

# シビックプライドの源泉としての インフラ施設の可能性 ～地域活性化のポテンシャル～

濱田 祐輔<sup>1</sup>・家田 仁<sup>2</sup>・伊藤 香織<sup>3</sup>

<sup>1</sup>非会員 東武鉄道株式会社（〒131-8522 東京都墨田区押上2-18-12）

E-mail:y-hamada@tobu.co.jp

<sup>2</sup>フェロー会員 政策研究大学院大学特別教授（〒106-8677 東京都港区六本木7-22-1）

E-mail:ieda@grips.ac.jp

<sup>3</sup>非会員 東京理科大学教授（〒278-8510 千葉県野田市山崎2641）

E-mail: kaori@rs.tus.ac.jp

地方自治体の現状として、人口減少と高齢化について多くの自治体が課題として認識しており、シビックプライドを醸成することで地方創生や地域活性化の一助としようとする動きがある。本研究では、シビックプライドの概念の形成過程及び、日本におけるシビックプライドに類する概念について調査した。その上で、インフラ施設について 8 分野に分けて 30 事例を対象とし、インフラ施設がシビックプライドの源泉として現在までどのように扱われてきたのかについて分析した。その結果、一部のインフラ施設においてはシビックプライドの源泉として機能している可能性があることを明らかにした。さらに、インフラ施設がシビックプライドの源泉として機能するためのアプローチについて示し、今後の可能性と課題について示した。

**Key Words:** シビックプライド, インフラ施設, 都市施設, 公共空間, 地域活動

## 1. はじめに

### (1) 本研究の背景

近年、地方自治体を取り巻く現状として、人口減少と高齢化について多くの自治体が課題として認識しており、地域創生や活性化が求められている。そのような情勢下のなか、一部の自治体においてシティープロモーションや首長方針等で、シビックプライドの醸成を組み込み地域の活性化を図ることで上記課題の解決の一助としようとする動きがある。シビックプライドとは、「都市に対する市民の誇り」であり、単なる町自慢や地元への親近感ではなく、「当事者意識に基づく自負心」を指している<sup>1)</sup>。政策的にシビックプライドの醸成を掲げているものの、シビックプライドは市民ら各々が抱く感情であるため、政策が直接的にシビックプライドを醸成することはできない。そのため、政策的な観点から見ると、その地域が持つ源泉を有効に活用し、市民らの抱くシビックプライドを向上させていく必要がある。その源泉として考えられている主たる要素については、ハードで建築、

文化施設、公共施設、オープンスペース、インフラ施設等があり、ソフトで産業、文化、芸術、スポーツ等があるとされている。しかしながら、インフラ施設について、シビックプライドの源泉として扱ったプロジェクトや政策は少ない。これはシビックプライドといった概念が主に建築分野で盛んに使用されているといった理由が推察され、インフラ施設についても源泉として機能するのであれば、一つの源泉として活用し、地域活性化を目指していくことは重要な課題である。

### (2) 本研究の目的と方法

本研究で対象とするインフラ施設については、鉄道、道路、河川、橋、水辺、港湾、公園、街並みの 8 分野とする。日本においてはシビックプライドといった概念が近年盛んに使用され始めているものの、主として建築分野を起源としているものである。インフラ分野において、それに類する概念が過去に存在していたのか、歴史的な連続性を有しているかについては明らかになっていない。また、インフラ施設にどのような性質があればシビック

プライドの源泉となるかについても同様に明らかになっていない。そのため、本研究ではインフラを 8 分野の対象として、上記した 2 点について明らかにする。

まず、インターネット・文献調査によってシビックプライドの概念の形成過程について調査する。次に、先述した 8 分野について事例を選考し、各分野数事例をインターネット・文献調査により詳細に調査し、分野ごとにシビックプライドの源泉となる性質について抽出する。その上で、その中でも特にシビックプライドの源泉となっていると推察できる事例について、インタビュー調査により性質や要素を抽出し考察することで、インフラ施設がシビックプライドの源泉となる可能性と課題について整理する。

## 2. シビックプライドの概念と形成プロセス

### (1) シビックプライドの起源と形成過程

イギリスのシビックプライドは、ヴィクトリア朝（1837 年～1901 年）の都市の規範であり、特に公共建築物の文化や審美性とその都市のシビックプライドの表現や証として捉えられていたと言われている<sup>5)</sup>。一方で、産業革命によって、都市への工場進出と、農村から都市への人口流入を招き、低賃金の工場労働者が都市に集積した。急速な産業発展によって軽工業から重工業に移行すると、公害により都市に深刻な環境悪化をもたらした。このような都市問題に対して、ユートピアや理想都市が描かれ、ハーワードの田園都市からグリーンベルトに至るイギリスの都市計画は、自然尊重型の反都市思想へと変化していく。そうした歴史を経る中で、シビックプライドが 20 世紀を迎えるころに急激に放棄されたと言われている。

その様な歴史の変遷の中で始まった市民活動として、ナショナル・トラストがある。この活動は、急激な都市への開発行為から自然や歴史的環境を保護するべく、1895 年に 3 人の民間人で設立され、歴史的な建築等について所有者から買い取り、または寄贈してもらうことで、そのものを未来へ保存・管理していくというものである。建造物への入館料等による収入によって管理を実現し、また、しっかりと管理された自然・歴史的環境に国民が触れることで教育的な効果も期待できると考えられる。加えて、寄付やその入館料を支払うといった行為があるため、市民がその対象物に対しての維持・保存への参加意識も芽生えたと考えられる。

ナショナル・トラストに続く活動として、シビックトラストがある。歴的に価値のある建造物の保存、田園美の保護、居住環境の改善を目的に 1957 年、住宅地方大臣であったダンカン・サンズによって設立された。一般

の人々の関心を高め、市民としての誇りを鼓舞することを目的として主に活動している。シビックトラストの活動の出発となった事業は街路美化、清掃、植樹といった比較的身近な環境を改善していくことから始まるという認識が背景である。そのような活動が継続され、シビックトラストがモットーとしている郷土への愛着、Pride of place が生まれ、維持されていると推察できる。

その後、シビックプライドの精神が再び広く取り上げられるようになったのは、特に 1990 年代及び 2000 年代のイギリスの都市再生においてであり、首相であったトニーブレアが当時、「100 年前、公共建築はしばしばイギリスの町や都市の誇りであった。学校、駅、郵便局、図書館などが、建築デザインの高水準の規格となり、民間セクターがそれを見習おうとした。強力なシビックプライドの感覚をこよなく体現するものであった」と過去を参照し、公共セクターの建築デザインの質向上の必要性を説いている。これは、1993 年の EU 統合により、今までの国内での都市間競争の概念がヨーロッパ諸国の中で展開され、再びシビックプライドといった概念を取り上げ、都市再生を図ろうとしたのではないかと推察できる。

### (2) 日本におけるシビックプライドに類する概念の形成過程

牧瀬<sup>4)</sup>によると、シビックプライドは、2008 年から使われ始めた歴史の浅い概念である。今日、自治体には「シビックプライド」という言葉が浸透しつつある。しかし、一般的には理解されない言葉である可能性が強い。その意味では、現時点において、シビックプライドは市民権を得ていないと考えられるとされている。

先述したイギリスにおけるシビックプライドの概念が衰退した際に始まった市民活動であるナショナル・トラスト運動について、日本での経緯を確認する。1964 年鎌倉で市民らによる日本初のナショナル・トラストが始まったことで、各地でトラスト活動が活発化した。各地のトラスト団体が独自の活動を展開していたが、その後、1983 年に「ナショナル・トラストを進める全国の会」が結成された。現在では、「公益社団法人日本ナショナル・トラスト協会」として主に環境省が主管となり活動が継続されている。次に、1968 年に文化財や自然の風景地などを保全し、利活用しながら次の世代につなげていくことを目的として、英国の「ザ・ナショナルトラスト」をモデルに「財団法人観光資源保護財団」が設立された。その後、「公益財団法人日本ナショナルトラスト」として主に国土交通省が主管となり活動が継続されている。このように、日本では市民らの活動によって設立された団体と、行政が主体となり設立された団体の 2 系統があることがわかる。

インフラ分野における地域資源を活用した地域活性化の活動としては、1986 年から始まり現在まで継続されている、「手づくり郷土賞」という国土交通大臣表彰がある。これは、地域特有の自然や歴史、伝統、文化や地場産業等を貴重な地域資源として見直し積極的に利活用した、魅力ある地域づくりによって、地域の魅力や個性を生み出している良質な社会資本とそれに関わった団体の活動を表彰するものとされている。2001 年度からは、地域活動部門を創設しており、シビックプライドに類する概念についてこの頃から形成され始めたかと推察することが出来る。

### (3) シビックプライドに関わる既往の事例研究と本研究の位置づけ

シビックプライドを扱った事例研究としては、伊藤<sup>2)</sup>は今治市を事例として、シビックプライドの概念の整理と因子分析と共分散構造分析を用いてシビックプライドの因子、都市環境の評価がシビックプライドに及ぼす影響構造を分析している。また、伊藤<sup>3)</sup>は富山市を事例として、シビックプライドの源泉の取り扱われ方についての整理と、都市環境に対する評価、都市環境以外の要素に対する評価、シビックプライドの影響構造について論じている。牧瀬<sup>4)</sup>はシビックプライドの日本における動向整理と、自治体の政策においてシビックプライドがどのように用いられているか分析している。

しかしながら、これらの事例研究は、いずれもインフラ施設を明示的に扱ったものではないため、広範に及ぶ様々なインフラ施設が人々のシビックプライドやそれを動因とする地域活性化活動にどのような貢献をしているのか、あるいはしうるのかに答える内容には至っていない。そこで、以下では特にインフラ施設にフォーカスし、キーワード調査と事例調査を通じて、そのポテンシャルを論じることとする。

## 3. キーワード抽出調査によるシビックプライドとインフラ施設の関係性分析～日・米・英の比較～

### (1) シビックプライドと都市の諸要素での関係性分析

シビックプライドといったワードが、都市の各要素とどのように関連付けて人々から使用されているかについて、インターネットの検索ドライブを使用しマクロ的な分析を実施した。検索方法は、Google の検索ドライブにて「allintext: “シビックプライド” “都市の各要素”」とした。allintext 検索とは、ウェブページ上にその後続くワードが必ず含まれているページを結果として表示する検索方法である。都市の各要素については、

「交通」、「都市環境」、「土木」、「インフラ」、「まちづくり」、「建築」、「景観」、「空間」、「場所」とした。

さらに、日本と海外においてどのようにシビックプライドと都市の各要素の取り扱われ方に違いがあるのかについて把握するため、シビックプライドの概念の起源とされているイギリスと、同じ英語圏であるアメリカを対象として調査を実施した。各国の Google の検索ページから、先述した検索条件を英語に訳して検索を実施した。その結果を図-1 に示す。本調査については、Google 検索のアルゴリズムが公表されているものではないことに留意し、検索元地をイギリス、アメリカ及び日本として調査を実施した。また、言語についても日本語と英語といった違いがあり、それぞれの単語の持つ人々からの捉えられ方や使われ方が一様ではないため、その点については留意して考察を行った。

検索結果については、イギリス・アメリカを検索地とした結果はほぼ同様となった。一方で、イギリスとアメリカと日本を比較すると、日本の方が、「インフラ」や「土木」といったワードの割合が高い結果となった。これは、「allintext」検索による同ウェブページ内に各ワードが入っている検索結果を表示しているため、シビックプライドが記述されている文章と関係のないところで、「インフラ」や「土木」といったワードが使用されている場合でも検索ヒットするためではないかと推察できる。

また、シビックプライドを醸成するための一つの要素として、都市の要素がどのように取り扱われているか調査するため、先の検索条件において「醸成」のワードを追加し、再度検索した。その結果を図-2 に示す。

検索結果については、先ほどと同様にイギリス・アメリカを検索地とした結果はほぼ同様となった。一方で、日本では、「空間」と「まちづくり」の割合が増え、「インフラ」と「土木」の割合が下がった。また、イギリス・アメリカと日本を比較すると「インフラ」、イギリスとアメリカよりも低い割合となり、「空間」と「まちづくり」の割合が高い結果となった。このことから、日本ではインフラ分野においては、シビックプライドを醸成する一つの源泉としてイギリス・アメリカと比較しても認識が薄いことが推察される。

### (2) シビックプライドとインフラ施設での関係性分析

次に、インフラについて「鉄道」、「道路」、「橋」、「河川」、「水辺」、「港湾」、「公園」、「街並み」の 8 つに分け、「allintext: “シビックプライド” “各インフラの要素”」にて検索を実施した。その結果を図-3 に示す。イギリスとアメリカを比較すると、「河川」と「水辺」の割合はイギリスが高く、「公

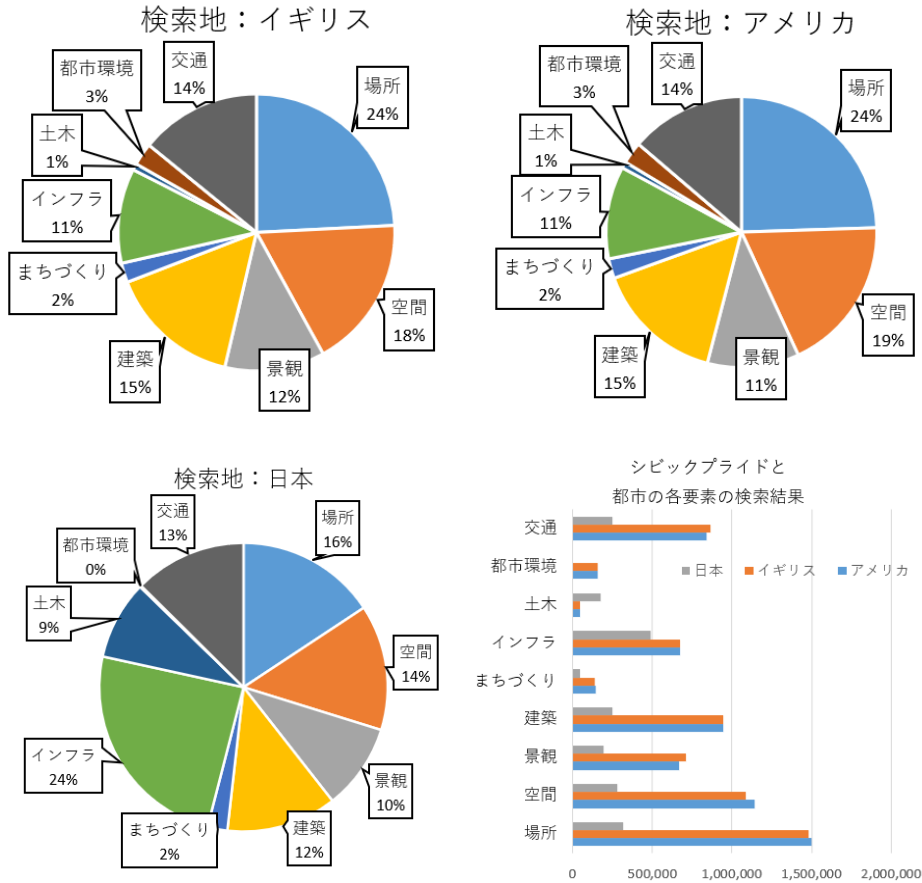


図-1 シブクプライドと都市の各要素の検索ヒット数

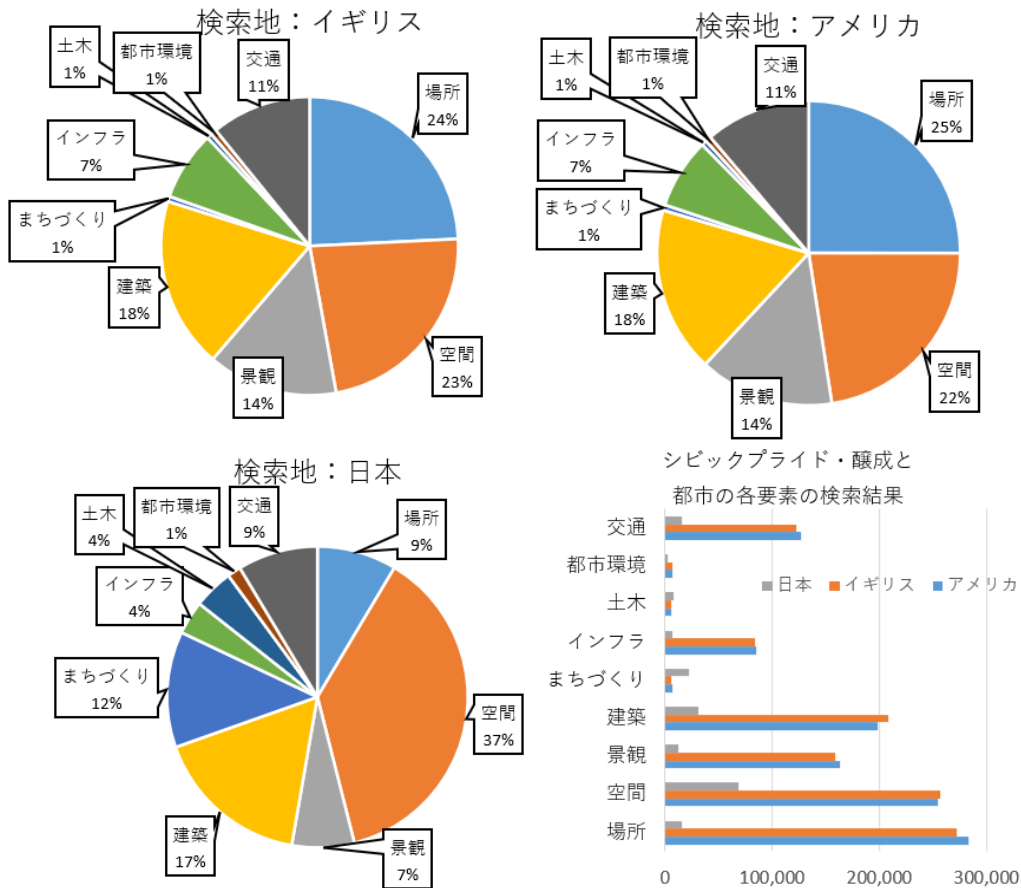


図-2 シブクプライド・醸成と都市の各要素の検索ヒット数

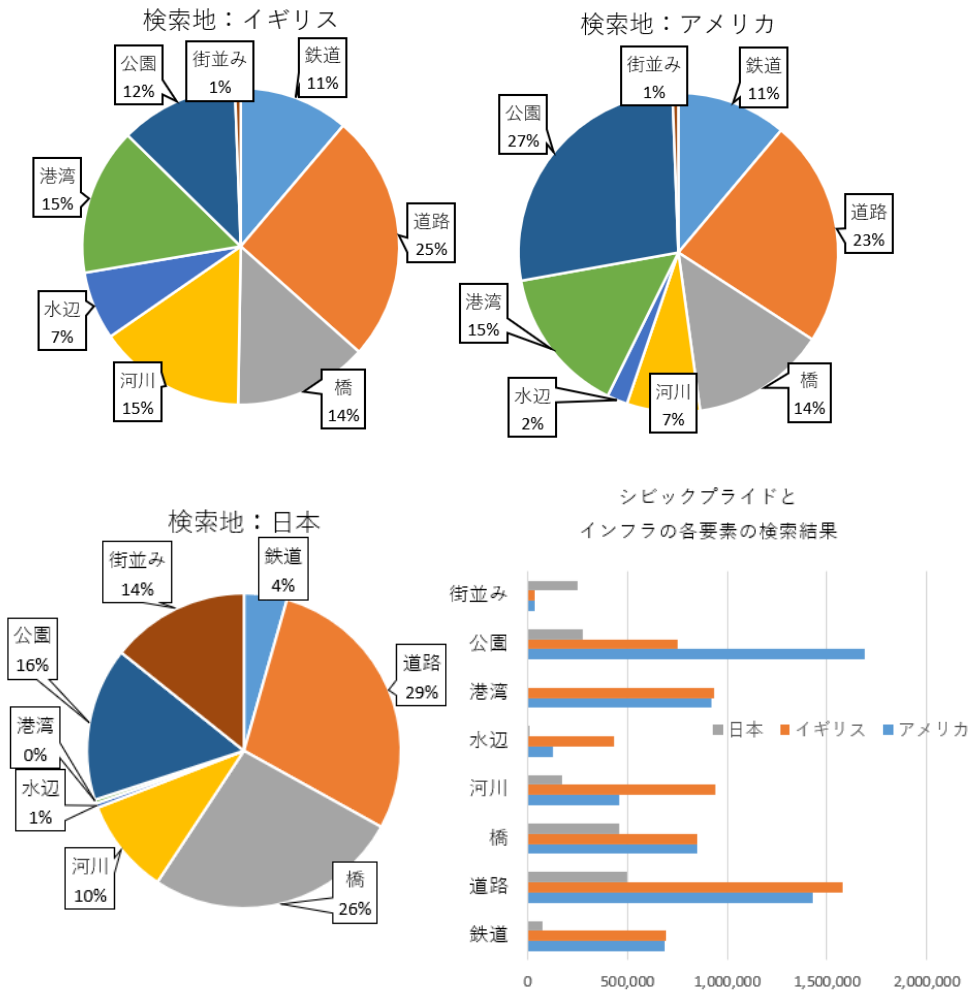


図-3 シビックプライドと各インフラ施設の検索ヒット数

園」, 「河川」, 「水辺」, 「港湾」, 「公園」, 「街並み」の8つに分け, 「allintext: “シビックプライド” “各インフラの要素”」にて検索を実施した. その結果を図-3に示す. イギリスとアメリカを比較すると, 「河川」と「水辺」の割合はイギリスが高く, 「公園」はアメリカの割合が高いといった違いがみられた. イギリス・アメリカと日本を比較すると, 「橋」と「街並み」の割合が高いが, 「鉄道」と「港湾」の割合が低い結果となった. これは, 都市の各要素での検索結果のように, 日本では「空間」や「まちづくり」といった要素の割合が高かったことから, イギリスやアメリカと比較した際に, 「街並み」の要素が高くなったのではないかと推察する.

#### 4. インフラ施設に関わるシビックプライドの資料調査事例の抽出とその分析

##### (1) 調査対象の選定

2章にてシビックプライドの概念について整理し, シ

ビックプライドの源泉を構成する要素として, 第1に対象物についてのデザインや地域の歴史的経緯を表しているといった文化的な要素, 第2に対象物について人々から評価されているといった評価的な要素, 第3に対象物についての保存・維持・発展といった持続的な要素, 第4に対象物について人々が何らかの活動をしているといった活動的な要素, といった4つの要素を抽出した. そのため, 事例調査に際しては先述した4つの要素が備わることでシビックプライドの源泉となるという仮説のもと事例調査を実施する.

本研究の予備的な調査として, 日本風景街道(全国144路線登録(2022年8月時点))の内, 東日本エリア全55事例について, ネット・文献調査により概括的調査を実施した. 調査によって, 観光等による外部的评价を十分に得られていない場合には, インターネット・文献調査の際に十分な資料が見つからないことが示唆された. そのため, 事例抽出に際しては, 「地球の歩き方日本2023~2024」に各都道府県の「見どころ」として紹介されている, インフラ施設について分類し集計した. インフラ施設として紹介されているのは全314件であり,

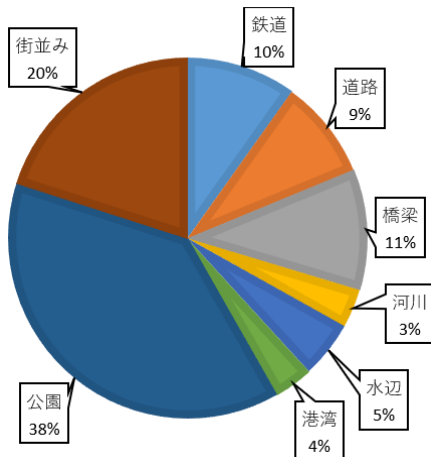


図-4 地球の歩き方から抽出したインフラ施設

1つの「見どころ」として、「公園」と「道路」が紹介されている場合には、各1項目としてカウントし集計した。その結果を図-4に示す。

集計結果は、「公園」及び「街並み」の2分野で全体の約6割を占める結果となった。「鉄道」、「道路」及び「橋梁」は同数程度であり、「河川」、「水辺」及び「港湾」といった親水性のある分野においては、3分野を合わせて10%程度と観光地としての紹介は少ない。

また、「道路」に関しては、山間のスカイラインといった沿道において市民活動が実施されにくいと想定される事例であったため、風景街道に登録されている路線から改めて抽出した。

次に、集計結果をもとに、各インフラ施設についてシビックプライドと関連検索し、シビックプライドと何らかの関係性があると推察できるインフラ施設について分野ごとに抽出した。シビックプライド関連ヒットとは、検索時にシビックプライドと対象施設名で検索しヒットし

たものである。シビックプライド直接ヒットとは、同様に検索した際に自治体等が対象インフラについて、シビックプライドを高めるものといった意味を含んで記載されているものとした。それらをまとめた結果は表-1である。

全てのインフラ施設においてシビックプライドと関連ヒットがあるわけではないが、シビックプライドと謳っていない場合においても、シビックプライドを高める要因になっている場合も考えられる。そのため、今回は調査の対象として選定した。

抽出した上記30事例を対象とし、第1に文化的要素として、対象インフラ施設について文化的（歴史的な経緯、デザイン、遺産登録等）であると考えられるような特徴があるかについての把握、第2に保存・維持・発展的要素として、対象インフラ施設に対して保存・維持活動や修景等による発展など持続的な願望が表れているといった特徴があるのかについての把握、第3に活動的要素として、対象インフラ施設についてイベント、お祭り、環境美化活動や保存運動など、市民らの活動があるかについての把握、以上の3つの要素について、インターネット及び文献による調査を実施した。

## (2) インフラ施設類型別の調査結果と考察

### a) 鉄道の事例

鉄道分野で考察すると、国鉄時代から廃止の危機がある路線では、事業者側が収益確保のために施策を地域と連携して実施しており、沿線の地域において地域の魅力を再発掘することで、地域におけるシビックプライドが高まっていることが推察できた。また、国鉄分割民営化等の際に、国鉄またはJRから第三セクター化された事例では、地域の公共交通だけではなく観光路線として施

表-1 観光の対象として評価を得ているインフラ施設として抽出した30事例

分野	対象インフラ	CP関連 ヒット	CP直接 ヒット	分野	対象インフラ	CP関連 ヒット	CP直接 ヒット		
1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15	五能線	○		16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30	佐原	○			
	只見線	○	○		河川	隅田川	○		
	渡良瀬渓谷鉄道				川	相模・城山ダム	○		
	真岡鉄道	○				水都大阪	○	○	
	南海高野線(こうや花鉄道)	○				小樽	○	○	
16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30	日本大通り	○		港湾	MM21	○			
	日光杉並木	○				神戸ハーバー	○	○	
	青山通り					鞆の浦	○		
	千国街道(塩の道)	○				門司港レトロ	○		
	千里浜なぎさドライブウェイ	○				偕楽園	○	○	
16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30	渡良瀬橋			公園	ひたち海浜公園	○			
	日本橋	○				山下公園	○		
	萬代橋	○			街並み	川越	○		
	関門橋	○					山手		
	錦帯橋	○	○				飛騨高山	○	

策を実施することで収益確保に努めており、その魅力を高めるために市民が駅周辺の環境整備やイルミネーションの実施等の市民らの活動が見られた。それらの理由から、観光などの外部的な評価を得ることで、愛着や誇りといった感情が高まることを期待でき、シビックプライドの源泉として機能していることが推察できた。

また、大手私鉄においても沿線活性化のためのプロジェクトを推進する際に、市民らが活動しやすい環境を整えることや、駅リニューアル等を通じて沿線の魅力度向上に努めることで、沿線における愛着や誇りといった感情が高まることを期待でき、シビックプライドの源泉として機能していくと考えられる。

#### b) 道路の事例

道路分野の分野で考察すると、文化的な要素では整備された経緯が大きく関係しており、今回対象とした戦後に整備されたような道路については、文化的な要素について抽出することはできなかった。また、保存・維持・発展的な要素としては、古道の再生活動等が見られ、市民らは、主に歩行者や自転車利用者空間にある植栽や並木で活動がなされていた。

これらのように、道路において諸活動が見られるものの、道路に対しての愛着や誇りといった感情を抱いていると推察される事例では、道路を含んだその空間を良くしようといった活動が見られ、道路を含んだ空間として評価の高いものである場合、あるいは高めていこうとする場合に、シビックプライドの源泉として機能すると推察される。

#### c) 橋の事例

橋分野で考察すると、文化的な要素では整備された経緯が大きく関係していることが分かった。また、市民らから橋の維持・保存に対して活動が見られ、橋周辺からの景観が市民の愛着を抱く要素となっていることが判り、加えて、萬代橋や錦帯橋においては、橋について教育的な観点からも活動があった。

これらことから、橋は地域の景観のシンボルとして存在しているものが多く、市民が活動できる幅が広く、建設されてからの時間が経過しているため、市民らがその歴史的な価値や景観的な価値について認識することで、シビックプライドの源泉となる可能性が高いと考えられる。

#### d) 河川の事例

河川分野で考察すると、親水性の高い河川では、環境美化や川に沿ってイベントの開催等の市民活動が見られた。一方で、相模原市ではシビックプライド条例を制定しているが、同市内にある相模・城山ダムについては、活動が見られなかった。

近年では、ミズベリングや川まちづくりといった水辺環境の利活用に取り組まれていることから、このような

活動が継続し発展することにより、これから更にシビックプライドの源泉となる事例が増えていくことが期待できる。

#### e) 港湾の事例

港湾分野で考察すると、その町が港町として栄えたといった歴史的・文化的な価値を市民らが認識していると推察できる事例が多く、再整備の際にも歴史的な建築物を維持・修景するなどといった活用が多く見られ、加えて小樽や鞆の浦では地元住民が景観を重視し港湾への愛着を高め保存に努めていた。また、市民らの活動として港の開港記念といったイベントや、地域活性化のためのイベントスペースとして利用されている事例が見られた。

これらのことより、インフラ施設としての港湾に愛着や誇りといった感情を抱いているかまでは判らないものの、その町が港町として発展した歴史・文化的な側面について市民らが認識していることから、シビックプライドの源泉になっていると推察できた。

#### f) 公園の事例

公園分野で考察すると、オープンスペースとして普段から市民の憩いの場として活用されイベント等が開催されていた。また、市民らによる主体的な活動としては、公園の清掃や植栽管理などがあった。これらことから、市民らが公園の文化的な価値を認識することが出来れば、シビックプライドの源泉となる可能性が高いのではないかと推察できた。

#### g) 街並みの事例

街並み分野で考察すると、街並みを形成する歴史的建築物については個人の所有であることが多く、市民らがその歴史や経緯について理解し愛着や誇りを持って維持していた。また、街並み保存に対する活動が活発になるきっかけとしては、建物の取り壊しやマンション建設の計画といった現状の街並みを変更されるといった行為があった。これらことから、今回調査した歴史的な背景を有する街並みについては、シビックプライドの源泉として機能していると考えられる。

### (3) 小括

各分野で考察した結果、インフラ施設についてもシビックプライドの源泉となっていると推察される事例、あるいは源泉となる可能性が高い事例があることが分かった。また、インフラ分野でのシビックプライドに類する概念については、インフラ施設の管理者側からインフラ施設についてシビックプライドの源泉として積極的に活用している事例はあまり見受けられなかったものの、市民らが旧来よりインフラに対する愛着や誇りといった感情を抱いている事例があり、1970・80年代から表面化していることが多いことが明らかになった。これは、インフラ施設に対して路線の廃線や道路拡張等を理由とした、

何らかの変更といった行為がある場合に市民らの感情が表面化し、市民らがインフラに対して活動していくといったことが多いことが明らかになった。

## 5. インタビュー調査による詳細分析

### (1) 対象の選定

本章では、前章で実施した事例抽出及びその分析において、市民らの活動や資料からシビックプライドの源泉となっていると推察することのできた、表-2 の事例を抽出した。主として各インフラ管理者に対してインタビュー調査を実施し、シビックプライドの源泉となる要素及び課題等について整理し把握する。

### (2) インタビュー調査及びその内容の整理

上述した 4 事例についてインタビュー調査を実施し、インフラ施設がシビックプライドの源泉として機能するための要素について抽出し、それらを考察する。シビックプライドの源泉として機能すると考えられるインフラ施設の性質については、1 つ目の要素として日頃から市民に意識されていること、2 つ目の要素として文化的（構造的・歴史的）なエピソードがあること、3 つ目の要素として文化的なエピソードを知る機会があること、以上の 3 つの要素を有していることが明らかになった。

1 つ目の要素については、市民らが日頃から目にする景観の一部に対象インフラがあることで意識され、日頃から見ていて愛着が湧くといった要素である。これは、必ずしも構造物として優れた景観を有している必要はない。例えば小樽北防波堤のように構造物としての景観としては、一般的な防波堤と大差ないものと考えられるものの、遠方から小樽港の景観を形成する一つの要素として考えた場合には、市民らが愛着を抱く小樽の景観となり、当然に北防波堤についても意識される。このように、インフラ施設自体が優れたデザインでなくても、日頃から市民に意識されることのできるインフラ施設であることが、シビックプライドの源泉として機能する要素であると考えられる。

2 つ目の要素については、インフラ施設が整備されてから現在までどのように地域の発展に寄与してきたかといったものや、構造やデザインがどのように優れている

かといったエピソードを有しているといった要素である。3 つ目の要素については、学校教育における郷土学習や、対象インフラに対してのお祭りやイベントを開催する等といった方法で、インフラ施設についてのエピソードを市民らが知る機会が設けられているといった要素である。

このような 3 つの条件が揃うことで、市民らに対象のインフラ施設について愛着や誇りといった感情が芽生え、お祭りやイベントといった方法で活動的な要素についても加わることで、シビックプライドの源泉として機能すると推察できる。

一方で、インタビュー調査によりインフラ管理者においては、シビックプライドの概念が浸透していないように見受けられた。シビックプライドといった概念がシテーパープロモーション等の政策部局が積極的に活用している言葉であり、インフラを管理する部局まで浸透していないことが推察された。そのため、これからシビックプライドを核にした地域づくりが求められると推察されることから、今後インフラ分野においてもシビックプライドの概念を浸透させることが必要であると考えられる。

## 6. まとめ

### (1) 総合考察及び最終提言

本研究では、日本のインフラ分野におけるシビックプライドに類する概念の歴史的な連続性及びシビックプライドの源泉として機能すると考えられるインフラの性質についてインターネット・文献調査及びインタビュー調査により明らかにした。

インフラ施設がシビックプライドの源泉となる可能性について整理すると、シビックプライドの源泉として機能するためには一定のサイクルを有しており、4 つのフェーズがあると考えられる。それは、第 1 にインフラ施設が知覚的あるいは知識によって強く認知されること、第 2 にその文化的背景が理解されること、第 3 に日常生活に関わること、第 4 にインフラ施設に対する活動が広がること、といった 4 つのフェーズのサイクルである。このサイクルが機能していくことで、人々への認知も広がっていき、より多くの人へシビックプライドの源泉として機能することが期待できる。次に、各フェーズにおける課題について述べる。

第 1 のフェーズの課題としては、一部のインフラ施設について市民らにとって、知覚的あるいは知識によって認知できないことである。例えば、首都圏外郭放水路といった地下施設については、普段一般的に意識することは難しいが、インフラツーリズムの実施による外部と接点を持つことで、地域住民だけでなく広く認知されてい

表-2 インタビュー調査対象とその相手方

No.	分野	対象インフラ	相手方
1	橋	萬代橋	新潟市まちづくり推進課
2	橋	錦帯橋	岩国市錦帯橋課
3	港湾・街並み	小樽	小樽市新幹線・まちづくり推進室
4	河川・街並み	佐原	NPO小野川と佐原の町並みを考える会

る。このように関係者の意識が向くことで解決の一助となることが推察できることから、まずはインフラ管理者が改めて管理する施設について意識を向けていく必要があると考えられる。

第 2 のフェーズの課題としては、多くのインフラ施設において、対象施設の有するエピソードを発掘されていないと推察できることである。多くのインフラ施設は歴史的な背景を有し、人々の生活を支えていることから、その背景を整理し、市民らとその背景を理解するきっかけを作ることが必要であると考えられる。

第 3 のフェーズの課題としては、現状のインフラ施設において活動できるスペースが確保されていない、あるいは確保されていてもイベント等を開催する程には空間的な余裕がないことが考えられる。既に整備されているインフラ施設の場合は、スペースを新たに確保することが難しいと推察される。そのため、改修工事等を計画する際には、空間的な制約によって市民らと関わる機会がないインフラで、第 1・第 2 フェーズを満たしている場合には、市民らと関わるができる空間的な整備をすることが望ましいと考えられる。第 2 フェーズだけを満たしている場合には、整備した場合に市民らが日常的に活動することが想定される場合に整備することが望ましいと考えられる。

第 4 のフェーズの課題としては、イベント等の活動を主導する主体がないことが想定される。その場合にはインフラ管理者側にて周年記念イベント等を開催することが望ましいと考えられる。

上記にて、インフラ施設がシビックプライドの源泉となる可能性と課題について述べたが、シビックプライドの源泉として機能することを期待するのではなく、シビックプライドを高める装置となる可能性については十分にあると考えられる。例えば、小樽の事例についても、小樽港といった大きなエリアの中に、北防波堤や運河といったインフラ施設が存在しており、それらが集まることでその町のストーリーを形成している。このように考えると、その地域においてシビックプライドを高められると推察されるインフラ施設について触れながらストーリーを整理することで、インフラ施設そのものが源泉となるわけではないが、シビックプライドを高める装置として機能することが期待できるのではないかと推察できる。

## (2) シビックプライドを重視した地域活性化の推進方策について

今後の実務的課題として、シビックプライドの源泉として機能させることを考える際に、インフラ施設は機能性と象徴性の 2 つの面を有していると考えられるものの、人々の生活を支え生活に馴染んでいるインフラ施設につ

いて、改めて意識する機会は少なく、また、象徴性を持たせるといった試みが少ない現状がある。

これから、インフラ施設を一つの源泉として地域の人々のシビックプライドを高めていくためには、まず、シビックプライドの源泉となるような地域資源を官民が協働して発掘をすることが必要であると考えられる。例えば、シティプロモーション等の施策においては自治体内の取組に終始してしまい、他のインフラ管理者である鉄道会社等、全ての源泉を網羅できていないのではないかと推察される。シビックプライドは、自治体が行う政策的な関与によって醸成されるものではなく、その地域にある様々な源泉を基にして人々に醸成されていくものであることから、より多くの源泉を扱いその価値を高めていくために、官民が協働して取り組むことが肝要であると考えられる。

近年では、自治体と鉄道会社において、まちづくりに関する包括連携協定を締結し、官民が協働してまちづくりを進めようとする動きがある。このような動きを加速させ、シビックプライドの源泉となるインフラ施設について官民が協働して発掘し、地域のストーリーに紐づけたイベント等を協働することで、改めてインフラ施設が市民らから意識されるとともに象徴として捉えられる機会になると考えられる。最後に、本研究がインフラ施設を活用した地域活性化の一助となることを願う。

**謝辞：**本研究を進めるにあたって、インタビュー調査にご協力いただきました新潟市まちづくり推進課、岩国市錦帯橋課、小樽市新幹線・まちづくり推進室及び NPO 法人小野川と佐原の町並みを考える会の関係者の皆様からは貴重なご意見をいただきました。ここに感謝の意を表します。

## REFERENCES

- 1) 読売広告社都市生活研究局著・伊藤香織他監修：シビックプライド 2—都市と市民のかかわりをデザインするコミュニケーションをデザインする，宣伝会議，2014.
- 2) 伊藤香織：都市環境はいかにシビックプライドを高めるか：今治市を事例とした実証分析，都市計画論文集，Vol.52, No.3, pp.1268-1275, 2017.
- 3) 伊藤香織：シビックプライドの源泉としての都市環境及び諸要素-富山市中心市街地と富山地域を事例として-，都市計画論文集，Vol.54, No.3, pp.615-622, 2019.
- 4) 牧瀬 稔：日本における「シビックプライド」の動向整理，公共政策志林，pp.13-26, 2019.
- 5) 読売広告社都市生活研究局著・伊藤香織他監修：シビックプライド—都市のコミュニケーションをデザインする，宣伝会議，2008.
- 6) シヴィック・トラスト，井出久登，井出正子訳：プライド・オブ・プレイス，鹿島出版会，1978.

- 7) 「地球の歩き方」編集室：地球の歩き方日本 2023~2024, 株式会社地球の歩き方, 2022.
- 8) 彩の国さいたま人づくり広域連合：Think-ing 第 19 号, 彩の国さいたま人づくり広域連合, 2018.
- 9) 萬代橋歴史読本：  
<https://www.hrr.mlit.go.jp/niikoku/bandaibridge/pdf/shiruhodonaruhodo.pdf>
- 10) 名勝錦帯橋保存活用計画書：  
[https://www.city.iwakuni.lg.jp/uploaded/life/54854\\_287370\\_misc.pdf](https://www.city.iwakuni.lg.jp/uploaded/life/54854_287370_misc.pdf)
- 11) 小樽文化遺産ポータル：<http://otarubunkaisan.jp/>
- 12) NPO 法人小野川と佐原の町並みを考える会：  
<https://www.sawara-machinami.org/>
- 13) National Trust：<https://www.nationaltrust.org.uk/>
- 14) 日本ナショナル・トラスト協会：  
<http://www.ntrust.or.jp/>
- 15) 日本ナショナルトラスト：  
<http://www.national-trust.or.jp/>
- 16) 国土交通省手づくり郷土賞：  
<http://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/region/tedukuri/index.html>
- 17) GoogleUK：<https://www.google.co.uk/>
- 18) GoogleUS：<https://www.google.com/?gl=us>
- 19) Google 日本：<https://www.google.co.jp/>
- 20) 日本風景街道：  
<https://www.mlit.go.jp/road/sisaku/fukeikaidou/index.html>

## CIVIC PRIDE AND INFRASTRUCTURE FACILITIES ~ITS POTENTIAL IN REGIONAL REBUILDING~

Yusuke HAMADA, Hitoshi IEDA, and Kaori ITO

Many municipalities are aware of the current issues of declining and aging populations, and there is a movement to foster civic pride as a means of contributing to local development and regional revitalization. In this study, a research was conducted on the formation process of the concept of civic pride, as well as on concepts similar to civic pride in Japan. In addition, 30 cases of infrastructure facilities in eight fields were selected to investigate how such facilities have been treated as a source of civic pride. As a result, the study revealed that some infrastructural facilities may function as a source of civic pride. The study also showed that some approaches could facilitate infrastructure to serve as a source of civic pride, and indicated future possibilities and issues to be addressed.

**Key Words:** civic pride, infrastructure facilities, urban facilities, public space, community