOで申請中ですが、担うという形を重層的に事業に責任を持つのと、一般的に広くエリアマネジメントをするのという形がかかわらせていただいているというのがございます。

広く、薄くということで考えますと、それぞれネットワークする前にいろんな団体が立ち上がってきていたおかげで、それぞれがそれぞれに資金をきちんと集めて、さっき言われたようなイベントをやったときに参加費として集まってきたりですとか、また大きなことをやりたいねといったときに商店会が全面的にバックアップしてくれたりですとか、そういうさまざまな組織が生まれてくることによってエリア全体の活性化につながっていくと。それをどのようにつなげていくのか。またこのイベントのときは商店会と戸塚宿東集会とか、このときにはNPOと東集会、いろいろな形でつなげながらイベントを行っていく。その中で資金を生み出していくというのも1つの考え方なのではないかと思っております。

以上です。

進行役：

ありがとうございました。

今の団体の方々は既にエリアマネジメントを広く拡大されている方ですね。そのほかの方、少しこういうことをお話をしたい、あるいはお聞きになりたいという点でもありましたら挙手でもいただいてご発言いただきたいと思いますのですが、よろしいでしょうか。

ここで、また中村（哲）さんに少しお話をいただきたいと思います。

中村（哲）：

ありがとうございます。国と申しますか、地方も含めて行政の立場で申し上げますと、エリアマネジメントという活動自体に着目して支援・補助をしていくと。それを続けていくということではできないというのが大抵の地方のあるいは国の見解でございまして、そういう意味で、いずれ一人立ちするということが重要でございまして、飛行機でいえば、離陸するときは行政の支援が期待できるけれども、巡航速度に乗ればもう出しませんと。逆に巡航速度

に乗れるという担保があって立ち上げの資金を出します、支援しますというような事例が世の中に多いわけでごさいます、そういう意味でこの資金の確保は大変重要でごさいます、本日ご発表いただいた6団体の方も、行政の支援を、手のかえ品をかえ、建設部に行き、商工部に行き、また地域振興部局に行き、いろいろな理屈をつけて導入することによって何とか巡航軌道に乗せようということでごさいます。

行政の立場からすると、必ず乗るという説明がないとだめとかということもあるのですが、実際のところはやってみないとわからないということが多々あるわけでごさいます、その意味で皆様試行錯誤しながらやっているのだなと。それぞれ理屈をきちんとつけていただきながらやっていたいておるので、こうした取り組みにつきましても、行政のほうもあまり厳しいこと言わずに支援するというのもままありますので、フロアの皆様も今後ご検討の方はいろいろな資金の支援で立ち上げ、試行錯誤のための資金を確保していただきながら進めていってくださいということを期待して発言とさせていただきます。

進行役：

ありがとうございました。

実は段取りが早く進んでいるきらいもありまして、時間がありますので、せっかくですから、今、中村（哲）さんから、そういうお話もあったのですが、もしフロアのほうから、今までの議論で結構ですので、あるいは今の中村さんでも結構ですので、ご質問がありましたら1、2受けながら議論を進めたいと思いますが、どなたか。それではお願いします。

所属とお名前を最初にお話をいただきたいと思います。

越谷市まちづくり協調会 A：

越谷市まちづくり協調会のAと申します。質問というか、ニュータウンでのエリアマネジメントということに対して、特にきょう大分の明野・パークプレイスさんのお話、デベロッパーがエリアマネジメントまでかかわった活動をされているというのは非常に注目しているんです。その件でご質問というか、意見をお聞きたいのですけれども、デベロッパー（デベ）という町のつくり手から住まい手にうまく引き継ぐ際に、デベの段階での計画において企画とか具体的な工夫をされて、それがその意図どおり、住民のほうに伝わって、これはよかったとか、こういう仕組みはよかったということばかりではないと思ひまして、失敗例ということで失礼なのですが、企画側が住民のためにエリアマネジメントがよくできるためにいろいろ工夫してもなかなかうまくいかないところもあると思うんです。それは想定される調査とか経験がないということも1つではあるのですが、もう一つは、デベというのは営利活動ですので、その範囲の中で、こういうことも本当はやりたかったのだけれども、こういうことはできなかったというような具体的なことでありましたら、例えばご紹介の中で、3つほど「コミュニティ交通システム」とか「緑の管理システム」、「安全安心まちづくり」というようなテーマで活動されていると聞いたのですが、例えば具体的に「緑の管理システム」

等につきまして、当初からそういうエリアマネジメントを想定された緑化協定とか建築協定のような、そんな仕組みを最初から導入されて臨んだのか。そういうことは今後の過程として対応していくとか、そのへんの細かい具体的なことでまちづくり側、これからつくる側の判断というか、そういうものにフィードバックできるような情報を具体的な失敗例も含めてお伺いできれば、大分さんだけでなく、ほかの先生方でも、そういうものがありましたらよろしくお願いいたします。

進行役：

明野・パークプレイス街づくり協議会、よろしいですか。

明野・パークプレイス街づくり協議会：

簡単なのですが、前提のご説明をさせていただければと思っております。弊社大分シティ開発が開発しました大分市の東部にありますパークプレイス大分公園通りというものは、戸建ての住宅団地なのですが、その住宅団地には戸建ての管理組合を設立して、その管理組合が所有する共有の緑地というものを結構大きな面積で持っておりまして、おのずと管理組合が所有する共有の緑地でございますので、組合構成員がお金を出し合って、それを原資として管理・運営をしていくというようなスキームの中で緑地の管理というものをやらせていただいております。

その中であらかじめそういうシステムをビルトインした中で、分譲の開始をさせていただいて、現況に至っているのですが、分譲開始当初、まち開きを行った当初、入居世帯数も少ないことと、なじみがないシステムも採用していることもありまして、なかなか管理組合の運営がうまくはいかなかった背景はあります。ただ、管理組合がうまく運営していくために、一応開発を行った弊社大分シティ開発のほうで、管理組合をサポートさせていただく理事として、数年間在籍をさせていただいて、管理組合の運営のサポートをさせていただいております。現状平成13年からですので、約8年から9年たった現在では、管理組合のほうもそれぞれ入居者独自によってうまく運営されていっている状況ではございますが、今もなかなか当初理事の側面を持ったデベロッパーが管理組合の中に入っておりましたので、いろんなご相談事を受けたりなんかというのはもちろんあるのですが、独自としてうまく流れに乗っているようなスキームになっております。

そういう新しい仕組みをビルトインした中で、やはりうまく運営していくためにデベロッパー側からサポートさせていただいたというのはいい側面ではあったかなと思っております。逆にそれには反面悪い面もあって、あまりデベロッパーのほうで、現在も管理組合のほうに、手を放すわけではないのですが、今も少し深くかかわりすぎているという部分で、うまく管理組合が独自として回らないという側面もありますので、そういったところかなと、現状では考えております。

進行役：

ありがとうございました。

どなたか、ほかの方で、よろしいですか。多分住宅地の問題は、実はきょうそれをメインにしていなくても、そういう将来のマネジメントをにらんでいろんな仕掛けをして、ただ、それはやはりうまくいくもの、うまくいかないもの多々あるようですね。

小林先生からお話がありましたけれども、民間事業者がやれるところと地域住民がやる場所、そこをうまく峻別をすることが、今回の議論と同じようなテーマとしてはあると思うんですね。それをどうするかというのは、住宅地そのもののさまざまな特性の中で多分選択していくことになると思います。きょうは申し訳ありません。そこはあまり詳しく突っ込んだ議論をすることはできないのですが、また、そういう機会がいくらかあるかと思うので、また、そのときにとしたいと思います。よろしいでしょうか。

越谷市まちづくり協調会 A：

はい。

進行役：

今、資金確保という点で、少し会場のほうから、どなたかご質問なり突っ込んだご意見なりございましたらいただきたいと思いますと思うのですが、よろしいでしょうか。中ほどの方。

政策研究大学院大学 B：

政策研究大学院大学の B と申します。本日はありがとうございます。

資金確保の点で伺いたいのですが、先ほど小林先生から、B I D とか H O A の話が出てきたと思うのですが、いずれもアメリカの制度ということで、特に B I D のほうは、市町村が固定資産税に上乗せをして負担金を徴収するという仕組みというふうに伺ってしまして、新聞報道でも時どき先走って、国交省のほうで、そういう制度の導入を検討しているとかという報道を時どき見聞きするのですが、質問の内容は、恐らく国交省の中村さんにお伺いするのがいいのかと考えているのですが、日本のまちづくりの規模でどの程度そういうニーズがあるかどうかかわからないのですが、構成員の参加を強制的に義務づけて持続的に皆さんが参加できるような仕組みで、日本でも例えば建築協定のものとか、あと、昨年都市再生特別措置法でできた歩行者デッキの協定とか、それは目的を限定したものだと思うのですが、今後もし政策としても構成員の参加を持続的に確保するための政策として追加的に何か新たな立法を考えているということがありましたら伺いたいのと、もしお時間があればですけど、まちづくりの 6 名の方々と、そういう立法のニーズが実感としてあるのかどうかということをお伺えたらいいなと思います。よろしくお願いします。

進行役：

中村さん、よろしいですか。

中村（哲）：

直接的なお答えということで、立法の予定があるかということになりますと、そうしたものの法案として提出する予定は私の知る範囲ではないということになるかと思います。

あと検討ですけれども、おっしゃるように、時どき新聞にポツと出るということについては承知しておりますが、少なくとも私が承知している範囲では現在動いているものがないのですが、先生、何かありますか。

小林：

ないです。

中村（哲）

現状、そうした方向で動いているものはないということになりますでしょうか。ただ、お立場が政策研究大学院大学ということなので、ぜひどんどん提案型の研究活動をしていただいて、政権交代もございましたし、これから新しい動きどんどん出てくるかと思います。そのような中で実現していく素地は十分あるかとは思いますので、よろしくお願いします。

進行役：

ありがとうございました。

小林先生のほうから。

小林：

国の動きはそのとおりです。エリアマネジメントについて、いろいろな努力をされて、かなり体系的な法案づくりも実はかかわったのですが、正直言ってうまくいってないというのが実態で、しばらくちょっと難しいかなという感じはしております。

ただ、一方で、例えば東京都は、東京都の都市ビジョンの中に、既に日本版B I Dを活用すると書いてあって、最初の例です。ただ、これは「強制的」というフレーズをつけるとすとなかなか難しいのですが、あるエリアの地権者が全員同意なら当然問題ないわけです。同じ方向性を向いているところで、新橋の駅前の何シティと言ったか、馬券売場があるところ。こうやってしまうと問題ありますけど、一帯のイタリア街というのをつくっているところがあるので、あそこは地権者全員が同意して、日本版B I Dという組織を東京都の枠組みの中で具体的に動いております。

実は資金確保はこういう問題があるものですから、あるいは日本でなかなか体制が整わないものですからいろんな努力をいろんな地域でやっております。その努力をいろいろ積み重

ねていくといいのかなという感じもしております。例えば私がかかわっているものも含めて、これは割合繁華な町で展開しているのですが、エリアマネジメント広告事業というのをいくつかの地域で始めています。それは地域で比較的人々が集まるところに民間事業者に広告を出してもらって、広告収入をエリアマネジメント活動の組織が確保する。これはすべてのところでいくということではないのですが、広告費用を出すなら、地元の組織が中に入って広告事業を展開し、そこからの収入を上げるというようなこと。既に全国組織もでき上がっておりまして、さらにいくつかの地域でも実践を始めています。

それから、もう一つ、もっと本格的な薄く、広く集めるお金はカードですよ。カードで決済するときにカードのお金の1%、カードで決済すると、3%ぐらいはカード運営会社に入るのですが、このエリアでカードを使う分については1%はこのエリアに戻せというふうにやると、これは結構なものなんです。今、これは宣伝になるのですが、丸の内では、丸の内の商業店舗、200店舗ぐらい加盟して「エコ結び」というのをやっております、そこで買い物をして「Suica」とか「PASMO」で決済をすると、100円につき1円、お金が活動に回ってくる。さらに1円以外で1ポイント、使った方に入って、その1ポイントは丸の内の企業の方々が余している資材、例えばあそこに三菱地所がいますけど、モデルハウスをつくって家具が大変余っていて困っていると。それをポイント数で皆さんにお分けするというようなことも含めて、ある意味でエコですよ。「もったいない活動」をそのエコと結びつけて、ポイント数で差し上げましょうと。2つ、一度で二度楽しめるといって、そういうカード事業を、今、展開を始めたところです。

進行役：

ありがとうございました。資金確保については、実は小林先生におまとめいただこうと思ったのですが、今のお話でよろしいですね。

小林：

大体いいです。

進行役：

ありがとうございました。

もうそろそろ時間もなくなってきますので、それでは、6団体の方に今までの議論を踏まえて、あるいは今後、先ほどご質問もあった点も多少絡んでくるかと思いますが、これからの取組課題をどう認識されているか、あるいはこれからの方向をどういうふうにお考えなのかというものを少し、簡潔にということで申し訳ないですが、お話いただきたいと思っています。

まず、ひらかわマイバスの会のほうから、お願いできますでしょうか。

ひらかわマイバスの会：

私のほうは、先ほど言ったとおりであります。

進行役：

よろしいですか。それでは、盛岡まち並み研究会をお願いします。

盛岡まち並み研究会：

23 ページのことを確実に実行していくというのが、来年度の目標になろうかと思います。とりわけ来年度から行政の本体が本当に動き出すので、これを何とか上からではなくて、下からきちんと提案していくと。それから、きょうワークショップの説明を飛ばしてしまったのですけれども、町内会の中でも地域差がある中で、いずれにしても、私たちも仲間に入れてくれと、一緒にやりたいという要望が強く、町内会といたらちょっと語弊がある部分もあるんですね。実は町内会といたら役員会しか機能してないのが町内会ですから、我々がワークショップを呼びかけたメンバーというのは間違いなく町内に住んでいる人たちなものですから、こういう人たちの意見をより深めながら組織づくりというか、まちづくりにつなげていきたいと考えています。

以上です。

進行役：

どうもありがとうございました。

それでは、「戸塚宿「まちづくり拠点」管理運営委員会」、お願いします。

旧東海道戸塚宿「まちづくり拠点」管理運営委員会：

ありがとうございます。今、いろいろとお話をいただきまして、やはりシードマネーと申しますか、行政の皆さん、国も市もそうですけれども、いただいている補助金の大きさというのは本当にありがたいなと思っております。

今後の課題といたしましては、来てくださっている一般のお客様、そういう方々が実際に活動できるような形でつながっていく、そういうような情報提供だったり、つながり方というものをどのように考えていけるのかということと、お金ということそのものというのは、実は信頼関係の中で非常に成り立っている部分が大きくて、お金ということそのものにとらわれてしまいますと、見えないものもたくさんあるのではないかと。そんな中で人と人をつなげるという意味で、地域通貨のあり方を1つ大きな形で模索していきたいというふうに思っております。

先ほどの最後のところにも書きましたが、そういうカフェのような、カフェというのはもともとそういう機能を持っているのだと思います。「チャドー」もそうだと思いますが、サードプレイスをどう町の中につくっていけるのか。それを資金を出した上でということもそう

ですが、懐かしい未来としての公共という意味での寺社だったり、文化施設みたいなものをまたどのように活用していけるのかということを模索しながら考えていきたいと思っております。

進行役：

どうもありがとうございました。

それでは、次、「えんま通り復興協議会」、お願いします。

えんま通り復興協議会：

当地におきましては、都市規模もございますし、できること、できないことあると思います。基本は我々地元の個店といいますか、企業が主体となったまちづくりを地道にやっていくのが王道だろうと思います。大手の企業の方に頼る、デベロッパーに頼るという方法もあるのかもしれませんが、長い意味で町の中で人材であったり、何であったり、とにかくストックをしっかりとやっていくには地元の優先した地道な活動といいますか、それが主体になると思います。

そんなことで、まだまだこれからいろいろ勉強もしなければいけませんし、やることがいっぱいなんですけれども、1つひとつ、皆さんからまた教えていただきながらやっていきたいと思っています。

以上です。

進行役：

ありがとうございました。

それでは、「敦賀商工会議所」、お願いいたします。

敦賀商工会議所：

今後の活動における課題としましては、敦賀市の7万弱の市民の中で、市民ファンドに出資いただくということは容易ではないと考えております。その中でいかにこのエリアに目を向けていただけることが出来るかということが重要かと考えております。中心市街地の高齢化が進んでいるということで、併せて商店街で事業を行っている方の高齢化もかなり進んでおります。その中にいおる若手のやる気のある方をいかに巻き込んで、このエリア自体の賑やかしといいますか、活性化に向けた動き、協力者をいかに発掘していくかというのが重要だと考えております。

以上です。

進行役：

ありがとうございました。

それでは、「明野・パークプレイス街づくり協議会」、お願いします。

明野・パークプレイス街づくり協議会：

きょうは5団体の方の成果報告を聞かさせていただいたことと、意見交換会ということで、先生を交えてお話をさせていただいた中で、先ほど先生のほうの話からありました広告事業の話なども、今、我々デベロッパーとしてやろうとしていることもうまく活用できる側面が見えてきましたので、これを機会にまたさらなるエリアマネジメントの展開活動というものをやっていきたいと思っております。ありがとうございました。

進行役：

どうもありがとうございました。

また最後に、小林先生に非常に恐縮ですけれども、全体のまとめと、6団体の方々にアドバイス、あるいはきょう会場にも多分これから事業を展開される方がおられますので。

小林：

いや、そんな大したこと言いません。先ほどB I DとかH O Aという海外でしっかりお金を確保してエリアマネジメント活動をやっている、そういう事例をお話しましたが、その活動にはお金は来るけど、一方でその活動を評価するということが必ずくっついていきますよね。おまえたち、お金を使うけど、そのお金を使ってしっかり活動しているかということを常にチェックされて、だから次にお金が回ってくると、そういう関係をつくり出しているわけですよね。

きょうお聞きした組織の方々は、今、動き始めたということですが、動き始めた成果をしっかり評価し、それを何らかの形で表現して、こういうエリアマネジメント活動をこれだけの地域価値を上げるための努力が、成果が上がったのだということをどこかで示していくと、そういうプロセスが必要で、きょうのこういう発表会もある意味でそういう機会ではあるかもしれませんが、もう少ししっかり体系的にする、評価するという仕組みを、実はエリアマネジメント活動にとっては極めて重要なことであると。それが持続可能性ということと実は深くつながっているということを最後に申し上げておきたいと思います。

進行役：

小林先生、何度も、本当にありがとうございました。

それでは、少し時間が早いのもあるのですが、最後に中村調整官のほうから一言コメントと、最後のご挨拶をちょうだいしたいと思います。

中村（哲）：

皆様、お忙しいところ、いましばらくご辛抱いただければと思います。最後のちょっと挨拶

撓も兼ねましてご紹介方々ご報告したいと思います。

エリアマネジメントの重要性につきましては、小林先生が早くから情報発信をされておられまして、今では国のいろんな部局、また多くの地方公共団体で取り組みが広がっている。地域の活動はもちろんでございますが、行政の間でも非常に広がりが出てきたというふうに考えております。私ども土地政策課でございますが、非常に早い段階からこの調査を実施していきまして、本日のテーマでございます推進調査につきましては、平成 19 年度からということで 3 か年でおかげさまで 20 団体の方にご支援をさせていただきまして、その活動をまた地域で同じように活動される皆様方に報告していくということができたということで、残念ながらこの調査につきましては 3 か年で終了、一区切りということになってございます。

ただ、成果は非常に上がっていると思っていまして、例えば検索エンジン、ヤフーであるとか、グーグルということで「エリアマネジメント」という言葉を検索すると、私ども国土交通省土地政策課が管理しているホームページがきちんと出てくると。まだ十分でないところもございますが、情報発信の種がいっぱい詰まっているというところまで成果が上がってきたかというふうに考えておるところでございます。

来年以降の取り組みでございますけれども、政権交代もございまして、いろいろと不透明な部分もございますが、民主党のマニフェストにおきましては、「新しい公共」ということがしっかりと位置づけられておるようでございます。政権交代を受けて国のこの新しい公共についての検討もどんどん進んでおるようでございます。この新しい公共でございますが、まだ私、中身十分よく理解しておりませんが、大変広がり大きい、非常に大きな話のようでございますけれども、国土交通省、すまいづくり、あるいはまちづくりの施策ということで新しい公共を考えますと、小林先生がおっしゃっておられるエリアマネジメントとほとんどニアリーイコール同じではないかと勝手に私は考えておるところでございます。したがって、国のほうの取り組み、今後非常にこの分野に向けてドライブがかかる可能性があって、また、全省庁挙げての取り組みということにも展開していく可能性が十分にございます。

そういう中で、私どもとしましては、土地政策あるいはこれまで宅地を供給していたというものが私どもの役割でございますので、この分野で引き続きエリアマネジメントの考え方を念頭に施策を進めるというのが私どもの役割と考えてございますので、これまでご協力いただきました皆様方、またいろんな分野でご活躍されている方のご支援、ご協力いただきながらこの分野についても行政分野として進めていければと考えておりますので、どうぞよろしく願いいたします。

進行役：

どうもありがとうございました。

時間がまいりましたので、終わりにしたいと思います、多分きょうの 6 団体の話、実は私も個人的にはそれぞれ非常に多様でおもしろく伺わせていただきました。その中に多分いくつかの工夫とかヒントがご紹介されたことと思います。これからこうしたものを少し生か

していただいて、より一層エリアマネジメントが充実したものになるように、それぞれご努力していただきたいと思います。

つたない司会で早く終わることになりますけれども、それではこれで終わりにしたいと思います。

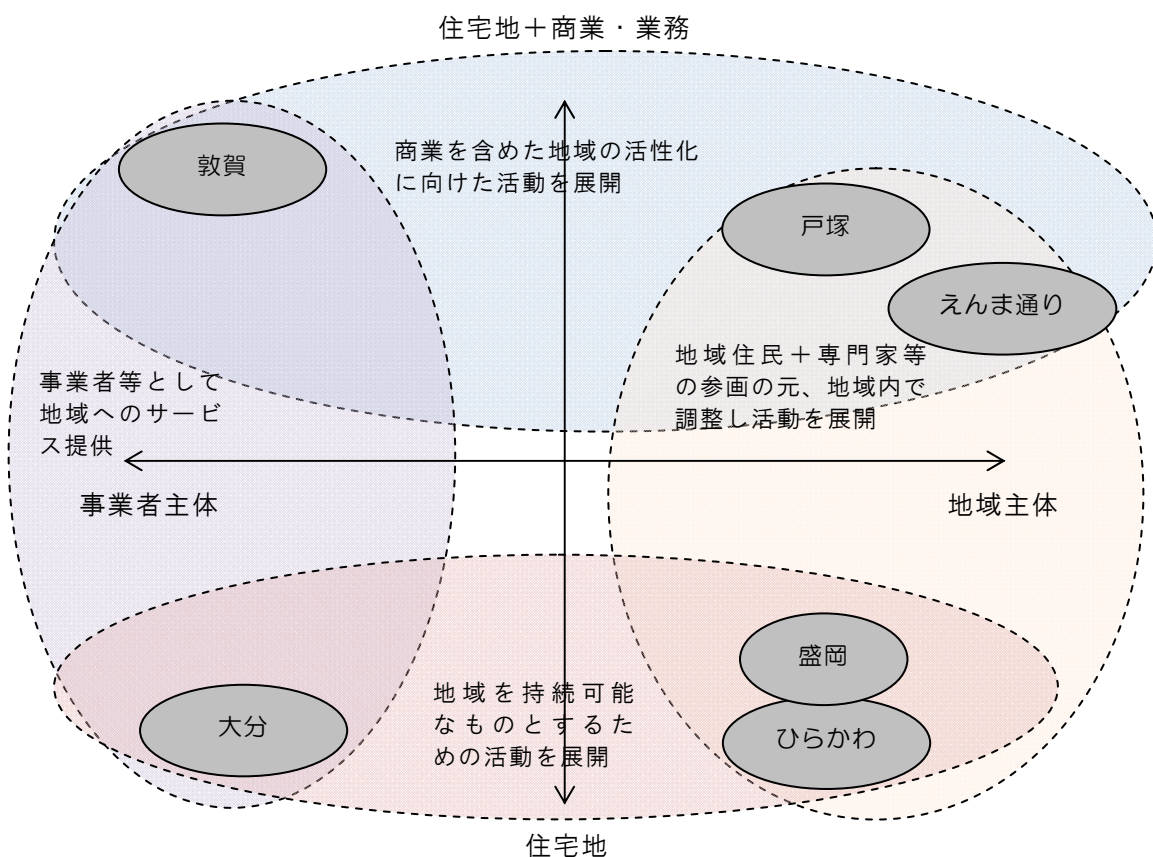
改めまして、小林先生はじめ参加いただいたパネラーの先生方に御礼申し上げたいと思います。どうもありがとうございました。

(拍 手)

第4章 エリアマネジメント活動推進方策の検討

4-1 調査団体の活動から見るエリアマネジメントのポイント

本調査の調査団体の状況は多様である。地域の住民等が主体となって活動を展開するものもある一方で、法人格を持ち会費を集めて地域に対するサービス提供主体となるものもあり、エリアマネジメントとは、マネジメントの要素となる活動を地域住民が自ら行うパターンだけではない。



また、その活動に至る経緯や活動内容についても、各団体の状況に応じて多様であり、エリアマネジメント活動は、それぞれが他の地区ではそのまま適用することのできない個別解としての性格を強く帯びているものであることが分かる。

その一方で、今後のエリアマネジメントの推進を検討していく上で、各調査団体がどのようにしてエリアマネジメント活動に至り、どのようにして活動を実施しているかなどについて整理していくことは不可欠なものである。そこでここでは、調査団体へのモニタリングや報告書等の情報を元に「活動内容」及び「組織体制」、「資金確保」のそれぞれのポイントについて整理し、課題等の抽出・分析を行うものとする。

なお、エリアマネジメントの活動段階については、前年度報告書同様、以下のように考えるものとする。

①初期段階

- ・個人や任意団体等が地域の課題や住民の意向を把握し、解決に向けて地域の住民自らが主体として活動を開始する段階。
- ・テーマ性を持った活動となることも多く、NPO 等が担い手になると想定される。
- ・ボランティア的な活動や、行政からの補助・助成等に依存する場合が多い。

② 多様な主体による活動が重層化した段階

- ・エリアマネジメント活動が軌道にのり、多様な主体の参加等により活動が重層的に展開する段階。
- ・個人（任意団体）が自ら地域にある資源を有効活用し、個々の活動を連動させることにより、より高い効果を得る。
- ・多様なニーズに応えるために、追加する活動に応じて地域内の多様な主体間の連携・重層化が重要となる。
- ・活動資金は、エリアマネジメントの取り組みがある程度軌道にのることで、初期段階よりは確保できているが、依然としてボランティア的な活動や行政からの補助・助成等にも依存している状況である。

③ システム化された段階

- ・活動の継続に向けたエリアマネジメントの仕組みとして、自主管理システムやビジネスモデルが確立している段階。
- ・サービスの一部をアウトソーシングするなどの工夫により、より効率化・合理化されたシステムとなる。
- ・活動への人的な参加自体は必ずしも義務とはならず、適正な費用負担を行うことでサービスをうけることも可能となる。
- ・自立的な活動のための収益性を担保する、あるいは必要な経費に相当する会費を徴収するなど、資金確保のための仕組みが構築されている。

1) 特定非営利活動法人ひらかわマイバスの会（青森県平川市新屋地区）

<主な活動内容>

- ・新屋地区は、最寄り鉄道駅（平賀駅）から自動車です約 20 分の距離に位置する農村地帯の中の住宅地。
- ・NPO 法人ひらかわマイバスの会は、平川市のコミュニティバス事業を市民が望む公共交通機関として発展させ、市民が将来にわたって安心・安全に暮らせるまちをつくることを目的として活動している。
- ・これまでの活動内容としては、バスの便数と負担に関する合意形成、地区発案による通学バスの運行のための地区懇談会の開催のほか、バス利用意識の向上、普及啓発のためのバス利用企画の実施などを行っている。
- ・今年度の活動としては、平川市が平成 20 年度に「地域交通活性化・再生総合事業」に採択されたことを受けて、新屋地区をモデル地区として循環バス事業の実証実験を実施。
- ・具体的には、1 日 5 便の循環バスを 7 便運行にするとともに、新たに駅と地区を結ぶ直通バス（通学バス）の運行を開始。
- ・運行ダイヤ及び運賃設定については、マイバスの会主催によるワークショップや懇談会の場で地区住民と議論を行い決定した。
- ・運行開始後の乗客数は採算上思わしくない結果であるが、過去に実施した社会実験結果よりは良好な結果となっている。

<組織体制づくり>

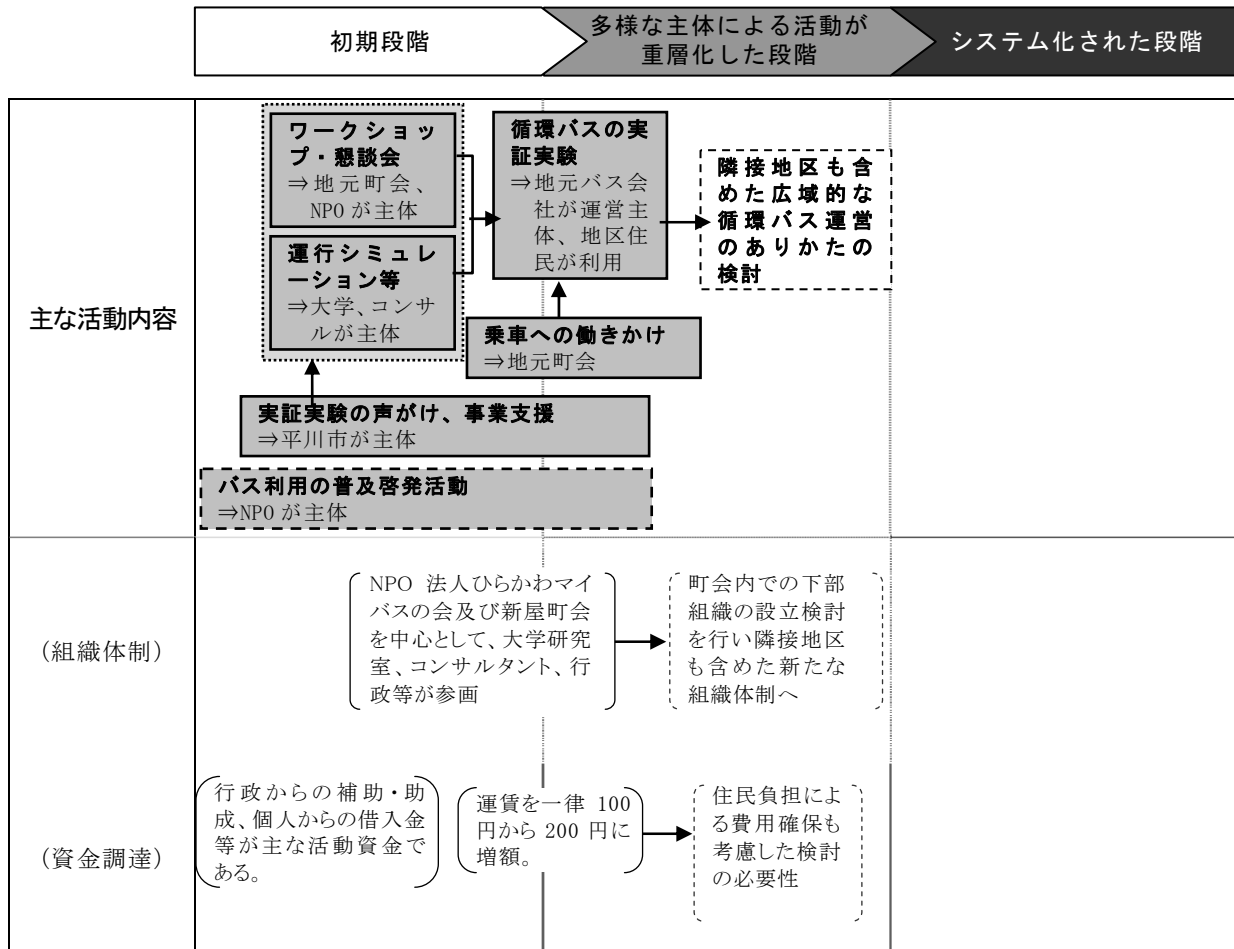
- ・NPO 法人ひらかわマイバスの会及び新屋町会を中心として、大学研究室、コンサルタント、行政等と連携した組織体制を構成。
- ・マイバスの会メンバー内にバス会社の元社長がいる。上記の連携体制は、バス会社と近隣市町村によるバス運営に関する協議会組織のつながりをきっかけとする。
- ・各団体の役割は、マイバスの会が企画・調整、大学研究室及びコンサルタントが理論構築（シミュレーション等）、行政がプロジェクト推進サポートと大きく分担されている。
- ・町会としての意志決定は、その都度会合を開き相談の上決定。意志決定を容易とする下地としては、祭りをきっかけとして町会内の結束が高まっていること、町会の下部組織が多数ありそれらの活動を通じてお互いの顔が見えやすいことがある。
- ・今後については、人口減少（特に若年者）が続く中、バス運営のあり方について 1 集落の中の議論では限界がある。町会内に新たな下部組織をつくり、隣接地区との連携を含めた新たな組織体制の構築を検討している。

<資金確保の方法>

- ・バス運行費用については市が赤字分を負担（一定額まで）。
- ・今年度のエリアマネジメント活動の活動資金については、本事業を応援する個人からの

借入金。

- ・循環バスの運賃は一律 100 円で運行していたものを一律 200 円に増額。
- ・ただし、依然として循環バス運行は存続の危機が続いており、今後は住民負担による費用確保も考慮した検討を行う必要性が高まっている。



2) 盛岡まち並み研究会（岩手県盛岡市鉾屋町・大慈寺地区）

＜主な活動内容＞

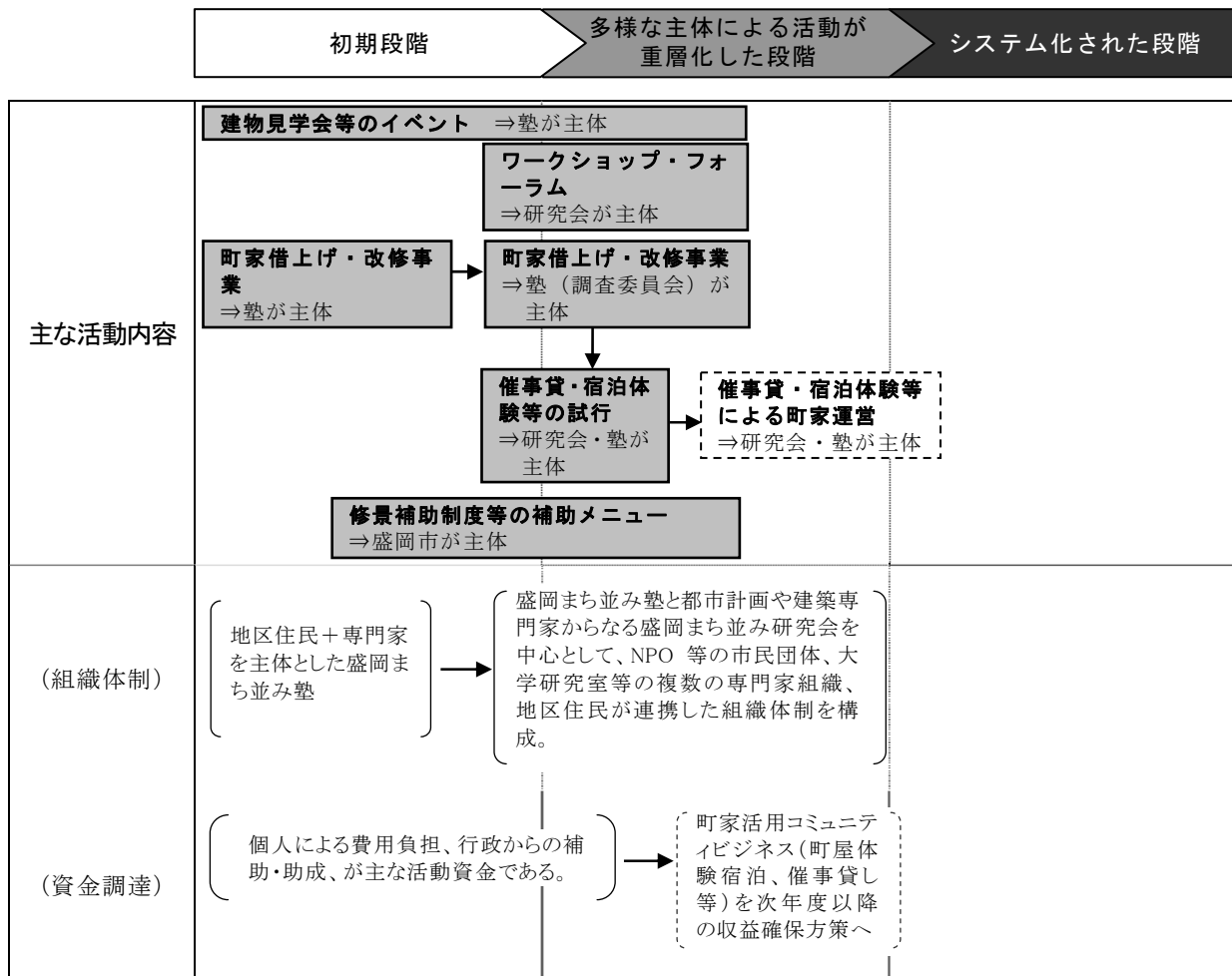
- ・鉾屋・大慈寺地区は、盛岡駅から約2 km に位置する社寺や近代以降の町家などの歴史的建築が数多く残る住宅地。
- ・これまでは、地区住民＋専門家を中心とした「盛岡まち並み塾」を主体として、建物見学会等のイベントや町家改修事業を実施してきた。
- ・今年度新たに都市計画や建築専門家からなる組織として「盛岡まち並み研究会」を立ち上げ、市の旧市街地の活動団体の組織化支援、歴史的資源の再生活用等による景観形成等を通じた地域の歴史・文化的環境の向上と活性化を目的として活動を開始。
- ・具体的には、ワークショップやフォーラムを開催して、地域課題に関する意見交換の実施や地区に残る歴史的資源の点検調査、住民アンケート調査等を実施。
- ・また、町家の借上げ・改修事業を実施し、その町家を催事貸しや宿泊体験等を行う施設として町家活用している。

＜組織体制づくり＞

- ・盛岡まち並み塾と都市計画や建築専門家からなる盛岡まち並み研究会を中心として、NPO等の市民団体、大学研究室等の複数の専門家組織、地区住民が連携した組織体制を構成。
- ・盛岡まち並み研究会は、盛岡まち並み塾の規模が大きくなったことから、多様な活動主体の錯綜を整理するために、主要活動団体のメンバーによるマネジメント組織として発足された。
- ・両組織の事務局が組織運営及びエリアマネジメント活動の中心を担っている。

＜資金確保の方法＞

- ・町家の借上げ・改修事業の費用は盛岡まち並み塾の調査委員会で負担（個人の持ち出し）するとともに、国・市による改修工事費用の補助を活用。住民等による負担は現時点ではない。
- ・また、次年度以降の収益確保方策として現在、町家活用コミュニティビジネス（町屋体験宿泊、催事貸し等）を試行中。



3) 旧東海道戸塚宿「まちづくり拠点」管理運営委員会（神奈川県横浜市戸塚駅周辺地区）

<主な活動内容>

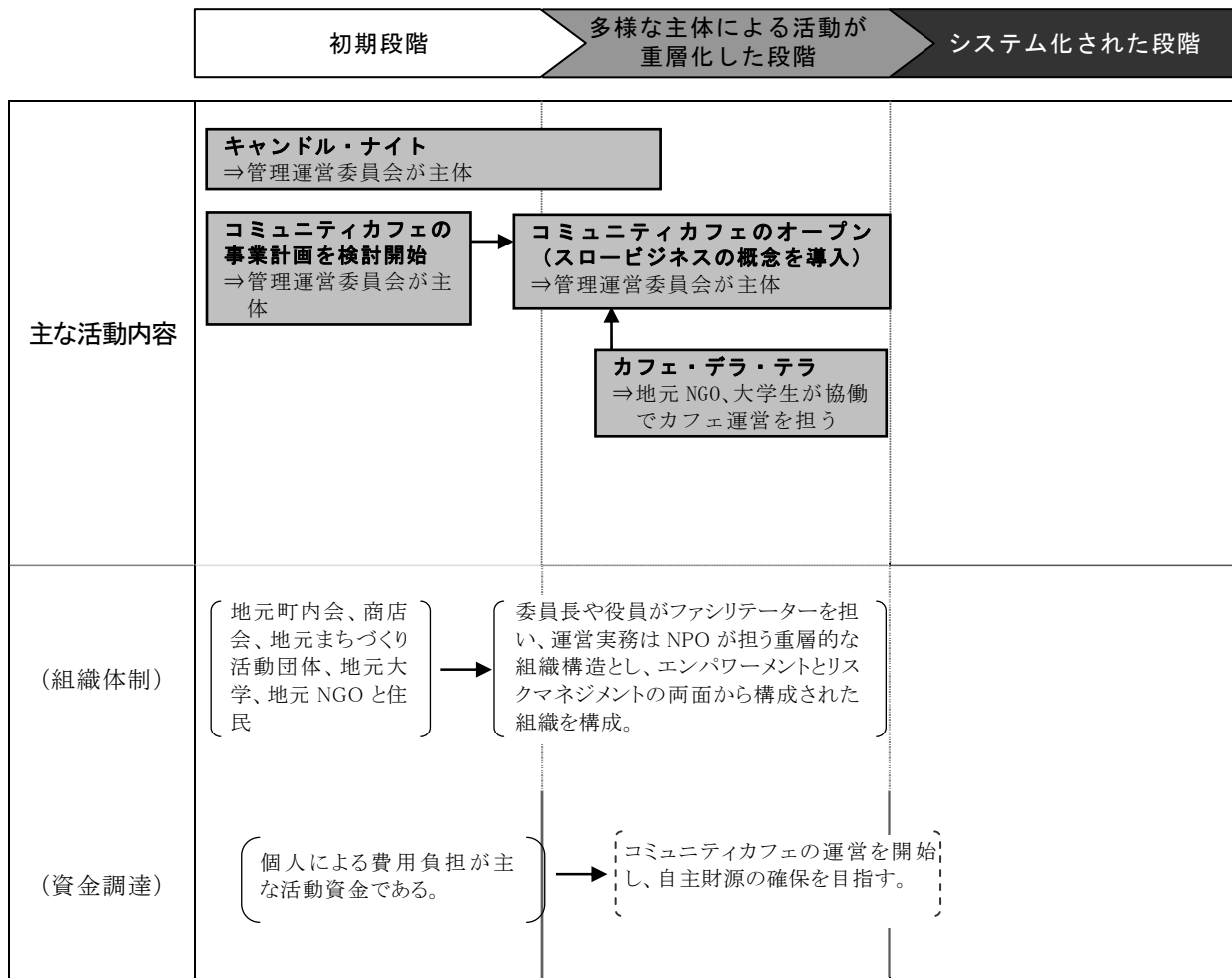
- ・横浜市戸塚区戸塚駅の周辺地区は、近年駅周辺における道路・交通広場等の都市基盤整備、商業・文化機能の強化、健全かつ良好な市街地の形成を図るため、駅の東西で区画整理事業、再開発事業が行われている。
- ・一方で、地元住民の間ではこれらの事業終了後、特に旧東海道沿線を中心に町の賑わいがなくなるという危機感がある。
- ・まちづくりをテーマに活動する任意の市民組織によるにぎわいづくりが活発になる中、旧東海道戸塚宿「まちづくり拠点」管理運営委員会は、地元町内会・商店会・地元まちづくり活動団体、地元 NGO、近隣住民および学識経験者などによって、2009 年 10 月に設立された。
- ・今年度は、活動拠点となるコミュニティカフェ、「カフェ・チャドー」をオープンし、文化活動としてワークショップを多く開催し、このカフェが集う力と場の力を併せ持つ拠点となることを目指している。
- ・コミュニティカフェの運営には、スロービジネスの概念を取り入れ、「共生的で省エネで循環的な平和なビジネス」を目指している。

<組織体制づくり>

- ・地元有志団体を中心に、自治会町内会、商店街、区画整理地権者の協議会のメンバーなど幅広く地域から担い手を集め、地域が一体となって支える仕組みを構成。
- ・地域における様々な調整を担うファシリテーターを、委員長はじめ役員が担い、運営実務は NPO が担う重層的な組織運営を行っている。
- ・組織的な意志決定は、運営委員会がおこない、実務上の権限（実際の飲食提供に関して）は NPO が判断出来るように組織化されており、エンパワーメントとリスクマネジメントの両面から構成された組織になっている。
- ・また、明治学院大学学生や主婦層など若い世代が運営に参画しており、NPO が若い世代の参画を促し、役員会が地域の組織を結びつけている。

<資金確保の方法>

- ・カフェ・チャドーの運営により、委員会の自主財源の確保を目指している。
- ・小規模店舗であっても運営上のリスクは変わらないが、人々の関係を密にすることができ、仕入れなどの財政的な面では、大規模店舗よりも柔軟に動くことが出来る可能性がある。



4) えんま通り復興協議会（新潟県柏崎市えんま通り商店街地区）

<主な活動内容>

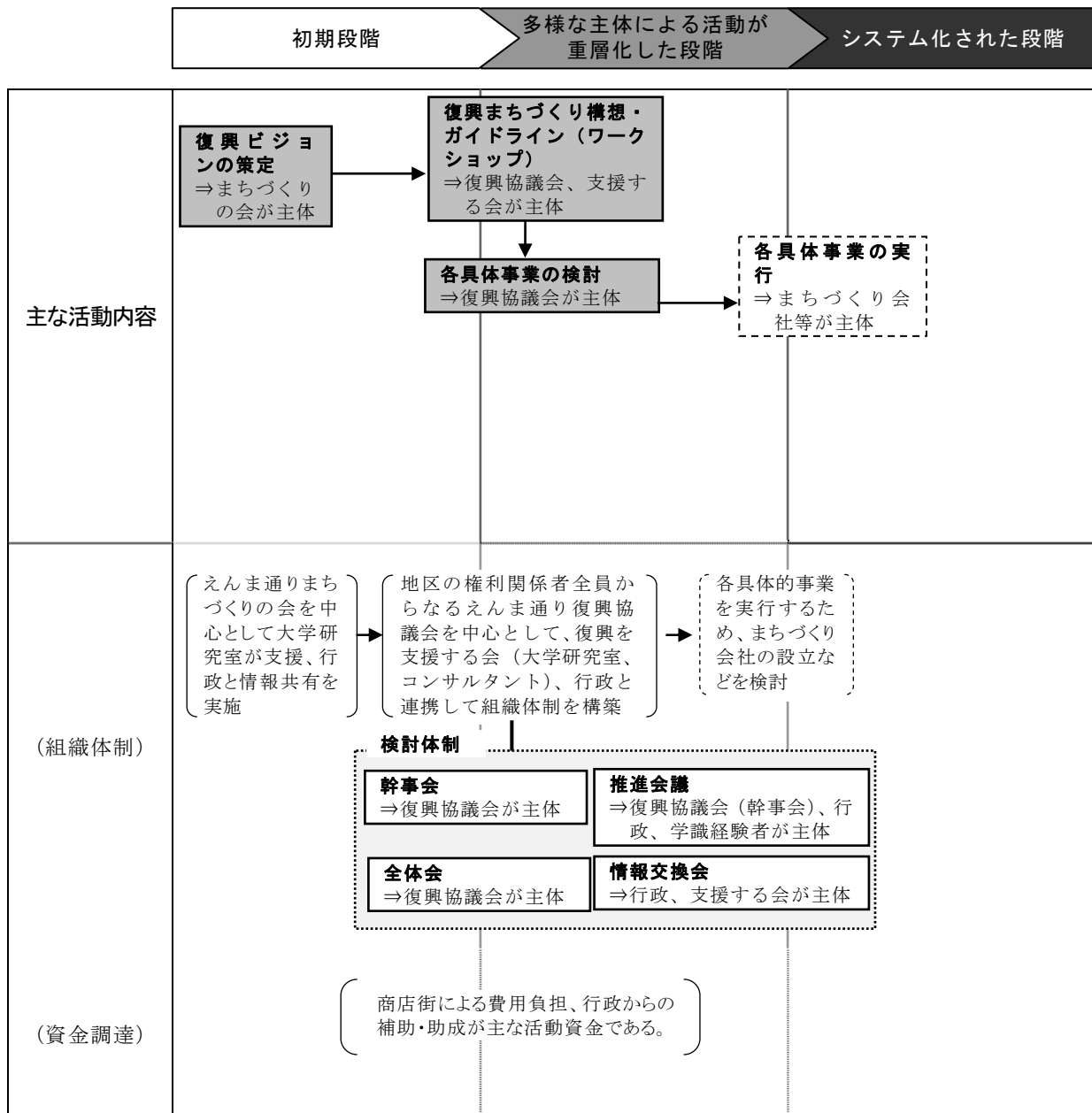
- ・ えんま通り商店街地区は、中越沖地震により甚大な被害を受けた商店街を中心とする地区。
- ・ 中越沖地震発生直後から商店街メンバーが集まり復興に向けた集会を実施。震災後2ヶ月で復興体制として「えんま通りまちづくりの会」を発足し、まちづくりの方向性を示す「復興ビジョン」の提案に向けた議論・検討を実施。震災5ヶ月後に「復興ビジョン」をまとめた。その際、地元の大学研究室からの支援や行政との情報共有を行った。
- ・ その後、商店街及び町内会を中心に「えんま通り復興協議会」を設置し、復興まちづくり構想及びガイドラインの策定、具体的な事業化の推進に向けた活動を展開。
- ・ ワークショップ等を重ね、復興まちづくり構想及びガイドラインは既に策定済みであり、今年度は本格的な事業化に向けた検討協議を実施。具体的には、共同建替え事業や福祉高齢者拠点事業、インキュベーション施設の整備事業等に着手し、新たなまちづくり会社の設立検討等を行っている。

【組織体制づくり・資金確保の取組み】

- ・ 地区の権利関係者全員からなるえんま通り復興協議会を中心として、「復興を支援する会」（大学研究室、コンサルタント）、行政と連携して組織体制を構築。
- ・ 協議会代表によるまちづくりを協議する幹事会を毎週開催しているほか、協議会会員全員による全体会議、行政や学識経験者（大学研究者）を含めた推進会議による密度の高い協議を実施。
- ・ このほか、協議会を除く行政や大学研究室、コンサルタントによる情報交換会も毎月開催されている。

<資金確保の方法>

- ・ 今年度の活動資金は、商店街（振興会）からの持ち出し分と行政による交付金によっている。
- ・ 次年度以降は、商店街（振興会）のこれまでの蓄えの活用等を検討している。



５）敦賀商工会議所（福井県敦賀市舟溜り地区）

＜主な活動内容＞

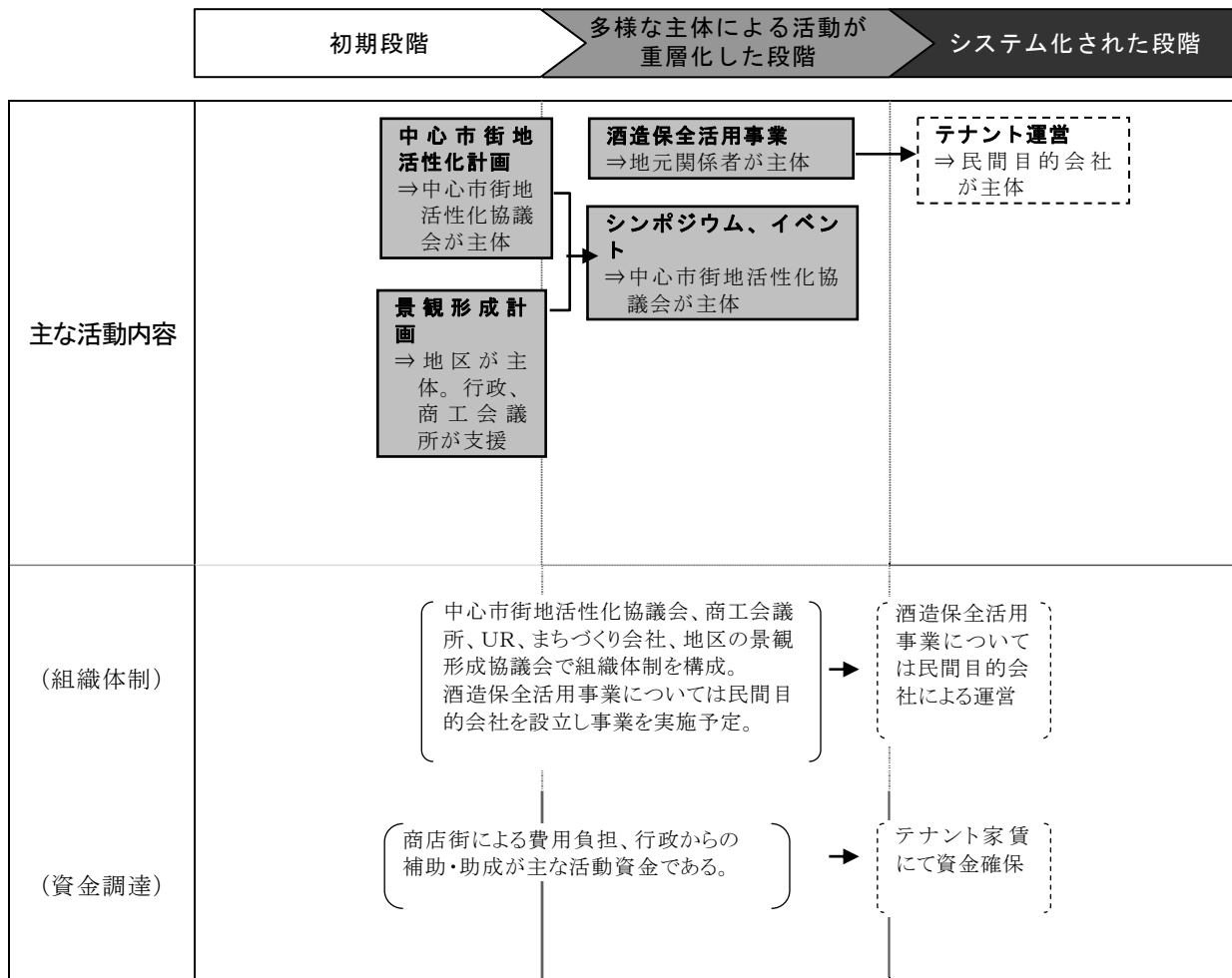
- ・舟溜り地区は、敦賀駅から敦賀港の間の約 180ha の中心市街地の北西部に位置する。
- ・敦賀商工会議所は、地区内における商工業者の共同社会を基盤とし、商工業の総合的な改善発達を図り、兼ねて社会一般の福祉の増進に資しもって商工業の発展に寄与することを目的として活動。
- ・敦賀市の観光は駅と港を直線的に結ぶルートが中心で、間に位置する商店街を回遊する動きはあまり見られなかった。そこで敦賀市では中心市街地の活性化に向けて中心市街地活性化協議会を組織し、中心市街地活性化基本計画を平成 21 年 12 月に策定した。この中で、中心市街地の商店街の回遊ルートの開拓を目指し、舟溜り地区の敦賀酒造保全活用事業を中核事業として位置づけた。
- ・また、舟溜り地区の位置する相生町地区と蓬萊町地区では景観形成協議会を組織し平成 21 年に景観形成計画を作成した。検討当初は行政（敦賀市）が参画していたほか、商工会議所が登記等の支援を実施。
- ・今年度は、酒造保全活用事業を核として、シンポジウムを開催したほか、市民団体等によるイベント（朝市、スタンプラリー、100 円均一市、ワークショップ等）を実施した。
- ・酒造保全活用事業については、地域コミュニティの核となる施設として歴史的建築を改修し、施設運営を行う協同出資会社として民間目的会社の設立に向けた支援を行っている。

＜組織体制づくり＞

- ・中心市街地活性化協議会、商工会議所、UR、まちづくり会社、地区の景観形成協議会で組織体制を構成。
- ・また、民間目的会社は地元会社経営者、酒造会社、信用金庫、まちづくり会社が発起人として設立を検討。設立準備については敦賀商工会議所が全面的な支援を実施している。

＜資金確保の方法＞

- ・酒造保全活用事業は総事業費 3.5 億円であり、経済産業省・県・市からの補助が大部分を占める。このほか、信用金庫からの借入金と商工会議所の出資金から事業費を確保。
- ・土地・建物は市が購入し、民間目的会社へ建物を無償譲渡、土地を賃貸する予定。
- ・事業実施後は、テナント家賃にて収益を見込む予定。



6) 明野・パークプレイス街づくり協議会（大分県大分市明野・公園通り地区）

<主な活動内容>

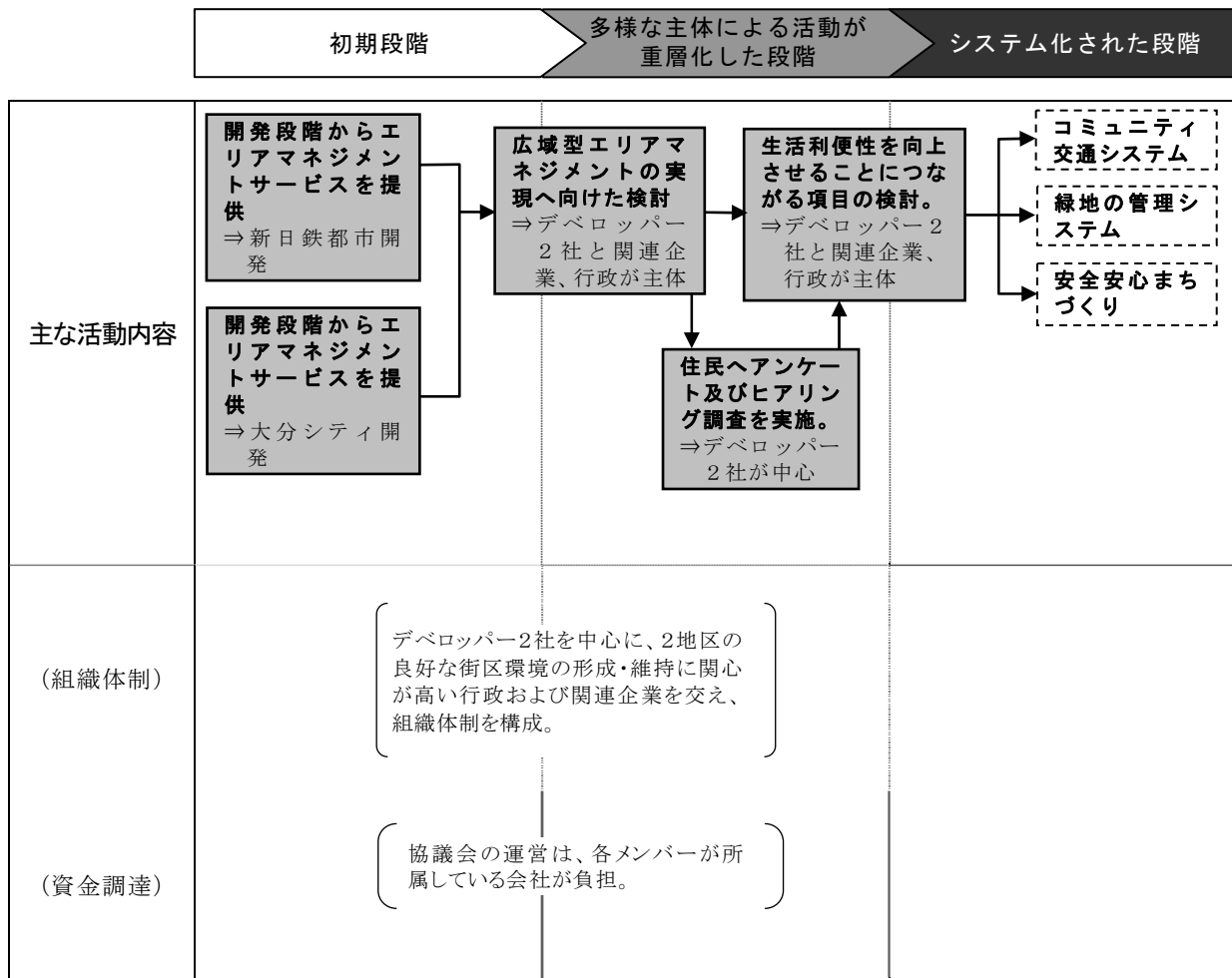
- ・大分県大分市の中心部から、明野地区は約4km、パークプレイス地区はさらに2km離れた地区である。
- ・前年度のエリアマネジメント調査報告書における「明野地区エリアマネジメント推進会議報告」の調査分析結果より、街区レベルの域を超え地域全体としてのエリアマネジメントの展開を図る必要があることが明らかとなった。
- ・そこで、地域に密着したデベロッパー2社がそれぞれ開発を行ったエリアマネジメントの実績のある明野地区およびパークプレイス公園通り地区を抱合し、良好な住環境の創造を目的として活動することを目指し、2010年2月正式に組織を立ち上げた。
- ・今年度は、広域型エリアマネジメントの実現へ向け、生活利便性を向上させることにつながる、コミュニティ交通システム、緑地の管理システム、安全安心まちづくりのあり方について検討した。
- ・そして、これらに対する住民や関係者のニーズや意向を把握するため、アンケート及びヒアリング調査を実施した。

<組織体制づくり>

- ・デベロッパー2社を中心に、2地区の良好な街区環境の形成・維持に関心が高い行政および関連企業を交え、組織体制を構成。
- ・定期的に意見交換会を実施し、官民双方の視点から、具体化を検証できる体制づくりとしている。

<資金確保の方法>

- ・活動資金はパークプレイスの管理組合費以外にはない。
- ・協議会の運営は、各メンバーが所属している会社が負担し、参加者の手弁当である。
- ・その他に、現在資金確保先として考えているものはない。



4-2 エリアマネジメントの推進に向けた検討課題と推進方策の方向性

ここでは、今年度のエリアマネジメント推進調査で得られた知見等を中心として検討課題を抽出するとともに、今後のエリアマネジメントの推進に向けて、展開すべき方策の方向性を整理する。

(1) エリアマネジメントの推進に向けた検討課題

エリアマネジメントを進めていくための重要なプロセスには、大きく以下の2つがあると考えられる。

①地域住民や関係主体間が地域の課題や価値等を共有し、抽出される地域の目標について合意形成を図ること

②目標の実現に向けて、適切に資金を確保しながら活動を行っていくこと

このうち①に関しては、価値の共有や合意形成に至るプロセスは、地域の様々な状況によってそれぞれ異なるもので個別解ともいえるものである。しかし、このような価値の共有や合意形成にいたる前提となる、地域住民や関係主体同士のつながり方や組織体制には、いくつかの共通項もみられる。そこで、①に関して、ここでは組織体制づくりに関する課題を整理していくこととする。また、②に関しては、活動資金の調達に係る課題を整理する。

1) 組織体制づくりについて

①地域住民主体の組織体制づくり

●担い手の育成

地域住民が主体となった、ひらかわマイバスの会、盛岡まち並み研究会、旧東海道戸塚宿「まちづくり拠点」管理運営委員会、えんま通り復興協議会の4団体は、システム化された段階には至っていないものの、今年度の活動も含めて、組織の体制づくりが前進している。この背景には、これらの組織がこれまで比較的合意形成を円滑に進めてきたことが挙げられるが、その前提となる要因としては、地域住民同士が顔の見える関係の中で密度の濃い議論や合意形成を図りやすかったこと（例：ひらかわ、えんま通り）、地域住民との繋がり強い人物が住民間の合意形成や温度差の解消を図るための調整役を担い活動を支えていたこと（例：盛岡、戸塚）などが挙げられる。このような前提条件は、活動初期のみならず中長期的に活動を持続させていく上で極めて重要な要素であり、理想的には両方の条件を備えていることが望ましいと考えられるが、現在の地域社会では特に前者のような地域が少なくなりつつあると考えられる。そのため、現実的には、活動の調整役等を担う地域主体を育成していくことなどが求められる。

また、初期段階での（限られたメンバーの中の）小さな活動から、エリアマネジメント活動へと発展させ、それを持続させていくためには、より多くの地域住民が地域の課題や価値等を共有していくことが重要である。そしてこうした者を新たな活動の担い手として育成し、目標の実現に向けたエリアマネジメント活動を広く根付かせていくことが求められる。その

ため、なるべく多くの地域住民が関わり合いを持つよう、ワークショップやイベント、事業等を通じて地域住民への普及啓発を実施していくことも重要である。

●専門家等との連携

エリアマネジメントを行っていく上で、専門的な知識、技術、マンパワーを必要とする場面が多く見られる。地域住民が主体となった4団体の活動では、いずれの場合も地域を支える専門家の一つとして地元等の大学が大きな役割を果たしている。その関わり方としては、立ち上げ段階のファシリテーター、実際の活動の担い手、専門的な知見を活かしたサポート等、地域の状況に応じ、多様な関わり方となっている。また、まちづくり団体やコンサルタント、建築士等との連携や、それらの専門家からなる任意組織等が活動の主体のメンバーとなっている体制も多かった。これらの専門家は、活動団体の事務局や活動の企画・立案等を担っており、地域が主体となって取り組みを行う上で専門家の役割は重要な位置付けを占めている。このようにアドバイザー等として専門家の一定の関与が活動を適切に実施していく上で重要となる。

一方、地域が活動を継続的に行うための体制を築くことが求められるのと同様に、大学側でも、地域に関わっていくための仕組みを用意していくことが重要である。また、専門家が継続的に地域に関与することが望まれるが、活動主体の経済状況は概して脆弱であり、専門家の継続的な雇用が困難となる場合もある。そのため、専門家が地域に関与することのメリットや有効性を地域住民等に示し、地域で費用負担を行っていくことが今後の検討課題として挙げられる。

②事業者主体の組織体制づくり

事業者主体の活動組織である敦賀商工会議所や明野・パークプレイス街づくり協議会の例をみると、事業者を主体とする活動であるため、組織体制はしっかりとしたものとなっており、それゆえ主体間や行政との調整は比較的円滑に進んでいると考えられる。

しかし、エリアマネジメント活動の受益者は、地域住民や地域を訪ずれる者である。これらの者との間に温度差や食い違いがないようにするため、地域住民等の活動への巻き込み方や意思疎通の図り方が重要であり、明野・パークプレイス街づくり協議会が定期的な意見交換会を実施しているように、地域住民の意識・意向が直接反映される継続的な仕組みづくりを行っていくことが求められる。

また、エリアマネジメントをビジネスとしてシステム化していくためには、他の事業者と連携してノウハウを共有していくことが非常に重要となる。このような取り組みが全国に普及していくためにも、民間事業者同士だけでなく、行政や社団法人等とも連携し、ノウハウの共有に向けて情報発信していくことが求められる。

2) 活動資金の調達について

①初期の活動資金の調達

エリアマネジメントの活動を行う上での原資としては、会員からの会費・管理費の徴収やサービスを受けるものからの費用・経費の徴収、協賛金等の寄付、業務委託、収益事業の実施、助成金の獲得等が挙げられる。

このうち、初期の活動費用としては、本推進調査の補助金も含めた行政等の補助・助成金を得て活動する団体が多い。その一方で、それ以外の資金調達方法としては、個人や団体の持出しにより費用負担している団体が多い。具体的には個人からの借入れを行っている場合（例：ひらかわ）や活動の中心メンバーだけが費用負担を行い全てのリスクを抱えている場合（例：盛岡）がある。

地域での費用負担のあり方に関する合意形成や運営事業（収益事業）等の開始前では、こうした負担のあり方もやむを得ない側面はあるが、盛岡まち並み研究会の町家改修事業のような大型事業の場合には、活動資金（改修費用）の調達方法が活動実施に係る大きな課題となっている。

一方、新規住宅地においては、明野・パークプレイス街づくり協議会のように、開発段階からシステムとして会費徴収の仕組みを導入しておき、これを住宅購入者に対して販売条件としておくことが有効である。ただし、戸建住宅ではマンションに比べ共有部分が少ないため、住民全体で管理費等を負担して共有部分を維持管理することへの認識が希薄である。さらに別途、町内会費の負担が必要となる場合もあるため、住民に対してサービスの有効性が見える形で提供していく工夫が必要となる。

②継続的かつ安定的な活動資金の確保

エリアマネジメントを持続させていくためには、継続的かつ安定的な活動資金の確保が不可欠である。そのため、ひらかわマイバスの会のように、地域における負担のあり方について合意形成を行い、提供するサービス（例 ひらかわ：循環バス）を利用する者から徴収する試みは継続的な活動実施において有効である。ただし、人口減少社会に転じている局面において、サービスを利用する者には限界があることから、利用促進に向けて活動の意義や効果・メリットなどを適切に示していくことが重要となる。

また、エリアマネジメントの普及啓発などとあわせて、資金確保のための収益事業を実施することも有効であり、盛岡まち並み研究会の町家改修事業及び催事貸・宿泊体験の試行、旧東海道戸塚宿「まちづくり拠点」管理運営委員会のコミュニティカフェなど、多数の試みがみられた。その一方で収益事業は当然ながら採算性のリスクを抱えており、地域住民等との合意形成の元、専門家等を介した利用者予測を行うなど慎重な事業を実施することが求められる。また、えんま通り復興協議会や敦賀商工会議所のように、収益事業を分離独立させ、新たなまちづくり会社等の運営組織を設立し、安定した運営につなげていくことも有効と考えられる。

なお、専門家等の地域への関わりは有効である一方、活動団体の財政状況から専門家等に対して委託費を払うことは困難となる場合も考えられる。専門家が地域活動に関与することのメリットや有効性を地域に示し理解してもらうことで、地域全体で費用負担していくことが課題となる。その上では、早期に具体的な成果をあげていくことが課題となる。

また、行政による支援（資金助成、人材派遣）は、地域の活動において大きな役割を果たしているが、行政が一団体、一地域に継続的に支援を行うことは、今後困難となっていくことも想定される。そのため、地域が行政に依存しない状況をつくること、対等な立場で連携を図ることが、今後求められる。

（２）エリアマネジメントの推進方策の方向性

１）住教育や情報発信を通じたエリアマネジメントの普及啓発

本節の冒頭で述べた通り、エリアマネジメントを推進する上では、地域住民や関係主体間が地域の課題や価値等を共有することが極めて重要となるが、その第一歩としてはまず、地域住民ひとりひとりが地域の現状を認識し、今後地域がどのようにあるべきかを考えていくことが大切である。しかし、地域社会での交流が希薄となりつつある今、地域に対する関心はずしも高いものとはいえず、たとえ関心があってもそれを活動に結びつけるようなことは少ないように感じられる。そのため潜在的な意識の掘り起こしを行うための住教育などを実施し、エリアマネジメントに対する意識の底上げを図っていくことが重要である。

また、エリアマネジメントの有効性や全国でどのような活動が行われているのか事例を紹介するなど、理解度を高めていくための取組みを行うことが重要である。具体的な取組みとしては全国の事例を継続的に収集・蓄積し、エリアマネジメントのホームページ

(http://tochi.mlitt.go.jp/tocsei/areamanagement/web_contents/index.html)を活用して、情報発信していくことなどが求められる。また、開発事業者や活動団体に対しても、エリアマネジメントを事業として実施・継続していくための仕組みや手法など、ノウハウの普及・促進に向けた情報交換や交流の場を設けることが重要である。

２）専門家等の派遣、ノウハウ・技術等の提供

今年度の活動団体はすべて大学やまちづくり団体、コンサルタント等との連携を行っていた。エリアマネジメントには、専門的な知識や技術、ノウハウを要する場面が多いため、活動を円滑に進めていく上では、地域住民だけでは十分に対応できないところなどに専門家等を活用していくことが効果的である。特に、活動の初期段階において、地方公共団体等が地域の状況に合った適切な専門家を紹介や派遣し、活動初期の合意形成やワークショップの方法等のノウハウ・技術を提供していくことが、エリアマネジメントを円滑に推進していく上で有効となる。また、地域住民等を主体とした継続的な活動の実施に向けて、エリアマネジメントの活動主体が専門家等と連携してノウハウや技術等を受けながら、地域の担い手となる人材を育成していくことも必要である。

そのため、地方公共団体等においては、大学等学識経験者、建築士、コンサルタント、弁護士、会計士等、地域の取り組みを支援する志向を持つ様々な専門家等に関する情報を蓄積し、派遣を的確に行うための環境整備を図ることが重要となる。

３）補助・助成等による資金面での支援

エリアマネジメントの活動初期や組織の立ち上げ段階においては、活動資金の確保が特に難しい。そのため地方公共団体等からの資金等の補助・助成等は活動団体にとっては極めて重要な資金源であり、今年度の活動団体も国・地方公共団体等から様々な補助・助成等を受けて活動を実施している。しかし、それでもなお、主要メンバーによる持出しやボランティア

的な活動に依拠しているのが実態であり、逆にこのような補助や助成等がない場合には途中で活動が頓挫する可能性も高くなる。そのため、活動がある程度軌道に乗り、資金調達が安定するまでの間は、補助・助成金等の支援策があることが望ましいというのが活動団体の本音といえるだろう。

ただし、長期的に同一地域に補助・助成等を行っていくことは、公平性、効率性の観点から、同一地域への長期的な補助等を行うことは難しい。そのため、地方公共団体等においては、活動団体が早期に自主財源の確保が実現するような支援を行っていくことなどが求められる。また、財源確保に向けて地方公共団体で地域資源等の活用モデルを検討し提示していくことも有効と考えられる。

資料編

資料1. 依頼文

各都道府県・政令市担当者 様

平成 21 年 7 月 27 日
国土交通省土地・水資源局土地政策課

平成 21 年度エリアマネジメントの推進に向けた実施団体の推薦について

国土交通省土地・水資源局では、「エリアマネジメント推進調査」の一環として、平成 19・20 年度の 2 ヶ年にわたり、エリアマネジメントの実施団体への活動支援等を実施し、エリアマネジメント推進のための課題や効果的な支援方策のあり方について検討して参りました。

近年、わが国における少子高齢化、人口減少の進展等により、住宅地等をはじめとする地域で良好なコミュニティ維持が困難となっていることや、財政難による行政サービスの合理化等が進んでいることを踏まえると、今後、エリアマネジメントをより一層促進し、多様な地域形成と活性化を図っていくことが必要であり、その担い手をサポートしていくことが重要と考えられます。

そこで、国土交通省では、今年度も引き続きエリアマネジメントに取り組んでいる団体を対象として、その活動をより促進するとともに、その有効性や課題を実証的に把握するため、助成を行う団体を募集することといたしました。

つきましては、主旨をご理解いただき、実施団体（助成の対象となるエリアマネジメント実施団体をいう。以下同じ。）の推薦について、都道府県におかれましては市区町村にも照会して頂き、各都道府県、市区町村は下記の要領で御協力を賜りますようお願い申し上げます。

記

- 各都道府県、各市区町村には、実施団体の推薦をしていただきます。
- 実施団体の推薦にあたっては、本募集の応募候補者を検討していただき、本募集に対する応募の意志を実施団体へお問い合わせください。
- 当該団体に応募の意志がある場合には、応募者として本募集要項に定める応募書類を作成し、各都道府県、各市区町村の担当課に提出して頂きます。
- 各都道府県、各市区町村の担当課は、募集要項に定める推薦書（別紙 5）を添付して、提出先に郵送して下さるようお願いいたします。

<添付書類一覧>

- ・募集要項
- ・応募関係書類一式（別紙 1～別紙 6）
- 都道府県の方や、推薦される方で、添付書類の電子ファイルを希望される方は、所属及び担当者名を明記の上、以下まで E-mail でご連絡ください。

株式会社市浦ハウジング&プランニング（担当：鈴木^{すずき}、長岡^{ながおか}）

東京都文京区本郷 2-38-16 JEI 本郷ビル 2F

TEL : 03-5800-0925 FAX : 03-5800-0926

E-mail : area2009@ichiura.co.jp

- 本調査の募集要項は以下の国土交通省のホームページ上でも公表する予定です。

エリアマネジメントのすすめ：

http://tochi.mlit.go.jp/tocsei/areamanagement/web_contents/index.html

土地・水資源局：<http://www.mlit.go.jp/tochimizushigen/index.html>

土地総合情報ライブラリー：<http://tochi.mlit.go.jp/>

- ホームページ情報を通じて、実施団体から応募希望の連絡があった場合の推薦の判断は、各都道府県、各市区町村に委ねます。推薦する場合は、上記と同様の手続きを行ってください。

【お問い合わせ先】

<公募の趣旨・内容について>

国土交通省土地・水資源局土地政策課（担当：竹内） TEL : 03-5253-8111（内線 30-644）

<提出書類、契約内容について>

株式会社市浦ハウジング&プランニング（担当：鈴木^{すずき}、長岡^{ながおか}）

以上

資料2. 募集要項

平成21年度エリアマネジメントの推進に向けた実施団体の募集について (エリアマネジメント推進調査実施団体の募集)

国土交通省土地・水資源局土地政策課

1. 主旨と目的

(1) 調査の実施について

近年、成長都市の時代から成熟都市への移行に伴い、まちづくりは、「つくること」だけでなく、「育てる」ことを重視するようになってきています。多くの地方公共団体に財政的なゆとりが無くなる中、防犯に対する安全性や快適な地域環境を求める住民の方々の要望の高まりや、商業・業務地の方々の地域間競争への対応の必要性などを背景に、地域住民等関係者の主体的な参画と活動に必要な費用を関係者で負担するといった特徴をもつ「エリアマネジメント」によるまちづくりの取り組みが行われるようになってきています。

また、少子高齢化、人口減少の進展を背景に住宅地等をはじめとする地域において、良好なコミュニティ維持が困難となってきた事例が見られることなどから、今後、エリアマネジメントをより一層促進し、地域の活性化を図っていくことが必要であり、その担い手をサポートしていくことが重要と考えられます。

平成19年度は住宅地等において6団体、平成20年度は計画的開発住宅地（ニュータウン）等において8団体で本調査を実施しており、それぞれの団体で組織の立ち上げに向けた取り組みや活動のステップアップ等エリアマネジメントの推進に係る活動を実施していただき、その成果を報告書として公表しているところです。

今年度も引き続きエリアマネジメントに取り組む団体を対象にその活動をより促進するとともに、その効果や課題を実証的に把握するため推進調査実施団体を募集致します。

※平成19・20年度の調査結果と国土交通省が作成したエリアマネジメントの推進マニュアルについては、以下に示すURL（国土交通省／土地総合情報ライブラリー内）で公開しています。

○平成20年度エリアマネジメント推進調査報告書

http://www.mlit.go.jp/tochimizushigen/tochimizushigen_tk2_000012.html

○平成19年度エリアマネジメント推進調査報告書

http://tochi.mlit.go.jp/tocsei/areamanagement/19_chousa/index.html

○エリアマネジメント推進マニュアル

http://tochi.mlit.go.jp/tocsei/areamanagement/web_contents/shien/index_08.html

(2) 地方公共団体の役割

エリアマネジメントの推進を図ろうとする各都道府県、各市区町村等においては、本募集の応募候補者を検討の上、本募集に対する応募の意志を問い合わせてください。当該団体に応募の意志がある場合には、応募者として本募集要項に定める応募書類を作成し、各都道府県、各市区町村の担当課に提出して頂きます。各都道府県、各市区町村の担当課は、本要項に定める推薦書を添付の上、応募書類を提出先に送付してください。

なお、本調査の募集要項は以下の国土交通省のホームページ上でも公表する予定です。

エリアマネジメントのすすめ：

http://tochi.mlit.go.jp/tocsei/areamanagement/web_contents/index.html

土地・水資源局：<http://www.mlit.go.jp/tochimizushigen/index.html>

土地総合情報ライブラリー：<http://tochi.mlit.go.jp/>

また、ホームページ情報等を通じて、実施団体から応募希望の連絡があった場合の推薦の判断は、各都道府県、各市区町村に委ねます。推薦する場合は、上記と同様の手続きを行ってください。

（３）実施団体の役割

応募を希望する実施団体（助成の対象となるエリアマネジメント実施団体をいう。以下同じ。）においては、各都道府県又は各市町村にご連絡頂き、本要項に定める推薦書の作成を依頼して下さい。実施団体は、提出した応募書類の調査計画書に基づく活動を行い、活動の状況を随時調査統括法人に報告するとともに、課題等を分析し、その結果を報告書にまとめ、提出していただきます。実施団体は、５団体程度の選定を予定しております。

また、各地の実施団体が一同に会して、エリアマネジメントの成果や課題に関して意見交換を行う場（以下、意見交換会という。）を、平成 22 年 2 月頃に開催することも予定しております。

なお、実施団体には、調査期間中、エリアマネジメント活動に関するヒアリングのご協力をお願いすることがあります。また、調査終了後（次年度以降）にも、その後の活動状況等についてのヒアリングのご協力をお願いすることがあります。

2. 応募の条件

（１）対象となる団体

対象となる団体はエリアマネジメントを推進しようとする法人もしくは任意団体とします。（複数の区域で活動されている団体も含まれます。）

過去 2 ヶ年度の応募団体（採択された団体を含む。）からの提案も可能です。

（２）対象とする活動

本募集におけるエリアマネジメントとは、住民や地権者等が、地区内の総合的な環境の維持・向上を志向する活動であり、共有地や公園の管理をはじめ、建築や生活のルールづくり、コミュニティサービスの提供等の活動を組織的、継続的に行うものを示しています。

平成 21 年度の推進調査では、住宅地におけるエリアマネジメント活動で、特に活動の継続性を高めるために工夫をして取り組み（①組織体制づくり、②資金確保等）を行っている又は行おうとしている団体を中心に、その活動における課題や有効な手法について把握したいと考えておりますが、その他の地区における活動についても、募集致します。

本募集では、以下のいずれかに該当し、企画や計画づくりから、実施、成果の分析に至る一連の活動を対象とし、その活動内容や成果を報告書としてとりまとめていただきます。

- ①既にエリアマネジメントの実績があり、これまでの取り組みの評価や見直し、及び新たな取り組みを検討しているもの。
- ②新規にエリアマネジメントの導入を検討しているもの。

（３）助成対象とする費用

助成の対象とする費用は、対象とする活動に要する費用（原則として平成 21 年 9 月から平成 22 年 2 月までの活動）、対象とする活動の今年度の成果等をまとめた報告書の作成費、及び意見交換会への出席に要する経費とします。（詳細は別紙 6（3／4）を参照）

なお、費用については、団体の他の活動と会計上の区別をし、費用の使途を明らかにした精算報告書を、提出していただきます。

（４）報告書の提出

所定の様式に沿った報告書（A 4 サイズ 20 ページ程度）を、平成 22 年 3 月 1 日までに提出していただきます。様式に関しては選定後、各実施団体に調査統括法人からご連絡いたします。

報告書の内容としては、今年度の募集で提案された活動内容に関する報告のほか、過年度までのエリアマネジメントに関する取り組みの過程とそのポイントとなった事項についても、まとめていただく予定です。

（５）その他

実施団体には、活動期間中、調査統括法人への進捗状況の報告、意見交換等に協力していただきます。

また、平成 22 年 2 月頃に東京都内で開催を予定している意見交換会へ出席し、活動内容の報告や意見交換等をしていただきます。

3. 応募の手続き

（１）質問の受付と回答

①質問の受付

本募集の主旨や内容、提出書類等に関して質問がある場合は、別紙 1 の質問書に記載の上、下記の提出先に、E-mail または F A X で電送してください。原則として電話による質問の受け付けは致しません。質問の受付期限は、平成 21 年 8 月 7 日（金）までとします。なお、質問がない場合は質問書を電送する必要はありません。

<質問書の提出先> 【調査統括法人】

株式会社 市浦ハウジング&プランニング
エリアマネジメント推進調査担当（担当：鈴木 ^{すずき} 、長岡 ^{ながおか} ）
E メール：area2009@ichiura.co.jp
FAX : 03-5800-0926

※本募集は、国土交通省による「平成 21 年度エリアマネジメントの普及・推進及び支援方策検討業務」の一環として行われており、同調査は企画競争の結果、株式会社市浦ハウジング&プランニング（以下、調査統括法人という。）が受託しております。

②質問の回答

質問の回答は、質問書に記載された連絡先に電送により行います。

（２）応募書類と提出方法

応募者は地方公共団体担当課に下記の応募書類を提出し、地方公共団体は、応募書類に推薦書（別紙 5）を添付して、下記の提出先に郵送してください。E-mail や FAX による提出はお断りいたします。

- ①応募申請書（別紙 2） 1 部
- ②応募申請に伴う参考書類 各 2 部（コピー可）
 - ・団体の規約や定款、パンフレット
 - ・昨年度の活動実績報告及び会計報告
 - ・今年度の実施計画及び予算書
 - ・会報や新聞等での紹介記事などがある場合は、最近のもの
- ③調査計画書（別紙 3） 1 部
- ④資金計画書（別紙 4） 1 部

調査計画書及び資金計画書の記入に際しては、別紙 6 の記入例と資金計画書の注意事項をご覧ください。

<応募書類の提出先>

〒113-0033 東京都文京区本郷 2-38-16 JEI 本郷ビル 2F
株式会社 市浦ハウジング&プランニング
エリアマネジメント推進調査担当（担当：鈴木^{すずき}、長岡^{ながおか}）

（３）応募書類の提出期限

平成 21 年 8 月 24 日（月）（消印有効）

（４）注意事項

応募に要する経費は応募者の負担とします。また、提出した書類は返却いたしません。

4. 選定の方法

（１）選定の要領

以下の要領で実施団体を選定します。

①審査

応募者から提出される 3.（２）に指定する応募書類に対して審査を行います。

②応募者へのヒアリング、及び地方公共団体への参考意見の聴取

必要に応じて応募者にヒアリングを行うことや、地方公共団体に対して参考意見を聴取することがあります。

③実施団体の選定と発表

上記の審査をもとに、国土交通省が実施団体を選定します。選定結果は、平成 21 年 9 月上旬頃を目途に書面にて、応募者に通知いたします。

（２）選考基準

本募集の主旨と目的、及び条件に適合しているとともに、以下の観点から審査を行い、5 団体程度を選定します。

①提案された活動内容に具体性がみられ、実現性が高いもの。

②提案された活動内容が、対象地区のエリアマネジメントの推進にあたって、有効であること。

③提案された活動内容及びこれまでの活動内容・実績※が、今後のエリアマネジメントの取り組みにあたって、モデルとなるもの。

④提案された活動内容が、調査の主旨および検討課題と適合性が高いもの。

※ これからエリアマネジメントの導入に取り組む場合でも、着目すべき点がある場合は積極的に評価いたします。

また、過年度調査において把握された内容を踏まえ、具体の課題として、主に下記のような点について、調査を通じて検討を深めていきたいと考えています。

（ⅰ）実行力のある活動主体となるための組織づくり

エリアマネジメントは、住民・事業主・地権者等が関わりあいながら、地域に関わる様々な活動を総合的に進めるものです。そのためには、実行力を有した組織（活動主体）づくりが重要となります。

本調査では、住民・事業主・地権者等が主体となり、エリアマネジメント活動を継続的に行うための組織づくりのあり方について検討を深めたいと考えています。

（ⅱ）活動資金の調達方法に係る工夫

継続的な活動を支える資金調達にあたっては、活動の有効性を適切に地域住民へ示

し、費用や経費を徴収する仕組みづくりやコミュニティビジネスの展開等が重要となります。

本調査では、活動資金を調達する上での工夫や、指定管理者制度などの有効活用のあり方など、継続的な活動に向けた有効な資金調達方法やその課題等について把握したいと考えています。

(iii) 多様な主体による合意形成を円滑に進めていく手法

エリアマネジメント活動を展開していくためには、具体の活動内容やルールづくりについて、地域や主体間の合意形成を行うことが不可欠です。

本調査では、エリアマネジメント活動を継続的に展開する仕組みとして、合意形成を円滑に進める工夫や合意形成の方法等について知見を得ることを目指しています。

(iv) 活動を持続させるための仕組み・活動内容の工夫

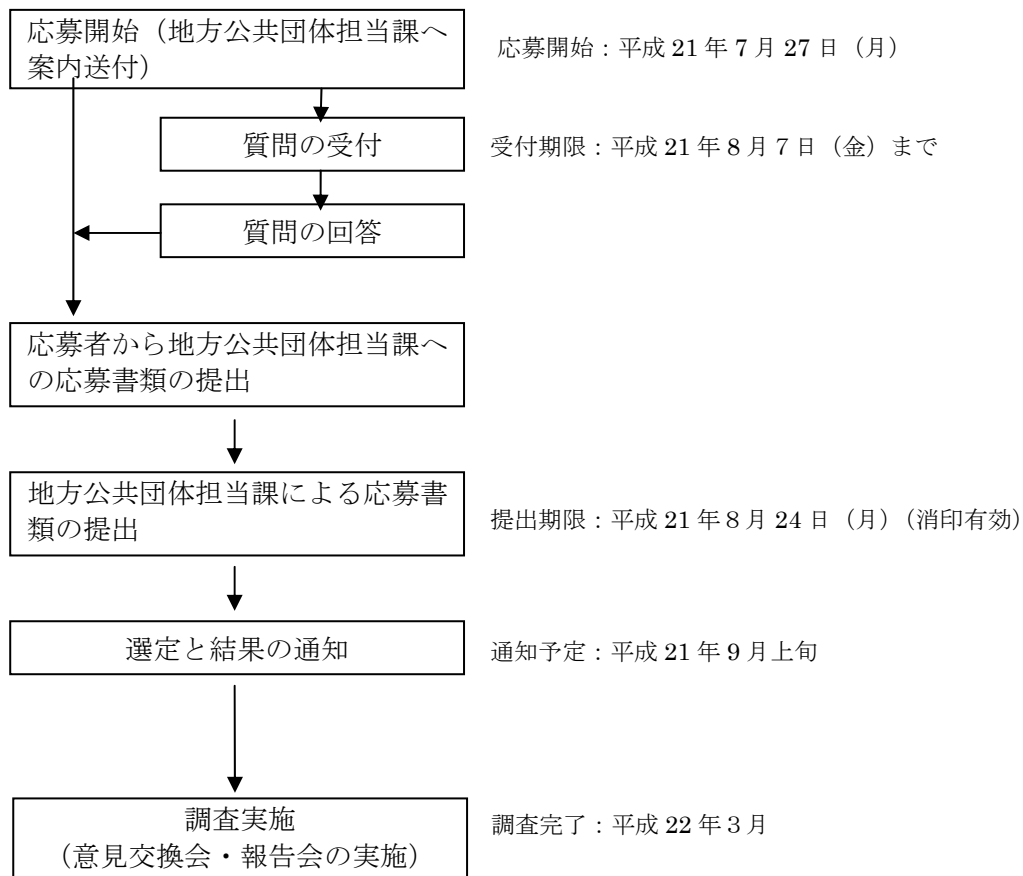
エリアマネジメント活動を長期にわたり持続させていく上では、人材確保・育成、活動の広報・周知、外部の専門家の支援、コミュニティビジネスの展開等の仕組み・体制づくりが重要になります。

本調査では、エリアマネジメント活動を長期にわたり継続的に展開していくための組織体制づくりや資金確保を目指した活動内容のあり方について検討を深めたいと考えています。

5. 選定後の予定

選定後、後述する調査統括法人が、実施団体の活動内容や費用等について個別に調整させていただきます。この段階で活動内容や資金計画について、あらためて書類を提出していただく場合がありますので、あらかじめご承知ください。

＜応募から調査までの流れ＞



資料3. 応募書類

別紙 1

平成21年度エリアマネジメントの推進に向けた実施団体の募集 質問書

平成 年 月 日

株式会社 市浦ハウジング&プランニング 御中
(担当：鈴木^{すずき}、長岡^{ながおか})

下記のとおり、「平成21年度エリアマネジメントの推進に向けた実施団体の募集」に関する質問を提出します。

■質問の提出者と回答先

1. 提出者の氏名	ふりがな： 氏 名：
2. 提出者の所属する団体の名称と所在地	団体の名称： 住所：〒 TEL：
3. 回答の連絡先	E-mail： FAX：

■質問事項

番号	質問事項 (簡潔に記載してください。)
1	
2	
3	
4	
5	

別紙 2

平成 2 1 年度エリアマネジメントの推進に向けた実施団体の募集
応募申請書

平成 年 月 日

国土交通省土地・水資源局
土地政策課長 様

下記のとおり、「エリアマネジメントの推進に向けた実施団体の募集」に応募いたします。

項目	記入欄
1. 団体の名称	
2. 代表者氏名・印	ふりがな： 氏 名： 印
3. 主たる事務所の所在地	〒 TEL： FAX： E-mail： URL：
4. 団体設立時期	(西暦) 年 月
5. 団体の目的	
6. 主な活動地域	都道府県名： 市町村名： 地区名：
7. 主な活動内容	(箇条書きで簡潔に記載してください。)
8. 団体の会員数	総数 人
9. 団体の年間の事業規模	約 万円～ 万円 (年間)
10. 連絡先責任者氏名	ふりがな： 氏 名：
11. 連絡先 (平日日中の連絡先)	〒 TEL： FAX： E-mail：

平成 21 年度エリアマネジメントの推進に向けた実施団体の募集
調査計画書

■提案内容

項目		記入欄
1. エリアマネジメントのテーマ		(対象とする活動にふさわしい名称を記入してください)
2. 対象地区	(1)地区名称等	地区 (所在地)
	(2)地区の分類 (該当する分類にチェックを入れてください)	☐ ①一団の区域を有する計画開発住宅地 ☐ ②上記以外の一般住宅市街地 (住商混在地域等を含む) ☐ ③その他
3. 対象とする活動の分類 (該当する分類にチェックを入れてください)		☐ ①既にエリアマネジメントの実績があり、これまでの取り組みの評価や見直し、及び新たな取り組みを検討しているもの。 ☐ ②新規にエリアマネジメントの導入を検討しているもの。
4. 提案する活動内容	(1)本調査の検討課題との対応 (該当する分類に全てチェックを入れてください)	☐ (i) 実行力のある活動主体となるための組織づくり ☐ (ii) 活動資金の調達方法に係る工夫 ☐ (iii) 多様な主体による合意形成を円滑に進めていく手法 ☐ (iv) 活動を持続させるための仕組み・活動内容の工夫 ☐ (v) その他 ()
	(2)背景と必要性	
	(3)前年度までの活動の実績・準備状況	(今年度から活動を開始する場合は記入不要)

別紙 3 (2/2)

	(4)今年度の具体的な活動内容	1) 概要	(提案する活動として、企画や計画づくりから、実施、成果の分析に至る一連の活動内容をご記入ください。また、平成 21 年 4 月から既に活動を行っている場合、平成 21 年 4 月からの活動内容も含めてご記入ください。)
		2) 組織体制づくり、資金確保の取組み *取組みがない場合は、記載不要です。	(継続的な活動のための①組織体制づくり②資金確保に関する取組みについて詳しく記述して下さい)
	(5)今年度の活動スケジュール	(平成 21 年 4 月から既に活動を行っている場合、平成 21 年 4 月からのスケジュールを含めてご記入ください。)	
	(6)活動によって期待される効果		

■提案する活動を担う団体のメンバー

総数	人			
提案する活動を担う中心的メンバー				
氏名	年齢	性別	職業・職能・専門分野等	役割 (会計担当を必ず記載)

■提案する活動に関して協力や連携を予定している団体の名称

協力・連携する団体の名称	(協力や連携を予定している場合のみ記入してください。)
--------------	-----------------------------

別紙 4

平成 2 1 年度エリアマネジメントの推進に向けた実施団体の募集
資金計画書

費目	内容	金額 (円)	費目合計 (円)
1)人件費 1 (団体内部)			
2)人件費 2 (団体外部)			
3)旅費・交通費			
4)資料費			
5)消耗品費			
6)イベント・会議費			
7)通信費			
8)報告書作成費 (人件費・印刷費等)			
9)その他			
小計			
消費税等			
合計			

平成 21 年 月 日

国土交通省土地・水資源局土地政策課長様

都・道・府・県
 _____市・区・町・村 _____部
 課
 担当者氏名： _____ 担当者
 印
 TEL： _____
 FAX： _____

エリアマネジメントの推進に向けた実施団体の推薦について

平成 21 年 7 月 27 日付け依頼のありました標記につきまして、応募書類を添付の上、下記の通り推薦致します。

記

推薦を受ける団体の名称	推薦理由 (過去の実績や、活動への取り組み体制の充実など具体的に記述してください。)

以 上

資料4. 実施要項

平成21年度 エリアマネジメント推進調査 実施要項

実施団体は、以下のスケジュールに基づき、調査を進めていただきます。

また、適宜、調査統括法人（株式会社市浦ハウジング&プランニング、以下事務局とする）が行うモニタリングや必要書類の提出等にご協力をお願いします。

	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月
実施団体の選定	●						
調査の流れ	実施計画の確認・検討 ↓ ①モニタリング（調査初期段階）	定期報告 ① ○	②モニタリング（各団体へのヒアリング） ■ ■ ■ ■ ■	定期報告 ② ○	定期報告 ③ ○	意見交換会 ○	成果品の提出 ●
契 約	■						

I-1 モニタリングについて

① 調査初期段階・モニタリング

- ・別添の「調査計画シート（様式1）」及び「資金計画書（様式2）」を9月17日（木）までに事務局へメール送付して下さい。
- ・調査計画シートには、本調査における活動予定や各定期報告時に予定している（目指している）活動の報告内容について記載していただきます。
- ・応募書類や調査計画シートを踏まえて、調査において重視いただきたい事項等を送付します。
- ・資金計画書については、「合計」の金額が125万円以内としたものをご提出ください。記入方法、注意事項等は、応募時と同様です。

② 中間段階・モニタリング（各団体へのヒアリング）

- ・11～12月頃に、事務局から各団体に対して、活動内容等に関するヒアリングを予定しておりますので、ご協力のほどよろしくお願いいたします。
 - ・特に、今年度のテーマである組織体制づくりや資金確保の取組みについて重点的にお聞きしたいと考えております。
 - ・また、定期報告に基づく調査の進捗状況の確認、方向性の確認・修正、調査のとりまとめに向けたアドバイスなど、事務局と協議・調整を行っていただきます。
 - ・モニタリングによる協議・調整を踏まえて、「調査成果のとりまとめ案（報告書構成案）」を提出していただきます。（参考資料参照）
- なお、あくまで調査の中間時点での進捗状況を、双方で認識・確認することを目的としているため、とりまとめ段階で変更になっていても問題はありません。
- ・詳しい日程等については、改めて打診させていただく予定です。

③ とりまとめ段階・モニタリング

- ・意見交換会での発表内容や報告書の作成に関して、事務局と協議・調整を行っていただきます。
- ・調査成果のとりまとめとして、各項目の成果やポイント等を記載した「とりまとめ概要」を提出していただきます。

I-2 定期報告について

- ・10、12、2月頃に、それまでの活動内容や翌月の活動予定等について、「定期報告シート（様式3）」を事務局に提出していただきます。（計3回）
- ・記入欄にはできるだけ詳しく、かつ、具体的に内容を記載して下さい。
例えば、「活動の進捗状況・成果等」の記入例として、イベント等を開催した場合は、出席者やその方々の反応、次回開催に向けた考察などを、アンケートを行った場合は、配布部数や回収数、主な意見や考察などを記載して下さい。
- ・必要に応じて、参考資料や活動写真等を添付していただいても構いません。

I-3 意見交換会について

- ・来年2月下旬頃に、東京で開催を予定しています。
- ・実施団体は、当会に出席し、これまでの活動報告をしていただきます。
- ・概要や用意していただく資料等については、とりまとめ段階・モニタリング時など、事前に事務局と協議・調整を行っていただきます。

I-4 成果品（報告書等）の提出について

- ・仕様書に基づき、成果品等を3月1日までに、事務局に提出していただきます。
- ・とりまとめ段階・モニタリング時など、事前に報告書の作成に関する協議・調整を行っていただきます。

II 契約について

- ・事務局より「仕様書（案）」及び「契約書（案）」を提示します。
- ・資金計画の内容を確認した後、契約手続きをとらせていただきます。
- ・9月下旬～10月上旬頃までには、契約が締結できるように手続きを行っていただきます。

III その他

- ・調査終了時には、費用の使途を明らかにした精算報告書を提出していただきます。費用については、団体の他の活動と会計上の区別をし、関連する領収書等は保管してください。
- ・調査団体には、調査終了後、次年度以降にその後の活動状況等についてヒアリングのご協力をお願いすることがあります。

— 以上 —

■ 調査計画シート（様式１）

		9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月
調査の流れ		①モニタリング (調査初期段階) ②モニタリング (各団体へのヒアリング) ③モニタリング (とりまとめ段階)						
活動予定								
	報告書とりまとめ							
定期報告の 予定内容	第1回							
	第2回							
	第3回							
備考								

■ 資金計画書（様式 2）

費目	内容	金額（円）	費目合計（円）
1) 人件費 1 （団体内部）			
2) 人件費 2 （団体外部）			
3) 旅費・交通費			
4) 資料費			
5) 消耗品費			
6) イベント・会議 費			
7) 通信費			
8) 報告書作成費 （人件費・印刷費等）			
9) その他			
小計			
消費税等			
合計			

合計の金額は 1 2 5 万円以内としてください

■ 定期報告シート（様式3）

団 体 名			記 入 日	
会 議 や 打合せ等の 開 催 状 況	会議名称 ①		開催日時	
	出 席 者			
	議論のテーマ 決 定 事 項 等			
	会議名称 ②		開催日時	
	出 席 者			
	議論のテーマ 決 定 事 項 等			
	会議名称 ③		開催日時	
	出 席 者			
	議論のテーマ 決 定 事 項 等			
活 動 の 進 捗 状 況 ・ 成 果 等				
次回までの 活 動 等 の 予 定				

有限責任中間法人コミュニティ彩都 報告書目次イメージ

1. 活動の背景とこれまでの経緯

- ・『彩都』の現状と課題
- ・中間法人設立と、それによるエリアマネジメントの展開の意義・必要性
- ・彩都スタイルクラブの活動内容・成果
- ・中間法人コミュニティ彩都設立に向けたニーズの把握、合意形成等

2. エリアマネジメントに資する活動の企画立案

（1）地区におけるエリアマネジメント推進の考え方

- ・『彩都』における中間法人によるエリアマネジメントの考え方、中間法人の位置づけ

（2）実証的取り組みの企画とエリアマネジメントにおける位置づけ

- ・今年度行う活動の概要とこれまでの活動内容との関係性、位置づけ

3. 活動の内容

（1）実証的取り組み1：彩都スタイルクラブ事業の包括的受託運営

- ・彩都スタイルクラブ事業において実施するサービス等の概要（利用状況、費用負担等）
- ・中間法人が同事業を受託する上での課題の抽出
- ・今後の展開、課題

（2）実証的取り組み2：農作業体験活動「棚田ファーマークラブ」の実施

- ・イベントへの参加者数、周辺との連携等の状況等の報告
- ・アンケート調査の結果の分析
- ・イベントを通じた住民意識の変化、担い手の育成状況等の評価
- ・今後の展開、課題

（3）実証的取り組み3：自主的な地域活動・サークルとの連携

- ・各種サークルの設立状況、施設利用状況等の報告
- ・サークル等との連携のあり方に関する分析
- ・今後の展開、課題

（4）実証的取り組み4：持続的な地域活動支援組織に関する住民意識調査

- ・意見交換会の概要の報告（当該法人に対する他団体からの評価等）
- ・今後の展開、課題

4. 今後の展開方向

（1）実証的取り組みから得られたエリアマネジメントに関する課題と対応の方向

- ・これまで及び今年度の実証的取り組みの状況を踏まえた「中間法人コミュニティ彩都」の組織としてのあり方（合意形成、会員の意向把握等）についての課題と対応の方向
- ・当該法人がエリアマネジメント活動に向けて必要となるプロセスのあり方についての課題と対応の方向
- ・他の団体等との連携のあり方についての課題と対応の方向
- ・行政等からの支援のあり方についての課題と対応の方向

（2）今後の展開の方向