

地域とともに取り組む商店街づくりに向けた 新たな方策に関する一考察 ～時間軸に着眼点をおいたまちづくりの提案～

樋口 一雄¹・尾崎 友彦²・庄司 宜充³・谷口 幸治⁴・富山 育子⁵
後藤 正明⁶・本田 豊⁷

¹非会員 株式会社かんこう技術本部都市施設部（〒536-0006 大阪府大阪市城東区野江1丁目12-8）
E-mail: higuchi@kanko.cityis.co.jp

²非会員 京田辺市上下水道部（〒610-0341 京都府京田辺市薪桑ノ木18）
E-mail: t-ozaki@kyotanabe.jp

³非会員 日本基督教団 西宮公会教会（〒662-0834 兵庫県西宮市南昭和町10-22）
E-mail: koudou@gamma.ocn.jp

⁴正会員 京都府流域下水道事務所（〒617-0836 京都府長岡京市勝竜寺樋ノ口1番地）
E-mail: k-taniguchi33@pref.kyoto.lg.jp

⁵非会員 アール・イー・ジャパン株式会社（〒600-8214 京都市下京区東塩小路高倉町2-1）
E-mail: i.tomiyama@re-japan.grp-ware.jp

⁶正会員 株式会社 シティプランニング（〒600-8431 京都市下京区綾小路通新町東入善長寺町143 2F）
E-mail: goto-cp@par.odn.ne.jp

⁷正会員 兵庫県東播磨県民局加古川土木事務所（〒675-8566 兵庫県加古川市加古川町天神木97-1）
E-mail: yutaka_honda@pref.hyogo.lg.jp

地方都市を中心に商店街が空洞化するなか、阪急西宮北口駅前の『にしきた商店街』は、空き店舗が少なく、人通りも多いなど一見問題がないように見えるが、実際には自動車が多く安心して歩けない、生活に密着した店舗が減少し周辺の住民にとって不便なものとなるなど、問題を内包し漠然とした将来に対する不安があった。このような状況を踏まえ、我々にしきた商店街を対象に、目指すべき商店街の姿を設定し、魅力的な商店街づくりを検討することとした。

にしきた商店街では、来訪者及びまちの表情が時間帯ごとに変化することから、時間軸に着眼点をおき、朝・昼・夜という時間帯ごとに課題を抽出・整理し、それぞれの解決策を検討し、商店街を含めた地域へ提案した結果、地域からの評価と継続的な活動の期待を得ることができた。

本稿は、上記の検討した過程と内容を報告するとともに、解決策を実現するために取り組むべき社会実験について考察する。

Key Words : Shopping District, Time-scaling, Machi-zukuri, Saisei-Juku

1. はじめに

地方都市を中心に駅前の商店街では、空き店舗が多く空洞化が問題となる中、阪急西宮北口駅前の『にしきた商店街』は、利便性の高さなどから、人通りも多く空き店舗はすぐに埋まるなど一見すると問題がないように見える商店街である。

しかしながら時代の変化により、商店街から生活に密着する店舗が減少し変わって塾や不動産店、飲食店が増えたことで、周辺住民にとって不便なもの

となるとともに、商店街内のコミュニティも希薄化が進んでいる。また、送迎用の一般車やタクシーにより商店街を通過する自動車が増えたことで安心して歩けなくなるなど、漠然とした将来に対する不安を抱えていることも現状である。一方、“特定非営利活動法人持続可能なまちと交通を目指す再生塾”（以下、「再生塾」という）は、持続可能なまちと交通をめざして総合交通政策を進めていくために最も重要な課題である“人材”に着目し、有用な理論的・実践的情報を共有し意見交換を通して目的観と

2013年度の再生塾の人材育成研修では、にしきた商店街を対象に、目指すべき商店街の姿を設定し、地域とともに魅力的な商店街づくりを検討することになった。研修においては、現地調査や関係者へのヒアリングを行う中で、にしきた商店街の来訪者及びまちの表情が時間帯で変化するという特性をふまえ、朝・昼・夜という時間帯ごとに課題を抽出・整理して問題点を明らかにすることにより、具体的な取り組み課題に対する解決方策について、商店街を含めた地域に提案した結果、地域からの評価と、我々の継続的な商店街づくりの活動への期待を得ることができた。

2. 西宮市の現状

にしきた商店街の最寄り駅である阪急西宮北口駅は、特急で大阪（梅田駅）へ14分、神戸（三ノ宮駅）へ20分と、主要駅まで非常にアクセス性がよい。また、阪急西宮北口駅、JR西宮駅及び阪神西宮

三ノ宮駅

阪急電車 特急 20分

JR神戸線 快速 15分

新快速芦屋乗換 12分

阪神電車 特急 15分

阪急バス 8分

阪神バス 5分

西宮北口駅

普通 14分

特急 14分

快速 13分

普通 3分

今津駅

普通 1分

特急 (梅田~西宮) 16分

大阪(梅田)駅

急行 35分

宝塚駅

一方、西宮市の人口は現在も増加しており、その中で西宮北口は関西の住みたいまちランキング⁴⁾で、2年連続首位となった人気の高いエリアであり、人口、世帯数とも増加している。

Year	神戸市	大阪市	西宮市	尼崎市	芦屋市	伊丹市	宝塚市	川西市	三田市	猪名川町
2010年	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00
2015年	1.01	1.00	1.00	0.97	1.00	1.00	1.01	1.00	0.98	1.00
2020年	1.02	1.00	1.00	0.94	1.00	1.00	1.02	1.00	0.96	1.00
2025年	1.01	0.98	1.00	0.89	0.98	0.98	1.01	0.98	0.92	0.98
2030年	0.99	0.95	0.98	0.85	0.96	0.96	0.99	0.96	0.88	0.96
2035年	0.97	0.92	0.96	0.80	0.94	0.94	0.97	0.94	0.84	0.94
2040年	0.95	0.88	0.96	0.75	0.92	0.92	0.95	0.92	0.80	0.92

出典: 国立社会保障・人口問題研究所

3. にしきた商店街の現状と課題

西宮北口駅周辺は、阪急神戸線・今津線により、東西南北の4地域に分かれている。そのうちにしきた商店街は北西地域に位置する。(図-4)

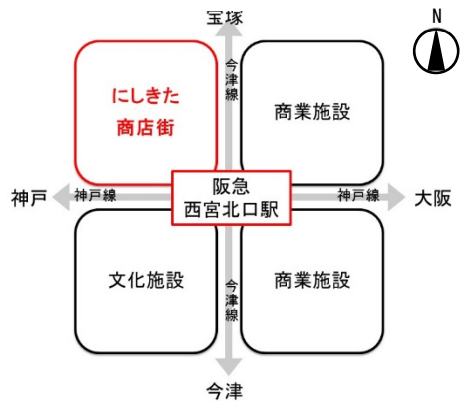


図-4 西宮北口駅周辺模式図

(2) にしきた商店街の変遷

阪神淡路大震災以前の西宮北口駅周辺は、北東地域に木造低層でかつ狭小な店舗併用住宅が密集して西宮一の市場を形成し、南西地域は中層集合住宅などが中心、阪急西宮球場のある南東地域は、市場や戸建て住宅、にしきた商店街が位置する北西地域は、中層商業ビル等が立地していた。（図-5）

阪神淡路大震災で、北東地域、南西地域は大きな被害を受けたが、南東地域と北西地域は被害が少なかった。（図-6）

そこで、震災の被害が大きかった北東地域及び南西地域は、土地区画整理事業と市街地再開発事業により再整備が進められ、北東地域は高層の複合ビルを中心としたまちづくり、南西地域は兵庫県立芸術文化センターを中心としたまちづくりが行われた。また、その後、震災による被害は少なかった南東地域も、球場が廃止され跡地が商業施設として再整備され、3つの地域ともまちの様態は激変した。

しかし、震災による被害の少なかった北西地域のにしきた商店街付近は、修復的なまちづくりが進められ、昔ながらの街路構成を保っている。（図-7）

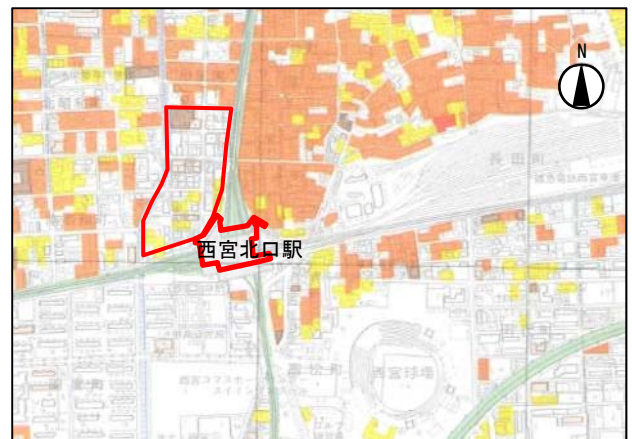
再整備のプロセスにおいて、にしきた商店街にあったスーパーマーケットが北東地区再開発事業の複合ビルへ移るなど、にしきた商店街の店舗構成が変わってきた。また、平成21年度より商店街を含む北西地域では、西宮北口駅北西地区都市再生整備計画事業が進められている。

(3) にしきた商店街の現状と問題点

西宮北口駅周辺のにしきた商店街以外3地区は、再開発によりビルの中ではにぎわいがあるが、空の下で歩くことができ、開放的ににぎわいをつくれるのはにしきた商店街しかなく、貴重な空間となっている。



図-5 震災前の西宮北口駅周辺の地域



凡例

色区分	災害の名称	災害の状態
オレンジ	倒壊及び大きな破損	家屋・ビルディング・工場等の倒壊及び大きな破損
茶色	倒壊及び大きな破損で、3階以上の高層建物	倒壊及び大きな破損のうち、3階以上の高層建物
黄色	軽微な破損	家屋・ビルディング・工場等の軽微な破損で3階以上の高層建物を除く
薄い黄色	軽微な破損で、3階以上の高層建物	軽微な破損のうち3階以上の高層建物
赤色	火災（焼失範囲）	家屋・高層建物等の建築物の全焼又は一部焼失

図-6 平成7年兵庫県南部地震災害現況図（第Ⅱ版） 平成7年4月 国土地理院



図-7 現在の西宮北口駅周辺の地域

現地調査の結果、現在のにしきた商店街の店舗構成は、図－８に示すとおり、学習塾、飲食店、不動産取引会社の順となっており、学習塾と居酒屋がそれぞれ30%強と非生活関連店舗が大半を占めている。

また、商店街の95棟の建物のうち、86%にあたる82棟が3～5階建ての中低層のビルになっている。



図-8 商店街の店舗構成

店舗構成をみると、学習塾と居酒屋は主に夕方から夜にかけて開店していることから、昼は買い物客、夜は学習塾や居酒屋へ行く人など、時間帯毎に来訪者が違うため地区の問題点も朝昼夜で違っているのではないかという仮説をたて、朝・昼・夜の各時間帯について、現地調査を実施した。

その結果、表－1に示すとおり、朝・昼・夜の時間帯毎に来訪者が変わり、まちの表情も時間帯毎に変化する特性を掴んだ。

表－1 朝・昼・夜のにしきた商店街の現状と問題点

	朝（5時～9時台）	昼（10時～17時台）	夜（18時～23時台）
主な来訪者	・周辺住宅からの通勤、通学の通行人が多い	・商店街の周辺住民 ・商店街店舗利用者	・塾への通学者及び送迎の親 ・飲食店（飲み屋）利用者
来訪者の主な活動範囲	・駅周辺	・商店街全域	・塾と飲食店が集中するエリア ・北側は人通りが少なくなる
交通状況	・歩行者は車が走る商店街を避け、裏道を通行している ・駅への送迎車が主であり、帰路に商店街を通行している ・放置自転車はほとんどなし	・通過交通が商店街を通行 ・各店舗の荷捌き車など商店街に関連する車が活動する ・歩行者は車に注意しながら店舗を利用 ・放置自転車はほとんどなし	・塾への送迎、タクシーが商店街を通行 ・歩行者は車に注意しながら店舗を利用 ・放置自転車が多く歩きにくい ・全ての交通が錯綜
主な店舗	・カフェの一つも空いていないため、通行人は商店街を素通りしている	・生活に密着した店舗が減少したため、高齢者が少し離れた商業施設へ行かなければならない ・不動産屋が営業	・学習塾（小中学生対象）が授業を行っている ・飲食店（主に居酒屋）が開店
コミュニティ	・足を止めて休むスペースがないため、通行人は商店街とほとんどかわらない	・商店街と周辺住民のコミュニティが希薄化している	・飲食店は多いが、まち全体で楽しめる雰囲気がない ・街頭で飲食店への呼び込みがある
問題点	・周辺住宅から訪れる多くの通勤、通学の通行人が素通りしており、まちのにぎわいが失われている	・生活関連施設が減少し、商店街と地域とのコミュニティの希薄化が進むと、地域のつながりの場としての魅力が失われてしまう	・通過交通だけでなく放置自転車が多いため、安心して通行できない ・街頭での呼び込みが増えると治安が悪化する ・居酒屋だけでは、来訪者が楽しめる魅力が少ない。

現地調査及びにしきた商店街関係者へのヒアリング結果より、朝・昼・夜に整理した結果、一見問題がなさそうに見えるにしきた商店街にも、以下のような問題を抱えていることが分かった。

- ・生活関連施設は北東地区にスーパーができたあと減少したが、利便性がよい所であることから、空き店舗に塾や不動産店など非生活関連店舗が入居した
- ・非生活関連施設が増えたことにより、送迎用の車やタクシーなど、商店街を通過する交通量が増え安心して歩けない
- ・生活関連施設の減少に伴い、今までにしきた商店街を利用していた周辺住民の利便性が減少した
- ・商店街と周辺住民だけでなく、商店街店舗間のコミュニティの希薄化が進んでいる
- ・夜はにぎわいがあるが、朝はにぎわっておらず、昼のにぎわいも薄れ始めている

そこで、問題を解決し商店街のにぎわいを作り出すには、特性である時間帯毎の来訪者とまちの表情の変化を活かすことが最善であると考え、時間軸に着眼点を置き、朝・昼・夜の時間帯毎に検討を行うこととした。

(4) 取り組む課題の整理

にしきた商店街では、空の下で開放感があるにぎわい空間をつくれる貴重な空間であり、他の3地区にない魅力がある。一方、にしきた商店街のにぎわいは夜だけになりつつある。

そこで、この貴重な空間を活かし、にしきた商店街を一日中にぎわいのある場所にするためには、次の3つの課題に取り組む必要がある。

a) 歩行者の通行の安全性を確保する

商店街を通行する車や違法駐輪が歩行者の通行を妨げており、特に交通が錯綜する夜の時間帯を中心に歩行者の安全性を確保できるかが課題となる。

b) 歩行者を滞留させにぎわいを創出する

朝の時間帯素通りする通行人など、彼らをまちのにぎわいに変えるには、ふらっと立ち寄りたくなる店や、ほっこり憩える公開的なスペースを創出できるかが課題となる。

c) コミュニティの可視化を図る。

周辺住民との間や商店街店舗間で希薄化しているコミュニティを改善するには、歓迎、おもてなし、連帯のメッセージなど、まちと人とのつながりやふれあいを感じられ、目に見えるようにすることができかが課題となる。

4. 目指すべき商店街の姿

(1) 目指すべき将来像

西宮北口を訪れた人が立ち寄り、歩きたくなる商店街づくりが必要であると考え、目指す商店街の姿を「ぶらぶら寄り道したくなるにしきた商店街」と設定した。

目指す商店街の姿を実現するため、整備方針、具体的な施策案、施策案を検証するための社会実験の提案について検討した。

(2) 実現するための整備方針と時間帯毎の理想像

取り組む課題で整理したキーワードとなる、歩行者の安全、にぎわい、コミュニティを基に、目指す商店街の姿の実現を図るための整備方針として以下の3点を設定した。

a) 安心して歩ける商店街

- ・人と車が共存する昼の時間帯での速度規制
- ・人と車が錯綜する夜の時間帯の通行規制
- ・放置自転車の規制

b) にぎわいあふれる商店街

- ・にぎわい軸となるメインストリートの形成
- ・こだわりのある店舗等、朝や昼の来訪者が入りやすい店づくり
- ・文化芸能活動の活性化

c) つながり、ふれあいを感じる商店街

- ・昼に訪れる周辺住民がふれあえ、つながりをもつことができるコミュニティ拠点の整備
- ・公園や河川敷を活用したふれあい空間の整備
- ・商店街と地元のつながり強化

課題で述べたとおり、にしきた商店街が目指す姿は一日中にぎわいがある商店街であることから、この整備方針に基づく、朝・昼・夜の理想像は以下のようなになる。

a) 朝の理想像

- ・送迎車を商店街から迂回させることで安心して歩ける商店街となり、大勢の歩行者が商店街を通行する
- ・駅周辺が、カフェを配置したコミュニティ拠点となり、商店街の魅力が向上する

b) 昼の理想像

- ・車の速度制限をすることで、歩行者は安心してゆったりと歩くことができ、歩行者と自動車とが共存する
- ・駅周辺に加え、商店街の奥にコミュニティ拠点を作り、それをつなぐにぎわい軸を形成す

ることで商店街に歩行者を呼び込む

- ・公園や河川敷を利用し、商店街全体でふれあえる場所を増やすことで、地域とのつながりが深い商店街としての魅力が向上する

c) 夜の理想像

- ・車の通行を時間規制するとともに、路上での文化芸能活動を認めることで、安心して楽しみながら歩ける商店街となり、大勢の来訪者が訪れる
- ・商店街全体でふれあえ楽しめる場所とするとともに、商店街店舗同士が防犯意識を高めることで、来訪者が安心して楽しめる商店街としての魅力が向上する

以上の3つの理想像を総括すると図-9に示す通りとなる。



図-9 にしきた商店街の理想像

(3) 具体的な施策の提案

整備方針に基づく理想像を実現するための具体的な施策案として、次の5案を提案する。

a) ゾーン20の導入

店舗への搬入車や駐車場利用車など、商店街の関連車両が通行する昼の時間帯は車を通行止めすることはできない。一方、商店街の道路幅員は広くはなく（6m程度）店舗が多いためスピードはだせない。そこで、エリア内の規制速度を20km/hにすることにより、歩行者や自転車が安心・安全に、沿道を散策しながら通行できるようにする。ゾーン20の導入範囲は、昼の来訪者が活動する商店街全域とする。（図-10）



図-10 ゾーン20の導入範囲

b) 車両通行禁止の時間規制

エリア内の車両を時間帯に応じて、通行禁止とすることにより、安心・安全な歩行空間を確保でき、沿道で文化芸術活動を行うことも可能になる。しかしながら、商店街の全面的な車両通行禁止は周辺地域などへ与える影響が大きいことから時間帯を絞る必要がある。そこで通行禁止時間帯は時間軸の現状と問題点の検証結果から、人・車・自転車が交錯する夜の18時から23時と設定する。また、来訪者が夜と同様になる休日の12時から17時も車両通行禁止とすることが考えられる。

なお、対象エリアは規制時間と合わせ、夜の来訪者が活動するエリアとする。（図-11）



図-11 車両通行規制の時間規制範囲

c) メインストリート（にぎわい軸）の形成

「ゆっくり楽しみながら歩ける道路」にすることをめざし、空間に活気と求心力を高めるため、メインストリートを形成する。（図-12）

れあいを感じる商店街としての魅力を向上させる。

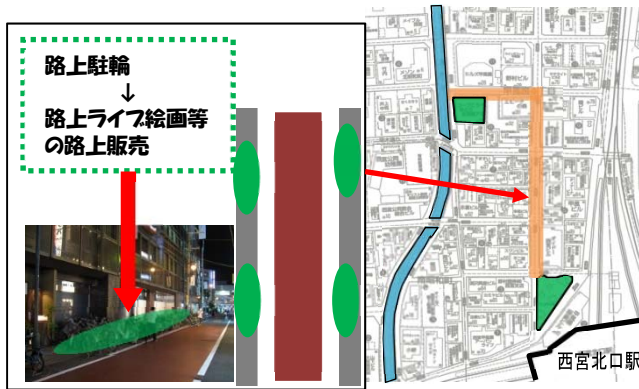


図-12 メインストリートの整備イメージ

- a) 2つの拠点をつなぐ軸としてこだわりのある飲食店や店舗、来訪者が入店しやすい顔が見える店舗として、中が見える店舗やオープンテラスがある店舗を集積させるなど商店街組合が誘導を図る。
- b) 夜の通行規制時間帯は、路上で文化活動を可能にすることでまちの魅力を向上させる。これらの路上の文化芸術活動により、自転車の路上駐輪を抑制する効果も期待できる。
- c) 商店街組合が夜間パトロールなどを行い、街頭での呼び込みを防止することで、安心して歩くことができる。

d) 「にしきたつどいの場」の整備

主に、昼の時間帯の課題である地域のつながりの場として、周辺住民や来訪者が集える場を整備する。

場所は商店街奥にある既存施設（旧コープ）を活用し、コミュニティの強化及び商店街周辺住民の利便性向上を目的とし、以下の機能をもたせた施設として整備する。

- ・様々な世代が交流できる語らい空間
- ・インターネットにより、この場所で周辺の大規模商業施設から買い物ができ、商品もこの場所で受け渡しできるアンテナショップ
- ・にしきた商店街のイベント情報やクーポンなどを発行する情報発信の場

また、商店街の事務局を併設することで、当該施設が中心となり、商店街の活性化を進めることが期待できる。

e) 「津門川親水空間」の形成

商店街の西に流れる津門川には、道路から水辺に降りる階段や川底を歩ける空間を整備し、みんなが気軽に「水」に親しめる親水空間とすることで、ふ

5. 社会実験の提案

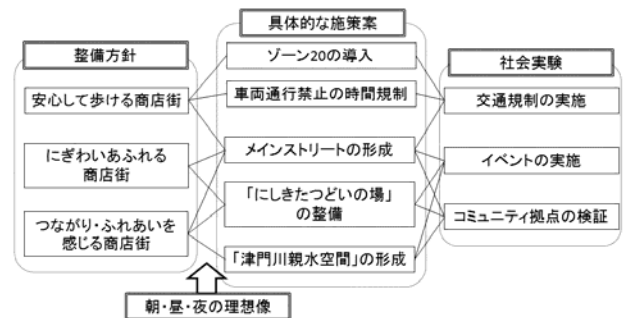


図-13 施策体系図

具体的な施策案の実現に向け、施策導入による効果と問題点課題を検証することを目的とした社会実験を実施する。この社会実験では、図-13に示す交通規制の検証とイベントの検証とコミュニティ拠点の検証を行う。

交通規制は、ゾーン20の導入と車両通行禁止の時間規制とメインストリートの形成を行う。イベントは、路上パフォーマンスを可能とする（仮称）文化芸術特区の設定を行う。コミュニティ拠点は、インターネットを活用したアンテナショップの仮設及び津門川への親水空間を確保する。それぞれ、次のような検証を行う。

交通規制によって、安全安心に歩くことができる効果と交通渋滞の発生や近隣住民・商店に対する弊害を検証する。

イベントでは、にぎわい創出効果の検証を行うとともに騒音などによる近隣住民・商店に対する弊害を検証する。

コミュニティ拠点では、まちのにぎわいの創出の可能性を検証するとともにその実現可能性及び事業の継続性の検証を行う。

6. まちづくりの実現に向けて

目指すべき姿「ぶらぶら寄り道したくなるにしきた商店街」を実現するためには、商店街が独自に継続性をもって事業の進捗を図る必要がある。しかし、商店街が本稿で述べた施策を最初から独自で実施することは困難であり、まちづくりが軌道に乗るまでの間は、まちづくりの専門家による助言や援助が必要と考えられる。そこで、まちづくりの実現を可能とする3つのステップを提案する。

- ・Step1 社会実験の実施と検証

- ・Step2 住民主導のまちづくりの力の醸成
- ・Step3 住民主導のまちづくりの実現

Step1：社会実験の実施と検証

まちづくりの実現に向けて、まず社会実験を実施し、施策案を実現するために生じる課題などの検証を行う。社会実験の実施内容については、再生塾と地元住民でまちづくりワークショップを開催し、図-14に示す項目を議論し、その企画を具体化する。

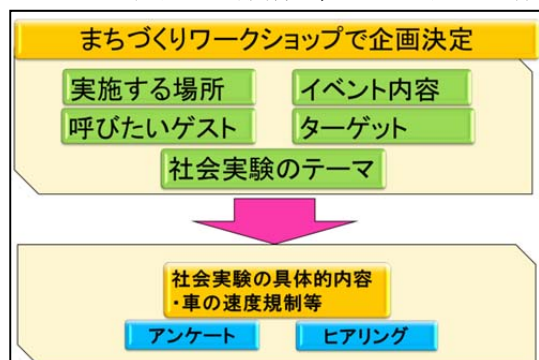


図-14 まちづくりワークショップでの議論内容

Step2：住民主導のまちづくりの力の醸成

Step1の結果により、周辺住民のまちづくりに対する意識を向上させ、地域でまちの活性化を検討できることを目指す。

Step3：住民主導のまちづくりの実現

Step2で培われた住民主導のまちづくりの力により、地域住民が自らまちづくりを継続することによって、「ぶらぶら寄り道したくなるにしきた商店街」を実現する。

7. 本取組みで得られた知見

(1) まとめ

本稿では、阪急西宮北口駅前のにしきた商店街を対象に、朝・昼・夜という時間軸に着眼点をおいた魅力的な商店街づくり方策として、「ぶらぶら寄り道したくなるにしきた商店街」を目指す姿として、昼の時間帯でのゾーン20の導入、夕方から夜の時間帯の車両通行規制、これらの交通規制と連動した賑わいづくりに寄与する「(仮称)文化芸術特区」の設定によるメインストリートの形成、昼の時間帯のコミュニティ拠点をめざした既存施設の有効活用による「にしきた集いの場」の整備、にしきた地区を特徴づける地域資源である津門川を活用した「津門川親水空間」の形成を提案した。さらに、これらの施策実現の第1ステップとして商店街店主、来訪者、周辺住民などに施策の必要性と効果を示すとともに、施策の具体化をめざした社会実験の実施を提案した。

(2) 得られた知見

この取組みの結果、次のような知見が得られた。

a) 賑わいのある良好なまちづくりのための時間軸に着目した施策展開の必要性

にしきた商店街の場合は、生活関連の商業店舗が流出し、昼の時間帯の賑わいが低下し、夜は飲食店と学習塾の混在による歩行者・クルマの輻輳、まちの雰囲気の変化といった問題が生じており、個別の問題点に対する対策を検討するだけでは、良好なまちづくりが難しい状況にあった。このため、時間帯ごとに目指すべきまちの姿を明確にすることで、1日を通して賑わい創出できる施策の提案を行った。こうした時間軸に着目し朝・昼・夜ごとに問題点・課題を整理し、各時間帯を通してまちのイメージ向上を目指す施策展開を検討するアプローチは、朝・昼・夜の時間帯によって人・自転車・クルマの流動状況が異なる鉄道駅周辺の商店街では有効な手法になると考える。

b) 地域と行政の橋渡しする役割を担う組織または人材の必要性

今回の取組みでは、地元関係者（商店街）と議論しながら施策の検討を行うとともに、地元商店街および周辺住民有志の方を対象とする検討結果の発表会を開催した。

こうした地元関係者や周辺住民の方々と意見交換する中で、今回の提案内容および取組みそのものが地域と行政を橋渡しする役割を担っていると、地域の方々から評価された。

これは今回の再生塾のメンバーの中には行政職員、コンサルタント、交通事業者、地域住民などがおり、地域と行政をつなぐ提案が出来たものと考えられるが、今後、地域が主体的に取り組んでいくまちづくりやエリアマネジメント活動などを進めていく上では、こうした地域と行政の橋渡しする役割を担う組織または人材の必要性が高まっていくものと想定され、今回の取組みはその一つの方向性を示したものと考えられる。

8. おわりに

近年商店街の問題といえば空き店舗が多く空洞化していることが多いが、にしきた商店街のように一見問題がないように見えても将来に対する問題点や不安を抱えている商店街もあることが分かった。

今回、特性をうまく引き出せ時間軸という着眼点に行きついたのは、商店街の特性を読み解きその場所にあった検討を実施したこと、地元関係者及び学

識経験者、行政、コンサルタントという異なる立場の人間が、様々な視点から議論を交わしたことで生まれた結果である。

また、地域住民とともにまちづくりを行うには、地域と行政の橋渡しを行う専門家が必要であり、総合プロデュースができる人材育成を目的とした再生塾の取り組みに参加することによりその必要性を実感することができた。

謝辞：今回フィールドとして提供、ヒアリングへの対応及び発表の場をいただいたにきた商店街の関係者の皆様、再生塾の運営に携わる皆さまのご指導、御助言等に感謝の気持ちを込めてお礼を申し上げます。

付録

※1 現地踏査により実店舗数を計上。ビル 1 棟に多業種が存在する場合は、それぞれを別途計上。(平成 25 年 9 月 21 日実施)

※2 国立社会保障・人口問題研究所 HP：男女・年齢(5 歳)階級別データ--『日本の地域別将来推計人口』(平成 25 年 3 月推計)をグラフ化

参考文献

- 1) 正司健一・大藤武彦・本田豊・村尾俊道・北村隆一：総合交通政策を推進していくための一つのアプローチ～「再生塾-持続可能なまちと交通を目指して」を通じた人材育成の試み～，土木計画学研究・講演集，No.37,CD-ROM,2008
- 2) 大藤武彦・土井勉・正司健一・中川大・村尾俊道・本田豊・東徹：持続可能なまちと交通をめざした人材育成の実践-NPO 法人再生塾の試み～，土木計画学研究・講演集，No.39，CD-ROM，2009
- 3) 村尾俊道・土井勉・中川大・正司健一・本田豊・東徹・大藤武彦：総合的な交通政策を実現するための実務者育成の実践，土木技術者実践論文集，Vol.1，pp.83-92，2010.3
- 4) リクルート住まいカンパニー2014 年「住みたい街(駅) ランキング関西版」

HOW TO REVITALIZE THE SHOPPING DISTRICT IN MIDDLE SIZED RESIDENTIAL CITY: SUGGESTION FOR "MACHI-ZUKURI" FOCUSING ON THE TIME-SCALING AND THE COLLABORATION WITH NEIGHBORHOOD COMMUNITY

Kazuo HIGUCHI, Tomohiko OZAKI, Yoshimitu SHOJI, Koji TANIGUCHI,
Ikuko TOMIYAMA, Masaaki GOTO, Yutaka HONDA