

歩いて暮らせるまちづくり

岡崎ゼミ

千葉商科大学 パート A

小柳 信

中村 重文

石田 圭佑

目次

序章	はじめに	P. 2
1章	中心市街地の問題	P. 5
2章	「歩いて暮らせるまちづくり」	P. 7
3章	魅力的な都市	P. 13
4章	コーディネーターの職能	P. 16
結論	おわりに	P. 18
	参考文献	P. 21

序章 はじめに

現在日本はリーマン・ショックの影響から戦後最大の不景気に陥っている。そしてその影響は、大幅なリストラ、若者の就職難、派遣切り、内定取り消しなどの事態を招き、過去最低の就職率を更新するなど、現在社会的な問題が後を絶えなくなっている。

また、人口減少・少子高齢化を迎えている現在では、人口減少の原因は少子化である。人間には寿命があるので、一定水準以上の子供を産み、子供を残さない限り人口は減少する。人口を一定に保つために必要な出生率を人口置換水準という。この人口置換水準は、死亡率の高低によって変化するが、日本の場合、長寿国であることを反映してその水準は低くなる。

人口を維持するためには、合計特殊出生率を人口置換水準まで高めなければならないが、これは容易なことではない。たとえ合計特殊出生率を人口置換水準まで高めることができたとしても、今度は横ばいもしくは増加に転じるまでには、また数十年を要することになる。

社会の問題は様々な問題があるが、その中でも、今は地域のまちづくりが問題とされてきている。

また

地域開発という雑誌の特集で、2007年9月号に中心市街地活性化対策が取り上げられている。地域のまちづくりの問題は、主に中心市街地の問題となっており、社会問題とまちづくりの問題は関連していることが分かる。

そこで私たちは、中心市街地の問題とされている中心市街地の衰退について調べることにしました。

中心市街地の問題・現状では、まちづくりを行う際には「顔」である中心市街地が必要と考えられる。しかし近年、都市の「顔」である中心市街地衰退が問題となっている。

中心市街地衰退の現状として、市街地の人口減少とともに若年世帯が、どんどん市街地から流出してしまい高齢化が進行している。産業構造の変化やモータリゼーションの深化が、地方都市の地域構造を大きく変えつつある。市街地の郊外への拡大とともに、工場跡地や農地の転用で生まれた土地に大型スーパーが出来て、既存の商店街からお客を奪うのが一般的となった。既存の商店街は自動車での利用が不便であったり、買いまわるのが不便であったり、高かったりする。大型スーパーだと、そこで何でも間に合うし、文化も感じる事が出来る。少し遠くても、マイカーでなくとも、バスやタクシーを利用して高齢者も買い物に来る。

マイカー普及などの原因から交通網が拡大していつている。さらに大型スーパー立地、公共施設立地などのことから郊外がどんどん広がっているため、中心部へ行かなくても郊外で生活できる環境になっている。そのため、人々は中心部ではなく、郊外へと住むようになってしまう。中心部から、郊外へ移る人なども増え、中心部の人口は減り、また高齢者が増えるといった結果になってしまった。また、中心部へ行かなくても郊外だけで買い物などができてしまうので、中

心部へ足を運ぶ人の数が減ってきてしまう。この影響から中心部にあるお店や公共施設が潰れてしまい、どんどん中心市街地の空洞化が進んでいっている。こうしたことから、中心部の方が住みづらい環境になってしまっている。

マイカー普及をした事により、交通網が拡大していくように、一つの事を行ったらまた違う一つの事を行うというように連鎖になっている。これらの事は、悪循環の繰り返しであると考えられる。この連鎖がなくなる限り、この現状はなくなるだろう。

中心市街地衰退の背景として考えられるのは、モータリゼーションの進行、人口減少・高齢化、中心市街地の空洞化、市街地の拡大・拡散、商業施設・公共施設の流出が挙げられる。

そのことから、自家用自動車交通を基軸とする都市構造に対応できなかった中心市街地は空洞化せざるを得ないという現状に至っている。車の利便性の高い地方都市ほど、空洞化は深刻な状況となっている。

人口減少・少子高齢化が進んだことによって、都市人口の減少や公共・福祉施設の郊外移転、大規模商業施設の郊外立地により、空き地や空き店舗の発生と来街者の減少が生じ、中心市街地の空洞化に歯止めがかからない状況となっている。そういった経緯には、過去の街づくりの影響がある。

かつて80年代の日本は、バブルと呼ばれるインフレの真只中にいた。この好景気は日本に大きな影響をもたらし、不動産価格と株価がともに暴落したことで、日本経済バブルが崩壊した。この頃の成長にはめまぐるしいものがあり、まちづくりとしては拡大成長戦略をとることになっていった。そのきっかけは2つある。

1つは、「交通の拡大」である。モータリゼーションといわれる、自動車の普及が進行した事によって交通網が拡大し、これまで日本の多くの都市がそれまでの鉄道やバスなど公共交通機関と徒歩・自転車を基軸とする都市構造から、自家用自動車交通を基軸とする都市構造へと大きく転換してきた。これにより、街づくりはさらに拡大の一途を続けるようになった。さらにその影響は、商業施設・公共施設の流出を呼び、市街地の郊外化につながり、結果、街の魅力を失わせていくことになった。

もう1つは、「人口増加という目線の街づくり」である。この時代の街づくりは、主に人口の増加に見合った大きな都市を目指すことが主流となっていた。そして、それは同時に交通網の拡大を呼び、街自体の拡大にもつながるようになった。だが、街の拡大はたんに政府だけが進めてきたことでは無い。

街を拡大していく上では、農地や森林を開拓も必要となってくる。しかし、そこには農家やそこに住む人たちの存在もあった。だが、そこが開発されることになった理由は、そこに住む農家や住民が開発を受け入れてしまったからだ。

以上の2つの理由から、街は拡大成長戦略をとり続けることになり、現時点の街づくりにいたる。

中心市街地の活性化は、単に商店街を活性化することではない。都市全体の、コンパクトなま

ちづくりを進めるマスタープランのもと、居住、公益施設、交通など5つの要素を中心に、生活拠点として総合的に中心市街地のまちづくりを進めることである。そのためには、「ビジョン」によって将来像を共有し、「プログラム」によって戦略的に取り組むことが必要だ。

- ・快適な居住空間とコミュニティの育成

人口の減少、少子・高齢化の進行などにより、人と人のふれあいの場や地域の活力が失われつつある。利便性の高い都市型住宅の立地の誘導などにより、定住できる居住空間を形成し、福祉、教育、環境など多様な機能を果たす健全なコミュニティの育成が課題となっている。

- ・交通利便性の向上

計画的な道路整備、公共交通機関との連携による総合的な交通ネットワークの形成が課題となっている。

- ・商業機能の再生

商業集積の誘導や商店街の活性化を中心に、にぎわいづくりに努め、低下している商業機能を再生することが課題である。

中心市街地を持続可能なまちとするために、「都市空間の管理運営」「土地の合理的活用」「地域固有の価値の創出」「地域経済循環の構築」「市民・民間の参画」の5つの視点を持つことが大切である。

以上の視点から考えた結果、私たちは「コンパクトシティ」、さらにその考えを進めた「歩いて暮らせるまちづくり」というコンセプトに着目する。この着目点から導き出される意見・取り組み方について、以下の章で説明していく。

今まで見てきた現状を踏まえて、地域活性化について考えていく。

地域を活性化していく上で求められるのは、住民の協力はもとより、行政、企業といった実際に街づくりを進めていく機関との連携である。また、商店街の活性や地域コミュニティの再生にいたっては、まちづくり NPO や民間事業団体のような関連機関の存在も必要となってくる。これらの関係を密にすることでやっと活性化のスタートラインに立つことができるのである。スタートラインに立ったところから活性化への議論は始まる。

私たちが活性化を勉強していく上で考えたのは、人々が第三者目線で見ているうちは活性化が進まないということである。過去のまちづくりは、政府に丸投げをした結果、今のようにならずさんなまちづくりがおこなわれてきたわけであり、当事者であるそこに住む人々がまちづくりに関心を持たなかったことから始まっている。また、身近である問題をあたかも他人事であるかのように勘違いしてきたことも理由として挙げられる。今後も人々の態度に変化が無ければ、活性化が進むことは無いはずである。

だが、問題は態度だけではない。もし、住民の考え方が変わり、まちづくりに意識が向いたとしても、それを声に出さなければ、何も変化することは無いのである。

まちづくりでは、住民、企業・行政、関連機関、などでそれぞれ立場での役目が違い、なすべきことが違って来る。たとえば、住民であればまちづくりへの意見を出すとともに、積極的な姿勢、関心・理解を持つこと、投げやりにしないことが求められる。企業・行政であれば、情報の

公開を徹底し、市民活動が行われる基盤づくりや側面支援を進めるとともに、行政運営への市民の参画機会を広げ、市民の意見を行政運営に生かす必要がある。また、職員の協働に対する理解や、率先して地域に出ていくなど、市民参画・協働のまちづくりをリードする人材の育成も求められる。関連機関にいたっては、ワークショップや社会実践をおこなうなど、行政と住民の架け橋のような役割を担うことになる。

このようにそれぞれ立場の違う人たちがまちづくりというひとつの目標に協力して立ち向かうことによって、真に力を発揮することができるのである。このような公民協働の推進こそが今の中心市街地の活性化にまず求められていることである。

こうした視点から、私たちは「住民参加」として、その中での「コーディネーター」の役割に注目する。この点については、第4章で詳しく論じる。

1章 中心市街地の問題

かつて戦後の高度成長に伴い急激な都市化、モータリゼーションの進行の中で、市街地の拡大・拡散とともに、商業施設・公共施設の流出により郊外化が進み、中心市街地の空洞化が進んだ。今までの街づくりの影響を大きく受けている中心市街地で、今日様々な問題が起きている。以下に4つ挙げる。

1つ目は、「中心市街地の人口減少・高齢化」である。現在もメディアで大きく報道されるほど深刻であるこの問題は、中心市街地の空洞化や周辺地域に対する拠点性を失わせ、活力を奪ってしまうなどの問題がある。だがその反面、都市空間の再編、地域コミュニティの再構築を促す絶好のチャンスでもあり、今後の活動次第によっては大きな転換点に成り得るものである。

2つ目は、「コミュニティの弱体化」である。地域に根ざした居住者の減少やライフスタイルの変化、人口減少、少子高齢化などの影響により、町内会などの地域コミュニティの縮小・弱体化が起きている。その結果、コミュニティの景観や居住環境の悪化、防犯機能の低下など居住の場としての魅力が下がるとともに、地域の持続性の危機感を感じざるを得なくなっている。

3つ目は、「公共交通の衰退化」である。モータリゼーションが進行したことから自家用車の普及は大きくなり、中心市街地における路面電車や路線バスなどの公共交通機関の維持が厳しくなっている。その結果、公共交通利用者の減少を招き、増加する自家用車の通行を確保するために路面電車などが廃止されていったのである。

4つ目は、「街の魅力の低下」である。街なかの人口減少・高齢化、コミュニティの弱体化、公共交通の衰退とともに、中心市街地の魅力が低下してきた。活気を失った商店街、老朽化し、薄暗く人通りの少ないアーケード通り、低層住宅と高層マンションの無秩序な乱立、駅前に放置された自転車による歩行阻害など、多くの問題が積み重なり街としての魅力を喪失させている。

以上が中心市街地の空洞化につながってくる問題であり、今までの街づくりの結果とも言える。このことから分かるように、今までの街づくりには問題があり、このまま続けていくのには無理がある。よって新しい街づくりが望まれる訳だが、ここで注意しなければいけないことがある。

それは、時代の変化である。今後の街づくりをおこなっていく上で時代というのは一定ではなく、時の流れとともに人々から求められるものは違ってくる。今後の日本の社会経済情勢の変化に対して、これからの街づくりで考えられる課題を4つ挙げる。

1つ目は、「人口減少・少子高齢化への対応」だ。現在、団塊の世代と呼ばれている人たちが今後高齢化していき亡くなったときに、死亡者数は大きく増加し、長期的な人口減少高齢化社会が続いていき、2030年以降には影響が出ると思われる。またその反面、出生率は低下していき子供の数は減少し、高齢者の数の約3分の1になるのではないかとされている。こういった人口構造の転換に対して、街づくりは従来の人口増加に対応した郊外への拡大成長戦略を続けるのではなく、既存の街を再整備し既存ストックの再利用を行うとともに、人口に見合った規模の見直しを行うべきである。

2つ目は、「環境問題への対応」だ。国民の環境問題への関心は高まってきており、身近な生活空間としての都市環境から地球環境にいたるまで広範囲が対象となってきている。また、自然保護への意識も高まっており、市街地の周辺部、郊外部などでは開発を抑制し、積極的に自然環境の保全を図る傾向にもある。特に地球温暖化について、1997年に採択された京都議定書に基づく温室効果ガス排出削減への対応が現実の問題である。街づくりにおいては、新たな開発による自然環境保全はもとより、自動車に過度に依存した現在のエネルギー消費型社会から脱却し、環境負荷の少ない持続可能社会へのシフトが期待される。

3つ目は、「住民意識の変化への対応」だ。国民の意識の変化として、社会参加意識の高まりが挙げられる。近年では「心の豊かさ」や「社会志向」、「社会貢献意識」などもっと表に出たいと考える人の割合が増加してきている。このような背景に、地域や街づくりのボランティア、NPO的活動が盛んになってきている。従来、行政主導で動いてきた街づくりも今後はワークショップ（住民と行政、企業などを交えた話し合い）を通じて意見を話し合い、それぞれの役割分担によるパートナーシップによる街づくりに取組んでいくことが望まれる。

4つ目に、「都市の拡大圧力の減少、投資余力の減少への対応」だ。戦後続いてきた「都市化」は一段落し、日本は成熟した「都市型社会」を迎えつつある。人口の社会移動についても、減少傾向にあり落ち着いている。バブル経済崩壊後の日本経済は長期低迷し、国・地方ともに財政状況大きく悪化した現在、追加的な社会資本整備への財政出動には、景気動向のみならず、財政状況などを踏まえた判断が必要になってくる。また、将来的には少子高齢化社会の到来に伴い投資余力の減少していくことが見込まれる。このような状況に対し、従来のような拡大していくことに重点をおいた整備からの転換、街づくりにおいては既成市街地の再整備、既存ストックの有効活用などが想定される。

ここまで今までの街づくりの問題、これからの街づくりへの課題と2つの内容を挙げていったが、今後の街づくりでは何をこなしていけばよいのか。以下にまとめた。

- 郊外への拡大から「既存市街地の再生」へ
従来の人口増加に重点をおいた新市街地拡大を見直し、既成市街地の再生を主に考えていかなければならない。「人口減少・少子高齢化への対応」、「都市の拡大圧力の減少、投資余力の減少への対応」に対しこれまでの投資による施設などのストック、歴史文化的な資源が集積する既成市街地の再生をおこなっていく。
- 車依存の街づくりから「徒歩圏の街づくり」へ
「環境問題への対応」という課題に対し、車依存からの転換が必要不可欠である。また、「人口減少・少子高齢化への対応」という点から高齢者の暮らしやすい徒歩圏の街づくりが望まれる。
- ハード重視から「ソフト重視の街づくり」へ
「人口減少・少子高齢化への対応」、「環境問題への対応」、「住民意識の変化への対応」、「都市の拡大圧力の減少、投資余力の減少への対応」というこれらの課題はすべて、ハードよりもソフトを重視した街づくりへと転換しなければ対応できないと思われる。
ハード整備を伴うものであっても、ソフト的取組みとうまく連携することが必要である。
- 行政主導型から「公民協働による街づくり」へ
「住民意識の変化への対応」に限らず、他の課題に対しても、行政主導型から公民協働による街づくりへの転換が必要である。住民が自らの問題として街づくりに関与し、行政、住民企業などがそれぞれの役割を担うことで、総合的な街づくりが展開されるといえる。
- 大量に資源エネルギーを消費する都市から「持続可能な都市」へ
開発と環境の両立を目指した「持続可能な都市」が、これからの地域社会のあり方として重要視されている。基本的には、「環境問題への対応」という課題に対応しているが、既成市街地の再生との関連で、「人口減少・少子高齢化への対応」、「都市の拡大圧力の減少、投資余力の減少への対応」という課題にも対応してくる。

と、以上のことを踏まえつつ、今後は街づくりを進めていく必要がある。

2章 「歩いて暮らせる街づくり」

ここまで中心市街地の問題をあげてきたが、この問題に関連した都市政策がある。

それは、「コンパクトシティ」である。コンパクトシティとは、徒歩による移動性を重視し、様々な機能が比較的小さなエリアに高密度に詰まっている都市形態のことで、中心市街地の地域復興を目指すことに関連してよく叫ばれている。コンパクトシティをかたちづくる要素としては、徒歩

による移動性の確保、職住近接・建物の混合利用・複合土地利用といった様々な都市機能の混合化、建物の中高層化による都市の高密化、はっきりとした都市の境界や独自性を有すること等が挙げられる。都市がコンパクトになることによって、近郊の緑地や農地の保全ができるとともに、職場と自宅が近くなり、通勤による渋滞を緩和できるとともに、高齢者などの自家用車を利用しにくい人々が、歩いて商店街や公共施設を利用することができるようになる。また、都市の中心部に様々な機能を集めることにより、相乗的な経済交流活動が活発になり、中心市街地の活性化も期待できる。まさにこのコンパクトシティは、空洞化の進む中心市街地にとって最適な街づくりなのである。

だが、ここで考えるのは、コンパクトシティが指し示す範囲はどこまでかということだ。コンパクトシティと聞いてよく勘違いされやすいのは、コンパクトシティは中心市街地のためにあるもので、「郊外に住む人たちには全く関係のないもの」、「郊外に住む人たちへの否定」などによく間違った解釈をされている。しかし、実際のコンパクトシティの概念とは全く異なる。

コンパクトシティは、中心市街地のライフスタイルと郊外のライフスタイルが共存する余地を見出すためのものであり、郊外の否定をしているのではなく、見捨てている訳でもない。中心市街地で成立するライフスタイルの確立、言い換えると、中心市街地に多様なライフスタイルの選択肢がしっかりと用意されるための街づくりである。また、それが本質的意義でもある。

以上に挙げたコンパクトシティという都市政策に関連し、今日では「歩く」というキーワードとともに、ある都市政策が進められている。私たちの提案するその都市政策は「歩いて暮らせる街づくり」である。これは平成11年11月11日に行われた経済対策閣僚会議にて決定され、経済新生対策において「歩いて暮らせる街づくり」が位置付けられたことにより、推進されていくことになったモデルプロジェクトである。このプロジェクトは、以下に示した基本的考え方を総合的に実現しようとするもので、日本全国でも積極的に推進されており、関心も非常に高まっている。

このプロジェクトは、歩いて暮らせる街づくりへの取組みを早期に着手・実現させるため、全国からモデル地区を選定し、各地域のさまざまな工夫や発想を源泉に、課題に即した調査や具体的な施策を構想としてとりまとめたものである。

では、歩いて暮らせる街づくり推進要綱から基本的考え方を4つ挙げる。

1. 生活の諸機能がコンパクトに集合した暮らしやすい街づくり
高齢者でも自宅から歩いて往復できる範囲内に、オフィス、商店街、公共サービス機関、医療機関、学校、保育所を始めとする福祉施設、文化・娯楽施設など、通常の生活者が暮らしに必要な用を足せる施設が混在する街づくり
2. 安全・快適で歩いて楽しいバリアフリーの街づくり
子供から高齢者まで安心して移動できるよう、自宅から街なかまで連続したバリアフリー空間の確保された、夜間も明るく安全で快適な歩行者、自転車中心の街づくり。
3. 街なかに誰もが住める街づくり

子育て世代。高齢者世帯、独身者など幅広い世代の住民からなるコミュニティの再生につながる多様な住まいを選べる街づくり。

4. 住民との協働作業による持続性のある街づくり

段階的な建替え等を通じた施設整備にとどまらず、計画構想段階から施設整備後の維持管理や広場などにおける祭り、イベントなどの地域活動も含めて、住民、NPO や企業と行政の連携・協働作業で魅力ある町を育てていく、住民主役の持続性のある街づくり。

表 1：モデル地区および市街地特性一覧

平成 12 年度選定地区（計 20 地区）				平成 13 年度選定地区（10 地区）	
北海道	岩見沢市	愛知県	春日井市	福島県	福島市
北海道	大樹町	愛知県	碧南市	茨城県	水戸市
宮城県	古川市（現大崎市）	京都府	京都市	千葉県	市川市
秋田県	鷹巣町	大阪府	豊中市	神奈川県	川崎市
山形県	鶴岡市	島根県	松江市	静岡県	浜松市
群馬県	沼田市	山口県	山口市	三重県	桑名市
東京都	墨田区	香川県	善通寺市	兵庫県	神戸市
新潟県	上越市	愛媛県	松山市	徳島県	小松島市
富山県	富山市	熊本県	水俣市	福岡県	北九州市
石川県	加賀市	沖縄県	沖縄市	長崎県	長崎市

基本構想では都市構造の改編や交通体系の再整備、歩きたくなる環境整備、歩いて楽しい街なか整備、街なか居住の推進と暮らしやすい住環境に関する具体的な施策が提案されている。また策定時に住民との協働による検討組織を設置した地区や、提案された住民参画のもと調査やイベントを展開した地区が多く、構想策定後の協働による事業実施への取組みなども提案されている。

提案された施策を見ても、「歩いて暮らせる街づくり」は他分野の連携による総合的な取組みである。そのため短時間で目に見える成果を得られるものではないが、浜松市、富山市、松山市などの一部地区において、国内の「歩く」街づくりを牽引する取組みが展開されている。

(図)

モデル地区をはじめ、各地で「歩く」を根本に据えたまちづくりが推進され始めており、中心市街地や住宅地における歩行者専用あるいは優先地区の形成や、地域資源を生かした散策路整備など、歩行者や生活者を優先した街づくりがみられるようになってきた。一定のまとまりを持った地区やゾーンを対象に、歩行者と自動車、自転車の動線分離や共存化を図り、自動車の交通規制を実施するなど、実際に取組まれていることも多い。ここで具体的に見てみる。

- (1) 面的な歩行者優先ゾーンの導入・中心市街地交通管理計画（ゾーンシステム）
歩行者専用道路（モール） 徒歩者共存道路（コミュニティ道路）を組み合わせ、ゾーン内の一般車両の通り抜けを抑制し、歩行者空間を形成している。
- (2) 既存住宅地などにおける歩行者優先地区（コミュニティゾーン）の形成
国土交通省が歩行者の通行を優先すべき住宅系市街地を中心に、車の走行速度抑制、歩車分離、歩車共存などにより歩行者の安全を確保するための対策を展開するコミュニティゾーン形成事業を推進している。また、これを引き継ぐ「くらしのみちゾーン」や「トランジットモール（公共交通と歩行者の通行のみを許可した歩行者優先道路）」が存在し現在全国 55 地区で展開中である。
- (3) 自然や歴史などの地域資源を生かした散策路整備（ウォーキングトレイル）
自然や歴史などの地域資源を生かし、快適に散策できる歩行ネットワークの形成に向けた取組みを支援するもので、現在全国 65 地区で整備されている。
- (4) TDM 施策の導入による歩行環境の改善
自動車交通量の増大に伴い、交通に関連した様々な都市問題の解決に向けて、これまでのような道路整備の推進と共に、交通需要をコントロールするさまざまな手法（TDM：交通需要マネジメント）を導入することが不可欠となっている。最近では、地方都市において中心市街地への遊客や魅力向上に向けて、自動車の流入抑制と併せてトランジットモールを展開するなど、幅広く取組まれている。
- (5) タウンモビリティの導入
タウンモビリティとは、電動三輪車や車椅子などを町中に用意し、高齢者・障害者など交通弱者に貸し出して、ショッピングや諸施設などへの移動利用してもらうシステムである。現在各地でも導入が進められてきている。

など、他にもまだまだあるが、詳しくは表のほうを参考にさせていただきたい。

表 2：市街地類型別の「歩く」街づくり現況

市街地類型		「歩く」まちづくりの主な取り組み	対象都市
（人口 30 万人）	1) 都市全体	○街づくりの共通理念 ・公共交通を基軸とした拠点集中型コンパクトなまちづくり（富山市） ・コンパクトシティの形成（青森市）	青森県青森市 富山県富山市 石川県金沢市

	<ul style="list-style-type: none"> ○「歩く」街づくりに関する条例および基本方針の策定（金沢市） ○歩いて暮らせるまちづくり特区(松山市) ○公共交通強化 <ul style="list-style-type: none"> ・LRT の導入やフィーダーバスの運行（富山市） ・オムニバスタウンの形成（浜松市・富山市・金沢市・松山市など） 	<p>静岡県浜松市</p> <p>愛媛県松山市</p>
2) 中心市街地	<ul style="list-style-type: none"> ○中心市街地活性化の目標 <ul style="list-style-type: none"> ・ウォークアブルタウンの創造（青森市） ○面的な歩行者優先ゾーンの形成 <ul style="list-style-type: none"> ・歩行者優先ゾーンや環状道路の整備（高崎市・浜松市・長野市） ○TDM 施策（P&R など）の導入（浜松市など） ○街中居住、公共交通沿線居住の推進（富山市） ○市街地開発事業の推進（青森市など・富山市・浜松市） ○社会実験の実施 <ul style="list-style-type: none"> ・通過交通の排除に向けたトランジットモール実験（浜松市など） 	<p>青森県青森市</p> <p>富山県富山市</p> <p>長野県長野市</p> <p>群馬県高崎市</p> <p>静岡県浜松市</p>
3) 観光地 歴史的市街地	<ul style="list-style-type: none"> ○公共交通の充実 <ul style="list-style-type: none"> ・観光バスの運行（松山市など） ○TDM 施策の導入（金沢市・京都市など） <ul style="list-style-type: none"> ・パーク&ライドやカーシェアリングなど ○レンタサイクルの導入（松山市） ○トランジットモール化に向けた歩道やまちなみの整備（松山市） ○社会実験 <ul style="list-style-type: none"> ・自転車空間ネットワークの形成に向けた社会実験（松山市） ・トランジットモール実験（松山市・那覇市） ・オープンカフェ実験（金沢市など） 	<p>愛媛県松山市</p> <p>金沢県金沢市</p> <p>沖縄県那覇市</p> <p>京都府京都市</p>

		○住民主体のイベント開催（京都市など）	
	4) 住宅系市街地	○コミュニティーゾーン・くらしの道ゾーン（松山市など）	愛媛県松山市
	5) その他	ウォーキングトレイル事業（金沢市など）	金沢県金沢市
中小都市（人口10～20万人程度）	1) 都市全体	○オムニバスタウンの形成（鎌倉市、松江市）	神奈川県鎌倉市、島根県松江市
	2) 中心市街地	○駅周辺でのコミュニティーゾーン形成（鎌ヶ谷市・岸和田市など） ○都心居住の推進 ※高齢者向けコーポラティブマンションなど（鶴岡市）	山形県鶴岡市、千葉県鎌ヶ谷市、大阪府岸和田市
	3) 観光地 歴史的市街地	○水上バス、循環バス、買い物バスなどの運行（松江市など） ○TDM 施策の導入（鎌倉市など） ○観光地などでのコミュニティーゾーン形成（鶴岡市・松江市など） ○メイン通りのボンエルフ化（松江市） ○社会実験の実施 ・ボンエルフ実験（松江市など）、パーク&ライド実験など（鎌倉市など） ○歴史的建造物の再生など観光資源の充実（松江市・山口市） ○住民主体のイベント開催（松江市・山口市）	神奈川県鎌倉市 島根県松江市 山口県山口市
	4) 住宅系市街地	コミュニティーゾーン、暮らしの道ゾーン（三島市、草津市など）	静岡県三島市、滋賀県草津市など
	5) その他	○ウォーキングトレイル事業（掛川市・松江市など）	静岡県掛川市、島根県松江市など
0 中小都市（人口1万人未満）	1) 都市全体	—	
	2) 中心市街地	○商店街のコミュニティーゾーン形成（泉大津市など） ○歩道の拡幅やバリアフリー化（岩見沢市）	北海道岩見沢市 大阪府泉大津

	など) ○住民主体のイベント開催（岩見沢市）	市
3) 観光地 歴史的市街地	○観光地などでのコミュニティーゾーン形成（伊東市、犬山市など） ○歩行環境実態調査と散策コースの整備（碧南市） ○住民主体のイベント開催（碧南市）	静岡県伊東市 愛知県犬山市 愛知県碧南市
4) 住宅系市街地	○コミュニティーゾーン・くらしの道ゾーン（栗東市、藤井寺市など）	滋賀県栗東市、大阪府藤井寺市など
5) その他	ウォーキングトレイル事業（高浜市・田原町など）	愛知県高浜市、田原町など

これらの取組みは歩行者の歩く環境を整備すると共に、「歩く」というものを本格的に見直すことから進められてきたものである。「歩く」を単なる移動手段としてみるのではなく、社会的に公正かつ平等で、地球、都市、社会に負荷の少ない移動手段として再評価すると共に、車依存からの生活スタイルから「歩く」を中心とした持続可能な生活スタイルへの変換を促し、「人間」と「社会」の健康を取り戻していくことが重要となる。

だが、ここで問題となってくるのは、車への依存から脱却することにより、これまでより不便になるのではないかということである。モータリゼーションの進行から、これまでは自動車があることを前提として開発が進められており、自動車に依存せざるを得ない交通網となっている。本来、モータリゼーションと「歩く」街づくりは相反するものであり、「歩く」まちづくり＝「車を使うことの出来ない街づくり」というのでは国民に受け入れられることはない。現在の生活で暮らしてきた人がいることを理解し、「車を使うことが出来ない」と思わせるようなまちづくりではなく、「車を使わなくても良い、使わなくても便利」と感じられる街づくりへと進めていくことが必要である。そのためには、以上に挙げた取組みを通じて、子供、高齢者、障害者などを含むすべての歩行者が、安全に歩いて移動できる歩行環境を整備するだけでなく、公共交通利用者の増加を見込んだ公共交通の整備も必要不可欠である。そのうえで車利用を促進させる拡散型都市構造から歩いて暮らせるコンパクトな都市構造への再編を図っていくことが必要となる。

3 章 「魅力的な都市」

ここまでは、交通の面から「歩く」という環境整備を見てきたが、街はどのようにしていくべきなのか。次は実際の街づくりの面を見ていく。

市街地の活性化を図っていく上で、人に求められる都市の条件としては、「魅力的な都市」であることが挙げられる。では、この魅力的な街というのはどのようなものか考えていく。

まず、テリー・ピンデルは、著書“A Good Place to Live”（住むのに素晴らしい街・1995）の中で、経済活動が活発に行われていることを前提とした上で、街のよさ、魅力を構成する要素として、以下の6つを挙げている。（和歌山社会研究所のサイト引用）

- (1) The Cheers Factor（人々が歓声をあげたり、楽しく打ち解け合える場があること）
- (2) The Foot Factor（自動車などに頼らず、徒歩で買物や用事などができる）
- (3) The Cake Factor（文化的・自然的な快適さ、アメニティ）
- (4) The Someplace Factor（ユニークなもの・どこにもない固有の何かをもつこと）
- (5) The Comfort Factor（快適さ・居心地のよさ・気候のよさ）
- (6) The Fudge Factor（意外性のあること ※Fudgeとは、柔らかいキャンディ）

魅力的な都市とは人によって様々である。例えば、これから子供を産み、育てていく人にとっては、子育てのしやすい環境を整備されていることが魅力的であり、高齢者にとってはバリアフリーの展開が進んだ、高齢者の生活しやすい都市が魅力的であるだろう。また、人々の関心が物質的な豊かさから、心の豊かさへと変化していていることを考えると、都市において、美しさ・住みやすさ・生活のゆとり・自然環境の豊かさなど心の豊かさを満たすような魅力が、今後重要な要素になると考えられる。

また、空洞化が進んだことによって失ってしまった、街中の生活利便性を取り戻すことが必要不可欠であり、身近な商店街の立て直しを積極的に取り組むことが求められる。そのためには、周辺農村部との連携により新鮮で安全な食材の確保、若者の夢を実現できる場としての存在（企業の場、情報発信）、伝統的な文化を継承・維持・発展する場、新たな地域文化の発信する場の提供など、これらの観点から地域の再興を目指していくことになる。

以上のことから、今後は、今日まで築き上げてきたこれらの魅力を保ちつつ、これまで経済性・機能性の追求の過程で、失われることの多かった都市固有の歴史性、文化性、農村との相互依存性など、都市そのものの魅力や、都市での生活を豊かさが人を惹きつける大きな要素へと変化していくのである。また、都市中心部に集積した都市的機能と居住機能が融合し都市が持つ生活利便性を住民が身近に享受できる都市づくりへと変化していくのである。

今後の街づくりでいかに活性化を図るかという大きな課題の1つに、「地域コミュニティの再生」ということがある。これは、街づくりの活性化において大きな意味を持つものであり、最も注意しなければならない点である。現代の都市のライフスタイルは、地縁的なつながりから離れ、自

由な意志に基づく人間関係やプライバシーに重点が置かれるようになってきている。そして都市に生活する多くの人々にとっての「コミュニティ」は、昔のように地域に密着した一元的なものではなく、職場、趣味のサークル、子供の学校、出身学校等の、空間的に限定されないクラブ的な多様化、多層化したものとなっている。しかし、地域において安全に安心して「住む・暮らす」という生活者の最も基本的な側面でのコミュニティ基盤は、希薄になったままであり、そこに、教育、福祉、環境などの民間や行政で抱えきれない様々な社会問題が噴出して来る余地がある。都市型コミュニティは、地域住民がその地域社会に「住む・暮らす」ことにおいて、地域の一員としての責任と役割を自覚することから始まる。そして地域への帰属意識と快適な暮らしという共通の目標をもって、地域住民が自ら主体的な活動を行うことを通じて形成される。

これからのコミュニティを考えることにおいては、かつての農村的な強固な「コミュニティ」意識ではなく、都市において住民が共に楽しく快適に暮らせるような新たな住民同士のネットワークによる共同的な生活様式を育むことが必要なはずである。言い換えれば、都市生活者の個々の人々が快適な暮らしを追求しながら、地域社会全体としても快適に暮らしてゆける仕組みを模索し、構築していくことが重要視される。いかにして多様な価値観を互いに認めあいながら、他者との共生の原理にもとづいた都市型地域コミュニティを再生すべきか。今、地域社会において人々がよりいきいきと暮らしてゆくために、こうした地域コミュニティの再生の視点が、これからのまちづくりには不可欠であると言える。そうした視点の上で、やはり大事になってくるのは「住民参加」ということである。今までの街づくりの問題にもあったように、かつての街づくりの問題の1つには、政府主導、つまり、その場に実際に住んでいない人の手によって街づくりが進められていったことに問題がある。それは、その場に生きる人々の望みを反映させず、その結果、現在の中心市街地の様々な問題の発生にもつながったのである。

近年、国民の社会参加意識は高まってきており、今後も変化していくものと考えられるが、街づくりにおいて住民に求められるのは、都市に対する意識の変化である。これまでは都市は誰かが整備や維持管理し、居住者はただ住むだけの空間といった、第三者的な感覚で立つことが多かった。だが、これからの街づくりにおいては、都市を自らの手で育てていく（他人任せにしない）という認識が住民には求められる。そのうえで、魅力的な環境の維持のために手間を受け入れる覚悟や決意といったものが求められてくる。

だが、実際の街づくりを進めていくことにおいて住民の力のみでがんばっていくことは不可能である。ここで重要な担い手となってくる、市民活動団体やまちづくりNPO（非営利組織）の存在が重要になってくる。今後、彼らと協働・連携し街づくりをおこなっていくうえで、彼らの動きやすい環境を整えていく必要がある。「活動資金の支援」、「活動拠点の提供」、「人材派遣、人材バンクの設立」など、そういった課題を条例や協定、基金や融資制度による支援などで、バックアップしていくことが大事なのである。

そして、市民・行政・関係機関といった3つの異なる立場の人たちが各々のできないことを担当し合い、街づくりをより現実味を帯びたものへと昇華させていくことが今後求められる。

4章 まちづくりコーディネーターの職能

昨今、日本では、コミュニティ・レベルの住民主体の「地域力」を高めるまちづくりが注目を集めている。

しかし、私たちの、テーマである「歩いて暮らせるまちづくり」を促進するためには、それだけではならず、地域に関わる住民と組織の連携が重要であると考えます。組織や機関が欠けてしまうと、議論する上で重大な問題が生じるからである。例えば、地域のみで、「まちづくり」について議論した場合、失敗を恐れるばかり、別の地域で行われている取り組みにおける成功例や失敗例を主体とした固有性のない議論になったり、逆に差別化を意識する余り、「こうありたい」にいきなり話を持っていってしまう芯のない非現実的な議論になってしまい、「まちづくり」が何年もの間、まったく進展しないからである。

この、問題に対し、中央大学大学院公共政策研究科教授である細野助博さんは、このように定義している。地域の「まちづくり」を進めていく上で、他所の地方が行う「まちづくり」を真似た「事例の移植」では、所詮長続きしない。しかし、だからといって他所の事例が参考にならない訳ではない。地域の固有性を守り、地域自身の「オンリーワン」を目指した取り組みが行うことができれば、成功事例の資料は「まちづくり」を行う地域にとって、とても重要である。だが、地域だけでは、これら、すべての問題に対処するのは極めて難しく、地域に対して、組織・機関の支えは「まちづくり」を成功させるためには必要であると論じている。このような見解からも、具体的な問題解決策を必要とする、極めて実践的な取り組みを目指した「まちづくり」を実現するためには、組織や機関の協力が不可欠であるといえる。

地域に携わる組織・機関また、「まちづくり」に関わる組織や機関は様々であり、職種によっては、議論に留まらず、その行動範囲は多様である。

例えば、まちづくりに携わる「専門家」は、専門知識や経験を活かして、問題解決の直接的な手助けを行う職業であるが、「専門家」という枠組みの中には、ほかの組織・機関とは違った形で、まちづくりに貢献する「まちづくりコーディネーター」という職能が存在する。

では、まちづくりコーディネーターとはどのような職能であるか論ずる。

彼らの、活動範囲は、ほかの組織や、機関とは異なり、第三者としてとして「まちづくり」に関わり、多様な視点で、地域が直面している問題を冷静に分析し、時には地域の実態調査なども実施し、その問題解決にふさわしい専門家や行政、企業など多様な機関をつなぐ、いわば橋渡し

の役割を担う職能である。このような、たいへん高度な能力を要求される彼らの正体は多様と言える。コンサルタントや、プランナー、研究者などの専門家がコーディネーターになる場合が多く、中には、地域住民にもそのような才能を備えた人材がいる場合もあり、コーディネーターとなることもある。

しかしながら、現在では、まちづくりコーディネーターは、職業として、あまり認知されていないわけではないので、現時点では、まだ、経済的評価は難しく、「まちづくり」を目指す地域にとってコーディネーターは影の存在であると言える。だが、能力のあるコーディネーターが、地域の「まちづくり」に参加することによって「まちづくり」の質が大きく変わることは間違いなく、地元地域にとってコーディネーターが協力することはとても心強いと考える。

ここまで、まちづくりコーディネーターという職能についての役割について記述してきたが、果たして「まちづくり」をする上で彼らは、本当に必要であるのか、まちづくりコーディネーターの可能性について論ずる。

「まちづくり」において、地域と直接関わり、住民と連携し、能力を発揮するのは、NPOなどの組織が挙げられる。しかし、地域との「連携」を求めるとき、地域と組織の間に入り、地域が直面している問題を理解し、努める重要な担い手が必要であると考え。そこで中心となり、活躍するのが、このまちづくりコーディネーターである。また、彼らは、地域の状況や、問題点を把握し、その問題に対して「答え」を導き出す専門家につないだり、組織と商店街の間で誤解が生じた場合、双方の理解に務めるのも彼らの役割のひとつである。このように、「まちづくり」を支えるという点で、まちづくりコーディネーターは「まちづくり」をする上で重要な役割を果たす影の主演といえる。

また、まちづくりコーディネーターが創り出す「つながり」は、「地域＝組織」だけにとどまらず、問題解決を導くため、必要とあれば、組織・機関同士の「つながり」を持たせることもある。彼らによって、「つながり」を持った組織や機関は、知識を単体の「組織・機関」の枠にとどめることなく異なる専門知識を持った者同士が、地域の問題に向けて、協働できる環境が実現する。つまり、まちづくりコーディネーターは、地域との「つながり」を重要視する「まちづくり」において、最も重要で必要な職能だといえる。

次に、実際に、まちづくりコーディネーターが関わり成功した京都市内の本能学区で実施された「まちづくり」の事例を紹介する。

本能学区は、地域コミュニティの急速な変化に応じて、「住みたいまち、育てたいまち、働きたいまち・本能」を目標に「まつづくり」を進めるために、1990年12月に本能自治連合会の常設委員会として「本能まちづくり委員会」を設立、また、2002年に地元の伝統産業に携わる職人を中心に「本能ものづくり推進会議」を立ち上げ「交流」を基本に据えたまちづくり活動が始動し、本能学区は「染めのまち・本能」を地域の個性として、染めの取り組みを活動の中心とする「まつづくり」をスタートした。

さらに本能は、染めのまちの活性化とまちづくりに向けて、「マイキモノプロデュース」など、地元の職人の技術を活かした新しいビジネス展開も開始した。

しかし、同時に、問題点がいくつか浮上した。

一つ目の問題点は、対外的に染めのまちであることが認知しづらいという現状であるということ。二つ目の問題点は気軽着物を着て楽しく街を歩ける空間が必要であるということである。どちらの問題点も改善すれば、着物に対しての関心が高まると熟知していたが、問題点に対して効果的な対処方法が見つからなかった。ここで、まちづくりコーディネーターとしての機能が活かされた。

まちづくりコーディネーターは、改善策として、全国都市再生モデル調査に着目した。全国都市再生モデル調査とは、都市再生本部において決定された全国都市再生のための緊急措置の一環として展開される「先導的な都市再生活動」を国が「全国都市再生モデル調査」として支援するものであり、「オンリーワン」を見つけ出し、活動基盤が整いはじめた本能にとって、全国都市再生モデル調査への応募を強く勧めた。

そして、本能まちづくり委員会は、新たに産業振興と地域空間の整備を目標に掲げ、京都市（まちセン）の推薦を受けて応募することとなった。

そして、これに応じて、本能は新たに「のれんの華」という取り組みを展開した。

「のれんの華」とは、地域の染めの技術で染め上げ、通りを掛けて歩いて楽しい街並みをつくらうという取り組みである。この、取り組みは、平成19年に「本能のまちに咲くのれんの華」としてグッドデザイン賞、第3回日本イベント大賞「制作賞」を受賞し、高い評価を得ている。

本能の「まちづくり」のケースにおいても、地域の問題を理解すること、活動の可能性を見出すこと、地域住民との信頼関係に築いた幅広い繋がりを極限まで活かすこと、外部からの評価を得られるシステムをつくることが課題としてあったが、これらの課題に対処できる職能である、まちづくりコーディネーターはやはり重要であるといえる。

私たちは「まちづくりコーディネーター」を調べるにあたり、彼らの能力は、多様であり、地域が直面している問題によって活動範囲を拡げる特殊な職能であると考ええる。

この職種は、「都市機能を協調するまちづくり」をやる上では、ほかの組織や機関に比べると確かに目立たない存在なのかもしれない。しかし、今注目を集めている「人を中心に捉えたまちづくり」においては、「つながり」を創るまちづくりコーディネーターは、無くてはならない職種だと我々は考える。したがって、「つながり」を主体とした、これからの「まちづくり」に対して、まちづくりコーディネーターの、イネーブラーとしての能力の可能性には十分に期待できると考える。

結論 おわりに

今回私達は、「地域活性化」というテーマをうけ、地域活性化について何が問題とされ、何が課

題とされているのかを調べる事にしました。そこで、中心市街地の衰退に着目し、そこから改善するためには、「歩いて暮らせるまちづくり」という所に焦点をおくことにしました。

いま、まちづくりにおいて中心市街地の衰退が問題とされている。中心市街地衰退の主な原因は、交通拡大、人口減少・高齢化、中心市街地の空洞化、市街地の拡大・拡散、商業施設・公共施設の流出という事が分かる。この原因は全てが連動して起きている。一つ一つを無くさないで解決しない問題になっているだろう。

解決するためには、住民の協力はもちろん行政、企業の方々の協力が必要である。一人でも、投げやりになったり、個人だけの考えを持ってはいつまでも変わることはできない問題である。全員が、まちづくりについて、前向きに考えていくことから改善の道は開かれるであろう。

その一步として、「コンパクトシティという都市政策」や「歩いて暮らせるまちづくり」が大切な事となってくる。

コンパクトシティのような小さなエリアに高密に詰まっている都市形態が中心市街地を活性化させる。また、私たちの提案する「歩いて暮らせるまちづくり」が今後のまちづくりの重要な鍵となっている。

「歩いて暮らせるまちづくり」のような、まちづくりをする事で、人々が暮らしやすい街になると考えられる。

歩いて暮らせる街づくり推進要綱から基本的考え方を挙げてみる。生活の諸機能がコンパクトに集合した暮らしやすい街づくり、安全・快適で歩いて楽しいバリアフリーの街づくり、街なかに誰もが住める街づくり、住民との協働作業による持続性のある街づくりなどが挙げられる。

このことから、コンパクトシティのように小さなエリアに高密につまっているだけではなく、バリアフリーといった事で高齢者の方でも住みやすくなる。また、自転車中心のため、安全という面では子育てもしやすい環境にある。今までは、車の利用が多かったが、歩くことによって歩くことでしかない魅力がある。例えば、環境問題はもちろん人々が触れ合う事ができる。人々が触れ合う事によって、地域コミュニティの再生が行われる。

また、幅広い世帯の住民からコミュニティの再生につながり、多様な住まいを選べることから幅広く、誰もが住めるまちづくりになる。

また、まちづくりは、住民だけでは成り立たないことから、NPO、企業、行政の連携・協働作業等で魅力あるまちづくりをつくりだしていく。

「歩いて暮らせる街づくり」では、中心市街地衰退の原因を改善し、地域活性化していることがわかる。これからは、「歩いて暮らせるまちづくり」のような対策をとることが重要となっている。

そして、私たちは、「歩いて暮らせるまちづくり」を促進させるためには、地域住民と地域を支える組織の「連携」が重要であると考え、掘り進めるうちに、組織と地域の間組織と地域を影ながら支える「まちづくりコーディネーター」という特殊な職能がある。

彼らの仕事は主に、地域と直接連携するのではなく、地域の状況や、問題点を把握し、その問題に対して「答え」を導き出す専門家につないだり、組織と商店街の間で誤解が生じた場合、双方の理解に務める役割を担う特殊な職業である。

また、問題解決に組織同士の「つながり」が必要とあらば、異なる専門知識を持った者同士を連携させるのも彼らの活動範囲である。これにより、組織や機関は、知識を単体の「組織・機関」の枠にとどめることなく異なる専門知識を備えた者同士が、地域の問題に向けて、協同できる環境が実現する。つまり、第三者として「まちづくり」に携わる、まちづくりコーディネーターは、地域との「連携」を重要視する「まちづくり」において、最も重要で多様な職能だといえる。

<参考文献>

- 歩いて暮らせる街づくり研究会 (2003) 『歩いて暮らせる街づくりテクニカルガイド』・行政
- 在団法人東北産業活性化センター (2006) 『コンパクトなまちづくりの時代へ』・日本地域社会研究所
- 中出文平+地方都市研究会 中心市街地再生と持続可能なまちづくり
- 福澤健次 (2007) 「地域再生街づくりの知恵」・凡社新書
- 細野助博 「中心市街地活性化の成功方程式」 (地域再生 2007. 9)
- リム ボン+まちづくり研究会 (2009) 『まちづくりコーディネーター』・学芸出版社

- テリー・ピンデル “A Good Place to Live”

- 国土交通省 (EIC ネット[環境用語集:「コンパクトシティ」])
<http://www.eic.or.jp/ecoterm/?act=view&serial=2812>
- 国土交通省 (歩く まちづくり 現状 コンパクトシティ)
<http://www.mlit.go.jp/common/000022948.pdf#search=>
- 国土交通省 (経済新生対策) <http://www5.cao.go.jp/99/b/19991111b-taisaku.html>
- 財団法人 和歌山社会経済研究所 (「街」の魅力を構成する6つの要素と “Third Place” について) <http://www.wsk.or.jp/work/d/tani/02.html>
- 首相官邸 (「歩いて暮らせる街づくり」構想の推進について)
<http://www.kantei.go.jp/jp/kakugikettei/2000/koukyoukouji/sentei.html>
- 中小企業基盤整備機構 (中小機構: 経営支援: 1. 地域コミュニティと中心市街地)
<http://www.smrj.go.jp/keiei/saimu/info/report/h12/4/005720.html>
- まちづくり NPO コザまち社中 (まちづくり NPO コザまち社中) <http://koza-npo.com/>
- (コンパクトシティとは) <http://www.thr.mlit.go.jp/compact-city/>