

日本地域政策学会第6回全国研究大会が平成19年7月29日に長野県松本市(信州大学)で開催されました。この学会における「まちづくり分科会」では本年度のテーマを「ビジター産業を活かしたコンパクトなまちづくり - 中心市街地の再生への新しい視点を求めて - 」として、新しい中心市街地再生の方向性を見出すため、ビジター産業による交流性豊かなコンパクトなまちづくりを検討しました。

上越市創造行政研究所はこの分科会に参加し、「ビジター産業を活かした高田・直江津の再生」について研究発表を行うとともに、その他の発表者、討論者、参加者の皆さんと中心市街地、景観、公共交通、歴史的文化遺産等の観点から、ビジター産業を活かしたコンパクトなまちづくりの方策について議論を深めました。

その議論の中では、ビジター産業の育成、中心市街地の活性化を図る上で「観光空間」と「生活空間」との融合が欠かせないということ、そして生活者、住民が豊かな日常生活を過ごせる空間こそがビジターにとっても非日常の魅力的な空間となりえ、そのためには住民が意識して地域アイデンティティの醸成を図ることが必要となる、等の意見が出されました。

本記録は、「まちづくり分科会」の概要を上越市創造行政研究所の発表を中心にまとめたものです。

1 まちづくり分科会の趣旨*

発表前にコーディネーターから「まちづくり分科会」の趣旨説明が行われた。

コーディネーター 戸所 隆(高崎経済大学教授)

交流人口を活かした産業がこれからのまちづくりには不可欠になっている。中心市街地の再生にも、単に商業のみならず、広範な意味でのビジターを顧客とすることが求められる。国における新しい中心市街地活性化の方向性も、商業中心から多機能が集積・結節する空間形成に変化した。それは、コンパクトな中心市街地形成に通じるものであり、行財政運営的に効率のよい街づくりを目指したものである。

コンパクトな街は、自動車交通中心の街でなく、歩いて暮らせる街となる。コンパクトで歩いて暮らせる街は、地域内外からの集まった人々が交流しやすく、ビジター産業の育成にも欠かせない。そのため、ビジター産業を活かしたコンパクトなまちづくりには、交通体系を自家用車中心から公共交通中心に転換させ、誰もが安心して交流できる条件整備が不可欠となる。また、商業中心から多機能

型中心市街地再生へと転換するには、文化政策やサービス産業の活性化が知識情報化社会故に大きな役割を持つ。さらに、歴史的文化遺産や地域性を活かした景観形成が今後の街づくりの基本となる。

中心的都市におけるビジター産業は、これまでノンベーシックな活動に見られやすかった。しかし、交流時代におけるビジター産業は、ベーシックな活動として中心市街地の活性化に活かすべき重要産業となる。今回のまちづくり分科会では、これまで積み上げてきた分科会の成果の上にたち、ビジター産業による交流性豊かなコンパクトなまちづくりを検討し、そこから新しい中心市街地再生の方向性を見出すことを期待している。

*) 日本地域政策学会第 6 回全国研究大会レジメから引用

2 発表

野崎隆夫（上越市創造行政研究所）

「ビジター産業を生かした高田・直江津の再生」

上越市の中心市街地高田・直江津地区は、平成 26 年度の北陸新幹線長野 - 金沢間開業予定、直江津港への上越火力発電所の建設着工、環日本海経済圏の発展に伴う中国・韓国・ロシアとの関係密接化など外部環境の変化によって従来とは異なる対応を迫られている。このような状況下、高田地区においては、歴史的建造物の活用・保存、「日本三大夜桜」高田城百万人観桜会等を生かしたまちづくりが進められている。また、直江津地区では「直江津の発展 = 直江津港の発展」という歴史を持つ。そこで、高速化する海陸運送の結節性を高める視点から直江津港を生かしたビジター産業の可能性を考え、中心市街地直江津の再生を検討した。



ビジター産業を生かした 高田・直江津の再生

野崎 隆夫
上越市 企画・地域振興部
上越市創造行政研究所

図 1

1 はじめに

図 2

(1) 上越市の概要



図 3

- ・最初に当市の概要について、簡単に説明させていただきます。
- ・位置は、新潟県の南西部で、日本海に面しています。
- ・北陸自動車道と上信越自動車道の2つの高速道路が当市の上越ジャンクションで結ばれており、また、国内外の航路を持つ直江津港を有し、人や物が行き交う交通の要衝と言えます。



図 4

・当市は、昭和46年に当時の高田市と直江津市が対等合併して誕生し、さらに、平成の大合併により、全国で最多の14市町村が合併、人口が約21万人、面積で973平方キロメートル(これは東京都の約半分にもなりますが)の都市となりました。

・そのような経緯から、当市は直江津と高田の2つの中心市街地を持つ、複眼都市という都市構造となっています。

・さらに北陸新幹線の金沢開業を平成26年度に控えており、そのことに伴う新駅が、現在の高田中心市街地より、約3.5km南方向に計画されており、さらなる市街地の分散が懸念されている、といった状況です。

・また、新幹線が開業すると、今まで当市も含めて北陸地域の方は、このほくほく線を利用して越後湯沢まで行き、そこから上越新幹線で東京へ向かっていたのが、新幹線、つまり新駅の方に人が流れてしまい、極端に言えば、全く直江津に用がなくなってしまうという状況になってしまいます。

・また、直江津 高田を結ぶ、この信越本線が新幹線の並行在来線としてJRから経営分離される予定で、そのことへの対応をどうするか問題となっています。

(2) 上越市の都市構造



図 5

・今ほど説明したとおり、このような位置関係です。

(3) 高田での取組事例と展望

・それでは最初に、一方の市街地、高田での取組についてお話しさせていただきますが、高田については今回は事例などの簡単な紹介のみとさせていただきます。

図 6

歴史的資源を生かした取組



図 7

・高田においては、歴史的資源を生かした取組が行われています。一つは、総延長約16kmと日本一の長さを誇る「雁木」や、市街地一帯に残る町屋など、様々な歴史的建造物、資源を生かした「まちなか回遊観光」による活性化に取り組んでいます。

その他にも行われている 活性化への取組



日本三大夜桜
「高田城百万人観桜会」

約4,000本の桜
今年は21日間の会期で約118万人の来場者を
記録し、過去最高！
単純計算で1日当たり約5万6千人の来場者！



城下町・高田花ロード

市街地一帯で行われる花の公募展。
花による手作りのアートが市街地を美
しく彩ります。

図 8

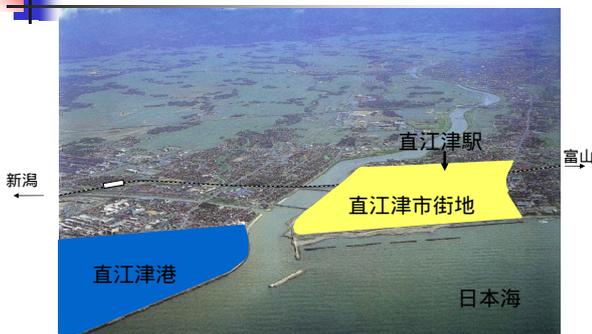
・その他にも、日本三大夜桜の一つに数えられる当市の最大のイベント「高田城百万人観桜会」ですとか、商店街を花で飾る、住民参加の「城下町・高田花ロード」など、イベントを中心とした活性化の取組も盛んに行われています。

2 直江津の現状と ポテンシャルの顕在化

図 9

・次に、もう一方の市街地、直江津です。

(1) 直江津の現状



上記の区域は、考え方の整理のため、おおよその区域を表示したものであり、港湾区域等とは一致しません。

図 10

・直江津の現状ですが、古くから日本海側の有力な港として発展を遂げ、国内各地と結ばれてきました。
・また、全国に先駆け、明治19年には鉄道(信越線)も整備されるなど、交通の要衝としての発展を遂げるとともに、戦後は工業の中心地として発達、高度経済成長期には大工場が臨海工業地帯を形成し、更なる発展を遂げてきました。

・このように港町直江津、の言葉どおり、「直江津の発展 = 直江津港の発展」といった歴史を持ちます。

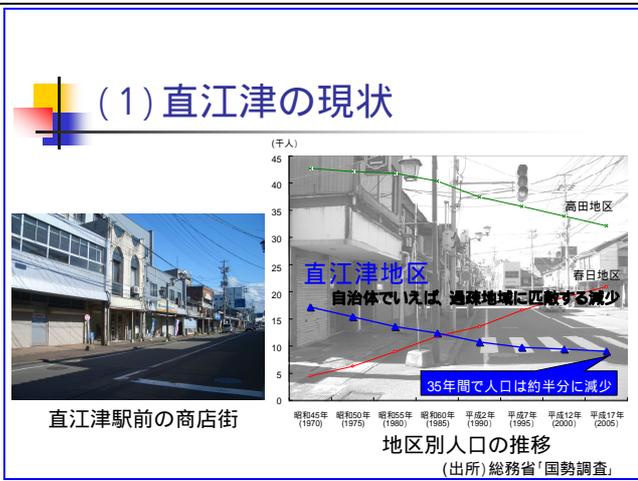


図 11

- ・しかし、昭和50年代に入ると、工場の規模縮小などの陰りが見え始めます。
- ・また、近年は、市の商業の核として賑わいを見せていた直江津の駅前地区も、郊外型の大規模ショッピングセンターなどの出現により、いわゆる中心市街地の衰退・空洞化が顕著であり、人口も35年間で約半分にまで減少している状況です。

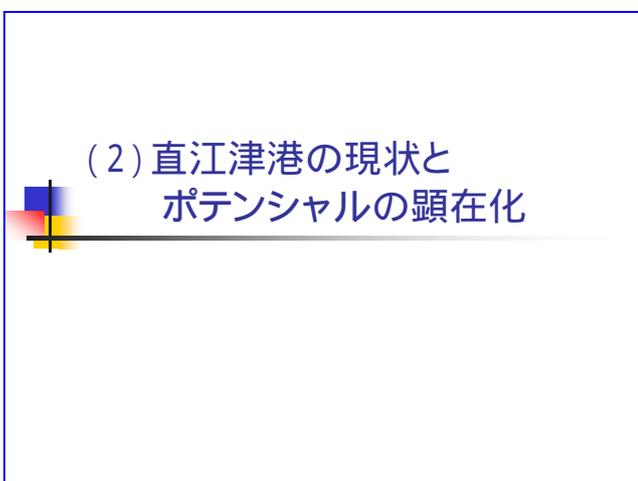


図 12

- ・このような中、先ほど述べたように「直江津の発展 = 港の発展」といった側面がございます。そこで今一度直江津港の発展はどうなっているのかということに目を向け、詳しく見ていきたいと思えます。

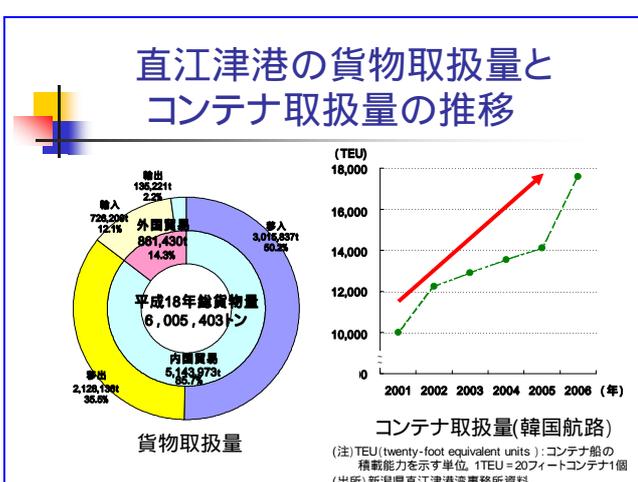


図 13

- ・まずは代表的な指標のコンテナ取扱量ですが、特徴的なのは韓国航路の伸びで、韓国のプサン港との国際定期コンテナ航路が開設されてから、順調に推移しています。

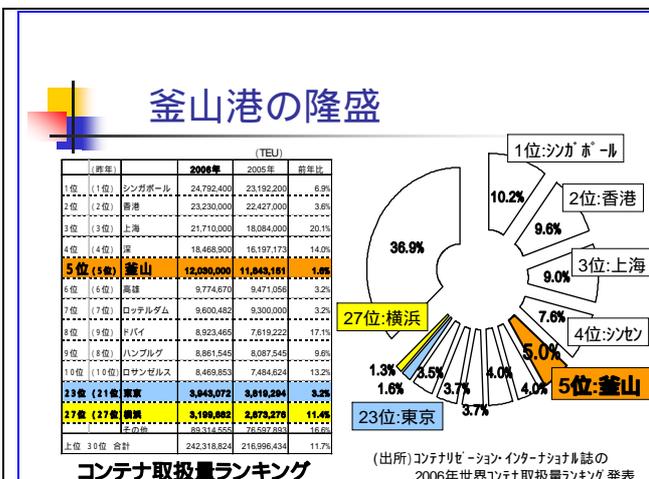


図 14

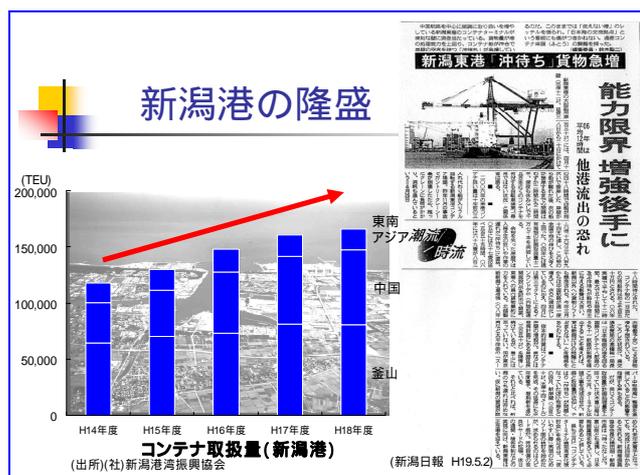


図 15

・その韓国のプサン港に目を向けますと、プサン港は、2006年のコンテナ取扱数量は、世界で第5位、約1,200万TEUを扱っており、日本のスーパー中枢港湾として集中的に投資政策を進めている東京港と横浜港を合わせても、約700万TEUと、その量は圧倒的で、北東アジアのハブ港となっています。

・さらに、プサン新港も、着工されており、2015年には、最先端の港湾が完成する予定です。

・プサン港を例に取りましたが、プサン港に近い日本海側の港湾、そして定期コンテナ航路を持つ直江津港にとって、このプサン港・プサン新港の機能充実は、将来の日本海側の港湾、そして直江津港の優位性を示す端的な例であると言えると思います。

・他の日本海側の港として、当市より北に約130km、新潟市に位置する新潟港も見てみます。

・新潟港も、平成18年のコンテナ取扱量が初めて16万TEUを突破し過去最高という好調ぶりです。

・その一方、貨物量が港の処理能力を上回り、コンテナ船が沖合で岸壁の空きを待つ「沖待ち」が急増するなど、港の能力の限界とも言える状況も見え、問題となっています。

・このように、環日本海経済圏の発展に伴い、直江津港を含めた日本海側の港のポテンシャルについては、疑いのないところですが、日本海側の港の地域間競争であるとともに、地域間連携が重要と考えます。

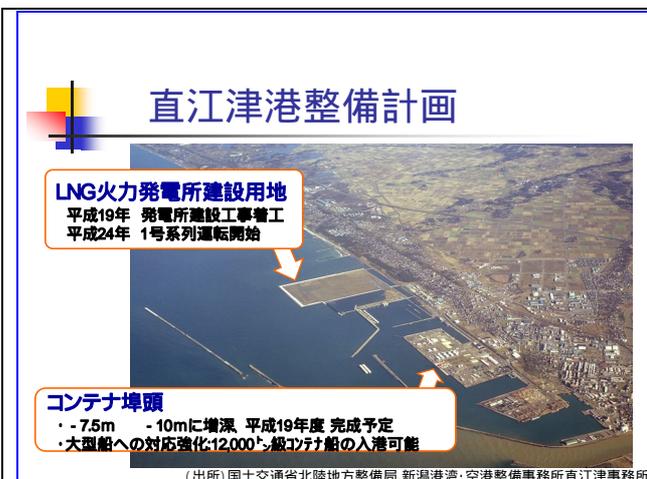


図 16



図 17

- ・直江津港に戻ります。
- ・直江津港の整備計画についてですが、現在、コンテナ埠頭において、船舶の大型化への対応や岸壁の耐震強化などの機能増強・強化が進められています。
- ・また、当市の一大プロジェクトの一つでもあります。直江津港東側の公有水面約70ヘクタールを埋立て造成し、LNGを燃料とした総出力382万キロワットの上越火力発電所の建設が進んでおり、平成24年の1号系列の運転開始に向けて、工事が進められています。
- ・1号系列・2号系列は中部電力が事業主体となっていて、電力はほぼ長野県に送られる予定です。
- ・直江津港の位置的なポテンシャルを大きな視点から考えてみます。
- ・最初に述べたとおり、北陸自動車道と上信越自動車道の2つの高速道路が当市の上越ジャンクションで結ばれていますが、これに加え、5年後には、さらに常陸那珂港から高崎までの北関東自動車道が全通し、上信越道と一体となります。
- ・つまり、太平洋と日本海が高速交通の幹線により結ばれ、すなわち当市はそのラインと日本海国土軸が結節する重要な箇所となります。
- ・さらに、環日本海経済圏を含めると、これらの軸が交差する箇所となり、日本の国土構造上の視点から考えても、多大なポテンシャルを持つと言えると考えます。

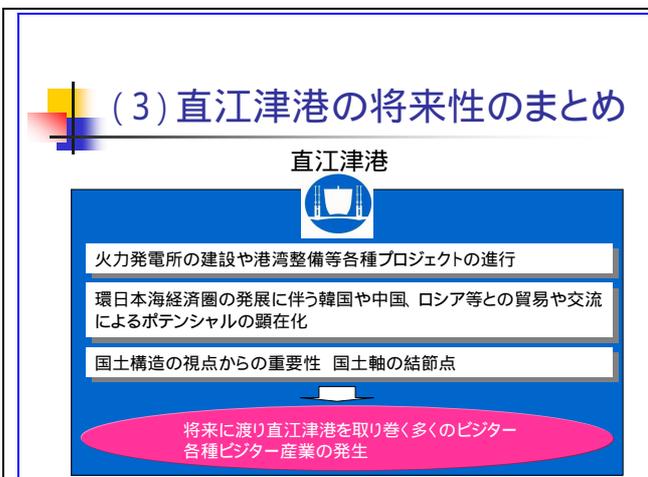


図 18

・以上直江津港の将来性のまとめですが、火力発電所の建設など各種プロジェクトの進行、環日本海経済圏の発展に伴うポテンシャルの顕在化、そして国土構造の視点からの重要性、国土軸の結節点といったことから直江津港を取り巻く多くのビジターが将来に渡って発生すると考えます。

・そして、次はこれを、中心市街地直江津の再生へと結びつけることが重要であり、それが歴史的に見ても自然であり、一番可能性を秘めていると考えます。

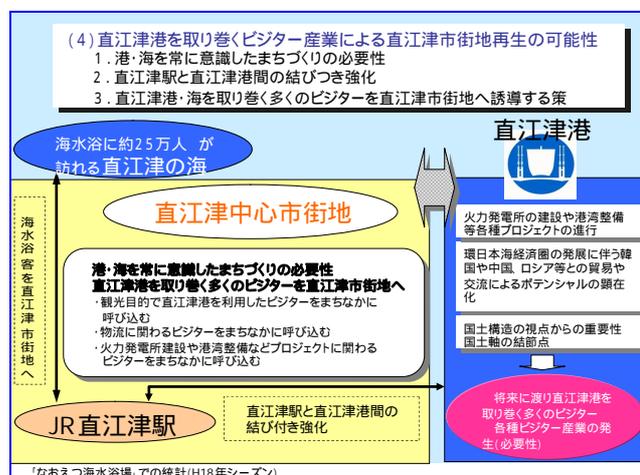


図 19

・そのためのポイントとして、「港・海を常に意識すること」、「駅と港との結びつきを強めること」、そして「市街地へ誘導するためのアイデア」の3点を挙げました。

・例えば観光目的で直江津を訪れたビジターを中心市街地にも呼び込む、物流に関わる人も市街地に呼び込むためのアイデアや施策が重要であると考えます。

・そして中心市街地の玄関口である直江津駅と港との結びつきの強化も必要であると考えます。

・さらにこれまでふれてはきませんでした。直江津の海には海水浴に約25万人(平成18年)が訪れます。今現在は海水浴に来てそのまま車で帰る方が多いのですが、直江津の市街地にも呼び込むことが重要であると考えます。

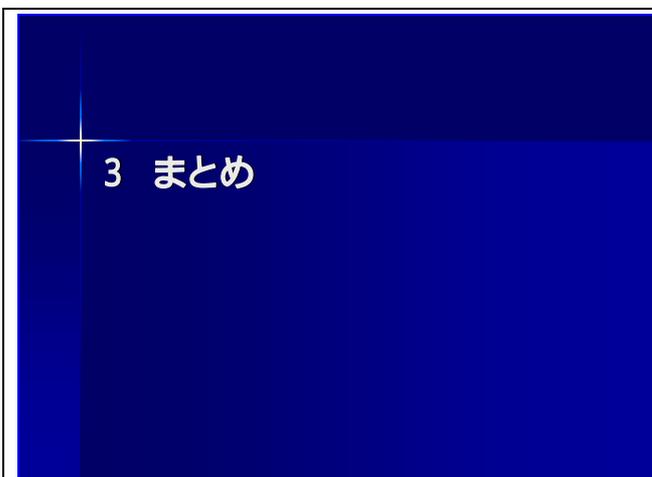


図 20

・最後に全体を通してのまとめです。

**ビジター産業を生かした
高田・直江津の再生を目指して**

n 高田
歴史的建造物を生かした「まちなか回遊観光」の取組、「日本三大夜桜」高田城百万人観桜会等、既に進められているビジター産業を生かしたまちづくりに結びつく取組

n 直江津
港・海に起因して将来に渡り発生が予想される多くのビジター

↓

観光客のみならず、広範囲な意味でのビジターを
念頭に置いたまちづくりが必要
そのことによる中心市街地再生の大きな可能性

図 21

・高田では、既にビジター産業を生かしたまちづくりに結びつく取組が進められているということ、そして直江津では、今ほど述べてきたように、港・海に起因して将来に渡り、多くのビジターの発生が予想されるということ、そして、これら広範囲な意味でのビジターを念頭に置いたまちづくりが必要であり、そのことにより中心市街地再生の大きな可能性があると考えます。

今後に向けての課題

平成26年度の北陸新幹線 長野-金沢間開業

↑プラス
・高速交通体系の充実
更なるビジター(産業)
発生の可能性

・ストロー現象 ↓マイナス
特に直江津駅では、ほくほく線「特急はくたか」利用で訪れていた多くのビジターが極端に言えばその日を境にいなくなる?

市街地再生に向けて待ったなし!
新幹線開業までに高田・直江津の魅力を確認し、好循環を生み出しておかなければならない。
新幹線開業後も見据えた高田・直江津の一体性の確保
複眼都市からコンパクトなまちへ、並行在来線問題にどう対応していくかが問われる。
まちの魅力、まちづくりの核を何にするか
高田では数々の歴史的建造物や町家、高田城百万人観桜会など、直江津は何を核に?
ビジター ビジター産業、どのようなビジター産業によるまちづくりとするか。

図 22

・最後に今後に向けての課題としては、平成26年度に控えている北陸新幹線の開業をどのように迎えるかが大きな分かれ目だと考えます。

・良い面も当然、沢山ありますが、特に直江津駅では、今まで、ほくほく線利用で訪れていた多くのビジターが、極端に言えばその日を境にいなくなるという状態になってしまいうわけです。

・そのためには、市街地再生に向けて既に一刻の猶予もなく、この新幹線開業までに高田・直江津の魅力を

確立し、好循環を生み出しておかなければならない、と言えます。

・また、複眼都市という都市構造から、いかにコンパクトなまちへ持っていくか、これは新幹線開業後を見据えた高田・直江津の一体性の確保をどうするか、つまり、並行在来線問題にどう対応していくかという大きな問題でもあります。

・最後に、まちの魅力、まちづくりの核を何にするか、という問題があります。

・繰り返しになりますが、高田では数々の歴史的建造物や「日本三大夜桜」高田城百万人観桜会などですが、直江津では、港・海を意識した中で、具体的に何を、まちの魅力、まちづくりの核にしていくかということが一番の重要な問題です。一度は足を運んでくれたビジターが、その後も何度も訪れたいくなるようなまちにするためにはどうしたらよいのか、ということです。

・今回はどちらかという直江津の良い面を取上げてきましたが、当然厳しい面も多くあります。しかし、これまで述べてきたようなポテンシャルがあるということをプラスのものとして取上げ、なんとか市街地の再生に生かせないかという視点から提案させていただいたということでご理解いただきたいと思います。

・いずれにしましても、ビジターの方に喜んでいただけるということは地元の方々が愛着を持ったまち、親しみを持ったまちでなければな

他の発表者の概要は以下のとおりである。

山下博樹（鳥取大学）

「さかなの街から妖怪の街へ - 境港市の観光による中心市街地活性化 - 」*

1992年より5年連続で全国一の漁獲水揚量を誇った境港も、主要魚種のイワシ・アジなどの漁獲量激減によりその地位は低下している。他方で、境港は日本海沿岸では新潟港などに次ぐ取扱貨物数量をあげる海上物流拠点として港湾機能を充実させつつある。こうした中で中心市街地の空洞化など港湾都市としての魅力不足が問題となるが、1992年に始まる「ゲゲゲの鬼太郎」をモチーフにした「水木しげるロード」整備が変化をもたらした。妖怪のブロンズ像、JR境線に鬼太郎列車、「水木しげる記念館」、「ゲゲゲの妖怪樂園」などの整備により中心市街地はさながら妖怪の街となり、店舗の多くは鬼太郎グッズを中心とした土産物店、飲食店に業種転換した。また、「夢みなと博覧会」は、漁業の街・境港に多数の魚料理中心の観光飲食店を立地させた。この結果、境港は年間100万人以上を集客する県内1の観光地となり、ホテルの誘致計画へと発展しつつある。ビジター産業の創造は、地方中心市街地に新たな方向性を示している。

橋本隆（伊勢崎市役所）

「景観まちづくりと景観行政」*

良好な景観は、観光その他の地域間交流に大きな役割を担うものであり、地域の活性化に資する取組である。そのため平成16年の景観法施行以来、平成19年までに全国278の自治体が景観行政団体になった。各自治体は「景観計画の策定」、「景観条例の制定」、「景観法の運用」によって課題と解決策を整理した上で、総合的に望ましい制度設計を行っている。この制度設計は地域性や独自性を反映しつつ、更に優れた内容へ発展していく可能性をもつ。このような背景から、住民・事業者・行政が一体となって取り組む景観まちづくりや景観行政の課題等に関する研究が求められている。またそれは、コンパクトな交流空間である中心市街地におけるビジター産業の創造にも大きく貢献するものである。

永井昭徳（高崎市役所）

「高崎市循環バス『ぐるりん』を活用した中心市街地の再生」*

高崎市の市内循環バス「ぐるりん」は高崎駅を起点に中心街と郊外を1時間～

1時間半程度で結ぶ循環路線バスである。中心街での利用者は高崎駅を中心に相当数あり、郊外の交通弱者を中心街へアクセスする役割をもつ。他方で、中心市街地の再生には高崎駅周辺へビジターを一極集中させず、市内外から訪れた人々を中心市街地の宿泊・歓楽・商業施設へ分散させるため、安価かつ利便性の高い交通手段が必要となる。その実現を目指し、郊外と中心街を結ぶ「ぐるりん」の現行路線に加え、中心市街地を循環するバスの運行を提唱する。料金は利用者のわかりやすさと手軽さを考慮して均一料金（100円程度）で、運行間隔を15分から20分程度として利便性を高める。また、中心市街地の買い物において駐車場料金の割引・無料化がなされているが、同様の仕組みで買い物客や公共施設・病院利用者にバスの割引・無料券を配布してバス利用の促進を図る。歩いて回遊するには困難な大きさの中心市街地において移動の利便性を向上することは、商品販売力や観光資源等の魅力を高めると考える。

鈴木誠（高崎経済大学・大学院）

「ビジター産業を支えるための土壌づくり - 館林市を例に - 」*

ビジター産業は、集客・交流の目的となる観光資源、観光を実現させる産業、観光（地域）に付加価値を与える産業など多種多様な産業が横断的に連携することで成り立つ。また、ビジター産業の振興にはそれを支える地域アイデンティティの明確な魅力あるまちづくりが欠かせない。中心市街地には観光資源になり得るものが多数存在するが、その多くは未整備である。そのためには混在した土地利用を整理すべく土地利用ルールを定め、個々の地域資源間に連続性を見出し、魅力ある良好な「生活者」空間が形成されねばならない。それによりビジターを惹きつける都市景観が形成され、観光に付加価値を与える産業が中心市街地で生まれ、中心市街地の再生に結びつく土壌づくりができるであろう。

*) 日本地域政策学会第6回全国研究大会レジメから引用

3 討論

(1) 植木千恵（上越市創造行政研究所）

私は新潟県の上越市役所の組織内シンクタンクである上越市創造行政研究所に所属し、本日発表した野崎と同じ部署で働いている。

今日はいろいろな方の発表を聞かせていただき、勉強させていただいた。その中で印象に残ったことや、これからみなさんと議論を深めたいと思ったことを何点かお話する。

全体を通じて感じた発表のポイントは、「地域の人が集まるところにさらにひとが集まってくる」という視点、「集まった人に満足してもらえるまちの魅力をこれからどのように高めていくのか、その核をどのようにつくっていくのか」ということ。

特に一つ目の「地域の視点」について議論を深めたいところは、例えば（景観計画を住民の視点に重点を置いて策定した）伊勢崎市の場合、住民として大切にしたい景観と外に発信していこうとしたときの景観が異なった場合どのように調整したのかということ。また、館林市の事例でも指摘された「観光空間と生活空間の一体化」について、境港市では観光のまちとして生まれ変わったまちの活気をどうやって次の段階（住民視点の住みよいまち）につなげていくべきかということ。

これらは、当市も含め観光空間と生活空間が混在する多くの中心市街地で課題となっていることでもあるため、皆さんと考えていきたい。



(2) 三橋浩志 (文部科学省科学技術政策研究所)

発表を伺い、今後の議論のポイントとなる3つの点を報告する。

1つ目に「観光空間と生活空間との一体化をどのように図っていくのか」ということ。ビジターは観光客だけでなく、病院や市役所を訪れる人もビジターといえるが、どこにまちづくりの意思決定の重点を置くのかということが一つの視点として挙げられる。2つ目に「訪れた人をポイントで受け入れるのか、面的に受け入れるのか」ということ。3つ目に「訪れた人にどのような地域イメージ(地域ブランドなど)を伝えるのか、どのようなスケールのもの(通り、地区、市全体など)を提供するのか」ということである。

(3) 参加者との議論

景観形成における住民の視点と外からの視点の整合について

(伊勢崎市役所 橋本隆)

- ・ 景観法では、景観計画の策定プロセスとして「住民参画の方法」を明確には規定していない。しかしながら本市では、景観形成には住民の参画が不可欠であるとの認識から、アンケートや事業者ヒアリングなどを行い、多様な住民の意見を取り入れるようにしている。
- ・ 住民の視点と外からの視点の整合を図るためにも、そのような重層的な取組が重要と考える。
- ・ これからは京都など特徴的な景観資源を持つまちだけでなく、普通のまちが景観法を活用して地域おこしを行っていく時代。そのプロセスは、まちによって様々な方法が考えられてよい。

観光空間と生活空間の一体化について

(鳥取大学 山下博樹)

- ・ 境港市の中心市街地は観光地化する前からすでに都市・生活機能が少なく隣町の米子に買物などに行く人が多かった。そのため、観光空間が整備されたことが原因で住民の日常生活に大きな支障がもたらされるようになったというわけではなく、ある程度観光空間と生活空間は一体化しているのではないかと思う。中心市街地再生の次のステップとして、中心市街地に都市機能・生活機能を補充し、さらに充実した生活空間と観光空間の一体化を進めていくことが課題と考えられる。
- ・ 後から観光資源として地域に持ち込まれたものは地域のアイデンティティになりきれないこともあるかもしれないが、境港では比較的うまくいっ

ている。

- ・ 境港のゲゲゲの鬼太郎は街の観光資源として定着しつつあるが、すべての住民にとって地域の誇りと思っているかどうかは判断が難しい。最近ゲゲゲの鬼太郎は鳥取県全域の観光資源に広がりつつある。これは元祖の境港をアピールすることにもつながっていると思う。余談だが鳥取県北栄町（旧大栄町）は同様の方法で漫画「名探偵コナン」をまちづくりに生かそうとしている。

（高崎経済大学・大学院 鈴木誠）

- ・ 館林市は歴史軸を据えてまちづくりを進めているが、ハード面での景観整備は不十分で、歴史をまちづくりにいかそうという住民意識は醸成途中。まちづくりはハード、ソフトの両面での取り組みが必要であり、行政、市民との温度差をどのように埋めるかが観光空間と生活空間の一体化には重要。

（高崎経済大学 戸所隆）

- ・ 観光空間と生活空間を二項対立で捉えるのではなく、二元論で捉える必要がある。この二つを融合・調和させ、住民の日常が観光客にとっては非日常であるまちをつくりだす方策を考えていったらよいのではないか。
- ・ ビジター産業は地域ブランドをつくる過程でも活かしていけるのではないか。

（参加者）

- ・ 広範囲な意味でビジターを捉えるとすると、それらの訪問者に提供する地域資源は多数内在している。生活者を対象とした日常のなかでのビジター産業として、例えば最近の流行として病院とレストランや美容院の融合などが各地で見られる。肩肘をはらなくてもまちの日常をどのように磨いていくかということが大切。

（参加者）

- ・ 観光空間と生活空間の融合はソフト面にキーワードがあるのではないか。例えば東京アメ横、信濃大町のおやきなど住民にとっては日常の生活としてしっかりと地域に根付いているものを、さらに一工夫して観光空間として外にみせるように意識を持つだけで両方の要求を満たしている。
- ・ 市場や食など地域に密着していかつビジターが魅力的に思えるものがビジター産業を生かした中心市街地の活性化の核となりうる。現状では、ビジターとそれらの資源が結びついていない。

（高崎経済大学 戸所隆）

- ・ 食べ物に関して一体化が進んでいるところもある。ただ、日本海側では魚貝類の販売所が地元客向けと観光客向けに分かれているところが多い。観光客と地元の人がともに利用できるようにしたらよいのではないか。

(上越市役所 野崎隆夫)

- ・ 上越市においては、地元の人、ビジターが直江津に求めているもの、それはみなとまちの風情であり、新鮮で美味しい魚である。これらを核にまちづくりを進めていけるのではないかと思う。

(高崎経済大学 戸所隆)

- ・ 直江津の場合、直江津港と中心市街地が離れている。発表でもあったが、直江津港を利用するビジターをまちなかに呼び込むとともに、佐渡汽船のまわりに、地元の人、乗降のための待ち時間があるビジターなども、両方が集まる施設(市場や飲食店など)を集約させることが必要なのでは。

(参加者)

- ・ 奈良県奈良町も観光空間と生活空間が一体化しており、潜在的にあった歴史的建造物を生かしたまちとなっている。例えば、まちなかのお店が小規模博物館となっていたり、古い建物を住めるようにしたりしている。意識して地域のアイデンティティを形にする努力が大切。

(鳥取大学 山下博樹)

- ・ 内部の人は地域資源に無意識で、外にアピールするための工夫はなかなか難しい現状がある。

(伊勢崎市役所 橋本隆)

- ・ これからは普通のまちが地域資源を掘り起こし、良好な景観形成に結び付けていくこと、ビジター産業に結び付けていくことが重要となってくる。

(参加者)

- ・ 富士宮市では焼きソバでまちおこしをしている。あるきっかけで全て地元のもので作っているということが話題を呼び、地元にこだわっているものならきっとよいものなのだろうということで広がっていった。これをきっかけにあまり注目されていなかった地産地消運動にも火がつくようになった。どんな小さなまちでも、際立って特色ある地域資源を見出せないようなまちでも何かのきっかけを地域の特色としてビジター産業に育てることが必要。

(高崎経済大学 戸所隆)

- ・ 群馬県水上では芸術のまちとしてがんばっている。東京芸術大学の卒業作品を保管し、作者をまちに招待している。こうした芸術家が次第にリピーターとなり、長期的には人が人を呼ぶしかけとなる。

(参加者)

- ・ 地方都市はそこに住む住民だけでまちの個性を伸ばすには商圈が小さすぎる。集まってきたビジターによって潤う人を増やしていく仕掛けが必要である。

(伊勢崎市役所 橋本隆)

- ・ 景観は、景色と価値観から構成される。ビジターと住民が、まちを景色だけでなく、食べる、聞くなどといった五感で重層的に満足できるようなものにしていかなければならない。

4 まとめ

コーディネーター 戸所隆（高崎経済大学）

京都では、住民だけでなく外部の人からも認められるブランドが日常生活から生まれている。この日常生活を支えているのはそのまちの過去・現在・未来を語ることができる町衆である。そのような町衆が生き生きとしているまちは、外からみると非日常性がある魅力的なまちといえるのではないか。今回の分科会で発表されたビジター産業がまちの活性化につながっていく事例を今後のまちづくりの参考にしてもらいたい。

以上