

# 目次

## 《巻頭言》

広島大学大学院社会科学研究所 教授 戸田 常一 ..... 1

## 《特集寄稿》

### 「市民が創る醍醐コミュニティバス」

市民が創る公共交通 京都・醍醐コミュニティバスの取り組みから  
特定非営利活動法人環境エネルギー政策研究所 (ISEP)

コーディネーター 能村 聡 ..... 2

### 「青森発～風力発電を活かしたまちづくり」

NPO法人グリーンエネルギー青森 事務局

仙保 隆行 ..... 7

### 「企業参画による景観形成の推進～中部経済同友会の取り組み～」

中部経済同友会 地域開発委員長 山内 拓男 (中部電力株式会社副社長) ..... 9

### 「地域エネルギービジョン策定に関わって」

財団法人えひめ地域政策研究センター 研究員

高橋 清幸 ..... 12

## 《いち押しプロジェクト紹介》

財団法人 山梨総合研究所 ..... 14

財団法人 香川経済研究所 ..... 16

## 《研究員インタビュー》

日本福祉大学知多半島総合研究所 歴史・民俗部

助教授 高部 淑子 ..... 18

## 巻頭言

広島大学大学院社会科学部 教授 戸田 常一



わが国の都市の戦後復興と近代化の姿はドイツと対照的である。この9月初めの1週間、ドイツの4都市を訪問した。帰国したばかりの新鮮な目で両者を比較するにつれ、わが国都市における環境配慮と持続可能性について、多くの課題を感じざるを得ない。この度はフランクフルトから入国し、そこを基点としてミュンヘン、ニュールンベルク、フライブルクにドイツ鉄道(DB)を利用して訪れた。

4つの都市の人口規模は異なるが、これらの都市には共通性がある。都心における歴史文化資産を再生した街づくりと有機的な交通システムの形成、なかでもトラム(LRT)の活用が見られることである。ミュンヘンの人口は127万人であるが、都心地区には自動車の乗り入れ規制による歩行者優先ゾーンとトラム優先レーンが行き届いている。しかもこの地区には地下鉄(Uバーン)と近郊電車(Sバーン)、バスが有機的にネット化されている。この状況は人口65万人のフランクフルト、人口50万人弱のニュールンベルクにおいても同様である。フライブルクは人口20万人強の大学町であり、トラムとバスが中心的な公共機関であるが、これを補完するために自転車専用レーンが張り巡らされている。また、この都心地区には歩行者天国とトラム走行を一体化したトランジットモールがあり、ゆとりある都心空間を形成している。

これらと比較するとわが国の都市における街づくりと交通整備はまことに貧弱であり、都市景観の整備と市民生活の目線に立脚した交通整備が本気に検討されるようになったのはつい最近のことと言える。戦後の経済成長期において、わが国の大都市では路面電車を廃止して地下鉄を建設し、運河の上に高速道路を建設し続けてきた。都心には業務・商業機能に特化して高層ビルが乱立し、増大する

人口は郊外に居住した。このような近代都市計画による効率的な都市建設を支えるため、都心と郊外とを結ぶ大量交通機関や高速道路が整備され、経済活動に高い生産性が確保されてきた。しかし、これによって形成された都市が本当に環境に配慮し、持続可能な都市であったと言えるのであろうか。

最近では、わが国の都心において人口の空洞化や高齢化、近隣商業活動の崩壊が見られ、他方で郊外団地では人口高齢化と施設老朽化によって人口の流出が見られるようになってきた。都市機能を都心と郊外に完全に分離したのは土地市場の経済原理に依存してきたことを意味するが、これは確かに短期的には効率的な都市活動を支えてきた。しかし、マクロ経済的な情勢変化のもとで土地市場が硬直的になり、社会の成熟化や人口の高齢化のもと、これまでつくられてきた都市の持続性が危ぶまれている。

この意味からして、本特集は、「環境に配慮した持続可能な地域再生」は真に重要なテーマを扱っている。この中では、4つの論稿が寄せられているが、いずれにおいても、環境に配慮した取組みとともに、その推進のために地元地域においていかに主体的な取組みが行なわれているかが紹介されている。このような主体性こそ、地域の個性をふまえた再生を実現し、持続させてゆくための要件と考える。ドイツの各都市を短期間に巡り、もっとも印象に残ったことは、都心において自動車抑制のもとで歩行環境が最優先され、その手足の延長として自転車やトラムの利用があるという実態である。このような状況は、通常の市場原理では実現困難であり、そこで暮らし、働き、憩い、学ぶために人々がどのような都心空間を実現するかについて、しっかりとした合意が形成されていると考えられる。

# 市民が創る醍醐コミュニティバス

## 市民が創る公共交通

### - 京都・醍醐コミュニティバスの取組みから



特定非営利活動法人環境エネルギー政策研究所 (ISEP) コーディネーター 能村 聡

#### はじめに

乗合いバスの需給調整規制の廃止によって、バス市場には様々な変化が生まれつつある。その一つとして注目すべき点に、市民の役割の変化がある。バス事業者が独占的に路線やダイヤを決めてきた時代から、誰もがアイデアを出し合うことのできる状況へと変化したことによって、市民の側に大きな可能性とそれに伴う責任が課せられるようになった。本論文では、そのような状況下において、市民組織が公共交通事業にかかわっていくことの可能性と課題について、京都市伏見区の醍醐地域のコミュニティバスの取組み事例をもとに考察する。

#### 市民がつくった醍醐コミュニティバス

##### 1. 取組みのきっかけ

京都市伏見区醍醐地域は、京都市営地下鉄東西線の終点である醍醐駅のある地区で、地域を縦貫する三本の幹線道路はいずれもバス路線になっており、従来の感覚で考えると公共交通不便地域とは言えない。しかし、実際には、山沿いの坂の上などに多くの住宅が立地しており、高齢化も進んでいる上、細い道路も多いことなどから、特に高齢者や子どもにとってはバス停までのアクセスが不便な地区が多かった。一九九七年に地下鉄が開業し、京都市中心部への利便性は大きく向上したが、それに伴って市バスが撤退するなど、地区内の移動はかえって不便になったという気持ちを抱いている住民も多かった。そこで住民からバス交通の改善を要望する声が強くなっていったこともあって、自治町内会連合会や地域の女性会が中心となって、二〇〇一年九月に「醍醐地域にコミュニティバスを走ら

せる市民の会（以下、市民の会）」を発足させた。

当初は、行政に対して運行を要望する活動が主であったが、実現には至らなかったため、結局、市民の会が自らの力で運行を目指すこととなった。規制緩和が実施された時期であり、地元の大手タクシー業者が住民と共同して計画づくりを行うことに協力的であったことなどから、住民が主体となったバスの運行計画が具体的に進行していった。

##### 2. 市民共同方式による新しい事業モデル

既存のバス事業者が採算面において成立が難しいとしていたところで運行するものであり、運賃収入だけでは採算は難しいと当初から予想された。そのため、実現に向けての特徴的な仕組みとして、商業施設・病院・寺院などの中核的な施設を始めとする地域の様々な協力施設との連携を基本とするスキームが生み出された。具体的には、市民の会が協力施設等から定額の協力金または広告費を受け取り、経費と運賃収入との差額を事業者に支払う方式である。協力金の上限を設定している、交通事業者もリスクの一部を分担する方式である。

この仕組みは、コミュニティバスは地域全体の福利（社会的便益）にプラスになるとの市民合意が根拠となっている。公共交通が地



「醍醐コミュニティバスパートナーズ」と呼ばれる中小事業所・保育園・福祉施設・医院等を含む四三施設。

域にもたらす便益をバス事業に地域が共同して還元する新しいコミュニティトランスポートモデルと言えようか。

市民の会が路線やダイヤを決め、バス停位置も事業者と共同で市民の会が決める。運行は交通事業者が担当することとし、運転士の資格を始めとする安全面などは通常の路線バスと同等のレベルを確保して道路運送法第四条の路線とする。商業施設等は利用促進活動を行うとともに資金的な支援を行う。

このように、市民の会と事業者と協力施設の三者がそれぞれの能力を最大限に発揮することによって、従来は成立しなかったものを実現させようというものである。二〇〇四年二月一六日から運行が始まり、今日まで順調に快走を続けている。

### 3. 醍醐コミュニティバスの概要

このコミュニティバスは、住宅地と地区内の鉄道駅・公共施設・商業施設・病院等を結ぶもので、既存バス路線とはできる限り重複しないようなルートとしている。地下鉄醍醐駅とそれに直結した商業施設を起点にした四路線で、昼間時間帯には二〇分～一時間間隔の完全パターンダイヤ(毎時同じ時間に運行)による、一日約一七〇便の本格的ネットワークとなっている。一日乗車券(三〇〇円)中心の運賃の仕組みを導入し、平均一日三回以上の利用を得て、地域の回遊性を高めることに役立っている。幹線道路を主体として運行されている従来のバスに対して、住宅街をきめ細かに運行するルートを採用して、バス停間隔を短くし、高齢者などの公共交通の利用可能性を高めると同時に、環境・福祉・医療・教育などの視点に立った、住みやすく魅力のある持続可能なコミュニティを生み出し

ていくことにも、大きなプラスの効果をもたらしている。

#### (1) 環境保全の効果

醍醐地域の医療の一大拠点である武田総合病院へは、多数の地域住民が通院しているが、既存のバスが運行されていない住宅地および公営団地からのアクセスはたいへん悪く、自家用車やタクシーによる通院を余儀なくされていた。その結果、病院駐車場周辺の渋滞や排気ガス公害の問題は深刻であった。

コミュニティバスの実現によって、武田総合病院バス停まで二〇〇m以内でアクセスできるエリアは飛躍的に拡大し、バスによる来院の促進によって自家用車利用を抑制することが可能となった。また、桜の季節を始めとする観光シーズンになると、世界遺産にも指定されている醍醐寺の周辺は、観光客の車で渋滞する。現在、醍醐駅と醍醐寺を結ぶ既存バスは、運行本数が少ない上に大きく迂回していて不便だが、コミュニティバスの導入によって東山地区、二条城地区、地下鉄四条駅、京阪三条駅などから地下鉄とコミュニティバスを乗り継いで醍醐寺、随心院など醍醐地域の有名観光地に容易に来られるようになり、マイカー観光の抑制にも一役買っている。

#### (2) 地域コミュニティの活性化

醍醐コミュニティバスは、これまで路線バスが入らなかった住宅地をきめ細かく運行するバスサービスを提供することにより、高齢者などの公共交通の利用可能性を高めている。また、単なる交通システムとしてだけでなく、様々な住民の活動を結びつける掛け橋にもなっている。高齢者の活動機会の増大、武田総合病院等への通院の不便さの解消、パ

セオダイゴロー等商業施設への買い物の便の確保、児童・生徒の図書館・プール等への便など、地区の住民（主に弱い立場の住民）の社会生活の基盤となった。

コミュニティバスにより、誰もが自由に、便利に醍醐地域を往来できることで、醍醐の住民同士の結びつきが強まり、コミュニティの活性化にも役立っている。

### （３）住民の自治・参画が基礎

従来のバス事業では、計画段階で利用者の意見を直接聞くことはほとんど行われてこなかったが、コミュニティバスは、地域住民の幅広い参加、支援の輪の広がりこそが基礎である。ルートについても原案の段階で発表して意見を募り、住民が主体となって運行計画を企画立案した。バス停の位置も基本的に地元の町内会が協議決定し、車体やバス停のデザインも醍醐在住の京都造形芸術大学の教員がボランティアで行った。

#### 住民参加の取組みの経緯

- ・市民フォーラムを二〇〇二年七月に実施して計画案を提示。二〇〇名を超える多くの住民が参加した。
- ・運行計画の趣旨や概要を記したパンフレットを作成して醍醐地域内の全戸（約二〇〇〇〇世帯）に配布、同時にアンケート調査を実施。高齢者などを中心に一〇〇〇通を超える回答を得た。
- ・直接、住民の意見を聞くために地域内の学区ごとに町内会の集会所や小学校等で「コミュニティバスを走らせる学区の集い」を開催して意見交換した。

当然、具体的な意見が数多く出されたため、このプロセスには相当な時間がかかることになった。しかし、このように住民が自ら決め

たバスだからこそ、住民で支えるという自治（当事者責任）意識が高まったのだと思われる。

### 4.市民の、市民による、市民のためのコミュニティバスに

運行開始後は、各方面の利用者より以下に紹介するような様々な肯定的ご意見をいただいた。

通院時は知人に送迎してもらっていたが、一人で行けるようになった／外出の機会が増えた。買い物などに積極的に出るようになった／図書館などの公共施設に来ることができるようになった／醍醐でも知らないところがあったが、全線乗車していろいろ発見できた／一日券を使って一日二回、アルプラザに行った。何度でも乗れて便利／一日券は、病院へ行ったあとに買い物にも行けて嬉しい／家の近くまで来てくれて、まるでタクシーみたい／公共交通についてほとんど関心がなかったが、バスに関心を持つようになった。家族でバスについて会話したりするようになった／バスの中で地域の人といろいろと会話できて楽しい／車体がかわいい。テレビや新聞にも出ていて嬉しい／運転手さんが親切で身近に感じる／近所の人にも利用を勧めてくならないように応援したい

このようにバスが住民の生活に着実に根づいてきたのは、住民による地道な利用促進活動によるところが大きい。車内広告スペースを「市民ギャラリー」として開放、地域の子供も達がバスでまち探検するイベントの開催、地域のイベントや集会へバスで行く運動（開始時間もダイヤに合わせる）、工夫を凝らした記念切符の発売などなど次から次へと関心を引きつける利用促進活動が行われた。住

民の関心と行動が融合し、名実ともに「市民の、市民による、市民のための醍醐コミュニティバス」となった。

### 市民が公共交通をつくり、まちをつくる

これまで公共交通は市民の手の届かないところで運営されてきたというのが、市民の実感であると考えられる。規制を行政が行い、交通事業者がそれに従って交通サービスを提供するという状況においては、交通事業者に積極的に市民との共同プロジェクトを進めていくという意識が生まれるはずもなく、市民が直接かかわれる可能性は低かった。しかし、規制が緩和され競争が前提になったことで、市民の側が事業者をパートナーにして手づくりの公共交通をつくり出すことも可能となり、事業者の側としてもこのような動きに対応していく必要が出てきたのである。

## 1. 市民組織によるバスプロジェクトの利点

### (1) 成立路線の拡大

市民組織によるバスプロジェクトの最も重要な利点は、運賃収入による採算が成立条件となる従来の方法と違って、成立可能な路線範囲の拡大につながることである。これはバスがもたらす外部経済の内部化の意味を持つものであり、バスシステムの効果を評価して、それに見合う負担を受け入れてもよいという考え方が定着すれば、その可能性は広がる。

### (2) まちづくりと市民活動との一体性

交通問題は単に交通だけの問題ではなく、市民活動全体に関係する問題である。まちづくりにおいては、バスなどの公共交通と連携した施策が有効と考えられるが、赤字を理由に一切の利便性向上策を事実上放棄してしま

っている事業者がいるところでは、そのことによってすべての施策が止まってしまうという状況が少なからず生じていた。まちづくり活動の中でどこかに必ず登場する公共交通が市民からは手の届かないところにあったことが、多くのまちづくりを行き詰らせる原因でもあったが、規制緩和によってその状況が大きく変化しようとしている。

## 2. 課題と展望

### (1) 官の公平性論理からの脱却を

行政には公平性という基準があるため、特定の地区だけ、あるいは特定の商店街だけをよくするような政策を実行することは難しい。行政が行うのを待っているところにでき上がるのは、どこにでもあるものと同じものであり、単なる順番待ちで競争力豊かなまちをつくり出すことはできない。交通問題を解決することは、自らのまちの個性と魅力を磨くためのものであると考え、行政に頼るのではなく、自ら動いた方がよいことがわかる。交通の場合には大規模な対応策を思い浮かべてしまうために、行政が動かないから何も変わらないというふうになってしまうことが多かったようであるが、コミュニティバスなどは十分手の届くものであり、発想を変えて動き始めた地域では、他のところにはない新しい魅力を手に入れることができるようになっている。

### (2) 競争原理にとらわれない発想への転換

これまでの公共交通でみられる典型的な構図は、事業者がサービスレベルを改善しなければ利用できないと考えている市民と、市民が利用しなければ改善できないと考えている事業者が、並行して存在し続けているという

状況であり、この構造を変える必要がある。市民がプロジェクトに参画することによって公共交通を自らの問題として捉えるという視点が生まれてくることが重要である。バスの利用者が多かった日は嬉しいと一般市民が感じるような状況になれば、公共交通にとって大きな力になると考えられるように、公共交通に対する価値意識の変化が生じることは重要な要素である。

### (3) パートナーシップと人材育成の必要性

一般の市民は、路線バス事業すなわち一般旅客自動車運送事業に関する専門知識が少ないことは当然であり、市民だけでこれを実行することは難しい。時として先入観的な知識がない方がよい場合もあり、必ずしもマイナスばかりではないが、制度等に関する正確な知識は必要である。特に、安全にかかわることについてはプロの参画は欠かせない。この意味において、市民組織と事業者がパートナーシップを組むことは重要であるし、これらをコーディネートする役割を果たすNPOなどの人材も重要な役割を果たしていくものと考えられる。コーディネートの部分について行政が資金的に支援する方法なども必要だと考えられる。

醍醐コミュニティバスがスタートしてから、全国各地から、同じやり方でわがまちにもぜひとも地域バスを走らせたいという市民からの熱い声をたくさんいただいた。そのような地域の皆さんには、最後まであきらめず、ねばり強く地域の共同連帯意識を育てていけば、きっと実現できるとエールをお送りしたい。バスをつくることはその意味で「まちづくり」そのものなのである。

## 「青森発～風力発電を活かしたまちづくり」



NPO法人グリーンエネルギー青森 事務局 仙保 隆行

### はじめに

グリーンエネルギー青森（GEA）は鱒ヶ沢町で展開している市民風車事業を中心として循環型社会の実現を目指している環境NPOです。しかしそれだけではなく、市民風車事業をきっかけに形成された新たなコミュニティを核とした地域活性化事業をも展開しており、それによる地域の自立を目指しています。なぜなら循環型社会の実現には息の長い活動が必要であり、それを支えるにはNPO自身もパートナーを組む行政、地域住民、事業者も経済的に自立している必要があるからです。

本稿では、GEAの中核事業である市民風車事業およびその事業をきっかけに鱒ヶ沢町で展開している地域活性化事業を紹介し、最後に、今後の鱒ヶ沢町における新たな事業展望に関して述べることにします。

### 市民風車事業の仕組み

2001年9月、北海道浜頓別町において「はまかぜちゃん」という愛称の市民風車が運転を開始したのが日本で最初の市民風車事業です。事業主体は、北海道グリーンファンドというNPO法人であり、生活クラブ生活協同組合・北海道からこの事業を行うことを目的に独立しました。

そこから遅れること約1年半、2003年2月28日、青森県鱒ヶ沢町で「市民風車わんず」が運転を開始しました。「わんず」とは津軽弁で「わたしたちのもの」という意味です。

GEAが鱒ヶ沢町で展開している市民風力発電事業とは、GEAが中心になって1口10万円の出資を市民に呼びかけて風力発電所を建て、発電した電気を電力会社に売電し利益を出資者に分配する仕組みです。自然エネルギーを普及させるだけでなく、地域に利益を還元できることが特徴であり、ここが企業風車と大きく異なる点です。

分配される利率は、全国枠が1.5%、青森県枠が2%、そして地元の鱒ヶ沢町枠が3%と、風車の地元にならばほど利率が上がる仕組みとなっています。

結果、総勢776人の出資者により、総建設費約3億8000万円のおよそ半分を賄うほどの資金を集めることができました。こうして建てられた出力1500kWの風車により、現在、年間約1100世帯分の電力を供給しています。

### 市民風車事業の波及効果～地域活性化とまちづくり

市民風車事業は、風力発電を普及させなおかつ地域に利益を還元するという新たなモデルを提示しました。しかしより重要なのは、風力発電の普及に「市民出資」という形で貢献できたという出資者の満足感であり、この満足感を背景に新たに生み出されたコミュニティ、すなわち、GEAを媒介とした鱒ヶ沢町役場、出資者、会員の人的ネットワークです。

この新たなコミュニティの中でも特に重要なのは、鱒ヶ沢町における135名の出資者のネットワークです。こうしたネットワークを活用して、GEAは地域を元気にする戦略的事業として、(1)市民・NPO・行政の協働によるまちづくり基金「鱒ヶ沢マッチングファンド」の設立、(2)「市民風車ブランド」創出事業に取り組み、市民参加型・パートナーシップ型をキーワードとした「新しい社会的価値を生み出す先進モデル」を創る活動を展開しています。

「鱒ヶ沢マッチングファンド」は、市民出資者に毎年配当される利益分配金を任意で寄付してもらい、その寄付金合計にGEAが売電収入から同額を拠出し、さらに+と同額を鱒ヶ沢町に拠出してもらい、基金を設立するという構想です。平成16年6月の配当では、25万円の寄付が集まり、4倍の



額である100万円が基金となりました。今年度、第1回目の鱒ヶ沢町マッチングファンドの募集を行い、結果、町内外の3団体が決まりました。地域の課題を解決しようという市民の自発的な活動を助成しています。

「市民風車ブランド」創出事業とは、「風丸」ブランドをつくりだすことで鱒ヶ沢の基幹産業である農業を元気にして、「鱒ヶ沢町の自立」を目指すというものです。「風丸」とは、市民風車の町、鱒ヶ沢の未来への希望を込めて名づけられた青森県特産の毛豆<sup>1</sup>のことで、出資者でもある鱒ヶ沢町の地元農家に耕作を依頼し、同じく出資者である種苗業者を中心につくった企業組合が販売を担当しています。この市民風車ブランド創出事業においては、GEA会員及び出資者を中心としたコアマーケットが形成されつつあり、今後、全国の市民風車ネットワークも活用し、コアマーケットを拡大させながら、「共感マーケット」の構築を目指していこうとしています。



## 今後の展望

平成16年度、GEAは「鱒ヶ沢町地域省エネルギービジョン」策定業務を受託し、この調査報告書をまとめましたが、この中で、省エネルギーへの取り組みを地域活性化につなげるべく、いくつかの重点プロジェクトを提案しました。そして今年度、鱒ヶ沢町は、「環境と経済の好循環のまちモデル事業」<sup>2</sup>という環境省の助成事業に選定されました

が、その提案事業の内容は、省エネルギービジョンの重点プロジェクトがベースになっています。

具体的には、以下の事業を提案しています。

### りんご剪定枝活用バイオマス事業

現状、農業廃棄物であるりんご剪定枝を捨てずに、薪ストーブやチップボイラーの燃料として利用することで、腐敗や焼却による二酸化炭素排出量を削減させるとともに、農家への新たな事業機会を創出するというものです。

### 省エネ住宅モデル事業（鱒ヶ沢版ビフォー・アフター）

寒冷地に位置する鱒ヶ沢町で省エネルギーを進めるためには、冬の暖房が重要な課題になります。そこで、住宅をリフォームする際のモデルになるような省エネルギー住宅を普及します。

### よろずミニESCO事業

省エネ機器の購入には、通常に比べて費用がかかりますが、その後の利用にかかるエネルギー代金が節約できます。そこで、福祉施設・病院・商店等の高効率型機器への更新を促進するよろずミニESCO事業を実施します。

### 廃食油活用バイオディーゼル導入事業

旅館や飲食店などから発生する使用済み食用油から軽油代替燃料であるBDF（バイオ・ディーゼル・ヒューエル）を再生し、農作業機械やバス、ごみ収集車等の燃料として利用します。

GEAとしては、従来の市民風車事業、地域活性化事業に加えて、バイオマス事業や省エネルギー事業の展開を構想しているところであり、今後も循環型社会の実現と地域の自立を目指す社会システムを提案していきたいと考えています。

1 さやに茶色の毛が目立つ、粒の大きい甘味のある枝豆

2 環境を良くすることが経済を発展させ、経済を活性化することにより環境も良くなるような環境と経済の好循環を実現し、その取り組みを国の内外に普及させることを目的としたモデル事業

# 企業参画による景観形成の推進

## ～中部経済同友会の取り組み～



中部経済同友会 地域開発委員長 山内 拓男（中部電力株式会社副社長）

### 景観に関する状況と法整備

我が国の街並みや風景はかつてすばらしい美しさと風格を有していました。開国後の日本を訪れた外国人の感嘆や称賛は彼らの著作の中に容易に見つけることができ、またその土地土地に住む住民もまた自分達のまちや自然を愛で、誇りを持って暮らしていました。しかしながら、戦後の著しい経済成長の中で、地域のコミュニティの希薄化や、くらしの便利さ・経済効率優先の生活様式により街並みは急速に美しさを失っていきました。

こうした状況が憂慮され、平成16年6月「景観緑三法」が整備され、国と地方、市民等の相互・一体的な取り組みを支える仕組みが整えられました。「景観法」は我が国で初めての景観に関する総合的な法律であるとともに、法律が数値化になじみにくい「美しさ」という感性の世界に踏み込んだという点で非常に画期的なことだと評価しています。

### 中部経済同友会の取り組み

これまで景観形成の担い手といえば行政や市民が中心でした。中部経済同友会地域開発委員会では、今後は景観形成に対する取り組みが「企業の社会的責任」いわゆるCSR (Corporate Social Responsibility)として位置付けられるべきとの考え方に立ち、企業による自主的な景観形成への参画と行政・市民との連携を促進し、街並みに美しさを取り戻すための活動に取り組んでまいりました。

そして今年1月提言「美しいまちづくり行動計画～企業参画による景観形成の推進～」を策定・発表しました。その中には、実践を伴わない、単に公表するだけの書き物に終わらせたくないという強い思いから、我々企業人が取り組むべき「アクションプラン」を掲

げることとしました。以下、この提言およびアクションプランの概要について紹介します。

### 提言

〔良いものが生き残る「淘汰の仕組み」の導入〕

我が国の街並みは、「悪貨は良貨を駆逐する」の言葉どおり、配慮に欠けた広告物や建築物によってその美しさが失われていきました。これからは逆に、例えば景観配慮のレベルが消費者の企業・商品を選ぶときの判断にも反映され、企業はそのような消費者の選択を意識するような、いわゆる市場原理の活用により「良いものが生き残る『淘汰の仕組み』」を導入すべきです。

〔行政・市民・企業による「景観行動ネットワーク」づくり〕

美しい街並みづくりが成功している地域では、県市町村のリーダーシップが大きな役割を果たしています。行政に一層の指導力を求めるとともに、市民、企業と連携した取り組みを推進すべきです。

〔官民協力して空港・万博への連絡道路周辺を対象に「野立て看板ゼロ運動」の展開〕

今年中部地域では、中部国際空港が開港し、「愛・地球博」が開催されました。内外から多くの方々が行き交う、空港・万博への連絡道路沿いでも野立て看板が林立し、周辺の景観に影響を与えています。またそれらの中には違法なものも少なくありません。当地域の顔ともいえるべきこうした道路周辺では、野立て看板を排除できないが官民挙げての運動を展開する必要があります

具体的には次に掲げる内容を提言としました。

#### 良いものが生き残る「淘汰の仕組み」の導入

「美しいまち」評価指標の策定とコンクールの実施

「企業版景観づくりガイドライン」の制定  
インターネット上に「景観トップテン/ワーストテンサイト」の設置

#### 行政・市民・企業による「景観行動ネットワーク」づくり

行政自身が景観を悪化させないよう、看板、幟旗を極力自粛

景観計画には、歴史的建造物を大切にするなど、しっかりした理念が必要、その上で法令による一層の指導強化・監視強化

行政・市民・企業が連携して違反広告物の撤去、街路樹等の里親制度、美化活動等を推進

#### 官民協力して空港・万博への連絡道路周辺を対象に「野立て看板ゼロ運動」の展開

### アクションプラン

#### 景観に関する「自己診断チェック」の実施と「企業版景観づくりガイドライン」の作成

景観形成に関する取り組みのステップアップを目的に、会員企業を対象に意識、取り組みの現状調査を行いました。(16年11月実施、1年後に再チェック)

また、上記チェック項目を充実させることにより「企業版景観づくりガイドライン」を作成しています。(17年度中に作成予定)

こうした自己診断の結果や会員企業との意見交換等から、景観に関して企業の意識は決して低いわけではなく、何から始めてよいか迷いがある状況ではないかととらえています。本会の取り組みのようなちょっとしたきっかけがあれば、多くの企業は早期に良い方向に動き出すのではないかという手応えを感じています。

#### <自己診断の結果から>

- ・自社の建物や工場などを美しく保つための努力は高い割合で行われているが、敷地を越える周辺の清掃や地域で行われる清掃活動への参加は半数程度となっている。
- ・屋外広告物について、条例等による規制の認知度は高く、実際の掲出状況を確認するなど法令順守の意識は高い。一方周辺景観に配慮して、広告物や自社ロゴマークのデザインや色合い等を変更した企業は3割程度にとどまっている。
- ・自社の建物や工場の新築・増築時の周辺景観に対する配慮は高いレベルにあるが、第三者の意見を反映させる仕組みやガイドライン・マニュアルの策定など、社内基準の整備はまだこれからという状況にある。

#### 「花のおもてなし運動」と「違反広告物撤去と清掃活動」

今年は「愛・地球博」の開催もあり、美しい街で内外からの多くの訪問者をお迎えすべく美化活動にも取り組んでいます。

そのひとつ「花のおもてなし運動」については、国土交通省の里親制度を利用して、名古屋の繁華街栄地区にある交差点の四隅に花壇を設け、里親になった中部経済同友会が会員50社近くの参加を得て花を植え、水やり等の世話をしています。季節ごとの花が街に彩りを与え、道行く人に潤いをもたらしています。



「花のおもてなし運動」での活動の様子

また、名古屋市主催の「クリーンキャンペーン」に協調して美化活動に取り組み、会員企業から260名が清掃活動に参加したほか、名古屋市から違反広告物追放推進団体に認定され、禁止された場所・物に掲出された違法なはり紙、立看板等の撤去も実施しています。

#### 行政、経済団体等への働きかけ

地元の愛知県、名古屋市をはじめ、中部地方整備局や経済団体などに対して提言の説明および景観形成推進に向けた要請・意見交換を行いました。特に愛知県とは、同県の「愛知の美しい景観づくり懇談会」に参画することになったほか、県主催の景観セミナーへのパネリスト参加、「愛知まちなみ建築賞」への後援等、さまざまな協働を行っています。

#### 今後に向けて

本委員会では今後アクションプランに掲げた項目について着実に取り組むとともに、さらに提言で掲げた内容を実現するための方策も検討していく所存です。例えば、空港への連絡道路に関して、地元の大学との協働で広告物設置状況や街並み景観等の調査を行い、周辺の景観に大きな影響を与える建物や違法広告物等の撤去を促すような仕組みができないか意見交換を行っています。

景観形成はその地域の文化・社会の総合力が問われるものであり、自分達の住む地域の歴史や文化を意識し、大切にする精神を育むことが重要です。今回の提言とアクションプランが第一歩となって、企業の意識を改革し、さらには行政や市民と連携した取り組みをスタートさせることができればと期待しています。そして、私たちの暮らしに本当の豊かさをもたらす一助となれば大変幸いだと思えます。

# 地域エネルギービジョン策定に関わって



財団法人えひめ地域政策研究センター 研究員 高橋 清幸

## 1. 地域エネルギービジョン策定のねらい

新エネルギーや省エネルギーの導入計画である「地域新エネルギービジョン」や「地域省エネルギービジョン」は、国（NEDO 新エネルギー・産業技術総合開発機構）の補助事業を活用して策定する自治体が多く、我々地域シンクタンクとしても、その調査・報告書案の作成を受託する機会も少なくない。愛媛県内で、その策定過程に関わって感じたことを述べたい。

まず、これら地域エネルギービジョンの目的は、第一義的には、エネルギー需給構造の脆弱な我が国においてエネルギー安定供給や温暖化等の地球環境問題への対策として、新エネや省エネの導入計画を策定するものである。各自治体も最初から新エネルギーや省エネルギー設備のかなり具体的な導入を念頭において、ビジョンを策定する場合も少なくないようであるが、そのほかにも、それぞれの地域特性に応じ、次のような様々なねらい、目的を持ったビジョンづくりが行われている。

- ・循環型社会形成のための具体的な対策づくり
- ・地域が持つ自然環境等の地域資源を生かした地域活性化や新たな地域産業育成のための対策づくり
- ・廃棄物発電や大型風力発電などによって新エネルギーの導入によって、地域の財政面でメリットを求めるもの
- ・地域住民の環境意識の高揚と環境行政への理解、協力の促進
- ・自立型電源としてライフラインとしての電源確保

## 2. 必要な視点

さらに、具体的にビジョンを検討していくうえで、策定にあたっての基本方針ともいえる、次のような幾つかの点が重要である。

### ・エネルギー・環境施策との連携

各自治体では、地球環境問題などを背景に、循環型社会の構築に向けた資源循環活用システムの構築や地球温暖化防止策、グリーン購入、環境教育など様々な取り組みが求められている。地域での新エネルギー導入や省エネルギー推進は、こうした取り組みとも密接に関わっており、地域で新エネルギーや省エネルギーを着実に根付かせていくためには、今後こうしたエネルギー・環境施策と連携させながら総合的に推進していくことが重要である。庁内委員会での協議等も踏まえ、エネルギー・環境施策と連携させた対策について検討する必要がある。

### ・地域資源を生かしたビジョンづくり

新エネルギーは、それぞれの場所で発生するローカルエネルギーであり、地域性、地域資源といったものと密接不可分である。より身近なところでの生活基盤となるものであり、地域資源を活かし、地域のニーズや課題とビジョンを結びつけることによって、地域づくりにおいて大きな役割を果たし得るだろうということである。

愛媛県においても、大規模風力発電は風況の良い佐田岬半島で行われており、2005年4月現在で、14基 計12,800kWの風車が稼働、これは中四国では最大の規模である。また、バイオマスについては「えひめバイオマス利活用マスタープラン」のもとで地域特性を活かしながら、多角的な利活用を促進しようとしている。

### ・「地域づくり」との連携を考え、住民、事業者、行政がともに考え、取り組むビジョンづくり

既に、様々な自治体でビジョンの策定が

なされているが、公共施設での新エネや省エネ設備の導入がその主要な施策となっているケースが多い。普及啓発効果もねらって、モニュメント的に公共施設へ設置していくことは重要ではあるが、それだけでは必ずしも事業者・住民を含んだ地域全域への普及、さらにはそれによる地域の活性化につながっているとは限らない。

行政レベルのみでの展開や普及啓発活動にとどまらない、市民や事業者・関係団体などを巻き込んだ「地域づくり」の取り組みにつながる計画づくりが必要である。自治体と地域住民、地元の大学・研究機関、各種団体、NPOといった幅広い相手方との連携や協働が望まれる。

### 3. 課題

次に、新エネルギーの導入や省エネルギーを推進してくうえでの課題であるが、やはりコストの問題が大きい。ビジョンができても予算がつかないために、具体的に進んでいけないというパターンである。現在の財政難の状況下では難しい問題であるが、初期段階においては、国の助成制度などの支援継続が欠かせないし、事業を推進していくうえで障害となる規制の緩和策が期待される。

コストの問題だけでなく、様々な課題が存在することは事実であるが、長期的視野に立って、関係主体が連携を取り合いながら、地道に取り組んでいくことが望まれる。

### 4. むすびにかえて

省エネルギーの推進や新エネルギー導入は、具体的な地域での具体的な取り組みにかかっている。地方分権が進展し、地域社会に主導権が変わりつつある中で、地域社会が変わっていくことによって、全体としての日本

が変わっていくというパターンである。

ビジョンを策定するからといって、自治体がエネルギーの供給主体となるとは必ずしも限らないだろうが、少なくともその地域のローカルエネルギーについて、総合的にコーディネートする役回りは必要だろう。

また、行政がいくら熱心でも、地域住民や事業者が参加して省エネや新エネに取り組み、環境を守ろうという気概がなければ、エネルギービジョンも意味がなくなる。地域住民は、消費者としての顔、企業に勤めていれば企業人としての顔、さらに自治体に勤務していれば、行政担当者としての顔など様々な顔を持っている。様々に異なる顔を持ち、異なる立場の人々が知恵を出し合い、参画・実践していくことによって、地域を変えていくことができるのではないだろうか。

また、そのためには自然を大切に、環境との共生をはかることがいかに私たちにとって大切かを小さい頃から身につけていくためのエネルギー・環境教育や啓発活動も重要である。そういう点では、身近で目に見える形でのエネルギーであるローカルエネルギーや身近な生活において取り組める省エネルギーは、子供たちにエネルギーや環境について考えてもらう良いきっかけともなる。

“サステイナブル”なライフスタイルの実践が地域の魅力につながることを期待したい。

また、バイオマスのように、資源循環システムの構築をはかるものは、有効だろう。特には、地域に本来あった循環システムを再構築し、新たなサステイナブルな地域社会を生み出すものとして期待されている。

地域の一次産業の再生や雇用創出、交流・定住人口の拡大につながる可能性も期待されることから、地域の理解、協力を得ながら進めていくことが大切である。

## 《いち押しプロジェクト紹介》

### 山梨における木質バイオマスを活用した ビジネスモデルの開発

財団法人 山梨総合研究所



#### バイオマスとは

バイオマスとは、再生可能な有機性の資源やエネルギーを指す。具体的には、家畜の糞尿、生ごみ、廃木材、間伐材などのように、現在はあまり利用されていないものの、エネルギーとしての利用価値が指摘されている資源のことである。地中から採掘され、燃焼により二酸化炭素を発生する化石燃料と異なり、地上の炭素循環の一部を切り取るに過ぎないバイオマスの燃焼は、二酸化炭素の増加には寄与しないと考えられており、地球温暖化対策の切り札として、国でもその利用の推進を図っている。

バイオマスは、化石燃料に比べ体積あたりの熱量が低く、その利用は非効率的であるとされていた。しかし、国の後押しなどにより、近年その効率的な利用について、技術開発が進められている。

#### 山梨におけるバイオマスの重要性

山梨県は、県土の78%が森林に覆われている（全国4位）。その森林の40%以上は人工林であり、多くが戦後植林されたものである。県内の人工林では、多くは伐期、間伐期を迎えているが、林業の衰退に伴う林業従事者の減少などにより、あまり手が入れられない状況にある。

手の入らない人工林は、保水力（水源涵養機能）が低くなったり、斜面の崩落の危険性が高まったりする（土砂崩壊・流出防止機能の低下）。こうした状況は、本県はもとより、近隣の東京、神奈川、静岡の水源でもある山梨の山林としては、望ましい状況とはいえない。

また、都市域の企業では、地球温暖化対策、大気汚染対策として、重油から天然ガスなどへエネルギーの切り替えが進んでいる。しかし、インフラが十分に整っていない山梨においては、天然ガスへの切り替えが困難な地域がある。

以上のような諸条件から、山梨総合研究所では、本県においては木質バイオマス（廃木

材、間伐材）の積極的な利用が重要であるとの結論に至った。

#### 産学官民連携による研究

山梨県における木質バイオマスを活用したエネルギー利用の可能性を検討するため、平成16年度に山梨大学工学部を中心とする研究プロジェクトチームが創設された。プロジェクトチームには、大学のほか、地域企業、県、NPO法人および山梨総合研究所が参加している。こうした連携は、それぞれの専門分野を高度に活用するとともに、それぞれが不足するノウハウやネットワークを補う効果が期待される。

#### これまでの成果

これまでプロジェクトチームでは、本県におけるバイオマスの潜在的供給能力、活用技術、確保にかかるコスト、および活用の事業環境などについて調査を行った。

まず、潜在的供給能力については、GIS（地理情報システム）を活用し、推定を行った。推定によれば、山梨県内の森林は、標高が高く冬場の施業が困難であったり、急峻で伐採不可能であったりと、回収可能な資源量は、全森林量のわずか3.8%に過ぎないことが分かった。これは、県内における木質バイオマス利用に関し、負の要素といえる。

また、バイオマス活用で最も大きな障壁となるコスト面についても、林業事業者の施業、運搬方法などを考慮し、大まかに概算した。その結果、一部地域では、集められる木質バイオマスの量に限りはあるものの、その範囲内においては、化石燃料と比較して、決して割高とはならないことが明らかとなった。

こうした検討の結果、本県においては、化石燃料からバイオマスを活用した循環型資源利用へと、一気に舵を切るのは困難かもしれないが、採算ベースに載る地域で、一定量のバイオマスを有効に活用することが可能であると結論付けられた。

#### 山梨バイオマス社会ビジネスモデル4

これまでの調査により得られた基礎データをもとに、山梨県における木質バイオマス利用を促すことを目的として、4つのビジネスモデルを提案した。

第1は、木質バイオマス産業クラスター創造モデルである。ビジネスとして収益性に配慮しつつバイオマス利用を推進することを目指している。バイオマスの回収、加工、活用の主体は、基本的に収益事業者（企業中心）を想定する。さらに、県産材による住宅供給を推進する住宅メーカーと連携することで、木材需要を高め、林業の活性化につなげるものである。

第2は、スローライフエネルギー社会創造モデルである。公共温泉などでのバイオマスの活用を想定し、その活用を通して、コミュニティビジネスの活性化を目指している。その温泉施設の運営主体としては、NPOを想定している。NPOは、単に施設を運営するに止まらず、体験ツアーなどを企画し、交流人口を高め、地域の活性化に努める。NPOが活動の主体となることから、収益性だけではなく、その活動による外部効果も重要視するモデルである。

第3は、バイオマス調査研究センターモデルである。山梨大学を核として、バイオマス利用を中心に、持続性のある地域運営を研究する中で、生み出される知的財産を活用し、事業展開を進めることを目指す。大学がこうした事業を進める背景には、大学の法人化の流れがあり、将来的には、知財ビジネスへの展開が視野にある。このモデルでは、大学だけでなく、地域の産、官、NPOを巻き込んだサステナビリティセンターの構築を謳っている。

第4は、バイオマス普及啓発モデルである。行政支援による木質ペレットの活用の推進を目指している。利用先は、主に家庭のペレットストーブを想定している。

#### 今後の展望

これまでの研究の結果、山梨県内においては、一定量のバイオマスを活用することが有効であり、可能であると結論付けられた。また、そうした活用の方向性として、4つのビジネスモデルを提案した。

4つのビジネスモデルのうち、2番目に紹介したスローライフエネルギー社会創造モデルは、南アルプスの山麓に広がる山梨県早川町において、すでに取り組みが進められている。早川町では、今年6月、バイオマスタウンの認定を受けた。

早川町は、電源開発がひと段落してからは、人口減少が著しく、高齢化も進展した。そこで、地域活性化の突破口として、地域の観光コミュニティ施設である町営温泉で、バイオマス利用を推進する。具体的には、NPOを核として、都市農村交流を促し、都市からボランティアや林業体験ツアー、グリ・ンツーリズムなどを誘致して、バイオマス利用の人手を確保し、そうした交流人口の増大による地域の活性化を目指している。

さらに、1番目に紹介した木質バイオマス産業クラスター創造モデルを展開するため、現在関係企業・団体等とフィージビリティスタディを行う準備を進めている。

#### （財）山梨総合研究所

山梨総合研究所は、設立以来「地域から未来が見える」をテーマに掲げ、新しい地域社会のあり方を求め、受託研究や自主研究に取り組んでいる。また、将来の山梨を担う人材の育成を目指し、県庁職員、市町村職員、民間企業社員を対象とした、研修の実施や講師の派遣なども行っている。

今後は、多様化する地域の課題に対応するため、バイオマスの案件で試みたような、大学、企業、NPOなどの機関との連携を図り、多面的な議論の中で解決策を見出していく研究開発に、さらに力を入れていく方針である。

（文責 主任研究員 藤波 匠）



# ガーデンアイランド構想とメインバンク財投責任論の提唱

財団法人 香川経済研究所

## 1 都市と地方との交流

昨今は地方交付税や道路特定財源などの見直しも含め、限られた財源を東京を中心とした大都市部に集中投下することで、経済の再生を図るという基調が読み取れる。その結果、地方と都市との対立という軋轢が生じるが、むしろ、都市住民が地方の恩恵を受けるような政策を打ち出していくことが重要ではないかと考えられる。

特に四国においては、全国に先駆けて人口減少社会に突入し、高齢化、後継者難から森林の荒廃、耕作放棄地や空き家の増加といった膨大な遊休不動産が発生してきている。これからの地球環境時代に向け、こうした地方にある膨大な遊休資源を、都市住民の遊休資金（過剰貯蓄資金）、遊休人材（失業者、退職者等）、遊休時間（余暇時間）等とうまく結びつければ、国内需要創出のみならず、都市と地方の交流を促進し、新世紀に向けた日本経済活性化への一つの足がかりになるのではないだろうか。

## 2 地球環境問題と森林資源

とりわけ四国は、その国土の約75%が森林であり、森林の6割強をすぎやひのきといった人工林で占める、いってみれば世界有数の森林王国である。こうした人工林の多くは昭和30年代に植林され、既に間伐期に達しているものが多い。一般的にはスギは50年、ヒノキは60年で伐採期に達する。このため、あと5～15年もすれば大量の国産材が出回ることになる。

しかしながら、この森林が今、大変大きな問題を抱えている。日本全体でみても、国土の65%が森林（人工林比率42%）であるが、林業就業者は昭和30年の52万人をピークに

最近では6万人前後にまで落ち込み、森林を荒廃させている。その一方で、安い外材を大量に輸入しているため、森林大国でありながら木材の自給率は20%以下。言ってみれば他国の森林を破壊し、自国の森林を荒廃させているのである。

折りしも、京都議定書がこの2月から発効。日本のCO<sub>2</sub>削減量は平成2年比で6%減であるが、このうち最大で3.89%を森林の吸収量で差し引くことができ、森林の地球温暖化防止への貢献度は極めて高いものとなっている。

## 3 都市住民の潜在需要とガーデンアイランド構想

GNP世界第2位の日本であるが、未だに欧米に追いついていないのが「うさぎ小屋」に揶揄される住宅事情である。欧米では長期休暇をとって自然の中で生活するという慣行が定着している。もし、都会人が1haの広大な山林と国産材をふんだんに用いたセカンドハウスを地方に持ち、余暇を利用して森づくりやガーデニングを楽しめる政策「ガーデンアイランド（庭園の島）」構想を打ち出し、地方と都市との交流を促進できれば、地球環境保全や内需拡大に多大な貢献ができるのみならず、「ルック・イースト」まさに世界に誇れる日本列島を築くことができるのではないだろうか。



余暇を利用しての都市住民による森づくり（香川県琴南町...著者）

特に、瀬戸内海や太平洋の黒潮と山々に囲まれた気候温暖な四国にあっては、まさに「庭園の島」と呼ぶにふさわしい環境にあり、しかも荒廃森林、耕作放棄地、空き家といった廉価で膨大な不動産、都会人にとってみれば、いわば「宝の山」が眠っているのである。これを活かさない手はないのではないだろうか。

#### 4 本四架橋と財投責任論

こうした構想を進めていくうえでネックになっているのが、高速道路の数倍という本四架橋の通行料金の高さである。

かつて本四3橋は、石油ショックに伴う総需要抑制策で瀬戸大橋ルートに事実上一本化されていたものを、貿易赤字に悩むアメリカから内需拡大を強く求められ、再度3ルート着工に戻したという経緯がある。このため、通行料金収入で借金の利息すら賄えず、本四公団は3兆8千億円の借金を抱え、事実上破たん。

その債務1兆34百億円を国民に肩代わりさせたいうで、この10月から民営化されるが、四国のように入り口と出口を高速道路の数倍という高い通行料金で塞がれ、しかも全国に先駆けて人口が減少していくという状況の下では、これまでの償還主義(通行料金収入で借金を返済する)というこれまでのやり方に大きな限界があり、四国の活性化の大きな足枷となっている。

おりしも本四公団のいわばメインバンクである財投融資がここ数年毎年数兆円という世界の企業でも類のない膨大な利益を輩出、累計23兆円余をすべて内部留保しているが、先の道路関係四公団民営化推進委員会ならびに郵政国会で論じられた形跡がなく、マスコミにも全く取り上げられていない。

財投にはこれまでにない未曾有の利益がある。その不良債権を国民に負担させるなら、少なくともそれに見合う額は、「国の責任」として財投も負担する、いわばメインバンク財投責任論をあわせて政策提言させていただいているところである。



せめて高速道路並みの通行料金に

#### (財)香川経済研究所の概要

百十四銀行創業100周年事業の一環として1980年4月に(財)香川国際経済研究所の名称で発足し、国際経済および金融を研究対象としていた。87年に名称を(財)香川経済研究所と改め、地域経済の調査・研究を主体に地方公共団体をはじめ、各種経済団体などと協調を保ちながら事業を進め、香川の経済の発展に寄与することを目指している。

(執筆者 理事 白川正照)

## 《研究員インタビュー》



日本福祉大学知多半島総合研究所 歴史・民俗部 助教授 高部 淑子

日本福祉大学知多半島総合研究所とは  
日本福祉大学は、1983年に名古屋市内から知多半島的美浜町へ移転しました。当時、知多半島には他に大学がなく、縁あって知多半島に移転したからには、ここをフィールドにした研究を行おうと、研究会からスタートして1988年に研究所を立ち上げました。

当初から、知多半島総合研究所は地域・産業部と歴史・民俗部の二本立てです。地域・産業部は、知多半島の各自治体の総合計画やその他さまざまな計画の策定や町並みに関する調査、自治体・企業・諸団体の委託による住民意識の調査などを主に行っています。

### なぜ「歴史・民俗部」？

一方、歴史・民俗部は、知多半島とその周辺に残されている古文書の調査・研究を基盤として、史料集や調査の成果を生かしたブックレット、パンフレットなどを刊行しています。近年では、旧家の家屋や道具類の保存・活用などの提言も行っています。

「歴史・民俗部」と聞くと、日本福祉大学には文学部もないのに、と思われる方も多いようです。しかし、地域のなかで活動していくためには、その地域の底流にある歴史や民俗を理解することが大切であるという発想が、歴史・民俗部の設置につながりました。

### 地域資源の宝庫・知多半島

私自身は、大学・大学院と日本史を学んできました。兵庫県生まれ、千葉県育ちなので、研究所の仕事をするようになるまで、知多半島はおろか、愛知県にもほとんど来たことがありませんでした。また、社宅や新興住宅地での暮らしが大部分だったので、地域に対する関心もあまり持っていませんでした。

研究所に研究員として勤めて9年、その前

に出入りしていた時期を含めると15年を超えましたが、実際、知多半島で活動してみると、いろいろな意味で「資源」が豊富であることに驚かされ続けています。

私の専門である歴史についても、古文書を大事に保管してきている家も数多く、石造物や額など紙以外の資料も豊富です。現代の産業も、伝統的なものから最先端のものまで活発です。そのなかに伝統を生かしている点、進歩しつつけている点、それぞれを組み合わせています。

### これからの研究所、そして研究員

知多半島は生産力の高い地域が背景にあり、海に囲まれた条件を生かして、古くからこの地域と他地域を繋ぐ役割を果たしてきました。最近、研究所では尾張・三河・伊勢・志摩・美濃を「環伊勢湾」地域として、大きく捉え直してみようと試みています。

そのなかで、研究所は地域の歴史資源に関するセンター的な役割を果たしたいと思いません。歴史資源を地域のなかで保全・活用しながら、情報蓄積と幅広い研究を進めること、さらにその成果を他地域へ発信することが、研究所としての責任だと考えています。

研究所が現在あるのは、地域に腰を据えて活動してきたからこそです。この点は今後も大切にしていきたいと考えています。地域や地域の人々と刺激を与えあって、お互いを向上させていく関係でありたいと思います。

また、地域のさまざまな活動の質的向上のためには、研究者というプロの知識や能力は不可欠と考えています。地域の歴史や歴史資源に関するプロとして、研究者の世界だけではなく、幅広い形での研究成果の社会還元が求められていると感じています。


## 編集後記

本年2月に京都議定書が発効したことに伴い、地球温暖化問題をはじめ、広く環境問題について、関心が高まってきました。また、排出権取引については、日本でも、同月から自主参加型国内排出権取引制度の参加者を公募、数十社が決定するなど、市場の創設及び今後の経済的な広がりも注目されます。

都市景観では、緑視率（景色の中に見える、実感として捉えられる緑の量）・緑被率（区域に占める緑被面積）という言葉もあり、今夏、国土交通省は都心の六本木ヒルズを調査地に、「都市の緑量と心理的効果の相関関係」について、社会実験を実施しました。その結果、緑化空間は、ヒートアイランド等の環境改善機能に加え、人々の感じる心理的効果、集客等、施設の魅力づけや様々な活動の場の提供等、幅広い付加価値を生むことが示唆されました。

観光とワインで知られる南仏のモンペリエは、豊かさと共に人口も大きく増え、IBMが進出してからは、ハイテク都市のイメージも加わりました。しかし、現在は地価上昇、道路の渋滞、景観悪化等、多くの課題を抱えています。

今号の環境と都市の持続可能性をめぐる様々なケースは、21世紀型都市再生・地域再生を考える上で、有益なヒントとなるものでしょう。 （谷）

### 機関誌編集委員

編集委員長	（財）和歌山社会経済研究所	主任研究員	谷 奈々
編集委員	（株）関西総合研究所	主任研究員	宮本三恵子
	（財）滋賀総合研究所	主任研究員	奥野 修
	（社）システム科学研究所	調査研究部副部長	東 徹
	（株）創建	地域計画グループ	大谷 優
	（株）地域計画建築研究所	計画部次長	田口 智弘
	（社）中国地方総合研究センター	地域経済研究部主任研究員	野口真理子
	（財）南都経済センター	事務局次長	井阪 英夫
	（財）21世紀ヒューマンケア研究機構	地域政策研究所研究部長	瓢 芳夫
事務局	地方シンクタンク協議会	事務局長	山崎修一郎
	（財）関西情報・産業活性化センター	調査事業部長	太田 智子
		調査事業部研究員	渡辺 智子

発行 / 2005年9月

発行人 / 地方シンクタンク協議会 金井 萬造

発行所 / 地方シンクタンク協議会

〒530-0001 大阪市北区梅田1丁目3番1-800号

財団法人 関西情報・産業活性化センター 気付

TEL. 06 - 6346 - 2641

印刷所 / (有)ダイヤ印刷
