



S Lはいつでもどこでも大人気～おちおち休んではいられない～大井川鉄道千頭駅
(本文中に関連記事があります)

目次 / contents

特集「地域と公共交通」

人・まち・地域…………… 2

- ・ 堺LRT その先進性と課題 / 森脇宏
- ・ 鉄道事業者の社会的ミッション / 坂井信行
- ・ 京都市の地下鉄と都市開発の思い出 / 松尾高志
- ・ 私的（わたくしてき）鉄道の楽しみ方 / 山崎裕行
- ・ 100年前、わずか9年間存在した幻の鉄道 / 石川聡史
- ・ とある日の鉄道旅行～鉄子の薦め？ / 中村孝子
- ・ 一石四鳥の民活バス停 / 尾関利勝
- ・ 市街化調整区域の田園まちづくり / 岡本壮平
- ・ 「上鳥羽一小さなおせっかい宣言」 / 石本幸良
- ・ 世界遺産指定をきっかけに和歌山県の景観施策が

本格的にスタートしました / 絹原一寛

きんきょう…………… 13

- ・ 書籍を発刊しました！「これでわかる！着地型観光」 / 小阪昌裕
- ・ 「府民に開かれた京都府庁」へ！

旧本館活用応援ネットの活動 / 三輪泰司

メディア・ウォッチ…………… 15

- ・ 「MAGIC RADIO」 / 廣部出

まちかど…………… 16

- ・ 案内人と歩く、まち歩き醍醐味～伊豆・稲取温泉～ / 高田剛司



■堺LRT その先進性と課題

大阪事務所／森脇 宏

着工が近づく堺市のLRT

堺市のLRT（ライト・レール・トランジット：次世代型路面電車）が、ようやく着工を迎えようとしています。新設のLRTとしては我が国初の事業であり、“ものの始まり堺から”と言われた堺の面目躍如です。これまでご苦勞を重ねてこられた多くの方々に、敬意を表する次第です。

2008年末に発表された「東西鉄軌道（堺浜～堺東駅間）基本計画（案）」では、堺市のLRT（以下、堺LRTと略します）は、南海本線堺駅と南海高野線堺東駅間（1.7km）を先行整備し、2010年度末開業をめざすとされています。ただ、あくまで目標ですから、後述の課題等の関係で、個人的には1～2年くらい遅れそうと勝手に予想しています。また、この先行区間の開業とあわせて、交差する既存の路面電車（阪堺線）のLRT化（低床車化など）を進め、相互乗り入れを図るとされています。

堺LRTの意義

堺市には、隣接する大阪市から放射状に伸びる鉄道5路線が南北方向に運行されており、沿線の購買力等が大阪市に吸い取られ、衛星都市的な性格から脱することができず、東西方向の鉄軌道整備によって、都市の一体化、都心部の強化を図り、都市の自律機能を高めることが悲願でした。

LRTは、従来の路面電車の速度、車両デザイン、低床化による乗降のしやすさなどを向上させ、人と環境に優しく、経済性に優れた新しい公共交通システムとして、欧米の多くの都市で導入が進み、まちの活性化やコンパクト化に大きく貢献しています。我が国でも、こうした海外の経験に学ぶ研究や市民運動が10数年前から活発化し、関西でも1997年から都市計画学会や土木学会の関西支部の中にLRTの研究会を設置し、研究者、行政マン、鉄道事業者、コンサルタント、車両メーカーなど、多様な方が集まって、7～8年ほど研究交流を続けてきました（私事ですが、これら研究会の事務局を継続して担当してきました）。

こうした動きの中で、堺LRTは多方面から注目を集めており、都心部の山之口商店街では、空き店舗を活用した「さかいLRT研究交流センター」が大阪産業大学と堺市の共同で設置され、LRTの意義や効果等を研究し、市民と交流する取り組みが進められています。

堺LRTの先進性

堺LRTには、大きく3つの先進性があると思われます。その最大のものは、前述のように“我が国初の新設LRT”です。この10数年間の我が国におけるLRTに関する認識の高まりの中で、既存の路面電車への低床車導入（熊本、広島、岡山等）から始まり、廃止直前の路面電車の残存と利用者増（高岡の万葉線）、既存鉄道改良型の富山LRTの整備・運行と利用者の急増など、幾つかのエポックが刻まれてきましたが、まだ新設のLRTは実現をみておらず、その名誉ある第1号になるのが堺LRTです。こうした堺LRTの実現は、全国の研究や市民運動を大きく励ますことになるだろうと期待しています。

先進性の2つ目は、交差する既存の路面電車（阪堺線）との相互乗り入れです。現在の阪堺線は、都心部を南北に縦貫し、その沿線に優れた歴史文化資源を有しながらも、交通体系上の役割が時代遅れとなって利用者減が続き、廃止の危機に陥っています。この阪堺線との相互乗り入れによって、阪堺線の利用増だけでなく、都心部の活性化、沿線の多様な資源の有効活用を図ることが期待できます。相互乗り入れのため、阪堺線も含めた上下分離方式を採用し、LRT乗り入れに伴う阪堺線の軌道改修も堺市が受け持つという英断が下されています。

先進性の3つ目は、LRTの導入位置（道路断面のどこに導入するか）です。先行区間（堺駅～堺東駅間）の大部分では、沿道商業等の活性化に寄与するよう、歩道から直接LRTに乗れる外寄せにしています。これによって、LRTが歩行者の補助手段となり、ウィンドウショッピングなどが増えることが期待されます。



さかいLRT研究交流センター

堺LRTの課題

現在、堺市は市内各地でLRTの説明会を開催されていますが、批判の声も出ているようです。これだけの事業ですから、批判が出るのは当たり前ですが、「バスでもいいのではないのか」とか「沿道での商品の荷下ろしができない」という声も出ているようで、まちづくりの将来像の共有化が、より一層、大きな課題となっているように思われます。

LRTはまちづくりの手段ですから、「どのようなまちづくりをするのか」が議論の前提です。堺LRTが目指すまちづくりは、先行区間である堺駅～堺東駅間に展開する都心部の活性化と、それによる堺市の自律性の強化や、都市の一体化だと思えます。

例えば、都心部のポテンシャルを仮に商業販売額で量れば、大阪府内（大阪市を除く）の主要な商業集積地では、第1位が高槻市（人口35万人）の都心部で、第2位が茨木市（人口26万人）の都心部、堺市（人口83万人）の都心部は、やっと第3位に入るといった実態です。第1位～第3位の都心は、いずれも2つの主要鉄道駅を抱えています。高槻市と茨木市の2駅は比較的近く、堺市駅は距離があるため、相乗効果が発揮しにくいので、両駅の緊密化のためLRTに期待している訳です。バスでは、緊密化が実現できないことは、これまでの経緯が示しています。また、緊密化のためには、単に交通機関で結ぶだけでなく、両駅を結ぶ道路の沿道における商業・業務施設の集積を進め、歩道を気軽に歩ける仕掛け（ex. 歩き疲れるとベンチで休めたり、LRTに乗れたりできる工夫）も必要です。そうすると、沿道での荷下ろしは、買い物客等が楽しく歩くことを妨げることから、時間帯や場所を限定して行うことが考えられても然るべきだと思います。

もう一つ気になることは、LRT待ちになっている、沿線地域における「まちづくり」の取り組みが弱いように思えます。「まちづくり」の具体的な取り組みが弱いままでLRTを整備しても、LRT頼みになって、その効果も限定されてしまうことを危惧しています。例えば、現在の阪堺線は、確かに交

通体系上の役割は弱いのですが、単にLRTと相互乗り入れをすれば活性化するほど、問題は単純ではないように思います。阪堺線の沿道には中世・堺の繁栄を偲ばせる多くの歴史文化資源がありながら、阪堺線を活用した観光コースも設定されていません。もっと阪堺線を積極的に活用したまちづくりを進めることができれば、LRTとの相互乗り入れで、その効果は一層大きくなっていくと思われます。

こうしたまちづくりの議論と具体的な取り組みを強め、まちづくりの将来像が共有化されていくことを期待しています。

■鉄道事業者の社会的ミッション

大阪事務所／坂井 信行

JR西日本は福知山線事故の後、CSR（企業の社会的責任）の取り組みを充実させてきています。例えば大学での寄付講座の開設です。京都大学では鉄道の安全性向上について長期的な観点から研究を行う「社会基盤安全工学講座」を、また聖トマス大学では愛する人をなくした人の悲しみや苦しみに共感し、ともに歩むための「『悲嘆』について学ぶ」講座が開設されています。

また、今年に入って「社会にお役に立つ取り組みを行うための財団法人」を設立することが発表されました。「心のケア」や「身体のケア」に関わる活動、地域社会での安全構築に関わる活動、「安全で安心できる社会づくり」に向けた活動などへの支援を行うものようですが、現段階では詳細は不明です。

JR西日本のような公共交通機関の事業者は、安全で安心して利用できるサービスを安定して提供することが社会的なミッションであるのは当然のことです。その意味からは企業の存在そのものがCSRであるといえるのではないのでしょうか。

今年の1月には「企業考動報告書2008 JR西日本CSRレポート」が発表されました。その中では、福知山線事故の後につくられた「企業理念」を実現していくことがJR西日本のCSRであると述べられています。この企業理念は「私たちは、お客様のか



けがえのない尊い命をお預かりしている責任を自覚し・・・」から始まるものです。安全を最優先する企業風土をいかにつくっていくのか。これはJR西日本だけではなく、全ての公共交通機関の事業者に共通に課せられた課題でしょう。

新橋～横浜間に初めて鉄道が開通して以来、定時性や速達性を至上のものとして追い求めてきた「ハードな」日本の鉄道文化が、(安全に支えられた)安心感や快適性といった「ソフトな」文化に転換していくことを願ってやみません。

■京都市の地下鉄と都市開発の思い出

京都事務所 松尾 高志

京都市の都市整備に関わってきた者にとって、地下鉄は、事業の進捗を急かし、追い立てる、ある意味怖い存在でした。京都市の地下鉄整備は、昭和43年(1968年)の交通対策審議会の答申が始まりで、市の中心を南北に結ぶ烏丸線と、東西に結ぶ東西線により構成されています。

烏丸線は、昭和56年(1981年)に北大路～京都間が開業し、現在は国際会館～竹田間を運行するとともに、近鉄京都線との相互直通運転により近鉄奈良駅までつながる広域の都市間ネットワークを形成しています。

一方、東西線は、市東部の山科・醍醐地域と市西部地域を結ぶ路線として、平成9年(1997年)に醍醐～二条間が開業し、平成16年に醍醐～六地藏間、平成20年には二条～太秦天神川間が延伸され、現在に至っています。また、京阪京津線の電車が浜大津駅から御陵駅を経て太秦天神川駅まで直通運転が行われるまでになっています。

京都市の地下鉄は、周辺部の都市拠点を繋ぐ役割を担っていたのですが、周辺都市整備の遅れから整備課題地区を貫通する宿命があり、整備課題地区との連携した建設が謳われました。しかし、再開発事業など難しい地区が多く、地下鉄工事に追われて事業推進に取り組む状況でした。

そのような中、烏丸線関連では、京都駅南口再開



太秦天神川駅

発(アバンティ:5号参照)の他、京都駅前地下街(ポルタ)、北大路駅開発(キタオオジタウン)等、東西線関連では醍醐団地総合再生事業(パセオダイゴロー)、山科駅前再開発(ラクト山科:92号参照)、京阪三条駅周辺整備、御池地下街(ゼスト御池)、二条駅周辺整備(137号参照)、太秦東部再開発(サンサ右京:152号参照)等、京都市の代表的な都市開発が整備実現されていき、その原動力となったのが地下鉄整備でした。

例えば、私がお手伝いさせていただいた山科駅前再開発や太秦東部再開発では、未整備の都市計画道路整備が地下鉄工事の必須条件であったことが、行政側の大きな事業動機でした。また、山科駅前再開発では、当初反対が多かった地元側でも、開発メリットの恩恵から取り残されるのではという危惧(ルート及び駅位置が変更される可能性があった)から、事業進捗に協力する機運が生まれることになりました。一方、太秦東部再開発では、これまでの経験が活かされ、早い段階から地元住民が開発メリットを受けられる手法を提示したことが、スムーズな事業進捗につながりました。

京都の地下鉄は、他都市に比べて整備時期が遅かったことや、特に東西線については、バブル最盛期の建設費の高騰した時期に建設を進めたこと、古都の地下空間ゆえに埋蔵文化財発掘調査による費用が増加したこと、さらに京阪京津線の運行や道路交通を確保しながら整備を進めたことなど難工事となったことにより、建設費が増大し、開業後の事業の収支に苦戦を強いられているのが現状です。東西線は当初、洛西ニュータウンまでの延伸が目標とされていましたが、現状で具体化の見通しはありません。しかし、地下鉄とあわせて整備された都市計画道路(御池通)は、今後西への延伸が予定されており、今後は、それとあわせて周辺整備の検討が進められている他、代替手段を含めた地下鉄延伸方策も必要になると考えられます。

まだまだこれからも、地下鉄を契機とした都市整備に関する話題は尽きることはありません。



「鉄道好きの習性!？」

■私的（わたくしてき）鉄道の楽しみ方

～皆さん鉄分補給の時間です！～

京都事務所／山崎 裕行

最近、様々なメディアを通して、「鉄ちゃん」という言葉を見聞きする方も多いのではないのでしょうか。

言うまでもなく、「鉄ちゃん」とは、鉄道好きの総称であり、男性の場合は「鉄男」、女性の場合は「鉄子」と呼ばれることもあります。

今回は、皆さんの眠れる鉄道好き成分（鉄分）を呼び覚まし、少しでも鉄道を利用される方が増えればと思うわけです。

鉄ちゃんのあれこれ

一言で鉄ちゃんといっても、色々なタイプがあります。例えば、鉄道に乗ることを楽しみとする「乗り鉄」、鉄道の写真を撮ることを楽しみとする「撮り鉄」、鉄道の様々なグッズを集めることを楽しみとする「収集鉄」などです。ただ、実態としては、ひとつの要素だけというのではなく、幾つかの要素を掛け持ちしているという方が正しいでしょう。

私の場合は、基本的には乗り鉄です。時刻表（冊子になっているやつ）を片手に、暇さえあれば、近いところからコツコツと乗車路線を増やしています。ちなみに、鉄ちゃんの特性の一つとして、時刻表を読みこなせることと、この一冊さえあればいくらでも時間を潰すことができる、ということが挙げられるでしょう。

基本は一番前

さて、鉄道に乗るとよく子ども達が運転席の後に陣取っている姿をみませんか。

実は、あの場所こそが是非とも確保したい場所なのです。特に、初めて乗った車両、路線については、真っ先に向かいます。なぜ、そこまでして確保したいのか。理由は大きく二つあります。

一番前で見ているもの

一つは、先頭から車窓を眺めることで、両サイドの景色を記憶したいからです。私の場合、一度乗ると大体、沿線の風景がインプットされるので、よく脳内妄想旅行を楽しんでいます。

もう一つは、運転士さんや車掌さんの動作を眺めたいからです。路線によって微妙に違う機器の操作方法や歓呼の仕方、アナウンスの方法などが気になり、知りたくなるのです。

子どもの頃からこのような調子で、かれこれ20年以上続いています。

でも、このような経験って、皆さんにもありませんか。よ～く思い出してください。幼い頃、運転士さんや車掌さんの行動を覚えて真似したり、機器類の操作方法を覚えたり、そういうことってありませんでしたか。私の場合、それが今でも続いているというわけです。

最近の鉄道への思い

全国を見渡すと、利用者減少による「廃線」という声が各地から聞こえます。一方で、「ぬれ煎餅」の銚子電気鉄道や「たま駅長」（猫の駅長）の貴志川電鉄貴志川線のように、様々な工夫を凝らすことで、維持、活性化する動きがあります。

鉄道は、地域の重要な交通手段というだけでなく、地域活性化の起爆剤ともなりうる社会インフラです。その際、どうも鍵となるのは、鉄道以外の分野との「連携」にあるような気がします。

私自身、乗る楽しみに重点を置いていましたが、今後は、少しでも、多くの鉄道が残るように、連携という視点を持ちながら、鉄道を楽しみ続けたいと思います。

参考文献

（より詳しく、鉄道に浸りたい方は以下の書籍がお勧めです）

野田隆著『鉄はこう乗る』光文社新書、2006

宇田賢吉著『電車の運転』中公新書、2008





石とレンガでできている赤橋



大仏鉄道のモニュメント（加茂駅）

■ 100年前、わずか9年間存在した幻の鉄道 ～大仏鉄道の遺構を訪ねる

京都事務所／石川 聡史

近年、大都市の都心部では、鉄道の新線の開業が相次いでいますが、一方で時代の変化からその役割を終え、姿を消していった路線も数多くあります。

約100年前に廃線となった大仏鉄道もそんな路線の一つです。

大仏鉄道は、現木津川市の加茂駅と奈良市の大仏駅を結ぶ約8kmの路線です。1897年（明治30年）に当時の関西鉄道株式会社が名古屋方面から奈良観光の誘客を図るため、名古屋～加茂間を開通させたのに続き、翌年、加茂駅から現在の奈良駅の約1km北に位置する大仏駅までを開通させました。大仏駅は仮設的なものでしたが、東大寺に続く沿道は参拝客で大いに賑わったようです。

しかし、加茂駅～大仏駅間は、距離を優先した最短ルートを設定したため、山越えの急勾配が連続する路線となってしまう、運転は相当な困難を極めたといえます。当時のイギリス製最新鋭の蒸気機関車をもってしても力は不十分で、時には乗客が列車を降りて押すような光景も見られたそうです。

その後、1899年（明治32年）に大仏駅～奈良駅間が開業したことで奈良駅の利用客が増加し、一方で大仏駅の利用客は減っていきました。

結局、1907年（明治40年）に平坦なルートである現在の関西本線の加茂～木津～奈良間が開通すると同時に大仏鉄道は廃止され、わずか9年でその役割を終えました。

廃線と同時に、駅舎やレールは撤去されましたが、現在もルート上にはいくつかの「鉄道遺構」が100年前の姿で現存しています。その姿は変わり果てましたが近代日本の遺産として、里山や田畑などまわりの風景にとけ込んだ形で見るができます。

上の写真は、代表的な遺構の一つである赤橋と呼ばれるもので、赤いレンガの美しい姿をしており、現在も道路橋として使われています。この他にも隧道（トンネル）や橋台など様々な遺構が残されています。

鉄道の遺構をたどるこのルートは、ウォーキングコースとしても最適で、少し足を伸ばせばその他

の歴史文化遺産も豊富にあります。大仏鉄道関係の情報は、インターネット上にたくさんありますので、興味を持たれた方はぜひ一度訪ねてみられてはいかがでしょうか。

■ とある日の鉄道旅行～鉄子の薦め？！

大阪事務所／中村 孝子

数年前、ある新聞記事を読んだ母が、JRの一区間料金で関西一周日帰り旅行（和歌山ルート※）に行きたいというので、しぶしぶ同行した。これが、なかなかおもしろかった。それで、今号の特集が「鉄道」なので、今回は別ルートの旅に出かけることにした。

一区間料金で関西一周というのは、JRの「大都市近郊区間内特例」という特例を利用したもので、次の条件で乗車しなければならない。

①路線を重複して乗らない（一筆書きの要領で回る）、②購入した切符の有効期限内（24時間以内）であること、③途中下車はできない、ということで、今回、私が行ったルートは、琵琶湖を巡るルートで、京都駅で一区間分（140円）の乗車券を購入して、乗車した。

経路は、京都（湖西線）近江塩津（琵琶湖線・東海道線）草津（草津線）柘植（関西線）加茂（奈良線）東福寺という順番でまわった。

琵琶湖や湖北の雪景色を眺めたり、駅弁をひろげながら初めて乗る路線やその駅を楽しんだり、運転席の後ろから先頭の風景を眺めたり、途中下車はできないけれど、所要時間約6時間、距離合計274kmの旅を思う存分楽しめた。

乗車にあたって私が注意した点は、肌色の切符を購入し、下車は自動改札機を通らず、有人改札を利用すること。不正乗車として見なされないために駅員さんに「大都市近郊区間内特例」を利用して、事前にどのルートを回っているか路線図や経路計画などを用意し説明ができることなどであった。（現に下車時に経路をたずねられた）

さて、今回の旅で調べてみるとこの特例は、東京、福岡、新潟でも可能とのこと、密かに機会があったら別のルートにチャレンジしたいと思っている。

ところで、自分では全く自覚はないのだが、今号



関西一周の旅へ、いざ、京都駅を出発！



ドゥコー社のデザインによるバス停



以前のバス停デザイン

の京都事務所の山崎の記事を読んでいると、もしかして、私はもう立派な「鉄子」かもしれないと思うのである。

※和歌山ルート：京都（東海道線）大阪（環状線）天王寺（阪和線）和歌山（和歌山線）高田（桜井線）王寺（大和路線）木津（奈良線）東福寺で下車
<関連サイト>

JR 西日本おでかけネット「大都市近郊区間内のみをご利用になる場合の特例」

http://www.jr-odekake.net/guide/info_2b.html

■一石四鳥の民活バス停

名古屋市交通局とMC ドゥコー社の取組紹介

名古屋事務所／尾関 利勝

バス停が変わる

名古屋市内のバス停デザインが変わり始めました。経営改善に取り組む名古屋市交通局と、世界で広告付きバス停などストリートファニチュアを設置・管理するMC ドゥコー社（本社パリのJC ドゥコー社と三菱商事の日本合弁会社）との思惑が一致し、実施されたものです。

市営交通の経営問題

名古屋市交通局は、営業路線延長として、地下鉄約90km、バス約731km（東京都に次いで2位）を持っています。乗車人員は、地下鉄が路線延長とともに増加して、2005年で約115万人となりましたが、一方で市バスは約30万人で路線延長に反してピーク時約90万人から1/3に減っていました。その結果2005年で、市バス経常収支は年間△1億円、累積欠損金約726億円、地下鉄経常収支は年間約△82億円、累積欠損金約3153億円になっていました。

市営交通の経営改革

名古屋市交通局は2005年度に「市営交通事業経営改革5カ年計画」をつくり、収入増加と経費削減の両面から、経営改革を実施してきました。

収入増加策では、地下鉄・市バス全線一日600円で利用できる土日エコ切符、バス定期の全線利用可能化などで利用客を増やし、規制緩和で広告料を増やしました。

経費削減は、5年間で110億円を削減する給与カ

ット、定員10%削減、再雇用・嘱託や業務委託を進めた結果、2006、2007年度には、市バス経常収支が9.4億円黒字、乗車人員約31万人と増加に転じ、地下鉄経常収支は当初予定△55億円が△16億円と大幅に改善、乗車人員は約116万人と過去最高となりました。

職員の意識改革

経営改革は現場での徹底した議論による危機意識の共有と危機をバネに変える意識改革が行われたことによります。縮小議論だけではなく、仕事に誇りと自負を持ち、モチベーションを高め、希望を持つ議論が重視されました。今ではバスも地下鉄も、職員から「ありがとうございます」などの挨拶が普通になりました。

民間との連携（PPP）

危機意識の共有化は必要な資源を全て活用する機運を呼び、民間との連携・活力導入＝PPP（Public-Private Partnership）の発想にいたり、規制緩和による広告の拡大、業務委託、観光回遊バス運営の官民競争入札（市場化テスト）が行われました。その一例が広告付き上屋です。

広告付きバス停 B-stop

1964年にフランス・リヨンで広告付きバス停を始めたJC ドゥコー社は、その後「広告付きストリートファニチュアを都市に提供する事業」を、世界各地の一流デザイナーを使って世界54カ国で展開しています。日本では、同社が2000年に日本合弁会社：MC ドゥコー社を設立して以来、32都市、956基のB-stopを国内で展開して来ました。この内この内名古屋市は178基で最も多く、最終的には300基を予定しています。

一石四鳥

トマ・ゲドロン MC ドゥコー社社長は広告付きバス停上屋の効用を「①利用者へのより良いサービスの提供、②都市景観の向上、③経済活動の増進、④不動産所有者（付近）の価値向上」を挙げ、吉井元名古屋市交通局局長の言葉を借りて「一石四鳥」と言います。

なるほどと頷きました。



市街化調整区域の 田園まちづくり

大阪事務所／岡本 壮平

人口減少・超高齢社会を迎え、様々な意味でコンパクトなまちづくりが求められています。都市計画が拡散型から集約型へと舵を切る中、市街化調整区域についても役割や課題に変化が生じています。ここでは、加古川市を事例に市街化調整区域（以下「調区」）の「田園まちづくり」の展望を報告します。

加古川市「田園まちづくり制度」とは

加古川市は兵庫県の東播磨海部にある住宅と産業の街（人口約27万人）です。市域の南部1/3は市街化区域、北部2/3は調区となっています。調区では、かねてより、人口減少や高齢化、店舗や事業所等の撤退が生じ、地域衰退の不安にさらされています。既存宅地制度の廃止はこれに拍車を掛け、兵庫県において都市計画法34条12号に基づく「開発許可の弾力運用」が施策化されました。要は、市街化促進の恐れのないものについて、都道府県の定めに従って、開発許可基準を緩和する、つまり調区のまま新たな開発を認めるというもので、県下では「特別指定区域」と呼ばれています。加古川市では手続きや基準等を条例で定め、住民参加による田園まちづくりを推進しています。



美しい自然と田園風景が地域の宝

田園まちづくりの現場では

加古川市では集落ごとにまちづくり協議会を設立し、アドバイザーを派遣してワークショップを行うなどして、「まちづくり方針」と「地区土地利用計画」からなる「田園まちづくり計画」を作成します。形式的には、これに基づいて特別指定区域を指定すればよい、ということになりますが、現場はそれほど単純ではありません。

住民からは、①高齢化と人口減少による農業の担い手不足の問題、②放棄田を発生させない農地管理や水路・ため池管理の問題、③集落内に放置されている空き地・空き家の問題、④救急車や消防車が近づけない危険・不安な生活環境の問題、⑤高齢者同士で支え合わねばならないコミュニティ維持の問題など、いずれも高齢化、若者不足に伴う地域管理の問題が口々に挙げられます。地域への愛着と責任感で地域を何とか支えているのが実情なのです。

「田園まちづくり」は調区に新規居住者が家を建てられるようにするための制度であり、人口呼び戻しのための条件整備です。集落が抱える問題への対策の一つではありますが、これだけに任せるには荷が重いように思われます。それは、①漠然と将来不安はあるが当面はやっていけるので危機感が薄い、②集落の幅広い問題に対して開発許可行政で対応できることに限界がある、③すぐに新規居住者が現れるとは思えないので地区の土地利用計画の必要性が理解されにくい、④そもそも人材不足が問題になっている中でまちづくりの担い手を見つけることが難しい、などの理由が考えられます。

田園まちづくり計画の可能性と今後の展望

確かに計画を作ってもすぐに新規居住者が現れる訳ではないので、地元にしてみれば「過度な期待はできない」ということで



地区の歴史文化遺産を調査し次代に継承する



伝統と趣（おもむき）が感じられる
美しい村の景観



地域のシンボルの
高御位山（たかみくらやま）と畔の池

しょう。しかし、計画に先立ってワークショップやまち歩きを踏まえて作成する「まちづくり構想」の中には、開発許可に関わる事だけでなく、農業、福祉、コミュニティなど多様な分野の問題を取り上げ、地域で取り組むべき課題として盛り込むことが可能になっています。いわば、集落レベルで、総合計画と都市計画マスタープランとを、地区住民の選択によって、一体的な構想として捉えることが可能になっていると言えます。この構想を上手く使って、開発許可のみならず、さらにハード・ソフト合わせた関連分野との連携ができれば、名実ともに生活マスタープランと呼べるようなものになるように思います。

時代的転換期にあたって、都市計画は拡大基調から集約化・コンパクト化へと舵を切っています。中

長期的視点からは、こうした時代潮流の中で、市街化区域の外側に広がる市街化調整区域、さらに自然豊かな中山間地域の役割を見直し、将来像や土地利用の方向をどう描くかが問われています。一方で、短期的には、先に挙げたような集落が直面する問題にいかに対応し今の生活を守るかという視点も求められます。

本制度には、この両方の視点が組み込まれています。短期的には、既存宅地制度の廃止による影響を補完し新たな住宅や事業所等呼び込んで地域活性化を図るための「手段」となります。そして、中長期的には、停滞する集落のまちづくりを現代的な方法で推進するための「構想（村の総合計画）」でもあります。

これは、調区に限らず、広く農山漁村のまちづくりに参考となり応用できる制度であると考えます。そのためには、斜に構えることなく地区の魅力や美しさを再発見し磨きを掛ける地元の姿勢、多様なニーズを受け止める行政の度量、そしてコンサルタントにも幅広い見識が必要となります。次世代の担い手を発掘し地域を動かすため、計画を絵に描いた餅にしないための活動をいかに組み込むか…それが、「作ってどうなる？計画」と「作って良かった計画」との分かれ道となります。



立派なとんど祭りが農耕文化を今に伝える



子どもたちが点火し一気に
燃え上がるとんど祭り



ひと・まち・地域

京都事務所／石本 幸良

「上鳥羽—小さなおせっかい宣言」

平成21年2月21日（土）に京都市南区上鳥羽学区において、「上鳥羽—小さなおせっかい宣言」式を実施しましたので報告します。

上鳥羽学区でのまちづくり支援活動

私の上鳥羽での活動は平成16年度実施の「地域まちづくりセミナー」にまちづくりアドバイザーで参加したことがきっかけで、平成17年度からは立命館大学産業社会学部石本ゼミとして地域活動を開始しました。最初は以前（No.142）にも報告しました「向こう三軒両々隣り—安心安全の数珠つなぎ」の取組で自治連合会や小学校関係のみなさんと地域のつながりの復活の活動を開始し、現在に至っています。

「あんしん・あんぜん上鳥羽推進委員会」の活動

平成18年4月に「あんしん・あんぜん上鳥羽推進委員会」を地元主体で設立し、この委員会を中心に活動しています。委員会の主な取組は、毎年4月に子どもの安心安全の取組の広報を目的に、「子どもあんしん・あんぜんパレード」を実施しています。5月にはまちの美化、ご近所同士のご挨拶、子どもの見守り活動を目的とした「竹プランター」を委員会関係者総出で作成し、家庭に配布しています。また、七夕の夕や夏の納涼フェスティバル「夜市」を開催して、子どもたちと父兄、地域のみなさんが一緒に夏の夜を楽しむ活動も実施しています。

「小さなおせっかい」アンケート調査

平成18年度からは、まちなかでご近所同士がお声かけする「小さなおせっかいがこちよ上鳥羽のまち」を目指して取り組んでいます。

平成19年度には私のゼミ生が中心となり、地域の様々な活動の場で、「小さなおせっかい」に対する住民の方の「こちよさ度」と「おせっかい度」についてアンケート調査を実施して「小さなおせっかい運動」のPR活動を展開しました。その成果を「小さなおせっかいを世界へ～A Little Osekkai for

the World from Kamitoba」とまとめてゼミ報告会で発表しました。

「あらかわの心」推進運動区民委員会との交流

平成19年度に小さなおせっかいアンケート調査を実施している時に、東京都荒川区で実施されている「おせっかいおじさん・おばさん運動」を知り、すぐに荒川区に連絡を取って、交流を開始しました。荒川区では「あらかわの心」推進運動として「あいさつ・きまり・思いやり・体験・見守り」の5つの取組を展開しており、その一環として「おせっかい運動」を行っておられます。上鳥羽で一般の方の抵抗感をなくすために「小さな」とつけていますが、「あらかわの心」では明快に「おせっかい」を推し進めています。

「上鳥羽—小さなおせっかい宣言」へ

平成20年度にはゼミ活動を展開している中京区のNPO法人都心界隈まちづくりネットと上京区の成逸まちづくり推進委員会と共同で、「平成20年度『200年住まい・まちづくり担い手事業』（国土交通省）」の支援も受けて、「地域のつながりの再構築」をテーマに調査研究を開始しました。

上鳥羽ではあんしん・あんぜん上鳥羽推進委員会を中心とするこれまでの多様な取組の結果として、「小さなおせっかい」の声かけも学区住民に徐々に認知と理解を深めつつあり、学区外から取組が注目



されています。このような多方面からの注目の高まりの中、学区内外に上鳥羽の特色ある取組「小さなおせっかい」を宣言し、委員会の取組をさらに高め、上鳥羽全体の住民の取組に発展させることを委員会で決定しました。

上鳥羽ー小さなおせっかい宣言式

宣言式は上鳥羽小学校体育館に地元のみなさんにお集まり頂き、2月21日に実施しました。宣言式ではPTAの方と小学生が宣言文を読み上げ、学校の協力で小学生の「おせっかい」に関する作文発表も行いました。併せて、「あらかわの心」のみなさんから上鳥羽の取組に「大きなおせっかい」をしたいとの申し入れがあり、「あらかわの心」の委員12名の方が来られ、「あらかわの心」の寸劇の上演とそれぞれの取組についての意見交換を行いました。

小さなおせっかい運動のさらなる展開へ

平成16年度からの取組で5年目を迎え、活動の輪が大きく広がっています。「安心安全数珠つなぎ宣言」の取組は、『目に見える形』でまちの安全度を確認する効果と地域の意識向上の成果が得られています。「小さなおせっかい運動」の取組は、今一度ご近所づきあいを見直し、おせっかいさを復活することで、まちの安心安全の地域力再生につながり、今回の宣言式に至りました。

平成21年度からは新たな発想で「小さなおせっかい運動」を展開しようと委員会で検討しております。

最後に、PTAの方のご意見の紹介をします。

○他人の事に関心の無いこのご時勢にこの様な活動が増えるのはとても喜ばしいことです。大変なことです。犯罪や非行は少なくなると思うし、自分達の手で住みよい町にしていきたいとします。私もどんどん協力します。「上鳥羽は自慢の町です。他と比べると良くわかります！」

『上鳥羽ー小さなおせっかい宣言』

昔は町中（まちじゅう）に「おせっかい」があふれていました。

他人の子どものことも、近所のお年寄りのことも、自分の家族のように心を配り、見守ってきました。しかし現代は、他人とは関わりたくない、自分さえ良ければいいとの風潮が広がり、「おせっかい」がうとまれ、お互い様の地域のつながりが消えつつあります。

「小さなおせっかい」さえも認め合えないような地域社会では、安心して子どもを育てたり、こちよく老後を過ごすことはいっそう難しくなるでしょう。

今こそ、「小さなおせっかい」に包まれた、温かい、こちよいまちづくりを進める大切な時を迎えています。

その流れを上鳥羽から発信します。

①笑顔であいさつしましょう

・人と出会ったら、まずは笑顔のあいさつからこちよ関係を作りましょう。「おはよう」から「おやすみ」まで家族の中から地域まで広げましょう。

②思いやりの心を持ちましょう

・私たちは大勢の人に支えられて生活しています。他人への思いやりや感謝の気持ちで、相手の立場で、考えましょう。

③声かけをしましょう

・私たちのまわりの子どもやお年寄りを見守り、優しい声かけから、「小さなおせっかい」に取組みましょう。

④できることから始めましょう

・おせっかいは、昔は日常のことでした。あらためて意識した取組ではなく、日常の中で気付いたときに、さりげない心配りから始めましょう。

⑤みんなで取り組みましょう

・「小さなおせっかい」は安心感を育てます。笑顔は笑顔をさそいます。まちじゅうが安心とこちよさに包まれるよう、地域ぐるみで取り組みましょう。

平成21年2月21日

あんしん・あんぜん上鳥羽推進委員会



ひと・まち・地域

世界遺産指定をきっかけに
和歌山県の景観施策が
本格的にスタートしました
大阪事務所／絹原 一寛

平成18年度から和歌山県の景観施策の検討をお手伝いしています。この度、新たに景観条例が制定されるとともに、景観法に基づく景観計画が策定されましたので、その経緯などをご紹介します。

世界遺産の指定から検討がはじまる

検討の直接のきっかけとなったのは、平成16年7月に世界遺産「紀伊山地の霊場と参詣道」が指定されたことです。高野山と奈良県の吉野山、そして熊野三山（熊野速玉大社、熊野那智大社、熊野本宮大社）や伊勢方面とを結ぶ総延長約308kmの壮大な世界遺産です（弊社の今年の年賀状にもその写真を使いました）。この指定により和歌山県の知名度は一気に高まり、観光客は大幅に増加しました。

ところが、この世界遺産の指定は大きな課題を抱えていました。指定にはコアゾーン（現状維持を基本とした厳格な保全）とバッファゾーン（緩衝地帯での許可等を中心とした保全）の設定が要件となります。しかし、総面積が495haにもわたる広大な遺産であり、指定に向けた合意形成が難しく、その結果、古道沿道のバッファゾーンの指定範囲はごく一部となり、古道から遙か望む雄大な山地や河川、そして集落等が一体となった景観の大半は保全の手だてが十分講じられていなかったのです。

今なお古道を歩く人が絶えないのも、おそらく昔から変わらないであろうその景観に魅せられているからであり、景観を総体として保全していかなければ、その価値は失われてしまいます。古道そのものも大切ですが、古道が古道であるのは、昔から歩んできた人たちがその地に畏れや神秘を抱き、救いを求めていたからでしょう。伏拝^{ふしおがみ}という地があるのですが、遠い道程を経て、眼下に大斎原^{おおおのほら}が見えた時、その有り難さに伏して拝んだということから付いた地名だと言われます。

景観条例の制定・景観計画の策定へ

こうした危機感のもと、知事の強いリーダーシップにより平成19年6月に和歌山県景観条例等検討委員会が設置され、検討作業が急ピッチで進められました。同年10月には条例案のパブリックコメントを実施し、平成20年3月に条例が公布。景観計画も並行して検討され、平成21年1月から施行となりました。

景観条例では、景観法で定められている施策とあわせて公共事業の景観形成のしくみや景観資源の登録など県独自の施策を打ち出しました。また、景観計画では景観計画区域を県全域とし、その上で熊野古道^{なかつへち}の中辺路ルートを中心に「特定景観形成地域」を定め、屋外広告物条例の地域指定の強化もあわせて行っており、世界遺産の地域ではより踏み込んだ景観形成を図る姿勢を明確にしました（詳しい内容は県のホームページを参照）。

地域の景観の価値を共有することが第一歩

和歌山県にはこれまで条例や計画等による景観施策の枠組みがありませんでしたので、今回初めて制度化されたこととなります。これは大きな一歩であると同時に、これからがスタートとなります。以下に、私の視点で検討の過程で論点になったことをご紹介したいと思います。

和歌山県の景観はもちろん古道だけではありません。紀伊水道・熊野灘に面して続く長い海岸線、文学作品で有名な紀ノ川に代表される雄大で美しい河川、さらには豊かな自然が残る山地や、農の営みと一体となった里山など、美しい景観はあちこちにあります。まずはその景観の価値に気づき、共有していくことが大事ではないでしょうか。

また、県の景観施策は一步を踏み出しましたが、市町村とどう協働していくのかはこれからの課題です。特に小規模な市町村では専門的な人材・財源が不足する問題もあり、県との連携プレーが欠かせません。一方で、高野町のように自ら景観計画の策定を検討するところも出てきており、意欲ある市町村を応援しながら、単独の市町村では難しい部分は県がフォローするという上手い連携プレーが期待されます。

そして何より、日頃の暮らしの中で景観を担う人々をどう支えていくのが最も重要な課題です。しくみをつくっても担い手がいないのでは景観は維持できません。

限界集落や農林漁業の後継者不足の問題もクローズアップされる中で、「来訪者の力も重要であり、お住まいの方々とも一緒に景観の価値を共有し、その力を活かしていこう」という議論がなされました。



中辺路の難所の一つ、百間(ひゃっけん)ぐら

お住まいの方々だけではなく、我々のような来訪者も和歌山県の景観を愛し、ファンになっていくことが大事なのだと思います。

ちなみに私もこの仕事を通じて和歌山の熱烈なフ



高原霧の里からの眺望

ファンになりました。本当に素晴らしいところですので、ぜひ皆さんも足を運んで頂き、その景観の価値を実感して頂きたいと思います。



中辺路の近露集落を望む



書籍を発刊しました！
「これでわかる！着地型観光
—地域が主役のツーリズム—

大阪事務所／小阪 昌裕

読み手：ターゲットは広く

「手にとってみたくなる、読み入ってしまう、また読みたくなる」、望むべく本の持ち味を表現するとこんな風でしょうか。「行ってみたくなる、気に入ってしまう、また行ってみたくなる」と解すると、観光・ツーリズム！

ターゲットは、狭義に言うと「地域活性化に興味があり、観光という手法で実際に取り組む意向等がある事業者や住民、行政関係者」。欲を言うと、観光関係に限らず、新しい事業を立ち上げたい、現在の組織やしくみを変革したい、発想の転換によって自己実現やビジネスモデルづくりにチャレンジしたい、魅力の発見・問題解決型の活動がしたいという方であればどなたでも、という想いです。

書き手：共通体験は多く、深く

母体は、日本観光研究学会(131号「世界遺産登録地での日本観光研究学会開催」で紹介)の研究分科会である「着地型ツーリズム研究分科会」(代表：尾家建生大阪観光大学教授)です。本にする動機は、「着地型観光」の重要性を全国に広めたいという想いからでした。大学教員、旅行業関係者、大学院生、元行政職員、コンサルタントなど、研究から実践分野に渡る多彩な12人のメンバーによる共著本です。定期的な研究会のほか、第21回同学会全国大会(金沢市)でのコアセッションの開催や、各担当者による論文発表も行いました。また、合宿型事例調査(紀南ツアーデザインセンター：三重県、内子町・大洲市(大洲まちの駅あさもや)：愛媛県、稲取温泉観光協会：静岡県(本号まちかど参照))という共通体験を経ています。今後は、来年度以降も自立的に研究会を継続発展させる議論をしており、5月の同学会関西支部総会でのシンポジウムの開催を企画中です。

タイミングとスピード

本年度は、観光庁の創設により、わが国が本格的に観光政策を展開し始めた記念すべき年でした。また、100年に一度といわ

れる世界同時不況、我が国のものづくり産業への打撃も大きい年です。つまり、21世紀の国や地域づくりの視点として「観光」という分野にも光が当たりつつある中で、昨秋発刊に持ち込むというタイミングとスピードも要求されました。

「着地型観光」とは、「発地型観光」の反対で送り出す側ではなく、到着側である「地域」が主役になるツーリズムであることを言います。手前味噌ですが、まさにアルパックが伝統的に取り組んできた地域活性化の考え方そのものです。

「着地型観光」の背景は、①観光ニーズの本物志向、②IT：インターネット、③交通手段：自家用車、④観光産業策重視、⑤外国人観光客へのきめ細かな情報提供(本書より引用)がキーワードです。





きんきょう

「府民に開かれた京都府庁」へ！ 旧本館利活用応援ネットの活動

取締役相談役／三輪 泰司
(NPO 平安京・代表理事)

「応援ネット」始動

昨年9月30日、「京都府庁旧本館利活用応援ネット」が発足しました。

平成17年3月「府庁旧本館の今後の利活用のあり方」について答申が出され、NPO 平安京も講演や展示、ウォークなど利活用事業に参加してきました。その実行を検証し、NPOたちが集って「応援ネット」をつくったのです。

そして、10月13日、京都府と共催でシンポジウム「府民に開かれた府庁旧本館づくり」を催しました。府政の経営改革の一環として、府有資産の利活用を、府民参画によって実行しようという、画期的な取組みの第1号です。

生きている文化財

旧本館は明治37年(1904年)12月20日の竣工で、平成16年に百年を記念して、国の重要文化財に指定されました。京都府技師であった松室重光の設計で、東京府庁・兵庫県庁を元に議場を一体化し、フランス・ルネッサンス様式を基調に日本風の装飾を加えたデザインは、その後の県庁舎のモデルとなった風格

のある建築です。

しかもただの遺産ではなく、今も府政情報センターや人事委員会事務局の執務室等として生きて使われています。

庭は七代目小川治兵衛の作で、前庭のびゃくしん、中庭のしだれ桜は見事です。

残念ながらシンポジウムやアンケートで出ていましたが、ご近所の皆さんも「敷居が高い・近寄り難い」と言っておられますように、府民には府庁舎はお馴染みが薄いようです。

平成11年に屋根の全面的葺替えをしていますが、正庁・旧知事室などの内装はくたびれています。レディメイドのエアコンや、蛍光灯は文化的価値を高めているとは言えません。

秋の一般公開にあわせて生け花展・彫刻展が開かれましたが、出展者には照明や運搬手段など、ご不便をお掛けしました。

地域経営に奉仕する

シンポジウムでは、基本ポリシーを議論しました。

旧本館利活用活動も経営資源を需要と結び、付加価値を生み出し、より強い経営を目指すという原理は同じでも、利潤を上げての投資家への最大限の還元を目的とする私的経営とは違います。何で評価されるかという

と、貴重な空間資源の文化的価値を維持しつつ、府民のニーズに応え満足度を高めたか、職員・参加者の意識を高め、若々しい才能を発掘し伸ばしたか、です。

NPOは多彩な経歴・職能をもった人財集団です。コーディネーター型も専門型もあります。それが集まることで、性格はパブリックとプライベートの中間の「コモン」になります。応援ネットは乗り降り自由のプラットフォームと言っていますように、中枢は継承しつつ、キャストは活動のタイプで入れ替わります。行政も農林水産部・商工労働観光部など、部課を超えて参加できます。スタッフは、総務部府有資産活用課と府民生活部NPO協働推進課の合同です。耐震対策をはじめ、経営資源の管理・整備も担当できます。

春の一般公開・ご期待

建物が老朽化しているのは当然ですが、百年前最先端の空間資源は、現代のフレッシュな感性を呼び起こします。活動はミュージアム・エンターテインメント型で、観光型にも近いです。桜の季節・3月14日(土)立命館大学・金井萬造教授の地域観光セミナーを皮切りに、春の一般公開は3月23日(月)～4月5日(日)、27もの様々なジャンルの若いアーティストとグループが響き合う“花を巡り、芸を巡る”「エコー・ツアー09」を軸に、おしゃれなマルシェ「食育・地産地消コーナー」や展示を繰り広げます。10時～18時。(25・28・29日は20時まで)入場無料。



京都府庁旧本館南面

MEDIA WATCH

福山しゅんろう presents 「MAGIC RADIO」



紹介者／京都事務所 廣部出

1月に京都府府民文化ホール・アルティにて第4回公演が行われた

「マジックラジオ」に行ってきました。120分の公演が40分延びました。どんな舞台やねん。

タネを明かせば、公演の中心が“スタァしゅんろう”の“おしゃべり”で、彼がしゃべり過ぎたってだけなのですが、まあ、ホントにしゃべり過ぎですよ。でも、多才なスタッフのみなさん、芸術家な客演の人たち、舞台にツッコむお客さんなど素晴らしい人たちが彼を取り囲むことで、その“おしゃべり”が、客席を飽きさせないエンタテインメントにまでなっちゃうわけです。

舞台と客席の“境目”はかなり小さく位置づけられています。曰く「ウチに遊びにきてるようにくつろいで楽しんでくれ」と。私語、撮影、ケータイ、飲食（会場によります）など、ハタ迷惑なムチャさえしなければ基本的になんでもOK。舞台上から「ちょっとアンタ、ドコ行くん？ 婦んの!？」とか間違いなくツッコまれますが、公演中に会場を出入りするのだからです。逆に、舞台上の彼にツッコんでもいいし、「明日ヒマ？ メシ食いにいかへん？」とか舞台と関係のない私的なコトを話しかけてもヨシ。どんな舞台やねん（2回目）。

そうした一見ユルい雰囲気の中、ラジオ番組の進行をモチーフにうまく作り込まれた企画が、客席と対話しながら進行します。歌、おしゃべり、トーク、生バンド演奏、こしゃべり、おしゃべり、ゲストトーク、ぬいぐるみショー、ダンス、語り、おしゃべり……と、いろんなコーナーがおしゃべりとトークの合間に次々と繰り広げられ、さらにその合間には、ホテルや和菓子屋さんなど後援企業のCMビデオが彼のナレーションで流れます。ほかに、彼が京名菓を食べながら紹介し、客席全員に配るというのもありました。コレは毎回、ゲンキなお客さんたちに人気のコーナーだとか。ちなみに、彼は私と同じ年ですのでアラフォーのおっさんなんです。公演中、ド派手な衣装を少なくとも5回は

替えて、果ては女装で安室奈美恵を踊り切っていました。グッジョブ。

そんな「マジックラジオ」、いろいろ書きましたが、事実は小説よりも奇なり……じゃなくて、筆舌に尽くし難い……でもなくて、老若男女を問わず。近しい雰囲気の中で大いに笑って、ゆったりと楽しめる舞台です。残念ながら次回公演は10月16日（金）とかなり先です。が、そのかわり京都コンサートホールはアンサンブルホールムラタなんていうオシャレなトコでやっちゃうそうですので、ゼヒゼヒ、今から予約してでもお運びください。それから、ちょこちょことした企画はこまめにあるはずですので、下記ブログなどを逃さずチェックして、来る10月を心安らかにお待ちください。

<http://rodo.cocolog-nifty.com/>

さて、この舞台をメディアウォッチに取り上げたのは、もちろん「舞台」はメディアですしお気づきの通りの友人最良なわけなんです。もうひとつ、客席を巻き込む「マジックラジオ」自体がちょっとユニークな“笑い”のメディアとなっていることに理由があります。常にいろんなコミュニケーションをひらきながら人と人を確実につないで、そこに文化のパトロネージと地元産業の地元による振興までもが巧妙に仕込まれているあたり、地域コミュニティとローカルメディアの関係なんかを考えるヒントなんぞにならしまへんやろか。



「福山しゅんろう」は劇団そとばこまち出身の役者で、愛されキャラなマルチタレント。その組成の95%以上が“おしゃべり”でできています。“笑い”で“世界平和”を導くのがソモソモの仕事で、舞台、落語、バンド、TVドラマなど多岐にわたって活躍しています。



案内人と歩く、まち歩きの醍醐味 ～伊豆・稲取温泉～

大阪事務所／高田 剛司

右の二つの写真。何か変だと思いませんか。床屋なのに「コメヤ」？米店なのに「さかなや」？静岡県東伊豆町・稲取温泉のまちなかには、このように、昔の商売の屋号をそのまま残しながら商売替えをした店が点在しています。こうした出会いや発見は、まち歩きでの楽しいひとときです。

まち歩きは、一人でふら～っとするのも良いですし、数人のグループでワイワイ、ガヤガヤと歩き回るのも楽しいものです。しかし、不慣れた旅先でまち歩きをする場合、自分の住んでいる地域とは異なる、その地域の生活や歴史文化の物語に触れられれば、もっと旅が面白いものになります。また、観光客にはあまり知られていないけど、「地元の御用達の品」というような美味しい食べ物にもありつきたい。そんな場合、情報誌や地図とにらめっこをしてはわかりません。もし、地元の案内人がいてくれたら、いろいろな「ここだけ」情報が入手でき、まち歩きの魅力は何倍にも広がっていきます。



稲取温泉では、地元の方たちの企画による体験ツアーが20種類以上用意されています。その中で、昨年12月、「案内人とともに稲取おもしろ屋号&歴史文化スポット」ツアーに申込み、まち歩きをしてきました。今回の案内人は、地元商工会の副会長で普段は床屋さんをされている、自称「稲取大好き人間!」。まちを歩きながら、屋号のことを教えてくれたり、様々な場所に立ち寄っては、地元の方を紹介していただきました。その中でも、特に印象深かったのは、自分の家の敷地に残された築城石のお話をしてくれたおばあさん。「いや～、私でいいのかねえ～」と言われながらも、パネルを手に、子どもの頃の話を変えて、石の謂われなどを紹介していただきました。

きれいな景色やめずらしい場所を見るのも楽しいのですが、地元の方とのふれあいや普段の暮らしに関するお話は、まちを歩くとときの醍醐味であり、案内人の方の腕の見せ所でもあります。



アルパック(株)地域計画建築研究所

<http://www.arpak.co.jp> E-mail info@arpak.co.jp

本 社

京都事務所 〒600-8007 京都市下京区四条通り高倉西入立売西町 82

大阪事務所 〒540-0001 大阪市中央区城見 1-4-70 住友生命 OBP プラザビル 15F

名古屋事務所 〒460-0003 名古屋市中区錦 1-19-24 名古屋第一ビル 6F

東京事務所 〒160-0001 東京都新宿区片町 1-20 萩原ビル 3F

九州事務所 (株)よかネット 〒810-0802 福岡市博多区中洲中島町 3-8 福岡パールビル 8F TEL(092)283-2121 FAX(092)283-2128

TEL(075)221-5132 FAX(075)256-1764

TEL(06)6942-5732 FAX(06)6941-7478

TEL(052)202-1411 FAX(052)220-3760

TEL(03)3226-9133 FAX(03)3226-9560