2024年度

小関ゼミ
3年生　活動報告書

2024年度　小関ゼミ3年生　活動報告書

2024 年度　小関ゼミ　活動報告書

目　　次

はじめに…… 1

2024 年度　小関ゼミ（3 年生）のあゆみ…… 2

各班の報告書・発表資料

（1）ビリーヴ

テーマ：「テーマパーク事業と行政の関わり」
スライド…… 8
レポート…… 19

（2）チームいなかっぺ

テーマ：『観点別から見るコンパクトシティ』
スライド……28
レポート……47

（3）ESFP

テーマ：「映像作品の聖地巡礼による地域活性化」
スライド……67
レポート……85

小関ゼミ 2024 年度　3 年生　活動報告書

編集・発行　　明治大学経営学部　小関隆志研究室
発行日　2025 年 1 月 25 日

〒101-8301　東京都千代田区神田駿河台 1－1
TEL/FAX 03-3296-2085
koseki@meiji.ac.jp

小関ゼミ　ウェブサイト　http://kosekizemi.net/

はじめに

2024 年度の小関ゼミ 3 年生は 15 名（1 名は秋学期に海外留学に行ったため 14 名）でした。それぞれの関心事に沿ってテーマを選び、3 つのグループに分かれました。

- ビリーヴ（テーマ：テーマパーク）
- いなかっぺ（テーマ：コンパクトシティ）
- ESFP（テーマ：エンターテインメント）

この報告書は、各グループが約 10 か月（4 月～1 月）かけて調査してその成果をまとめたものです。テーマの選定、文献の収集、役所や企業などへの訪問調査、スライド資料や報告書の作成は、いずれも学生自身が主体的に行いました。

基本的には各グループで調査研究を進めましたが、一方でゼミ合宿や報告会などの活動はグループの枠を超えてゼミ生全員で楽しみ、関係を深めました。

スライド資料は、12 月 15 日（日）に政治経済学部の大高ゼミとともに開催した合同発表会で行ったプレゼンテーションです。そのプレゼンテーションをもとに報告書の文章をまとめました。

自分たちが何を明らかにしたいのか、調査先にどう連絡を取ればよいのか、調べたことをどうまとめればよいのかなど、報告書の完成に至るまでにはさまざまな苦労がありましたが、学生が話し合いながら進めることで成長できたのではないかと思います。

調査に際しては、インタビューや資料提供などで多くの関係者の皆様に多大なご協力を賜りました。本当に有難うございました。この場を借りまして、深く御礼を申し上げます。

2025 年 2 月

明治大学経営学部　教授　小関　隆志

2024 年度　小関ゼミ（3 年生）のあゆみ

懇親会（4 月 30 日）

ゲスト講演　山田哲司氏（公益財団法人ボーイスカウト日本連盟）（5 月 14 日）

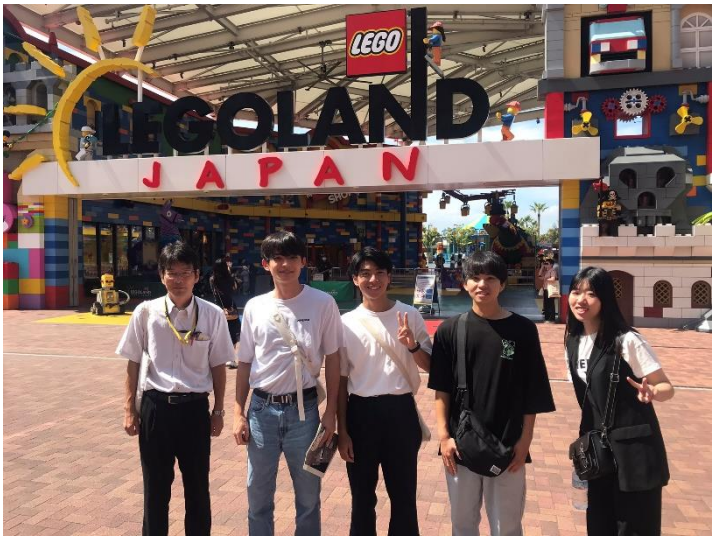
ワールドカフェ（6 月 11 日）

2 年生の歓迎会（6 月 26 日）

グループの中間発表（春学期）

チームビルディングゲーム
（マシュマロ・チャレンジ）
(7月9日)

名古屋合宿（9 月 16～18 日）



グループの中間発表（秋学期）

就職相談会(11 月 12 日)

合同発表会(12 月 15 日)

ビリーヴ

ビリーヴ

岩井陽哉
鎌田健太朗
田中耕太
西畠瑚海
細井大貴

研究テーマ

テーマパーク事業と行政の関わり

研究目標

テーマパーク事業の「土地利用」、「交通」、「官民連携による地域貢献」の面の取り組みを調査し、テーマパーク事業に対して行政はどのように関わるべきなのかを明確にする。

テーマパークの定義

『「テーマパーク」とは、入場料をとり、特定の非日常的なテーマのもとに施設全体の環境づくりを行い、テーマに関連する常設かつ有料のアトラクション施設（＊）を有し、パレードやイベントなどを組み込んで、空間全体を演出する事業所をいいます。』

（＊）映像、乗り物、ショー、イベントなど

例：

テーマパーク ⇒ディズニー、USJ、サンリオピューロランドなど

遊園地⇒富士急ハイランド、東京ドームシティアトラクションズなど

研究対象・着目した点

・東京ディズニーリゾートと浦安市

・レゴランド・ジャパンと名古屋市

○『土地利用』
会社と自治体が所有する土地をどのように活用しているか
○『交通整備』
テーマパークや周辺施設の道路や公共交通機関の混雑対策
○『地域貢献』
自治体と連携して行っている貢献活動

テーマパーク建設のための建設予定地や周辺の土地の開発に、運営会社と自治体はどのように関わっていたのか？

テーマパーク事業の運営のために交通の整備や混雑対策などで自治体がどのように関わっていたのか？

運営会社と自治体による地域貢献活動はどのようなものがあるのか？

⇩

テーマパーク事業に対して行政はどのように関わるべき？

土地利用（浦安市）

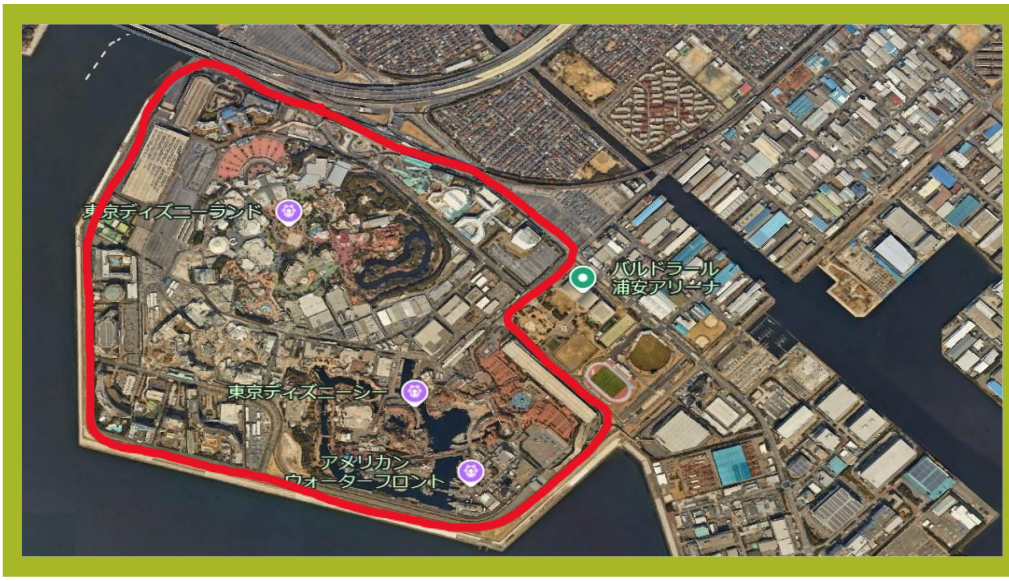
○埋め立てによって造成された浦安市の舞浜地区は、オリエンタルランドが買い取り、東京ディズニーリゾートの建設が決まった 。

漁業の町であった浦安の沿岸で工業排水問題が起き、

住民が漁業権を放棄し、埋め立てへ

工業地帯になる予定だったが、OLCが土地を購入し、遊園地を建設することに

⇒WDCとライセンス契約を締結し、東京ディズニーリゾートを建設

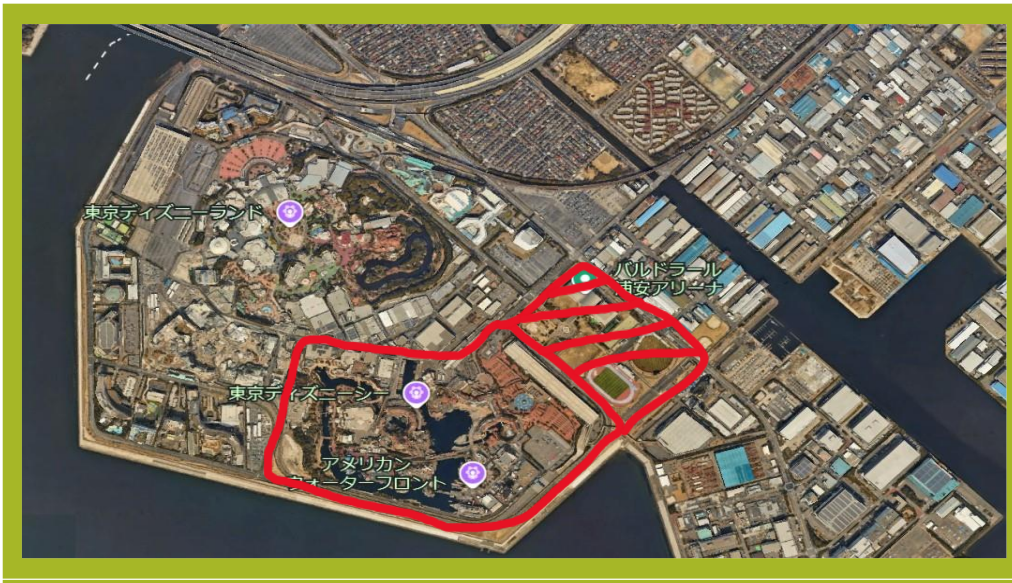


土地利用（浦安市）

○ディズニーシーの建設のため、企業庁が所有する 3万坪の土地と、浦安市が整備を進めていた運動公園の 5万坪の土地の一部を購入した。

また、運動公園の整備計画は オリエンタルランドと浦安市との協議の結果、見直されることになり、その一部がテーマパーク用地に転用された。

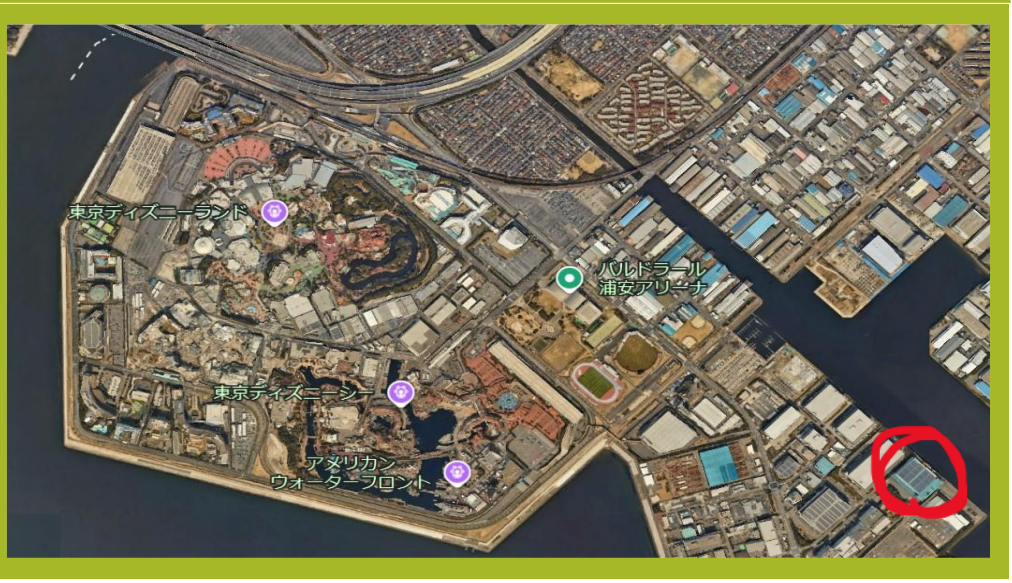
○ ランドとシーに向かう自動車などの混雑を避けたり、両パークの違いを明確にするために、シーの入り口はランドの入り口から遠く離れた運動公園側に設置することになった。



土地利用（浦安市）

○「災害の発生時における帰宅困難者の受入等に関する協力協定」
災害時、帰宅困難者をOLCの敷地内や建物に受け入れる。
沿岸部にある、OLCの建物とその企業岸壁で横須賀基地からの物資を受け入れることができる。

○浦安市が使用する土地に、暫定バスターミナルを設置して混雑防止に貢献している。



土地利用（名古屋市）

金城ふ頭は元は物流のための埋め立て地であった
⇒愛知県と名古屋市の団体で都市的な開発を行い、観光できる場所へ
　国際展示場第一・第二展示館を建設

国際展示場旧第二展示館のリニューアルの際、外国の事業者から
レゴランド建設の提案があったため、建設することが決まった

⇓

物流と観光が共存する土地

土地利用（名古屋市）

国際展示場の駐車場の土地にレゴランドを建設することが決定
　⇒国際展示場の駐車場を取り壊し、
　　高速道ICの金城ふ頭入り口付近に立体駐車場を建設
　　（収容可能台数約5000台）

⇓

土地の合理的な活用

交通整備（浦安市）

○東京ディズニーランド開業時の交通問題と対策

浦安市の対策

・一般車両用の入園ルートの設定と誘導計画
・地下鉄東西線浦安駅と東京ディズニーランドを結ぶシャトルバスのルート設定と運行計画
・同駅からシャトルバスのターミナルまでの歩行動線計画の立案

昭和55年10月に、市とオリエンタルランドの間で結ばれた協議書で、一般乗用車の入退園時のルートを定め、標識等を設置して車を幹線道路へ誘導すること、地下鉄東西線浦安駅から東京ディズニーランドまでのシャトルバスを運行することが決められた。

交通整備（浦安市）

○舞浜駅の開業

混雑防止への取り組み
2022年1月から舞浜駅の混雑防止として、駅のホームを伸ばし、
上りと下りで停車場所をずらした。

○オリエンタルランドの私道

ディズニーリゾートの外周はオリエンタルランドの私道である。
私道を開放してオリエンタルランドも混雑防止に対策している。

交通整備（浦安市）

○ディズニーシーの開業

平成13年、新テーマパークとしてディズニーシーが開業した。これに伴い、渋滞などの混雑が予想され、更なる交通整備が必要となった。

⇩

新しいICの設置が考えられる。

実際にオリエンタルランドが 25億円を負担して、浦安市が新しいIC（舞浜入口）を設けた。舞浜入口は東京方面の入口である。

交通整備（名古屋市）

○金城ふ頭は物流と観光の共存がテーマ

観光客が土地に不慣れなため、ふ頭の道路で物流業者の労働の妨げになってしまうことを防ぐため、ナビ会社との連携や看板の設置をして、ふ頭への入り口の2本の一般道をそれぞれ観光用と物流用に分けた。

高速道路から立体駐車場に直接つながる道を設置。
→レゴランド開業前よりも来訪者数は増えたが混雑は減少した。

浦安市とオリエンタルランドとの連携

①クラウドファンディング

→舞浜駅のタイル補修のためのクラウドファンディングを浦安市が行い、700万円ほど集まる。

②浦安市子どもの広場

→浦安市子どもの広場（通称：うらっこ広場）は、浦安市に在住する0～18歳までの遊び場であり、浦安市の土地にオリエンタルランドが出資することで作られた。

③成人式をディズニーリゾートで行う

→市内に住む新成人を入場無料で招待。

【千葉県とオリエンタルランドとの連携

「文化芸術等に関する包括連携協定」

①東京ディズニーシー新テーマポート「ファンタジースプリングス」プレビューへの県内小学生の無料招待（6年生）

②職場体験プログラムの実施

→県内の中学校等に通学する中学1年生を対象とし、園内の植木等、園に関わるグループ会社にて実施。

③千葉県150周年記念パレード

→吹奏楽部、ダンスチーム等様々な団体によるパレード

【動員数】館山市：6万5千人千葉市：7万2千人

浦安市：6万人　※令和5年4月四

【名古屋市とレゴランドの地域貢献活動】

「包括連携協定」

①「Project Based learning」の出張型ワークショップ

②レゴランドならではのプログラミング教育の推進

・レゴランド×名古屋市交通局で
クリスマス期間限定で地下鉄東山線
4駅でスタンプラリーを開催。

	土地利用	交通整備	地域貢献
レゴランド	・建設のために名古屋市から土地を借りている。 ・レゴランド以外にもレジャー施設とがある（物流とも共存）	・高速道路から立体駐車場につながる道	・Project based learning ・プログラミング教育 ・海の環境保全 ・名古屋市の魅力発信
オリエンタルランド	・他の施設が無い ・ディズニーシーの建設のため浦安市から土地購入 ・浦安市の土地を利用してもらい混雑防止に貢献（暫定バスターミナル）	・舞浜ICを設置 ・私道の開放	・うらっこ広場 ・成人式に招待 ・職場体験（中学生） ・ディズニー招待（小学生） ・クラウドファンディング
共通点：	建設時の土地支援	混雑防止支援	子供の成長支援

共通点を踏まえての土地利用のまとめ

○テーマパークの建設の際に行政の支援が必要
・名古屋市がレゴランドに土地を貸与
・浦安市がオリエンタルランドに土地を売却

○周辺地域との共存のために行政が関与（名古屋市）
・他の施設、物流業界との調和を図ることがポイント

共通点を踏まえての交通整備のまとめ

○インフラ整備（混雑防止）に行政の支援が必要
・高速道路から駐車場に繋がる道の建設
・ICの設置　など

○来訪者の利便性を向上させると同時に、地域の交雑防止を防ぐことがポイント
・開業時の浦安市による混雑対策
・観光と物流の共存を目指す金城ふ頭への名古屋市の支援

共通点を踏まえての地域貢献のまとめ

○行政のテーマパークと連携しての子供たちの教育に関する支援が重要
- Project based learning
- プログラミング教育
- うらっこ広場
- 成人式に招待
- 職場体験（中学生）
- ディズニー招待（小学生）

結論

行政の密接な支援が、テーマパークの建設、運営、そして、地域社会の発展に不可欠である。
そのため、土地の提供や交通インフラの整備といった経営支援だけでなく、地域に住む子供たちの教育支援といった長期的な地域の発展に寄与できる関わり方が必要である。

参考文献

『公園，遊園地・テーマパーク調査票記入注意』 経済産業省　平成22年
https://www.meti.go.jp/statistics/tyo/tokusabizi/result-2/h22/pdf/h22enter26.pdf

「Google earth 」 Google

「浦安市史[まちづくり編]」浦安市

「千葉県企業庁事業の軌跡　本編」

【テーマパーク事業と行政の関わりについての報告書】

【目次】

1.はじめに
2.テーマパークの定義
3.調査
3-1.土地利用（浦安市）
3-2.交通整備（浦安市）
4-1.名古屋市の土地利用
4-2.名古屋市の交通整備
5-1.浦安市とオリエンタルランドの連携による地域貢献
5-2.千葉県とオリエンタルランドの連携による地域貢献
5-3.名古屋市とレゴランドの連携による地域貢献
6.以上を踏まえてのまとめ
7.結論

1. はじめに

近年、テーマパーク事業は国内外で重要な観光資源として注目を集めており、地域経済や雇用の創出に大きな影響を及ぼしている。その一方で、テーマパークが地域に与える影響は経済的な側面に留まらず、「土地利用」や「交通インフラの整備」、さらには「官民連携による地域貢献」といった多岐にわたる課題や可能性を抱えている。本研究では、これらのテーマパーク事業と行政の関わりについて焦点を当て、具体的な事例を通じて、行政がテーマパーク事業とどのように協働すべきかを明らかにすることを目的とする。

具体的には、テーマパーク事業が行う「土地利用」、「交通」、「官民連携による地域貢献」に関する取り組みを調査・分析し、行政が適切に関与するための方針や戦略を検討する。

2. テーマパークの定義

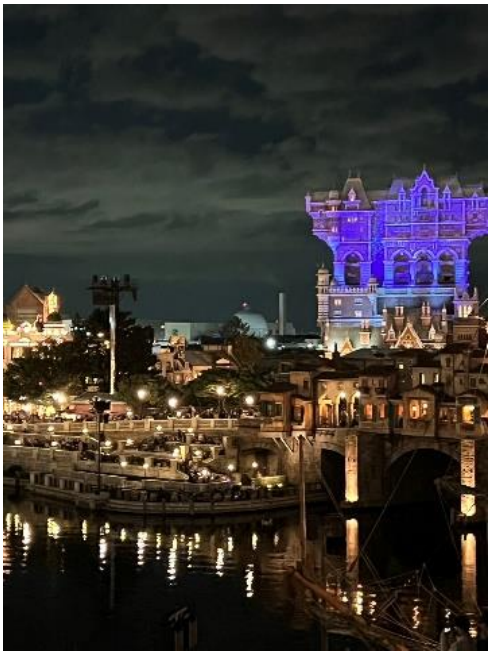
本研究において、「テーマパーク」とは、以下の要素を満たす事業所を指す。

・入場料を徴収すること。

・特定の非日常的なテーマのもとに施設全体の環境づくりを行っていること。

・テーマに関連する常設かつ有料のアトラクション施設（映像、乗り物、ショー、イベントなど）を有していること。

・パレードやイベントなどを組み込み、空間全体を演出していること。



例として、東京ディズニーリゾートやユニバーサル・スタジオ・ジャパン、サンリオピューロランドなどが挙げられる。

なお、一般的な遊園地（例：富士急ハイランドや東京ドームシティアトラクションズ）は、主に乗り物を中心とした施設であり、テーマ性や空間演出の度合いが異なるため、本研究ではテーマパークに含めない。このようにテーマパークを定義することで、対象となる施設の特性や行政との関わり方をより具体的に議論する基盤とする。

3. 調査

本研究では、調査対象として東京ディズニーリゾートと浦安市、千葉県、また、レゴランド・ジャパンと名古屋市の 2 つの事例を取り上げた。これら 2 つを対象とした理由は、両者が埋立地に立地しているという共通点を有している点にある。埋立地は、都市開発や地域振興の観点から特徴的な条件を持ち、特に土地利用や交通整備、さらには地域への貢献において、通常の地域開発とは異なる取り組みが必要とされる。したがって、埋立地に立地するテーマパーク事業と自治体の関係性を明らかにすることは、本研究の目的である「テーマパーク事業と行政の関わり方」を考察するうえで極めて意義深いといえる。

東京ディズニーリゾートと浦安市、千葉県は、日本を代表するテーマパークとその周辺地域の事例として、長年にわたる官民連携の取り組みが評価されている地域である。埋立地という制約の中で、土地利用計画が進められ、交通インフラの整備や周辺地域との共存が図られてきた点で注目すべき事例である。また、レゴランド・ジャパンと名古屋市も、埋立地に立地するテーマパークとして、地域振興や観光資源の創出を目的とした取り組みを進めている。これら 2 つの事例は、規模や特徴に違いがあるものの、埋立地におけるテーマパーク事業として多くの共通点を持ちながらも、それぞれ異なる課題や施策を有している点で比較研究に適している。

本研究では、これら 2 つのケースを「土地利用」、「交通整備」、「地域貢献」という 3 つの観点から調査を行う。具体的には、会社と自治体が所有する土地をどのように活用しているか、テーマパークと公共交通機関の連携、さらにテーマパークが自治体と連携し、地域社会にどのように貢献しているかといった側面を詳細に分析する。この 3 つの観点をもとに比較検討することで、埋立地に立地するテーマパーク事業が行政とどのように関わりを持ち、地域全体の発展に寄与していくべきなのかを明らかにすることを目指す。

以上のように、埋立地という共通の条件を持つ東京ディズニーリゾートと浦安市と千葉県、レゴランド・ジャパンと名古屋市を対象に選定し、それぞれの取り組みを 3 つの観点から調査・分析することで、テーマパーク事業と行政の協力関係のあり方に対する包括的な理解を得ることを目的としている。

3-1. 土地利用（浦安市）

〈浦安市舞浜地区における埋立事業と東京ディズニーリゾート（TDR）の開発経緯〉

浦安市の舞浜地区は、埋立事業によって造成された地域であり、その土地を買い取ったオリエンタルランドによってテーマパーク建設の計画が進められた。舞浜地区の埋立事業は、元々漁業が盛んだった浦安において、工業廃水が海に流れ込む「黒い水事件」による深刻な水質汚染が発端となっている。この事件により、養殖されていた海苔や貝類の約 8 割が死滅し、さらに高度経済成長期の影響で漁業離れが進んだことから、住民が漁業権を放棄し、埋立が決定された経緯がある。

埋立地は当初、工業地帯として利用される予定であったが、オリエンタルランドが土地を購入した際に、「首都圏 3000 万人の住民を招致する大規模レジャー施設を建設する」という条件が課されていた。この条件を達成するため、オリエンタルランドは単なる遊園地では十分な集客が見込めないと判断し、ウォルト・ディズニー・カンパニー（WDC）とのライセンス契約を締結してディズニーの誘致を決定した。その結果、1983 年に東京ディズニーランド（TDL）が開業し、施設全体は当初「舞浜リゾート」と呼ばれていたが、1998 年からは WDC の提案により「東京ディズニーリゾート」という名称が使用されるようになった。

〈東京ディズニーシー（TDS）建設における土地の取得と交通計画〉

TDS の建設にあたっては、オリエンタルランドと千葉県企業庁（平成 27 年度末に清算）および浦安市の間で土地に関する協議が行われた。オリエンタルランドは、TDS の建設用地として、企業庁が所有する 3 万坪の墓地公園予定地と浦安市が整備を進めていた運動公園の 5 万坪の一部を求めた。墓地公園予定地が TDR の隣に位置することはイメージダウンにつながるとの懸念から、オリエンタルランドはこの土地を買い取る意向を示した。さらに、浦安市が所有する土地の一部も取得するため、オリエンタルランドは自社所有の 5 千坪を

浦安市に提供する形で交渉を進め、最終的に企業庁の 3 万坪と浦安市の 1 万 5 千坪の計 4 万 5 千坪を買収し、TDS の建設を開始した。

また、TDL と TDS の交通面での混雑緩和や、両パークの個性を明確にするため、TDS の入口は TDL の入口から離れた運動公園側に設置された。この配置により、車両交通の分散やゲスト体験の向上を図っている。

〈オリエンタルランドの地域貢献と災害対策〉

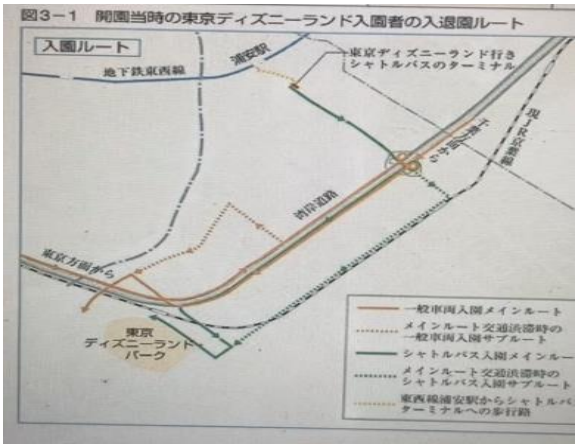
オリエンタルランドは、地域貢献の一環として浦安市と「災害発生時における帰宅困難者の受け入れ等に関する協力協定」を締結している。この協定に基づき、災害時にはオリエンタルランドが所有する建物や土地が帰宅困難者の受け入れに活用される。また、沿岸部にある企業岸壁では、横須賀基地から運ばれる物資を受け取り、その保管は近隣にあるオリエンタルランド所有の施設で行われる。このような取り組みは、地域防災において重要な役割を果たしている。

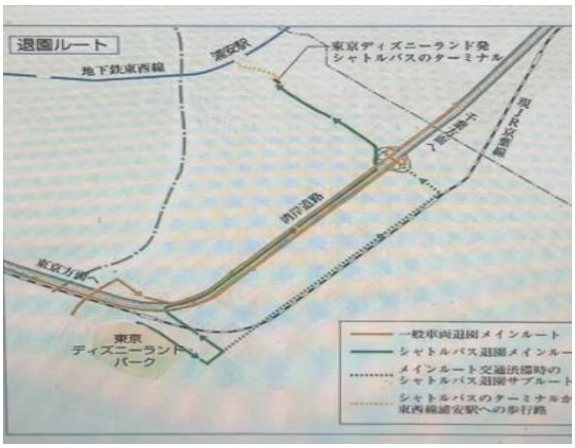
さらに、オリエンタルランドは舞浜駅前の自社所有地を暫定バスターミナルとして浦安市に貸し出しており、公共交通機関の利便性向上にも寄与している。

暫定バスターミナルの詳細は後述する。

3-2.交通整備（浦安市）

次に、オリエンタルランドの TDR の運営に対して、行政が関与した交通整備について調査した。調査方法については、実際に浦安市役所、道路政策管理課を訪問し取材を行った。まずは、TDL 開業時に交通対策に関与していたことが分かった。TDL に来園する車両による市内への影響をできるだけ少なくするために、一般車両車の入園ルートの設定と誘導計画、地下鉄東西線浦安駅と TDR を結ぶシャトルバスのルート計画と運行計画、同駅からシャトルバスのターミナルまでの歩行同線計画の立案に力を入れていた。こうして、昭和 55 年 10 月（TDR 開園は昭和 58 年）に、市とオリエンタルランドの間で結ばれた協議書では、一般乗用車の入退園のルートを定め、標識等を設置して車を幹線道路へ誘導することが決められた。また、地下鉄東西線浦安駅から TDL までのシャトルバスを運行することが決められた。以下の画像は、実際に浦安市が行った入退園のルート設定だ。





出典　浦安市史［まちづくり編］127 頁

次に、舞浜駅の混雑防止に浦安市が関与していたことが分かった。昭和 63 年 12 月（TDR 開業から約 5 年）に京葉線舞浜駅が開業した。そのため、地下鉄東西線浦安駅からのシャトルバスは、平成 6 年 4 月に廃止された。舞浜駅での浦安市が関与した具体的な混雑防止の関する取り組みとしては、2022 年 1 月から駅のホームを伸ばし、上り電車と下り電車で停車位置をずらしたことが分かった。これについては、浦安市、オリエンタルランド、JR の 3 者で協定を締結し、土地の賃借や費用の一部負担を取り決めて工事を実施した。最後に、ディズニーシーの開業時についてだ。平成 13 年、新テーマポートとしてディズニーシーが開業した。これに伴い、渋滞などの混雑が予想され、更なる交通整備が必要になった。実際に、舞浜地域交通処理検討会にて、TDR 閉園後の交通渋滞問題に対して、高速道路の東京方面への入り口を暫定施設として設置した。これは、オリエンタルランドが 25 億円を負担して、浦安市が新しい IC（舞浜入口）を設けたそうだ。

4-1.名古屋市の土地利用

金城ふ頭は、名古屋港の中心に位置する人工島であり、昭和 38 年（1963 年）に埋め立て工事が開始された。名古屋港の拡張に伴い、金城ふ頭の埋め立て工事がスタートし、昭和 48 年（1973 年)、大規模な展示会やイベントを開催できるポートメッセなごやが開業し、国際的な展示会都市としての地位を確立した。現在、金城ふ頭は、コンテナターミナル機能から自動車輸出拠点へと転換し、国際的な物流拠点としての役割を担っていた。

愛知県と名古屋市の団体で都市的な開発を行い、観光できる場所を目指し、国際展示場第一・第二展示館を建設したが、国際展示場旧第二展示館のリニューアルの際、外国の事業者からレゴランド建設の提案があったため、建設することが決まった。レゴランドが建設されることが決まり、名古屋市は金城ふ頭を物流と観光が共存する土地にすることを目指した。

レゴランドと物流の共存をするために名古屋市は国際展示場を取り壊した。そして金城ふ頭を観光目的で訪れる観光客の駐車場を一ヶ所に集中させるために収容台数約 5000 台の立

体駐車場を建設した。その結果として金城ふ頭の土地の合理的活用が行われた行政が関与することでレゴランド・ジャパンやポートメッセ名古屋などの観光で賑わう土地になった。一方で自動車輸出用の基地としても今でも重要な役割を果たしている。こういった取り組みで物流と観光の共存する土地が作りあげられたと思う。

4-2.名古屋市の交通整備

前述の通り、金城ふ頭の外側は、自動車運搬船などが停泊しており、貿易を行う物流の場所であるのに対して、内側は、レゴランドやレゴホテルだけでなく、リニア・鉄道館やイベントが開催される展示館などがあり、観光の場所となっている。そのため、金城ふ頭では、交通の面でも物流と観光の共存がテーマである。金城ふ頭には、車か電車で行くことができるが、家族連れが多いため、7割程度の人が車で訪れている。したがって、土地に不慣れな観光客が金城ふ頭の道路を利用し、道に迷うことで車両が混雑し、物流業者の労働の妨げになると予測されることから、物流と観光が共存するためには、混雑防止の取り組みを行う必要があった。そこで、名古屋市は市街地から金城ふ頭につながる2本の一般道を観光用と物流用に分けることで対策した。以下の画像は、金城ふ頭の航空写真である。航空写真の中の四本の赤い線のうち、左側2本が観光用の道路であり、右側2本が物流用の道路である。左側の道路は、金城ふ頭の手前にある立体駐車場に繋がっているため、観光客が物流の場所である外側の道路を通らないように対策している。具体的には、名古屋市がナビ会社と連携したり、看板を設置したりすることで、車で訪れた人が観光用の道を通るように誘導した。また、高速道路からも立体駐車場に直接つながる道を設置し、観光客が金城ふ頭内で道に迷い、混雑しないようにした。この結果、レゴランドができたことにより来訪者数は増えたが、レゴランド開業前よりも混雑を減少することに成功した。

出典　名古屋市役所

5-1.浦安市とオリエンタルランドの連携による地域貢献

最後に、テーマパークと地域の連携による地域貢献活動ついて調査した。まず浦安市とオリエンタルランドについて。1 つ目は、クラウドファンディングだ。これは、舞浜駅のタイル補修のためのクラウドファンディングを浦安市が行い、700 万円ほど集まった。2 つ目は、浦安市子どもの広場（通称：うらっこ広場）の建設で、この公園は、浦安市に在住する 0～18 歳までの遊び場となっており、浦安市の土地にオリエンタルランドが出資をすることで作られた公園だ。3 つ目は、ディズニーランド内での成人式の開催で、浦安市の新成人を入場無料で招待している。

5-2.千葉県とオリエンタルランドの連携による地域貢献

千葉県とオリエンタルは包括連携協定を結んでおり、趣旨は、「千葉県及び株式会社オリエンタルランドが相互に緊密に連携することにより、子どもたちの夢と未来を育み、郷土への誇りと愛着を高めるため、本協定による活動を推進し、千葉県の一層の活性化に資することを目的とする」という内容だ。様々な地域連携の中から 3 つ抜粋した。1 つ目は、東京ディズニーシー新テーマポート「ファンタジースプリングス」への県内小学生の無料招待だ。これは県内の小学 6 年生を対象としており、オープン前のプレビュー段階での無料招待を行った。2 つ目は、職場体験プログラムの実施だ。このプログラムは、県内の中学校等（特別支援学校等も含む）に通学する中学 1 年生を対象とし、園内の植木等、円に関わっているグループ会社がプログラムを提供している。プログラムの数は 14 プログラム程ある。3 つ目は、千葉県 150 周年記念パレードだ。このパレードは、県内の吹奏楽部、ダンスチーム等様々な団体によるパレードで、令和 5 年 4 月に行われた際の動員数は、館山市が 6 万 5 千人、千葉市が 7 万 2 千人、浦安市が 6 万人と、大勢の人が集まった。

5-3.名古屋市とレゴランドの連携による地域貢献

レゴランドの地域貢献活動についても調査した。1 つ目は、「Project Based learning」の出張型ワークショップだ。Project Based learning とは、日本語訳すると課題解決型学習と言い、教師が直接教えるということはせず、子どもたちが自らテーマを決めて課題を解決していく学習方法で、これをレゴブロックに応用して、脳の活性化を図ることを目的としたワークショップを市内の小学校で行っている。2 つ目は、プログラミング教育だ。これは、レゴブロックでできた乗り物やロボットに、タブレット端末でプログラミングすることによって自由に操縦できるようにするという内容で、これまで 200 校以上が参加してきた。3 つ目は、スタンプラリーだ。レゴランドと名古屋市交通局が連携し、クリスマス期間限定で地下鉄東山線の 4 駅でスタンプラリーを開催した。全て集めると、先着 3000 人にオリジナルステッカーとレゴランドホテルのディナービュッフェ特典が付いてくる。

6.以上を踏まえてのまとめ

土地利用に関しては、テーマパークの建設の際には行政の支援が必要であり、名古屋市はレゴランドに土地を貸与し、浦安市はオリエンタルランドに土地を売却することで支援をしていることがわかった。また、名古屋市（レゴランド）の場合は、周辺地域との共存のために行政が関与していて、他の施設、物流業界との調和を図ることがポイントであった。

交通整備に関しては、高速道路から駐車場に繋がる道の建設や、IC の設置など、混雑防止のためのインフラ整備には行政の支援が必要で、またそれにプラスして来訪者の利便性を向上させると同時に、地域の混雑防止を防ぐことがポイントになる。（開業時の浦安市による混雑対策や、観光と物流の共存を目指す金城ふ頭への名古屋市の支援など）

地域貢献に関しては、オリエンタルランドとレゴランドの両者とも「子どもたちの教育」がキーワードとなっている所が共通点となっていた。（Project Based Learning、プログラミング教育、うらっこ広場、職場体験など）

7.結論

行政の密接な支援が、テーマパークの建設、運営、そして、地域社会の発展に不可欠である。そのため、土地の提供や交通インフラの整備といった経営支援だけでなく、地域に住む子供たちの教育支援といった長期的な地域の発展に寄与できるか関わり方が必要である。

【参考文献】

1. 『公園，遊園地・テーマパーク調査票記入注意』　経済産業省　平成 22 年 https://www.meti.go.jp/statistics/tyo/tokusabizi/result-2/h22/pdf/h22enter26.pdf（最終アクセス 2025/01/15）
2.『浦安市史［まちづくり編]』浦安市
3. 『千葉県企業庁事業の軌跡　本編』千葉県
4. レゴランド・ジャパンホームページ https://www.legoland.jp/operation/news/press-release/press-release-131/（最終アクセス 2025/01/15）
5. うらっこ広場 https://kodomonohiroba.com/（最終アクセス 2025/01/15）

チームいなかっぺ

チームいなかっぺ

観点別に見るコンパクトシティ

目次

研究動機・内容について

コンパクトシティにおける交通

コンパクトシティにおける防災

コンパクトシティにおける移住促進

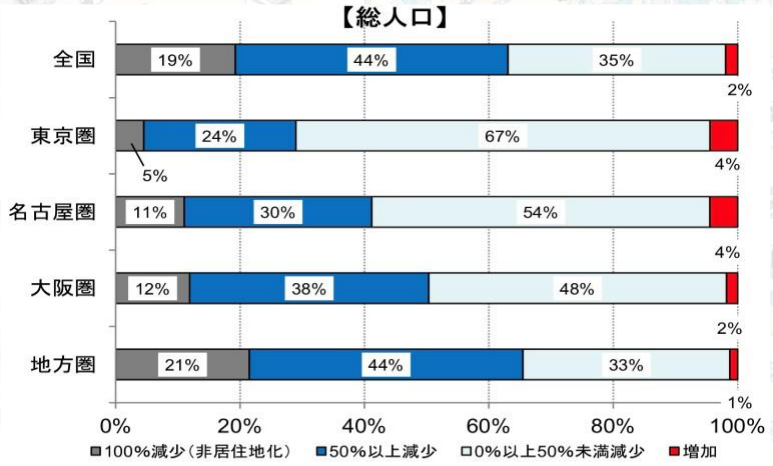
まとめ

研究の動機

・少子高齢化が進む中、地方での人口減少が進んでいる

・しかし人口そのものを増やすことは難しいため、今ある資源で
まちを維持していく必要がある
→その方法としてコンパクトシティに注目

地域別、年齢別の人口増減率(2010－2050年)別の地点数割合
(1㎢毎の地点)



H29 国土交通省 国土のグランドデザイン2050 人口関係参考資料〔1〕

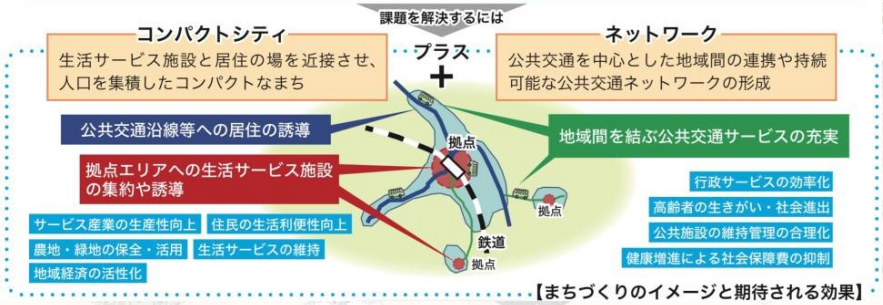
コンパクトシティとは

★「コンパクト性」を特徴とする空間形態

・まちの中心地点に生活サービス機能と
　居住を集約・誘導し、人口を集積する

コンパクト＋ネットワーク

・国土交通省により重点的施策として定められている
・コンパクトシティと地域公共交通ネットワークを連携させたもの



研究内容

★愛知県豊橋市、愛知県岡崎市、栃木県宇都宮市の 3自治体で行われているコンパクトシティ(まちづくり)政策を防災面、居住・移転面、交通面の3つの観点別に比較、分析
→それぞれの観点に対して「各都市に共通した重要な要素」を導き出す

なぜ観点別に見ていくのか？

・コンパクトシティは一般的に成功、失敗に振り分けられている事例が多い
→ただコンパクトシティの成功、失敗は基準が難しく、どれも一括りにすることはできないし、問題も解決しない
・成功、失敗という二択の評価ではなく、それぞれの観点ごとの施策を比較、分析
・それぞれにどうアプローチするかを考える方が将来のまちづくりにとっても有益になる

愛知県豊橋市

★愛知県南部にある人口40万人弱の都市

・まちの将来の姿
⇒「歩いて暮らせるまち」「暮らしやすいまち」「持続可能なまち」と捉え、中長期的に居住の誘導を図ることを目指している

愛知県岡崎市

★愛知県中部にある人口40万人弱の都市

・「人・水・緑が輝く　活気に満ちた　美しい都市
　岡崎」を将来都市像として定めている

・「知・文化・活力」などあらゆる面で均衡が取れ、
　将来に向けて誇りと安心をもって住み続けられる
　まちを目指している

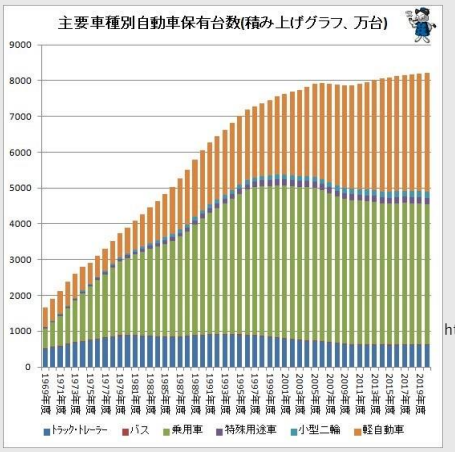
栃木県宇都宮市

★栃木県中部にある人口50万人程度の都市

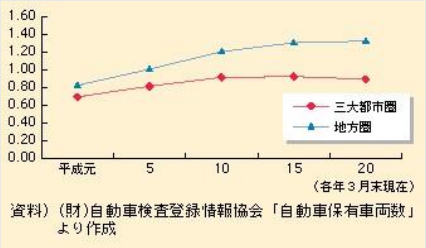
ネットワーク型コンパクトシティ実現のためのの柱

1.拠点形成と拠点間の連携・補完により持続的に発展する都市
2.本市の特性を生かした産業。観光を維持・発展させる都市
3.交通ネットワークが整備された利便性の高い都市
4.自然環境や農地と市街地が有機的に連携した都市
5.効率的で健全な都市運営を実現する都市

コンパクトシティにおける地域交通の重要性



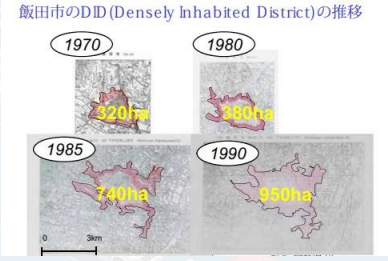
https://news.yahoo.co.jp/expert/articles/4a1ceafa2382943acb4865749ad04c29cebeef7b



https://empowerment.tsuda.ac.jp/detail/83970

なぜモータリゼーションが問題なのか

- 都市の郊外化
  ⇒交通サービスの持続困難へ
- 高齢化により運転できない人の増加
- 渋滞問題の慢性化
- 環境悪化



https://www.city.matsusaka.mie.jp/uploaded/attachment/24138.pdf

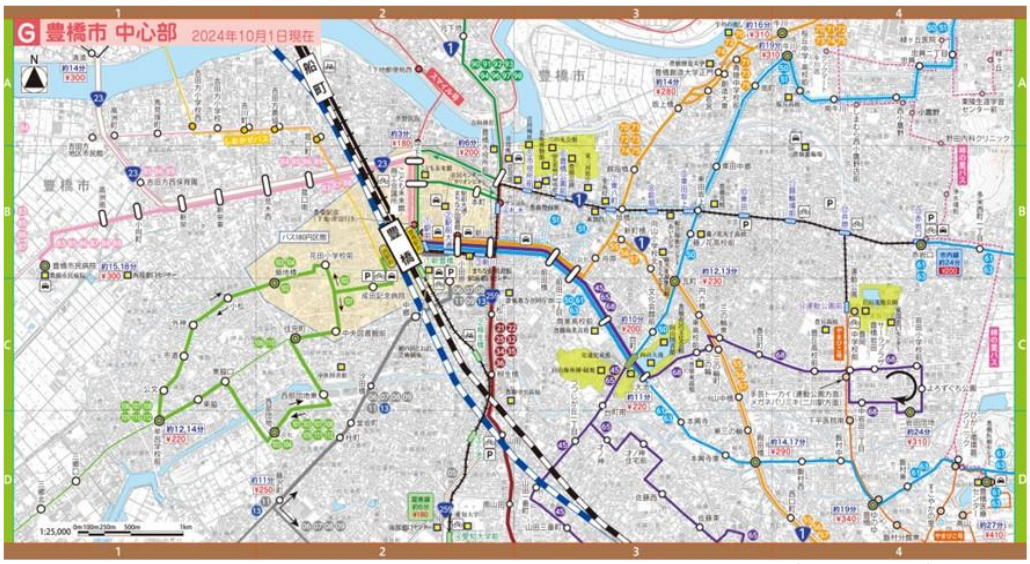
コンパクトシティ×公共交通機関の充実がキーに

豊橋市の交通

誰もが交通機関を使え、
過度に自動車に頼らない都市交通の構築

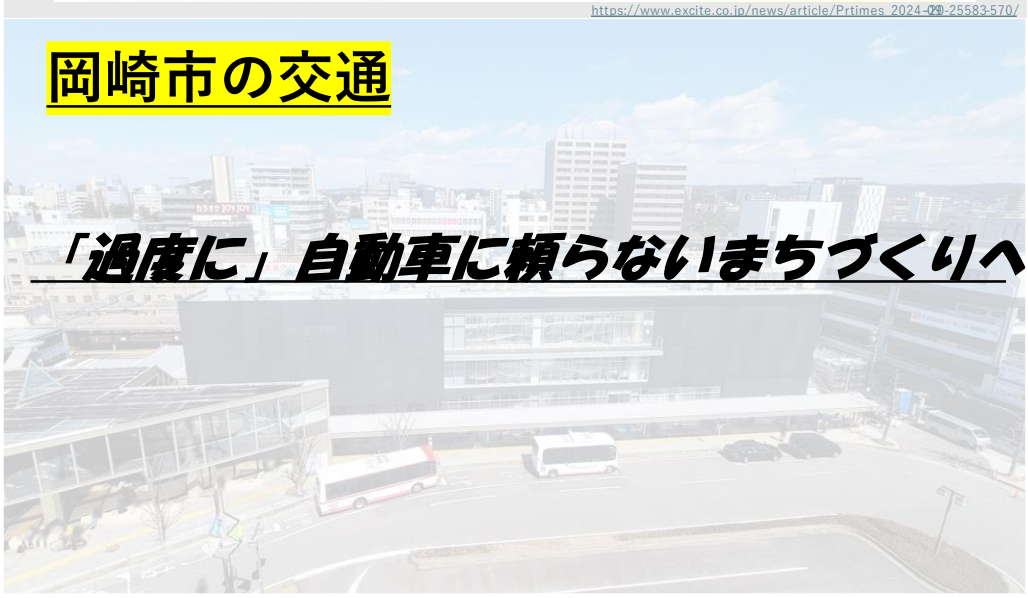
問題点

- 自動車依存の加速と高齢ドライバーの増加
- 渋滞問題の顕在化

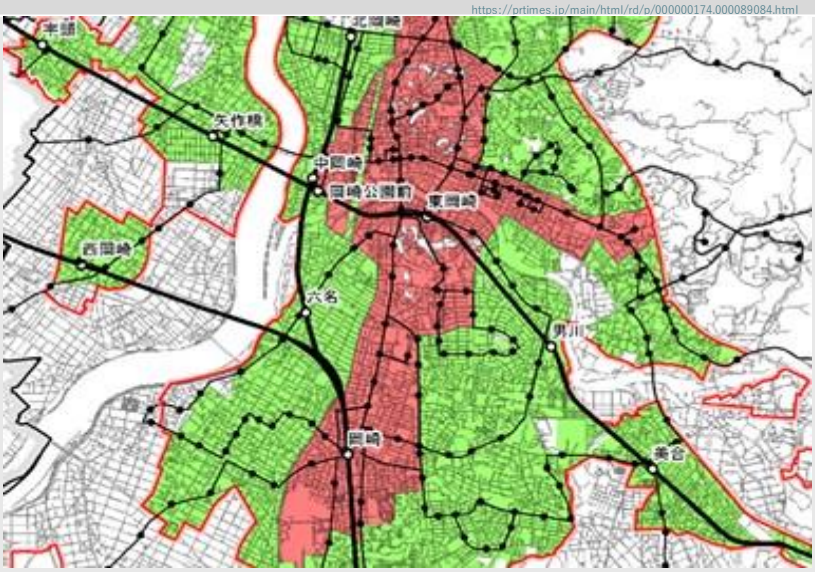


untitled (toyohashi.lg.jp)

https://www.excite.co.jp/news/article/Prtimes_2024-09-25583-570/



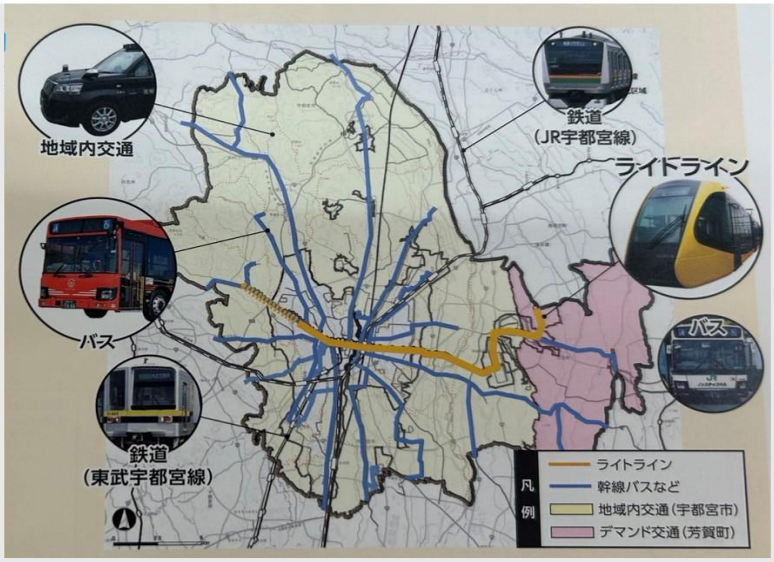
https://prtimes.jp/main/html/rd/p/000000174.000089084.html



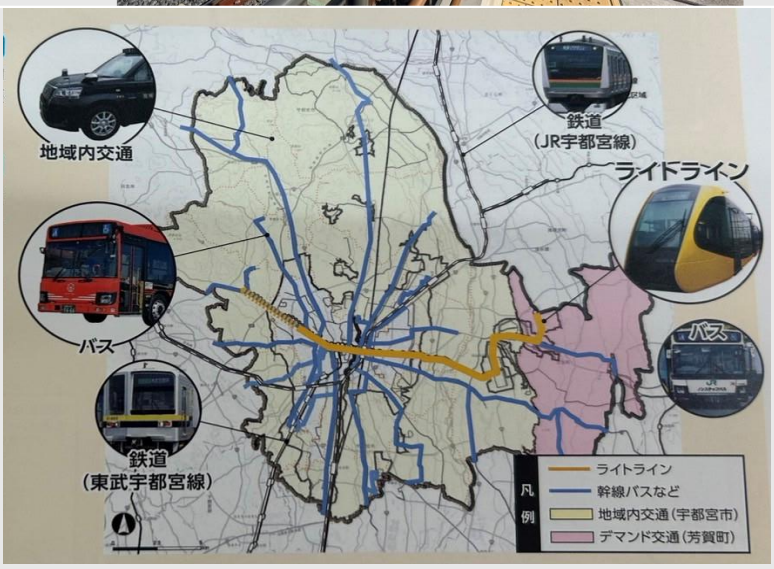
https://www.city.okazaki.lg.jp/1100/1184/1169/p021041_d/fil/gaiyouban.pdf

宇都宮市の交通

ライトラインを基軸とした階層性のある公共交通ネットワークの構築



宇都宮ライトライン（芳賀・宇都宮LRT ）



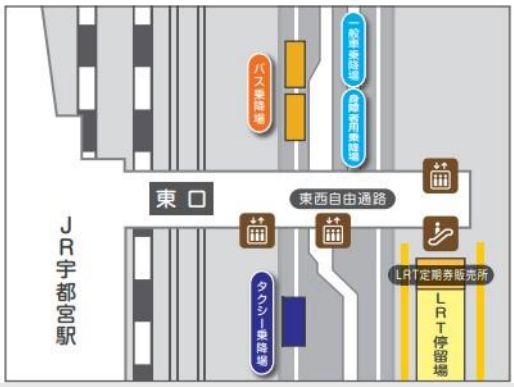
LRT導入のメリット

①バリアフリー対応⇒床高３０㎝、駅の
　プラットフォームをすべてスロープにできる

②CO2排出０⇒乗れば乗るほど環境にいい

③定員の多さ⇒車両はすべて３両編成
　（定員１６０人、一般的な路線バスの２倍以上）

トランジットセンター



documents_lrt_07.pdf

清原地区市民センター前トランジットセンター

https://www.shimotsuke.co.jp/articles/-/769751

平石トランジットセンター

https://www.shimotsuke.co.jp/articles/-/814569

開業までの困難

- ０からLRTを創る日本初の取り組み
- 上下分離方式により、整備費用は税金や市の財源から多く支出される。
  ⇒国から２分の１を補助があるが、宇都宮市と芳賀町（隣町）
  だけで358 億円の負担
- 市内の道路車線を一つつぶすことになるので、渋滞が悪化するの
  ではないか。
  ⇒住民の大きな反対
  ⇒住民理解の説明会を実施

宇都宮市の人口は，Ｈ２９をピークにＲ５までに約６，８００人減少する一方，ＬＲＴ沿線は，Ｈ２４からＲ５までに約４，９００人増加し，Ｒ５には約６．４万人となっている。

231127shiryou3.pdf

(1)　各種統計データについて（生産年齢人口【宇都宮市】）

宇都宮市の生産年齢人口は，Ｈ２４からＲ５にかけて約２．１万人減少しているのに対し，ＬＲＴ沿線では約２．０００人増加

231127shiryou3.pdf

渋滞緩和について

鬼怒通りの交通推移

観測日	上り（西進）	下り（東進）	合計
H27.10.29	12,258	11,276	23,534
R3.10.21	8,942	8,270	17,212

231127shiryou2.pdf

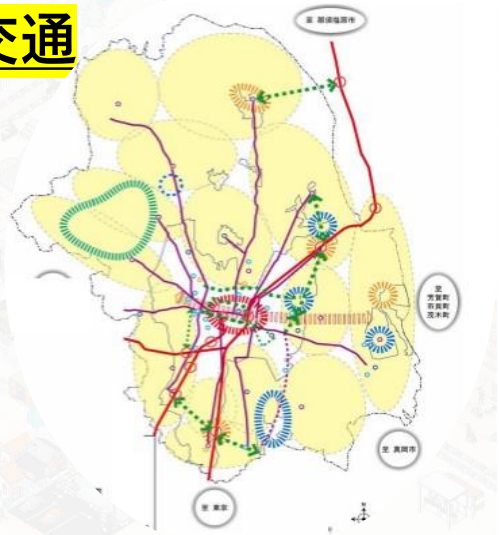
開業前と後で約1割の交通量が減少
（開業間もないので継続的な調査は必要）

宇都宮のその他の交通施策

- 地域連携交通系IC「totra」の導入
⇒ＬＲＴと路線バスや地域内交通の乗り継ぎで 100円引きになる施策の導入。

- 郊外地域への交通施策
⇒地域内交通の充実

宇都宮市の地域内交通



https://www.city.utsunomiya.lg.jp/kurashi/kotsu/chiikinai/index.html

交通まとめ

- 利用してもらわないとサービスとして成り立たない。
  ⇒自動車社会において、公共交通機関を使おうという意識づけのための施策
  公共交通機関の沿線に住んでもらうための施策

- 交通整備が街づくりではなく、街づくりの歯車としての交通施策が大切

- 民間の交通機関と行政が協力し、魅力ある街づくりや利便性を追求することによって、利用者の増加や移住促進につながる

コンパクトシティにおける災害対策

災害とコンパクトシティ

コンパクトシティ政策＋災害への対策

＝防災・減災

＋交通負荷の軽減＋コスト削減＋…

防災・減災

※防災：予防策 / 減災：被害を減らす策

・居住誘導地域に誘導することそれ自体

・啓発や防災訓練、アプリ等の活用

・ハザードマップの作成

・霞提のような昔の知恵の活用

・建物の耐震改修、道路の改修

災害発生時の対応策

・避難所の早期開設

・複数ある変電所がひとつ被災しても走行可能（LRT）

・官民連携：行政＜事業者

防災まとめ

・コンパクトシティと災害対策を結びつけることで、他の面においても相乗効果が生まれる。

・限られた予算内で対策するには、元ある資源の使い方やソフト面において、いかに工夫できるかが重要。

・事業者との協力を欠かさないことも災害への備えの一環である（官民連携）。

コンパクトシティにおける移住促進

移住促進とは

★コンパクトシティ政策実施にあたり、指定区域内にに移住してもらうための取り組み

・移住にあたっての抵抗を取り除くことで、移住を実現
⇒個人の意思を尊重した理想的な形でのコンパクトシティの実現が可能になる

移住の障壁・抵抗要因

- 全世代共通・・・費用面
- 若い世代・・・費用面
- 高齢世代・・・売買の機会の少なさ
（買いたい土地や住宅が見つからない・現在の住宅の買い手が見つからないなど）

抵抗要因から考える移住促進施策例

1.居住費用の低減（居住費用の補助や安価な住宅の整備）

2.高齢者住宅の整備（バリアフリー住宅やケア付き住宅の供給等、
高齢期に安心して暮らせる環境の整備）

3.中古住宅市場の活性化（住宅所有者の住宅売却および賃貸の促進）

4.引っ越し費用の補助

豊橋市の移住促進

【費用面】
★指定区域内に引っ越した方を対象に支援金を交付
⇒家屋・土地の固定資産税を最大３年間補助＋中学生以下の
子どもに対して一人当たり 10万円を交付

【その他】
★居住誘導区域の中の公共交通幹線軸の沿線等に「歩いて暮らせる区域」を設置し、魅力を発信

【都市機能誘導区域外に住んでいる人への取り組み 】
★区域外にも拠点をつくる
★私鉄の利用を促す

岡崎市の移住促進

【費用面】
★金銭的補助の施策はない

【その他 】
★居住誘導区域内に市営住宅を整備

【都市機能誘導区域外に住んでいる人への取り組み 】
★集落を守るために、調整区域の建築規制を緩めている

【その他】
★指定区域外の団地の開発を抑制している
★住・住みかえ支援機構の「マイホーム借上げ 制度（シニア世帯の持ち家を子育て世帯に転貸）」等の活用による既存ストックである空き家の活用促進

【都市機能誘導区域外に住んでいる人への取り組み 】
★地域内交通を充実させている

※日経 BP コンサルティング 「自治体の子育て支援制度に関する調査」2023

宇都宮市の移住促進

【費用】
★東京圏から宇都宮市内の指定区域に移住した人に支援金を交付
⇒世帯移住：100万円
単身移住：60万円
18歳未満の子供がいる世帯：100万円＋α（子育て加算）

★居住誘導区域におけるサービス付き高齢者向け 住宅の供給促進のため，整備費用の一部を支援

※日経 BP コンサルティング 「自治体の子育て支援制度に関する調査」2023

【その他】
★指定区域外の団地の開発を抑制している
★住・住みかえ支援機構の「マイホーム借上げ 制度（シニア世帯の持ち家を子育て世帯に転貸）」等の活用による既存ストックである空き家の活用促進

【都市機能誘導区域外に住んでいる人への取り組み 】
★地域内交通を充実させている

※日経 BP コンサルティング 「自治体の子育て支援制度に関する調査」2023

まとめ・結論

交通

・新しく作るにしても既存の物を活かすにしても、
住民に公共交通を使ってもらう意識づけが大切

・まちづくりとしての交通施策が大切
⇒交通施策ありきのまちづくりはダメ！

防災

・街によって地形、抱えてるリスクが異なるため
一概的なハード面での施策は難しい
→ソフト面での施策や危機管理が大切。

・住民にそれぞれの災害へのリスクの理解を
してもらうことも重要。

移住促進

・移住、定住してもらうための愛着形
成が必要でこれをサポートする施策と
して費用面でのサポートが1番効果的。

・移住支援の費用自体は定住によって
リターンは十分可能。

参考文献

- 地方都市におけるコンパクトシティ実現のための居住誘導施策とその効果に関する分析　吉澤浩司・杉木直・青島縮次郎
http://library.jsce.or.jp/jsce/open/00039/200206_no25/pdf/112.pdf　（2024年11月13日アクセス）
- 立地適正化計画に基づく居住誘導施策検討のための都市内人口分布推計手法の開発ー愛知県豊橋市を対象としてー　竹間美夏・佐藤徹治
<4D6963726F736F667420576F7264202D203230313793738C768A7789EF8CB48D658169964C8BB48145906C8CFB95AA957A816A313730383038>（2024年12月6日アクセス）
- 豊橋市歩いて暮らせるまち区域定住促進事業費補助金について /豊橋市　https://www.city.toyohashi.lg.jp/37006.htm（2024年12月6日アクセス）
- 豊橋市立地適正化計画　https://www.city.toyohashi.lg.jp/secure/60776/R60620_1_-4.pdf（2024年12月6日アクセス）
- 国土交通省　コンパクト・プラス・ネットワークのモデル都市追加候補（案）
https://www.mlit.go.jp/common/001294928.pdf　（2024年12月7日アクセス）
- 岡崎市立地適正化計画　https://www.city.okazaki.lg.jp/1100/1184/1169/p021041_d/fil/R6ritteki.pdf　（2024年12月7日）
- 移住支援金｜宇都宮市公式 Webサイト　https://www.city.utsunomiya.lg.jp/kurashi/teijyu/1013748/1025583.html（2024年12月7日アクセス）
- 宇都宮市立地適正化計画
https://www.city.utsunomiya.lg.jp/_res/projects/default_project/_page_/001/009/282/24103syo.pdf　（2024年12月7日）

- 宇都宮市，宇都宮市立地適正化計画
https://www.city.utsunomiya.lg.jp/_res/projects/default_project/_page_/001/009/282/2410jo.pdf
- 宇都宮市，「ネットワーク型コンパクトシティ形成ビジョン」
https://www.city.utsunomiya.lg.jp/_res/projects/default_project/_page_/001/007/653/vision.pdf
- OECD，OECDグリーン成長スタディ　コンパクトシティ政策　世界5都市のケーススタディと国別比較
https://www.oecd.org/content/dam/oecd/ja/publications/reports/2012/05/compact-city-policies_g1g191f1/9789264180314_-ja.pdf
- 岡崎市，岡崎市立地適正化計画 https://www.city.okazaki.lg.jp/1100/1184/1169/p021041_d/fil/honpen.pdf
- 国土交通省，「国土のグランドデザイン」，H26，https://www.mlit.go.jp/common/001033678.pdf
- 国土交通省，新たな「国土のグランドデザイン」，H26，https://www.mlit.go.jp/common/001046872.pdf
- 豊橋市，豊橋市立地適正化計画 https://www.city.toyohashi.lg.jp/secure/106278/%E4%B8%80%E6%8B%AC%E7%89%88.pdf
- 地域内交通｜宇都宮市公式 Webサイト
https://www.city.utsunomiya.lg.jp/kurashi/kotsu/chiikinai/index.html
- 次世代交通とまちづくり 森本章倫 - 2016 –
https://www.nikkoken.or.jp/pdf/symposium/20180313morimoto.pdf
- LRT整備効果の - 検討状況について - 宇都宮市　231127shiryou3.pdf
- 「ライトライン」開業後の 状況について - 宇都宮市
231127shiryou2.pdf

- 豊橋市立地適正化計画
https://www.city.toyohashi.lg.jp/secure/60776/R60620_ikkatu.pdf
(2024年12月6日アクセス)
- 地域特性および物件属性に注目した空き家の発生状況に関する研究
https://www.jstage.jst.go.jp/article/journalcpij/53/3/53_1074/_pdf/-char/ja
(2024年12月6日アクセス)
- わが国の空き家および空き家対策の現状とコンパクトシティ政策との連携手法の提案
<4D6963726F736F667420576F7264202D208F4390B3985F95B6816930382E3136816A8DC58F49938A8D65985F95B6>
(2024年12月6日アクセス)
- 空き家対策計画における空き家の発生抑制と取り組みの実態に関する研究
https://www.jstage.jst.go.jp/article/journalcpij/58/3/58_1219/_pdf/-char/ja
(2024年12月6日アクセス)

ご清聴ありがとう
ございました

チームいなかっぺ

『観点別から見るコンパクトシティ』

大塚拓真　岩﨑美咲　松井千菜美　樋口桃子　大橋悠生

【目次】

1. 研究概要

2. コンパクトシティにおける交通

3. コンパクトシティにおける防災

4. コンパクトシティにおける移住促進

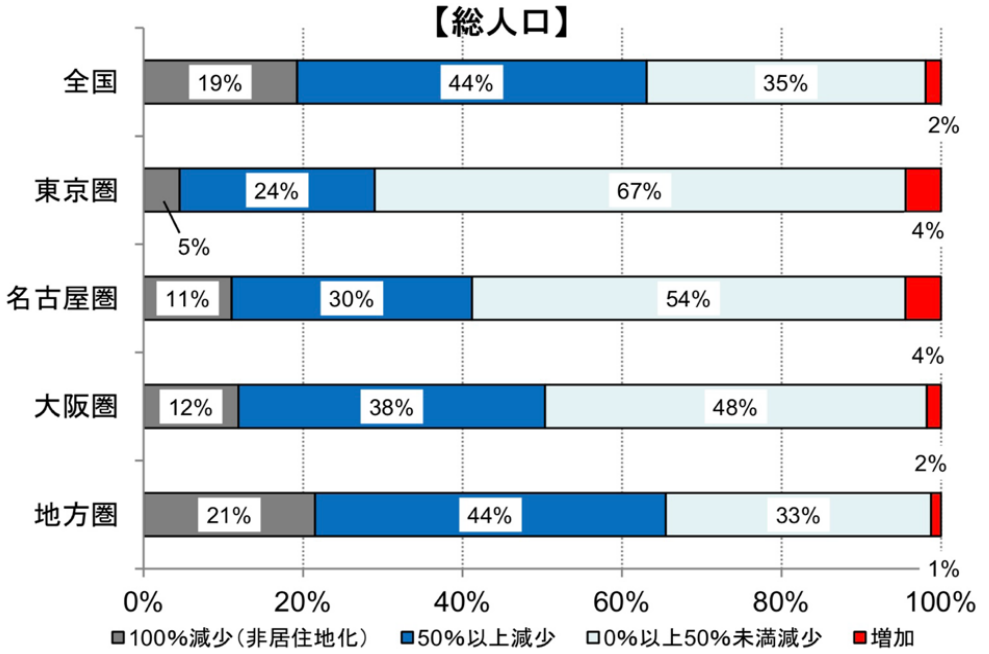
5. まとめ・おわりに

6. 参考文献

1.　研究概要

少子高齢化が進む日本では、特に地方での人口減少が進んでいる。国土交通省が公開している地域別、年齢別の人口増減率の地点数割合を見ても、都市圏などでは減少度があまり多くないが、地方圏では 2050 年に半数以上が現在の 50%以上人口が減少してしまう。

図 1-1 地域別、年齢別の人口増援率(2010－2050 年)別の地点数割合(1 ㎢毎の地点)



参照：国土交通省, 新たな「国土のグランドデザイン」, H26,

人口そのものを増やすことが難しい中で、今ある資源を使ってまちづくりを考える必要があり、その手法として私たちはコンパクトシティに注目した。この研究の目的としては、3 自治体のコンパクトシティの施策を比較、分析し、「各拠点に共通した重要な要素」を導き出すことである。本章では、まずコンパクトシティとはどういうものなのか、そして私たちが研究の対象とした 3 自治体のまちづくりについて説明していく。

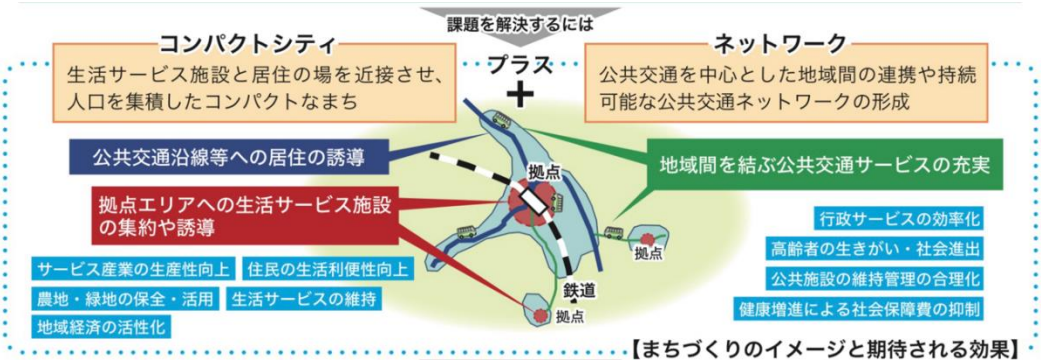
まずコンパクトシティとは、「コンパクト性」を特徴とする空間形態であり、高速度で近接した開発パターン、公共交通機関でつながった市街地、地域のサービスや職場までの到達のしやすさがコンパクトシティの主要な特徴だと考えられている。これではうまく伝わらないと思うので簡単に説明すると、都市の至る所に病院や買い物施設などのインフラ設備を整えるには費用がかかってしまうので、まちの中心拠点を定め、その拠点に生活サービス機能と居住を集約・誘導し、人口を集積する施策のことをコンパクトシティ政策という。

図 1-2 コンパクトシティのイメージ

参照：スマトリ不動産,コンパクトシティとは？メリット・デメリットや政策を徹底解説！,2024 年 12 月 2 日, https://sumatori.jp/media/?p=434(2024 年 12 月 13 日アクセス)

日本でも多くの自治体が実際にコンパクトシティ政策に取り組んでいる。またコンパクトシティをさらに発展させたコンパクトプラスネットワークについても、多くの自治体で取り組まれている。コンパクトプラスネットワークとは、コンパクトシティによって集積された拠点と、その周りの拠点を公共交通ネットワークでつなぎ、新たな集積を生み出すものである。

図 1-3 コンパクトプラスネットワークの概要



参照：笠間市,広報かさま 4 月号〔No.１５７〕, p１３
https://www.city.kasama.lg.jp/data/doc/1594966768_doc_43_0.pdf(2024 年 12 月 13 日アクセス)

コンパクトシティによって街中の機能性を上げたとしても周囲の拠点と繋がっていなければ拠点が拠点としての機能を維持できなくなる恐れがある。そこで中心部と拠点を繋ぐコンパクトプラスネットワークが注目されるようになった。
こうした考えがある中で、私たちは、愛知県豊橋市、愛知県岡崎市、栃木県宇都宮市の 3 つの都市について、交通面、防災面、移住促進面の 3 つの分野のコンパクトシティ政策を比較し、それぞれの観点に対して適した案を提案していきたい。コンパクトシティと聞くと成功か失敗かという分け方が非常に多い。そんな中で私たちが観点別に見ることにこだわっているのは、そもそも成功、失敗については基本的に主観的な基準しか立てられないため、一括りにすることができない。また成功か失敗かを振り分けたとして、そのまちづくりをどうすればいいのかという問題は解決しない。だからこそ二択の評価ではなく、あくまで比較と分析を行い、その上で私たちなりにどうアプローチすればいいのかを検討する方が、将来のまちづくりを考える上で有益だと考えた。3 つの都市のコンパクトシティの施策を観点別に比較していく上で、まず、3 つの都市のまちづくりについて簡単に紹介していきたい。

愛知県豊橋市は、愛知県の南部にある人口 40 万人弱の都市である。ここでは「歩いて暮らせるまち」、「暮らしやすいまち」、「持続可能なまち」の 3 つをまちの将来の姿と捉え、中長期的に居住の誘導を図ることを目指している。

愛知県岡崎市は、愛知県の中部にある、こちらも人口 40 万人弱の都市である。ここでは「人・水・緑が輝く　活気に満ちた　美しい都市　岡崎」を将来都市像として定め、また知・文化・活力などあらゆる面で均衡が取れ、将来に向けて誇りと安心を持って住み続けられるまちを目指している。

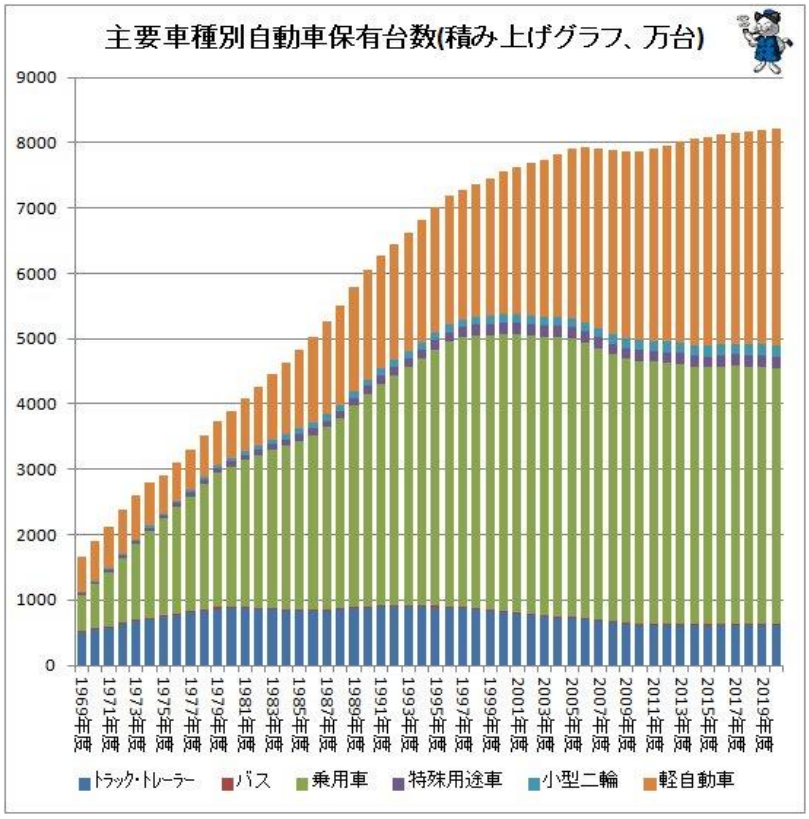
栃木県宇都宮市は栃木県中部にある人口 50 万人程度の都市である。ここでは先ほど紹介したネットワーク型コンパクトシティ実現のための 5 つの柱として、拠点形成と拠点間の連携・補完により持続的に発展する都市、本市の特性を活かした産業・観光を維持・発展させる都市、交通ネットワークが整備された利便性の高い都市、自然環境や農地と市街地が有機的に連携した都市、効率的で健全な都市運営を実現する都市を柱として掲げている。
ここまで私たちの研究内容、比較する 3 つの都市について紹介したが、ここからはそれぞれの都市の観点別に施策を見て、比較していきたい。

2.　コンパクトシティにおける交通

1）コンパクトシティ政策における地域交通の重要性

モータリゼーションが急速に進んだことで、自動車の普及が広がっている。図 2－1 に示すように、近年は車の保有台数が横ばい傾向にあるものの、依然として増加が続いている。

図 2－1. 自動車保有台数



出典：乗用車は 3918.2 万台…主要車種別の自動車保有台数をさぐる(2021 年版)

https://news.yahoo.co.jp/expert/articles/4a1ceafa2382943acb4865749ad04c29cebeef7b

また、特に地方圏で車の普及率が高くなっており、少子高齢社会において多くの問題が発生している。モータリゼーションの問題点として以下が挙げられる。

1. 都市の郊外化
2. 高齢化によりクルマを運転できない人の増加
3. 渋滞問題の慢性化
4. 環境問題の悪化

これらの課題を背景に、コンパクトシティのまちづくりにおける交通政策について考察する。本章では、コンパクトシティ政策に取り組む三つの都市を事例として取り上げ、それぞれの交通施策と課題について分析する。

2）各都市における交通施策

Ｉ）豊橋市

豊橋市は「誰もが交通機関を使える都市」「過度に自動車に頼らない都市交通の構築」を目指している。市内には戦前からの路面電車が存在し、交通の軸として機能しており、路線

バスが市内の郊外拠点を結び、多くの人が公共交通を享受できるような体制を整えている。しかし、サービスを維持するためには一定数の利用者が不可欠である。そこで、市では子育て支援などの取り組みを通じて公共交通機関の利用促進を図っている。例えば「4 つのおもてなし施策」など、赤ちゃん連れでも公共交通機関を気軽に使えることを積極的にアピールしている。また、運転手不足への対応として市は外国人運転手の養成サポートを行うとともに、公共交通機関周辺へのマンション誘致を進め、「歩いて暮らせる街」を目指している。さらに、郊外地域にもバス路線の充実を図ることで、地域全体の交通利便性向上に努めている。

Ⅱ）岡崎市

岡崎市はトヨタ自動車株式会社の工場のある豊田市の隣に位置しており、より自動車社会の色が濃くなっている。岡崎市では「過度に自動車に頼らないまちづくり」を目指している。特に、名鉄東岡崎駅周辺では、市が進める「QRUWA プロジェクト」と名鉄都市開発の連携による再開発が進められている。一方で、市としては交通面に強い力を入れていない印象があり、名鉄への更なる協力を期待している。

また、岡崎市には JR 岡崎駅と名鉄東岡崎駅の二つの拠点があり、拠点が二つあることには、囲えるエリアが広がり、拠点ごとの特色によって居住地の選択肢が増える。また、有事の際の交通分散効果も期待できるというメリットがある一方、にぎわいの分散や投資財源の分散が生じ、ネットワークが脆弱になる可能性があるというデメリットもある。特にネットワーク型コンパクトシティ政策においては、地域拠点の充実が重要であり、複数の主要拠点を有効に活用することで、ネットワーク型コンパクトシティの形成が期待される。

Ⅲ）宇都宮市

宇都宮市は人口 50 万を超える中核市であり、東北新幹線の停車駅にもなっている。市の東側、鬼怒川沿いには芳賀・高根沢工業団地が広がり、多くの人々が宇都宮市内から通勤している。しかし、南北の公共交通こそ鉄道により充実しているものの東西の移動手段が乏しいという問題があった。そこで、宇都宮市が立てた交通施策が「ライトライン（LRT)」を基軸とした階層性のある公共交通ネットワークを構築である。具体的には、南北の鉄道交通に加え、東西の基幹交通として LRT を整備し、バス路線の再編や地域内交通の導入を進めている。

・宇都宮ライトライン（LRT）の導入

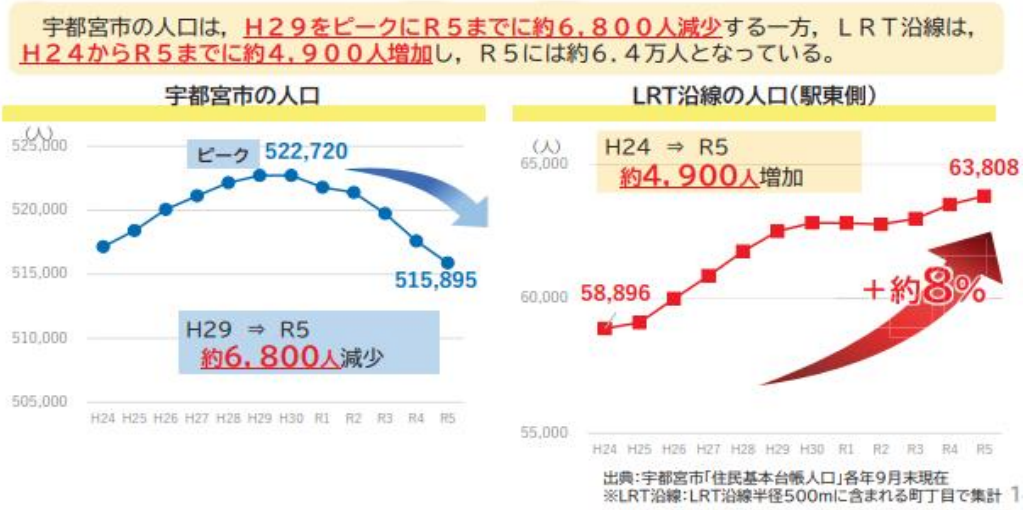
宇都宮ライトラインは公設型上下分離方式を採用しており、イニシャルコストの抑制や低運賃の実現を可能にした。LRT の導入には以下のメリットがある。

1. **バリアフリー対応**：床高 30cm でプラットホームもスロープ化が可能
2. **CO_2排出ゼロ**：環境負荷の低減
3. **定員の多さ**：3 両編成で定員 160 人（一般的なバスの 2 倍以上）

しかし、LRT は日本初の取り組みであり、整備費用や渋滞悪化への懸念から住民の反対が強かった。反対を乗り越えるために、積極的な説明会を重ねた。市長自ら説明会に参加し、住民の理解を得ることで開業まで至った。

実際に LRT を導入したことによる変化として、人口の変化と渋滞緩和があげられる。まず、人口は、市全体の人口が減少していることに対して LRT 沿線では人口が増加傾向にある（図２－２）。また開業間もないため、継続的な分析は必要になってくるが、鬼怒通りでは交通量が約 1 割減少した（図２－３）。

図２－２　宇都宮市の人口推移



231127shiryou3.pdf

図２－３　昼間 12 時間自動車類交通量（鬼怒通り）

観測日	上り（西進）	下り（東進）	合計
H27. 10. 29	12, 258	11, 276	23, 534
R3. 10. 21	8, 942	8, 270	17, 212

さらに、市はトランジットセンターの整備や地域連携交通系 IC カード「totra」の導入により、利便性の向上を図っている。また、郊外地域では自治体が主導で地域内交通を導入し、拠点への乗り継ぎを容易にしている。これらの便利に利用できる取り組みを積極的に行うことにより、利用者増進を図っている。

3）交通政策とまちづくり

コンパクトシティ政策における交通政策は、単に交通手段を整備するだけでなく、まちづくり全体の一部として機能することが求められる。つまりまちづくりというのが中心にあり、それを叶えるための手段として交通施策が存在するべきなのである。交通政策をまちづくりと連携させることで、持続可能な都市形成や地域活性化が期待される。以下では、交通政策とまちづくりを連携させるための具体的な取り組みについて大きく分けて３つ考察する。

3.1 利用促進のための意識づけ

公共交通機関の利用促進には、住民に利用の重要性を理解させるための意識づけ施策が必要である。例えば、住民向けの啓発活動や、環境負荷軽減の観点から公共交通の利便性を訴えるキャンペーンを実施することが効果的である。こうした取り組みは、持続可能な都市交通の実現に向けた基盤となる。

3.2 公共交通沿線への居住促進

交通機関沿線への居住を促進することは、交通政策とまちづくりを結びつける重要な施策である。具体的には、公共交通沿線に住宅地を整備し、徒歩圏内で生活が完結する「歩いて暮らせる街」を実現することが挙げられる。このような環境の整備は、公共交通の利用者増加だけでなく、地域コミュニティの活性化にも寄与する。

3.3 民間と行政の連携

交通政策の効果を高めるためには、民間交通事業者と行政の連携が不可欠である。民間と行政が協力し、交通機関の利便性向上や沿線エリアの魅力を向上させることで、公共交通の利用促進や移住者の増加を実現できる。たとえば、公共交通と地域商業施設を結びつけたイベ

ントや、定期券利用者向けの特典制度などは、交通利用の動機づけとなる。

3.　コンパクトシティにおける防災

1）コンパクトシティと災害対策との関わり

コンパクトシティと災害対策は深い関係がある。コンパクトシティは、町の中心に人口を集積する空間形態であるが、これにより避難所や防災設備などを効率的に配置することができ、災害対策にかけるコストを削減することができる。また万が一被災した際も、被災する地域が限定的となるため、迅速な救護活動の展開が可能である。そして、コンパクトシティ政策の中で取り組まれる交通整備によって避難経路や避難手段をも整備されたり、人口を集積するために住居や建物の改築・修繕、新築することによって主に地震への対策になったりするというように、コンパクトシティ政策において他の施策との関連性も強く、相乗効果も生まれる。いつどこで起こるかわからない災害への対策として、コンパクトシティ政策は適していると考えられる。

2）各自治体での災害対策

ここからは、インタビューを行った豊橋市、岡崎市、宇都宮市の各自治体における災害への対策を、①防災・減災策、②災害発生時の対応策の 2 つの観点から見て、汎用性のある災害対策を考察していく。

Ｉ）豊橋市

豊橋市では、避難所や防災設備を集約することが可能なため、居住誘導地域に人口を誘導すること自体が防災対策となる、という考えのもと災害対策がとられている。

①防災・減災策

ソフト面では、ハザードマップの作成、啓発活動や防災訓練、アプリ等の活用をして地域住民や企業の防災意識の向上に取り組んでいる。他には、民間施設等に対する避難者の受け入れ協定の締結を推進したり防災活動の中心となる防砂リーダーを育成したりすることなどに取り組んでいる[1]。

ハード面では、霞提という、敢えて川沿いに堤防を築かないことで計画的に氾濫させ被害を小さくする、というような昔の知恵の活用をしている。また、国・県・市が提携して施設整備に取り組んでいる[2]。

②災害発生時の対応

災害が発生した際の具体的な対応策については、インタビューでは詳しく聞くことができ

---

[1] 都市計画部　都市計画課「豊橋市立地適正化計画　防災指針(素案)」pp57-pp59 【資料 1】防災指針（素案）.pdf(2025 年 1 月 2 日アクセス)

[2] 同傾注ｉ　pp57-pp59(2025 年 1 月 2 日アクセス)

なかった。ただ、コンパクトシティ政策によって人口が集中することで避難所に人が過剰に集まってしまうなどのリスクがある。そこで、もし①で挙げた民間施設等での避難者の受け入れ協定の締結が推進され、受け入れ体制が整えば、そのようなリスクも低減されうる。

Ⅱ）岡崎市

災害対策は市全体に関わることなので、立地適正化計画自体に直接的に関係して行っているわけではない。ただ、1000 年に 1 度と言われるような大規模な大雨災害が起こった際は、居住誘導区域の約 50%が被災するため、20 万人分の避難場所を確保することが難しいなどの問題を抱えている。

①防災・減災策

主にソフト面で対策をしている。

住民には、災害の危険を理解してもらったうえで住んでもらえるようにアプローチしている。また、都市機能の集約が立地適正化計画の核であるため、防災に関してもその核に紐づけられて連動して対策が練られている。他には、水害対応ガイドブックのなかでも見てもらいやすいようなところをピックアップしてホームページに掲載するなどの取り組みを行っている。

②災害発生時の対応

避難所の開設は全国的にも早く、素早い対応ができる体制は整っている。

Ⅲ）宇都宮市

宇都宮市では官民連携を図り、民間企業に補助金を出す代わりに災害時に対応をしてもらうという体制をとっている。

①防災・減災策

「流す」「貯める」「備える」の 3 つの柱に基づく総合的な治水・雨水対策を推進することを目指している。具体的には、計画的に治水施設の整備の実施や雨水貯留・浸透施設の補助、ハザードマップの周知を宇都宮市が担い、市民が自発的な防災活動を促進することで、被害軽減に努めている。行政と市民の役割を明確にすることで、総合的な計画とする、としてい

る[3]。LRT に関しては、あまり防災への対策はしていない。ただ、4 つある LRT の変電所のうち、1 つが被災しても運行はできるようにはなっている。

②災害発生時の対応

LUUP や EV バスなどの民間事業者と連携して対応するとしている。

具体的には、LUUP は、災害時には、登録者以外にも解放しだれでも利用できるようになっている。また、EV バスの事業者に対しては、補助金を出す代わりに災害時には充電器として避難所に EV バスを派遣するという対策が講じられている。どちらかというと、災害時は行政側からではなく、事業者側から様々な対応がとられる仕組みとなっている。

3）補足

谷口らの研究によると、コンパクト化と水害回避を合体させる都市構造シナリオを設定し、豊田市を分析対象とした時、水害回避のみならず交通負荷の軽減においても効果が見られる。人口増加分に加えて、水害回避対象十区から撤退した人口も都心に誘導するという強度のコンパクト化シナリオのためである。強度を変えたとしてもコンパクト化に水害回避を組み合わせることに意義があることには変わりないのである[4]。

4．　コンパクトシティにおける移住促進

本章では、移住促進という観点からコンパクトシティを論じる。コンパクトシティ政策の実施において、指定された区域への移住促進は、持続可能な地域づくりの重要な要素となる。この施策は、都市機能の集約と効率化を進めるために、都市の魅力を高め、住民を誘致することを目的としている。移住促進を実現するためには、住民が抱える抵抗要因を取り除くことが不可欠であり、そのための具体的な施策を講じることが求められる。移住に対する抵抗を取り除くことは、移住を実現するための第一歩である。特にコンパクトシティの実現には、地域の活性化と持続可能な発展を目指して、個人の意思を尊重した移住支援が重要である。個々の生活環境に合わせた支援策を講じることで、移住者が理想的な暮らしを実現できるようになる。移住には、世代に応じた様々な抵抗要因が存在する。全世代共通の課題として「費用面」があり、若い世代は住宅費や引っ越し費用の負担を懸念している。高齢世代にとっては、買いたい土地や住宅が見つからない、または現在の住宅の買い手が見つからないなどの、住宅の売買の機会の少なさも大きな障害となる。コンパクトシティの実現には、これらの要因に対応した施策を行うことが必要不可欠である。

---

[3] 「宇都宮市総合治水・雨水対策推進計画　概要版」gaiyouban.pdf(2025 年 1 月 2 日アクセス)

[4] 谷口守、松中亮治、中道久美子「SLIM CITY を用いた都市コンパクト化政策と水害軽減方策の連携に関する研究」en(2024 年 12 月 8 日アクセス)

1）移住促進の一般的な施策例

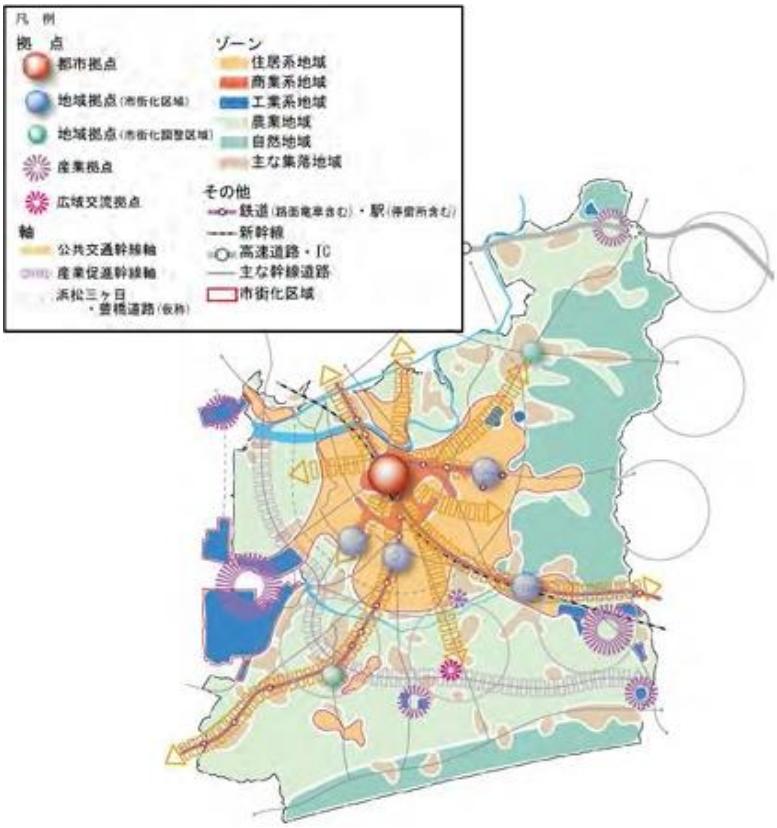
移住を促進するための一般的な施策としては、以下の４つが挙げられる。１つ目は、移住費用の低減である。移住希望者の経済的負担を軽減するため、住宅取得や賃貸に対する補助や安価な住宅の整備が重要である。２つ目は、高齢者向け住宅の整備である。バリアフリー住宅やケア付き住宅を供給し、高齢期でも安心して生活できる環境を整えることが、移住意欲を高める要因となる。３つ目は、中古住宅市場の活性化である。既存の住宅ストックを有効活用するために、住宅の売却や賃貸を促進する施策が必要である。これにより、住宅不足を解消し、移住を円滑に進めることができる。それだけではなく、空き家問題も解決できる。４つ目は、引っ越し費用の補助である。引っ越しにかかる費用を補助することで、移住者の経済的負担を減らし、移住へのハードルを下げることができる。以上４つの施策が一般的な移住促進に効果的な事例である。さて、それでは次に各自治体の施策をみていこうと思う。

Ｉ）豊橋市

豊橋市は主にオレンジ色部分への移住を促進している。(図４－１）豊橋市は、コンパクトシティ政策を実現するために、移住促進に向けたさまざまな施策を展開している。特に、移住希望者の負担軽減を目的とした支援金の交付や、住環境の改善に向けた取り組みが特徴的である。これらの施策は、移住者が豊橋市内に定住し、地域活性化に貢献できるようにするための重要な要素となっている。費用面的な施策では、指定区域内に引っ越した住民に対して、経済的な支援を行っている。具体的には、家屋および土地の固定資産税を最大 3 年間補助する制度を導入しており、これにより移住者の税負担を軽減している。さらに、移住者の家庭において中学生以下の子どもがいる世帯には、一人当たり 10 万円の支援金が交付されるため、子育て世帯にとって大きな助けとなる。このような金銭的支援は、経済的な不安を軽減し、移住を促進する上で重要

な役割を果たしている。また、豊橋市は「歩いて暮らせる区域」の設置を進めている。居住誘導区域内の公共交通幹線軸の沿線に、歩行者の利便性を高めるためのインフラ整備を行い、住民が快適に生活できる環境を提供している。このような整備により、車を使わなくても日常生活が送れるようになり、移住者にとって非常に魅力的な居住地となっている。公共交通機関が整備されたエリアでの生活は、特に高齢者や若年層にとって利便性が高く、移住の決め手の要因となる。しかし、代々引き継いできた家があるなどの理由により、移住を希望しない住民もいる。豊橋市はそのような住民に対してもアプローチすることによって、全住民が暮らしやすい街づくりをしている。指定された居住区域外にも拠点を作ることで、都市機能の分散を進め、都市間のバランスの取れた発展を目指している。加えて、私鉄の利用促進にも力を入れており、これにより交通網の利便性を維持している。これらの取り組みは、都市全体の魅力を高め、地域の均衡ある発展に寄与している。このように、豊橋市の移住促進施策は、費用面での支援や生活環境の整備を通じて、移住者にとって魅力的な条件を提供している。これらの施策は、移住希望者が抱える経済的負担を軽減し、生活の利便性を高めるとともに、地域の活性化にも繋がる。今後も、こうした取り組みを通じて、より多くの住民が豊橋市に移住し、地域社会の発展に貢献することが期待される。

図４－１

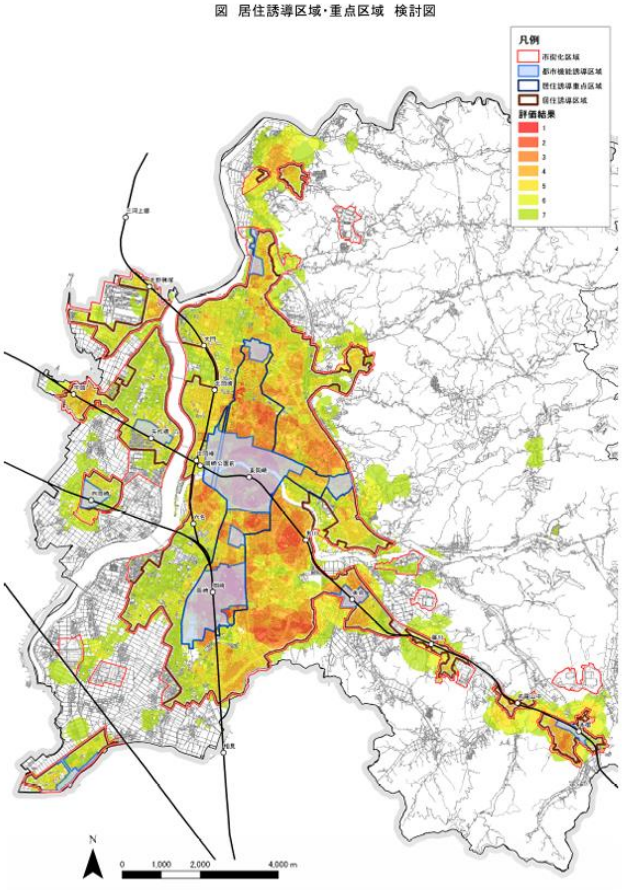


参照：豊橋市立地適正化計画

Ⅱ）岡崎市

岡崎市は、主に青色部分への移住を促進している。（図４－２）岡崎市は、移住促進に向けた施策を実施しており、特に都市機能誘導区域内での生活環境整備と、区域外住民への配慮が特徴的である。金銭的な補助策はないものの、住民の移住を促進するための柔軟な取り組みを行っており、これらは移住希望者にとって安心感を提供している。岡崎市においては、移住に対する金銭的な補助は提供されていない。補助金や支援金といった直接的な財政的支援はないものの、移住希望者にとって重要な要素となるのは、居住費用が比較的低いことや、生活の利便性を高める都市機能の整備である。このような施策により、移住を検討する人々に対して経済的負担が軽減され、移住へのハードルが下げられている。また、岡崎市では居住誘導区域内に市営住宅を整備しており、移住希望者が手頃な価格で住まいを確保できるようになっている。このような住宅提供は、移住者が安心して新しい生活を始めるための基盤となる。さらに、移住説明会を開催する際には、「移住は強制ではない」と最初に伝えることで、移住希望者がプレッシャーを感じずに自由に話を聞けるよう配慮している。これにより、移住希望者は自身のペースで情報を収集し、最適な決定を下すことができる環境が整えられている。さらに、岡崎市は都市機能誘導区域外に住んでいる人々に対しても積極的に取り組みを行っている。特に、集落の維持・保護を目的として、調整区域の建築規制を緩和している。この規制緩和により、都市外の地域でも新たな住宅建設が進み、集落の維持が期待される。また、地域の特性を活かした柔軟な開発が進められることで、住民の多様なニーズに応じた住まいの選択肢が提供され、移住者の受け入れがスムーズに進むことが狙いである。このように、岡崎市の移住促進施策は、金銭的な補助がない中でも、住環境の整備や移住者への配慮を重視した内容となっている。市営住宅の整備や、移住説明会での配慮、さらには都市機能誘導区域外の集落への支援策など、移住者にとって安心して生活できる基盤を提供している。これらの取り組みによって、岡崎市は移住者を迎え入れる体制を整え、地域の発展に寄与することを目指している。

図４－２



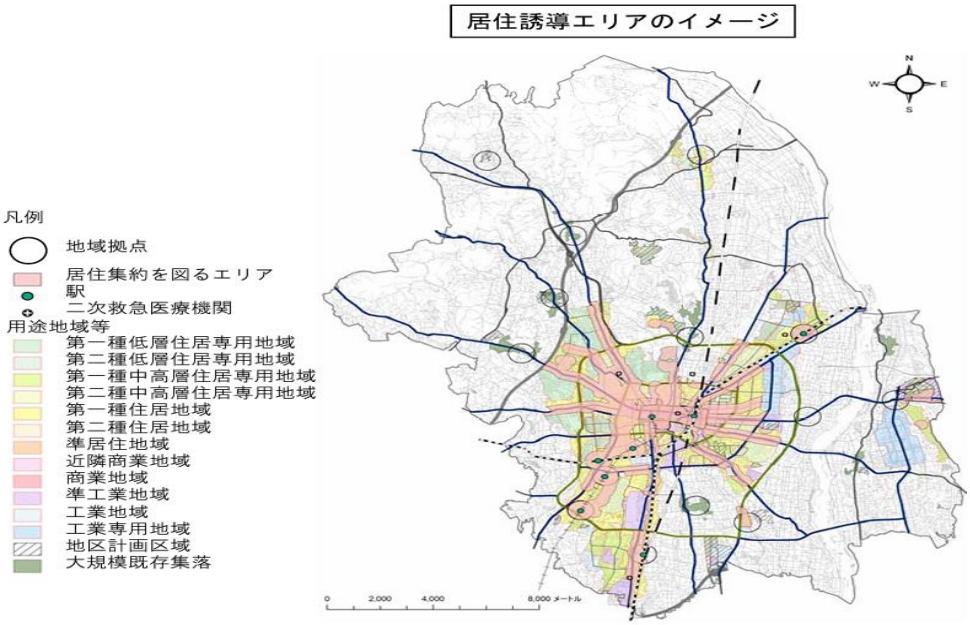
参照：岡崎市立地適正化計画

Ⅲ）宇都宮市

宇都宮市は主にピンク色部分への移住を促進している。（図４－３参照）宇都宮市では、東京圏から市内の指定区域への移住を促進するため、移住者に対する支援金制度を実施している。この制度は、移住者が地域に愛着を持ち、最終的に定住することを目指して設けられている。支援内容としては、世帯で移住した場合には 100 万円、単身で移住した場合には 60 万円が交付される。また、18 歳未満の子どもがいる世帯については、基本支援金 100 万円に加え、子育て世帯向けの加算が適用される。ただし、この支援金を受けるには、移住後 3 年間は指定区域内に居住することが条件とされている。この制度はすでに 100 名以上の利用実績があり、利用者の約 7 割が大学生という特徴が見られる。これにより、若年層の定住を促進し、地域社会の活性化を図る狙いがある。さらに、宇都宮市では居住誘導区域への転入および転居を促進するため、さまざまな住宅関連支援を展開している。具体的には、住宅取得費用や賃貸住宅の家賃の一部を補助するほか、居住誘導区域内におけるサービス付き高齢者向け住宅の整備費用を一部支援している。また、低所得者層の住まいを支えるた

め、セーフティネット住宅の供給促進に向けて家賃や家賃債務保証料の一部を支援している。これらの施策に加えて、住宅金融支援機構との連携による「フラット 35」地域連携型を活用し、一定の要件を満たした住宅取得者に対し、住宅ローン金利を当初 5 年間引き下げる支援も行われている。これにより、住居の取得や賃貸にかかる負担を軽減し、移住者が地域に根付く環境を整えている。一方、宇都宮市では、指定区域外における新規団地開発を抑制し、既存の住宅ストックを有効活用する施策も進めている。その一環として、住みかえ支援機構が提供する「マイホーム借上げ制度」を活用し、シニア世帯が所有する持ち家を子育て世帯に転貸する仕組みを導入している。この制度は、空き家の活用促進と世代間の住環境改善を目的としたものであり、高齢化が進む社会において持続可能な住環境の整備に寄与している。また、都市機能誘導区域外に居住する住民への支援として、地域内交通の充実が図られている。この取り組みは、生活利便性を向上させるだけでなく、都市機能誘導区域外の住民が地域社会とつながりを持ち続けるための重要な施策である。このように、宇都宮市では移住者に対する支援金制度や住宅関連支援を通じて居住誘導区域への転入を促進する一方で、既存住宅ストックの活用や地域内交通の整備といった取り組みを展開している。これらの施策は、地域社会の活性化と持続可能な都市づくりを実現するための重要な基盤となっている。

図表４－３



参照：宇都宮市「ネットワーク型コンパクトシティ形成ビジョン」

5.　まとめ・おわりに

これまで私たちは各観点からコンパクトシティを見つめ、調査を進めてきた。そして本研

究を通して各観点において重要なことが見えてきた。

まず交通面。より効果的な施策を行うためには、まちづくりの「コンセプト」が重要である。交通施策は多額の費用を要する上、行政主導で進める場合には、ライトラインのように多くの住民から反対を受ける可能性がある。このような反対に対応するためには、住民への丁寧な説明が不可欠である。そもそも、まちづくりの「コンセプト」が明確でなければ、住民は施策の将来的な成果を想像しづらくなる。また、各地域は歴史や住民の年齢層、地理的条件が異なるため、まちづくりの「核」となる部分も地域ごとに異なる。地域に適した交通施策を行うためにも、まちづくりのコンセプトを明確にすることが重要である。

そして次に防災面。防災面ではソフト面での施策や危機管理が大切だと考えた。ンパクトシティ政策では、交通面におけるコスト割合が大きく、災害対策のために割くことのできる資金は多くない。限られた予算の中で災害対策をするには、元ある資源や施設などの使い方やソフト面においていかに工夫できるかが重要となってくる。また、官民連携の姿勢を積極的にとり、事業者との協力を欠かさないことも災害への備えの一環である。そして最も重要なことは、住民に災害へのリスクを理解してもらい、自発的に被害軽減に努めてもらえるようにすることである。行政側のみならず、事業者や住民などその地域に関わる全体が協力して災害に備えて対策していくことが、どの自治体においてもコンパクトシティ政策を進めていく中での核となるのである。

そして最後に移住促進。地域の魅力を創出し、それを効果的に発信することは、移住者や地域住民に愛着を持たせるうえで重要な要素である。そのためには、地域への愛着形成を支える仕組みとして、費用支援が不可欠である。費用支援は、魅力的な地域資源の活用や生活環境の向上を促進し、移住者が地域に根付き、長期的に定住するための基盤を整える役割を果たすのである。

以上の考察を踏まえ、地域の課題に取り組む際には地域ごとの特性を理解し、柔軟なアプローチが必要である。それだけでなく個別の政策を単体で考えるのではなく、交通、防災、移住促進といった各分野を上手く組み合わせて相乗効果を生み出しながらのまちづくりが求められる。また、政策においては住民の声をいかに取り入れるか、そしていかに住民の理解を深められるかが重要である。まちづくりは行政だけが行うものではなく、民間企業や住民とともに地道に行っていくものである。コンパクトシティ政策においても多方面での理解を得ながら成果を出していくことが求められるだろう。限られた財源の中でどのように優先順位をつけ、地域全体の発展に繋がる施策を実現していくか。今後もコンパクトシティ化の進む都市は出てくるだろうが、そういった都市がいかにして持続可能なコンパクトシティを実現するのか注目し続けたい。

6.　参考文献

・都市計画部　都市計画課「豊橋市立地適正化計画　防災指針(素案)」

pp57-pp59【資料 1】防災指針（素案）.pdf(2025 年 1 月 2 日アクセス)
・「宇都宮市総合治水・雨水対策推進計画　概要版」
gaiyouban.pdf(2025 年 1 月 2 日アクセス)
・谷口守、松中亮治、中道久美子「SLIM CITY を用いた都市コンパクト化政策と水害軽減方策の連携に関する研究」en(2024 年 12 月 8 日アクセス)
・国土交通省「防災コンパクト先行モデル都市」
PowerPoint プレゼンテーション(2024 年 12 月 8 日アクセス)
・国土交通省「令和 6 年度　総力戦で挑む防災・減災プロジェクト」
project2024.pdf(2024 年 12 月 6 日アクセス)
・豊橋市立地適正化計画
https://www.city.toyohashi.lg.jp/secure/60776/R60620_ikkatu.pdf(2025 年 1 月 7 日アクセス)
・岡崎市立地適正化計画
https://www.city.okazaki.lg.jp/1100/1184/1169/p021041_d/fil/R6ritteki.pdf （2025 年 1 月 7 日アクセス）
・宇都宮市立地適正化計画
https://www.city.utsunomiya.lg.jp/_res/projects/default_project/_page_/001/009/282/2410jo.pdf
・国土交通省，「国土のグランドデザイン」，H26
https://www.mlit.go.jp/common/001033678.pdf（2025 年 1 月 7 日アクセス）
・国土交通省，新たな「国土のグランドデザイン」，H26
https://www.mlit.go.jp/common/001046872.pdf（2025 年 1 月 7 日アクセス）
・地方都市におけるコンパクトシティ実現のための居住誘導施策とその効果に関する分析　吉澤浩司・杉木直・青島縮次郎
http://library.jsce.or.jp/jsce/open/00039/200206_no25/pdf/112.pdf （2024 年 11 月 13 日アクセス）
・立地適正化計画に基づく居住誘導施策検討のための都市内人口分布推計手法の開発ー愛知県豊橋市を対象としてー　竹間美夏・佐藤徹治
<4D6963726F736F667420576F7264202D203230313793738C768A7789EF8CB48D658169964C8BB48145906C8CFB95AA957A816A313730383038>（2024 年 12 月 6 日アクセス）

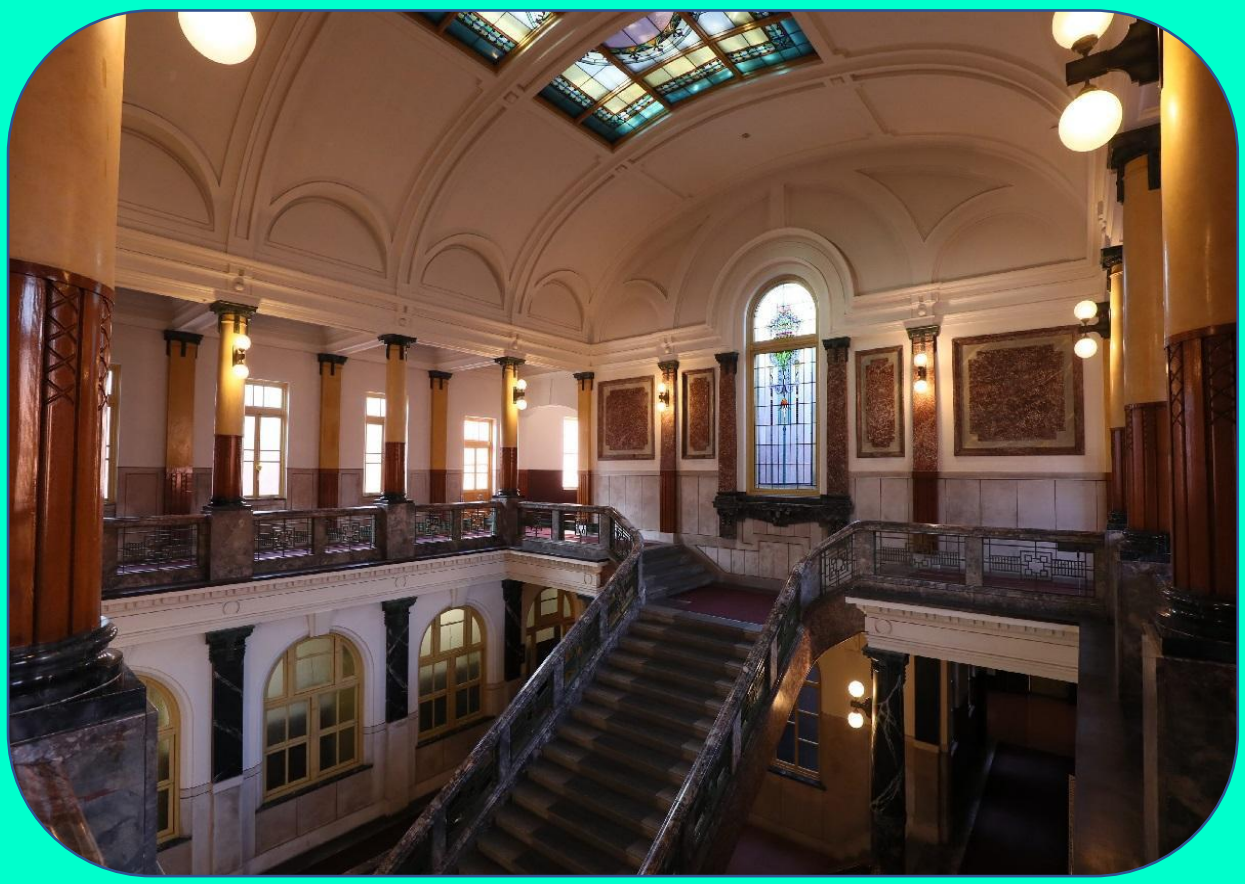
・豊橋市歩いて暮らせるまち区域定住促進事業費補助金について/豊橋市
https://www.city.toyohashi.lg.jp/37006.htm（2024 年 12 月 6 日アクセス）

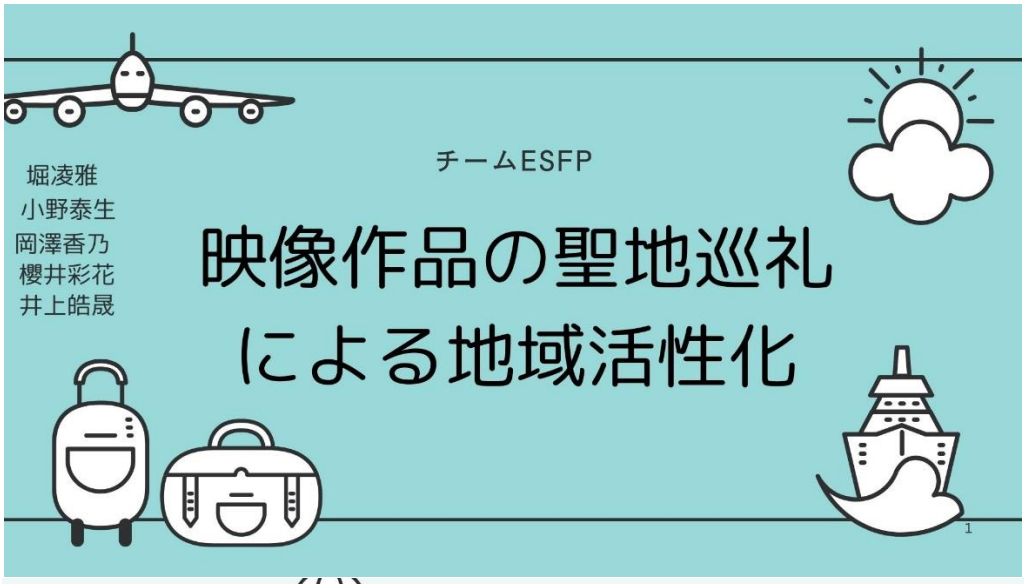
・豊橋市立地適正化計画　https://www.city.toyohashi.lg.jp/secure/60776/R60620_1-4.pdf（2024 年 12 月 6 日アクセス）

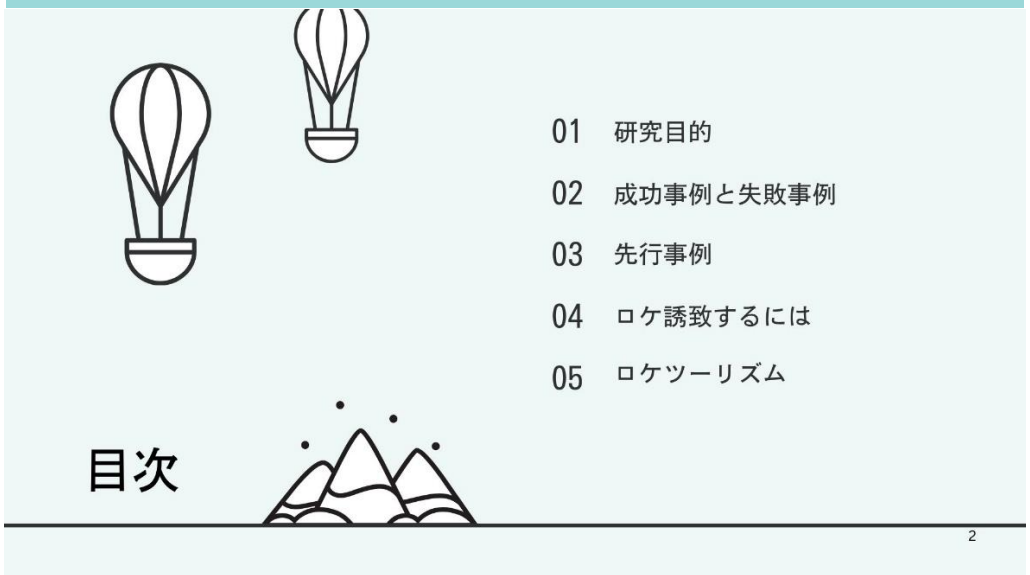
・国土交通省　コンパクト・プラス・ネットワークのモデル都市追加候補（案）
https://www.mlit.go.jp/common/001294928.pdf　（2024 年 12 月 7 日アクセス）

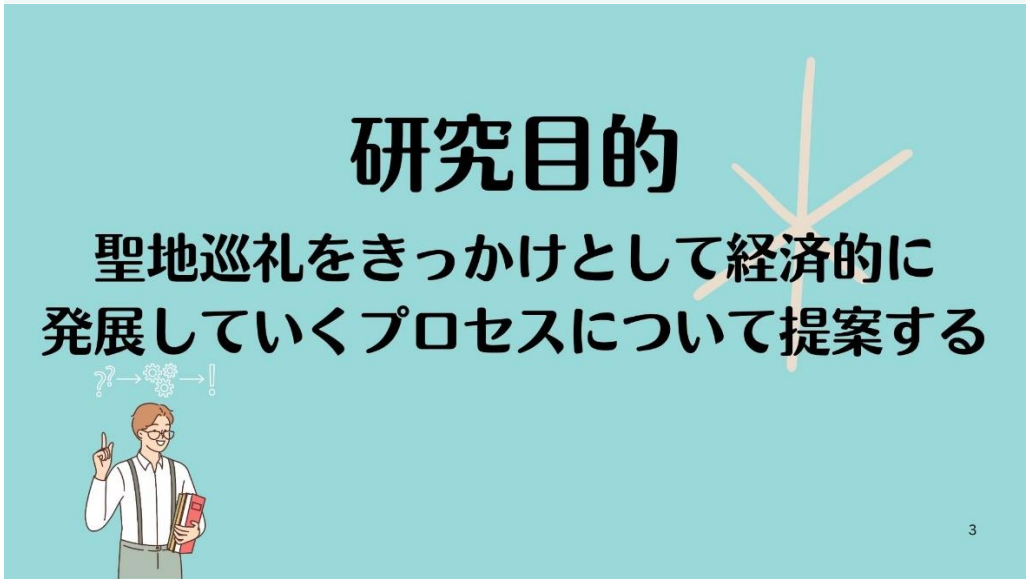
・移住支援金｜宇都宮市公式 Web サイト
https://www.city.utsunomiya.lg.jp/kurashi/teijyu/1013748/1025583.html（2024 年 12 月 7 日アクセス）

E S F P




チームESFP
堀凌雅
小野泰生
岡澤香乃
櫻井彩花
井上皓晟
映像作品の聖地巡礼
による地域活性化
1


01 研究目的
02 成功事例と失敗事例
03 先行事例
04 ロケ誘致するには
05 ロケツーリズム
目次
2


研究目的
聖地巡礼をきっかけとして経済的に
発展していくプロセスについて提案する
3

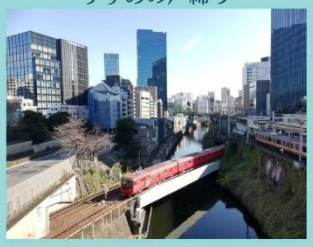
聖地巡礼とは

熱心なファンが、アニメ・などの舞台となった土地や建物を、”聖地”と称して訪れること。少し前までは聖地巡礼という言葉はあまり知られていませんでしたが、ファンがインターネットを利用して聖地に関する情報を発信、共有するようになったことと、聖地とされた場所の自治体が地域振興に活用するようになったことで、聖地巡礼という言葉が定着しました。

例

silent

すずめの戸締り



4

これによる地域活性について研究する

地域活性化とは

➡ある地域の経済、社会、文化、生活環境などを改善し、その地域を活気付けること

経済の振興、人口増加や定住促進、文化・伝統の振興、コミュニティの強化、生活環境の向上など…

聖地巡礼という文化に着目

5

聖地活性につながる流れ

撮影誘致準備

エキストラや撮影場所の提供、道路利用の許可

誘致、契約

撮影による収入

撮影スタッフや演者、映画のPR活動など仕事として地域に訪れる人の増加

映像公開

訪問者数増加

映像公開に伴ってその場所が特定され映像のファンが訪れると見込む

収益向上

顧客の定着と継続的なPR活動経済効果をあげる

6

地域活性の指標

★ 来訪数

★ 経済状況

人口

その地域に住むように
なった人の増減で判断。
住む地を変えることになるので
１番ハードルが高い。

来訪数

その地域に訪れた
人の数で判断。
地元の駅の通過人数、
観光施設のチケットの
売り上げ数等で推測。

経済状況

その地域で使った
金額で判断。
お土産、公共交通機関、
観光施設等の利用による
収入を加味する。

02

聖地化の成功事例と失敗事例

8

君の名は。　岐阜県飛騨市古川町

2016年8月公開

特に誘致等せず
市役所や役場の職員も映画の
モデルとなったらしいとしか知らない
⇒特に観光客増加を期待していなかった
　対策等も練っていなかった

撮影等による一次的な収益はなし

映像公開とその大ヒットにより反響

9

君の名は。　岐阜県飛騨市古川町

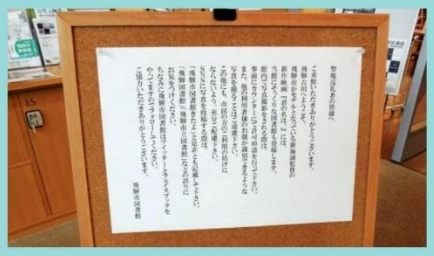
聖地としてのPR、定着活動
SNSを活用した情報発信（職員がモデル地に赴く）
図書館等モデル地の許可制の写真撮影、投稿を勧める
映画と同じ場所に撤去されていた標識を設置
高速バスの運行
体験スポット等、地元の人のやる気アップ

君の名は。　岐阜県飛騨市古川町

観光客数の増加

飛騨市全体　2017年：113万0852人（同12.4%増）
古川町　2017年：70万0588人（同19.8%増）

古川町の瀬戸川　2017年：約38万6000人（同42.4%増）
図書館　2016年8月-2017年12月：で累計10万9730人が訪れた。



11

君の名は。　岐阜県飛騨市古川町

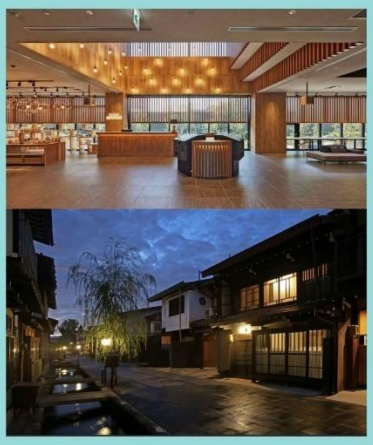
2018年6月末に西日本豪雨災害
土砂崩れにより「高山本線の飛騨古川ー富山間」、
「特急ワイドビューひだ」も同区間が運休
⇒インバウンド客や国内旅行者のアクセスを失う
⇒一年半かかる工事を半年で復旧
⇒観光客が戻った

2020年からのコロナパンデミック
全国的な観光の縮小
⇒観光客減少
⇒徐々に回復傾向

一時的ではない、聖地としての定着

12

君の名は。　岐阜県飛騨市古川町



長期的な観光客増加のポイント

隣町との差別化
高山市は白川郷などの観光地があり、
インバウンド客のためのホテル建設に取り組む
⇒大型宿泊施設の誘致を行わない
⇒一棟貸しや民宿の充実
　商業化していない
　普段の生活感のある施設を目指している

13

君の名は。　岐阜県飛騨市古川町

聖地化成功要因

・職員の方の前向きな取り組み
・安定した観光客の確保
・個性の確立、差別化
・「君の名は」に頼らない施策の実施

14

名古屋市市政資料館

・市政資料館とは…
重要文化財を公開する資料館

・大正11年（1922年）に当時の裁判所として建設された。裁判所としての役目を終え、取り壊される予定だったが、市民の声で残された。

・ネオバロック様式の建物と中央階段のステンドグラスが特徴。

15

訪問理由

・明治大学にもゆかりのある「虎に翼」のロケ地であるため

・撮影時期は令和5年12月、6年2月

・アクションシーンや破損の危険性のある撮影は断る、その撮影が広報になるかで判断

年齢層の変化

集会室があるため、もともとは高齢者が多かった
「虎に翼」放映後は若い客層も増えた

16

来館者数の変化

	令和5年度	令和6年度
4月	7359	13320
5月	7890	20661
6月	7303	20476
7月	6074	16070
8月	5836	15783

昨年の2倍以上のペースで増えている！

17

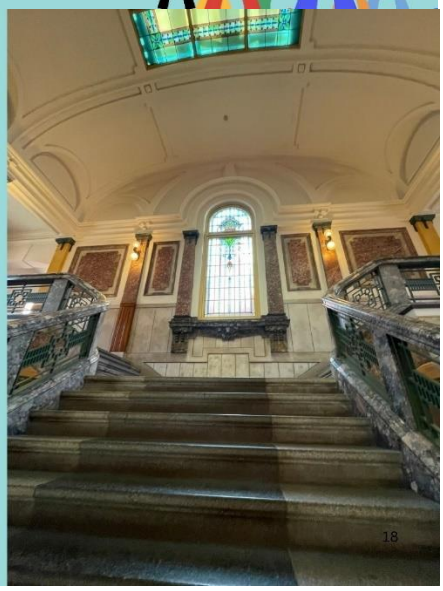
メリット

・来館者数が増加したことや知っていただいたことがメリット

デメリット

・来館者数が増加すると、安全に気を使わなければいけない

・マナーが悪い人が増える可能性がある。



18

開催しているイベントなど

・ガイドツアー…応募件数3446組に対して参加できたのは80組
とても倍率が高い人気イベントとなっている

・企画展、謎解きイベント…様々なテーマに沿った企画展や
館内全体を使った謎解きイベント

・結婚式・ウエディングフォト撮影
・高校と連携したファッションショー
・音楽コンサート

19

オーバーツーリズムへの懸念

・安全性への不安が大きい

来館者数が増えて、階段から人が落ちるなどの事故もあった
ため制限をかける可能性もある

今後は…

・大々的にロケ地として撮影する予定はない
・自分たちから声をかける予定もない
・様々なイベントで継続した集客を目指す
・デジタル化は地元高齢者の方が困らないように徐々に進める予定

20

失敗事例

「スラムダンク」　神奈川県鎌倉市

江ノ島電鉄の1日当たり利用者数
2012年：1万6500人
2017年：1万9205人
5年間で16%も増加

昨年の映画公開に伴って
さらなる観光客、利用者数の増加

21

スラムダンク　神奈川県鎌倉市

良い写真が撮りたいといった気持ちから
線路への立ち入り、道路での撮影や観光客のトラブルが増加
⇒江ノ電は6年ほど前から英語や中国語、
　ハングルで書かれた看板を設置して注意を促す
⇒目立った効果は見られず

土日とゴールデンウイークには市と協力して警備員を配置
市観光課の担当者「積極的に来てほしいとは言えない」
⇒踏切を観光向けにPRする考えはない。

22

スラムダンク　神奈川県鎌倉市

映画公開後はさらに過熱
市と江ノ島電鉄は交通誘導員を
平日午前10時～午後6時にも配置
人件費は市と江ノ島電鉄が折半する

観光客増加にはつながったが、
それ以上に住民の生活への影響や
トラブルの可能性を高めてしまった
それに対する有効な対策もとることができていない

03
先行事例研究

24

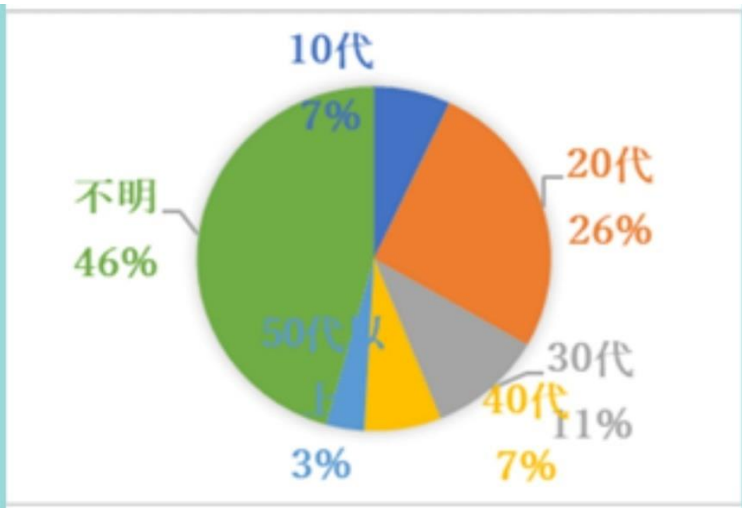


図3-2 巡礼者の世代属性

25

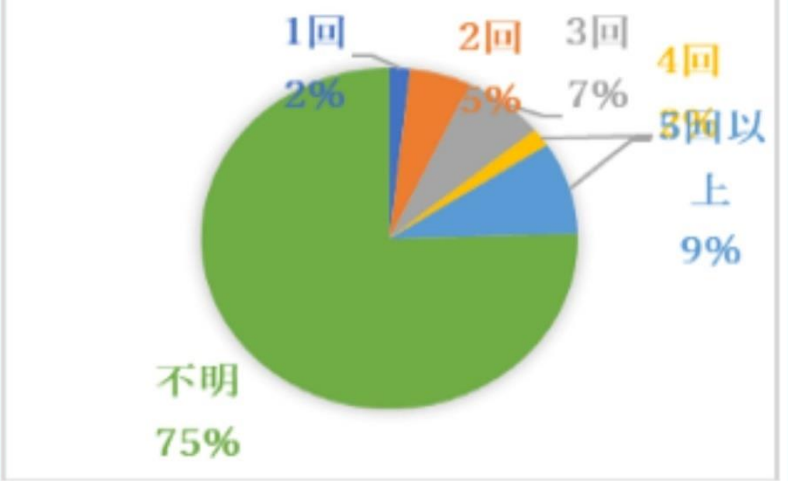


図3-3 平均巡礼回数

26

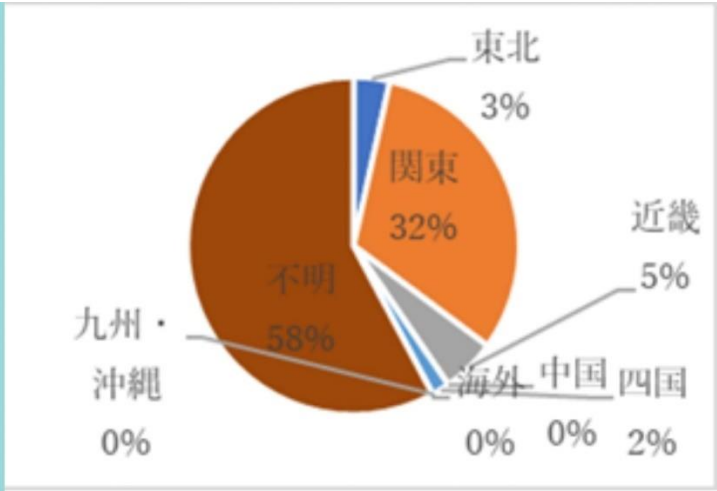


図3-1 巡礼者の地域属性

27

表3-1 聖地巡礼者の平均巡礼回数の年代区分別集計

	2000年以前	2000年代前半	2000年代後半	2010年代前半	2010年代後半
1回	0	0	0	0	1
2回	0	0	0	2	1
3回	0	0	0	2	2
4回	1	0	0	0	0
5回以上	1	0	2	1	1
不明	3	4	4	16	16

出典：アニメ聖地巡礼を活用した地域振興の課題と可能性－全国アニメ聖地アンケート調査と事例調査を通じて－ Possibilities and Issues of Regional Promotion by Anime Pilgrimage ○宋 思佳1、倪 卉1，章 立1，野田 哲夫 2 Sija SONG, Hui NI, Li ZHANG, and Tetsuo NODA 1島根大学山陰研究センター、2島根大学法文学部 P127

・年代別平均巡礼回数を見ると、2000年代以前は4回と5回以上と多くの回数巡礼している。しかし、年代が後になるにつれて（2010年代以降は顕著）巡礼回数に幅が出てきて、聖地巡礼が世間に浸透したことがわかる。

28

アニメ聖地巡礼現象の可能性と限界

小山友介・堀内和哉　芝浦工業大学

表2　聖地巡礼者アンケート先一覧

調査地	アニメタイトル	調査日	放送年	対象者数
石川県金沢市	花咲くいろは	2013年10月12日	2011年	172名
茨城県大洗町	ガールズ＆パンツァー	2013年10月23日	2012年	60名
広島県竹原市	たまゆら	2013年11月3日	2013年	209名
埼玉県秩父市	あの日見た花の名前を僕達はまだ知らない。	2012年8月25日，10月8日	2011年	102名
			合計	543名

出典：アニメ聖地巡礼現象の可能性と限界
小山友介・堀内和哉 芝浦工業大学　P109

年齢と性別

・金沢市（湯涌温泉）、大洗町、竹原市では来訪者の90％以上が男性、その内、30.40代が過半数を占めた。

何故、このように偏った分布なのか

作品に戦車が登場するため。

・アニメ聖地巡礼者の多くは若い男性
・作品の内容によって男女比率、年齢層が変化

30

再来訪意思

・調査した4地域の中で１番観光資源の乏しい大洗町の
８割の観光目的来訪者が「また来たい」と回答

なぜか？

街の積極的な働きかけ
作品の影響でファンの年齢層が高く、
通常のファンより可処分所得が高い

31

04

ロケ誘致するには

32

フィルムコミッション協議会

・映画・ドラマのロケ地を訪ね風景と食を堪能し、 人々のおもてなしに触れ、その地域のファンになってもらうこと

・ロケ地に関する情報
(写真、撮影条件、使用料、連絡先など)の提供

・ロケ関連情報(宿泊、食事、機材など)の提供

・撮影許認可に関する情報の提供

33

愛知県FC協議会の業務内容

・県有施設の撮影支援もろもろ

・愛知県フィルムコミッション協議会HPの運営 (+SNSの運営)

・県内ロケ地紹介

・県内FC紹介・照会（県内での横の連携）

・県内市町村(とくにFCがないところ)への協力、呼びかけなど

・JFCへの加入→JFC主催のロケ地フェア出展による、制作側への直接 PR

34

なぜ愛知県が選ばれるのか

・他県と比較しても熱心なFCが多い

・案件次第だがギリ日帰りも可能な立地

・道路使用のしやすさによる利点

・映画館も多く、PRにつながりやすい。

・愛知県にしかないロケーション。
現代風・古風の建物の撮影→ついでに自然も撮れる

35

協力した作品がヒットするかは運なので、
たくさんの作品を誘致していきたい！
そのためには制作者側がロケしたくなるような
工夫が必要！！

愛知県FCの方

36

ロケ誘致するための工夫

・ロケ地を発信する
　　→自然や建物の魅力発信！

・イベントなどに参加し、製作者との関わりを持つ

・道路使用許可等の情報提供

・作品が広まるような宣伝活動

・とにかくたくさん受け入れる

・これまでの実績を公開する

37

05

ロケ誘致後の聖地化について

38

ロケ誘致のその後の取り組みとして、

ロケツーリズム

に着目した。

39

ロケツーリズム

・映画・ドラマのロケ地を訪ね風景と食を堪能し、 人々のおもてなしに触れ、その地域のファンになる観光スタイル

・シティプロモーションと経済効果につながる

ex.)『あまちゃん』… 岩手県久慈市の観光客は約2倍
ご当地グルメのまめぶ汁や方言などPR効果は絶大であった

↓↓↓

映像公開後の目的や働きかけは
我々の目指すものに近い

40

ロケツーリズム

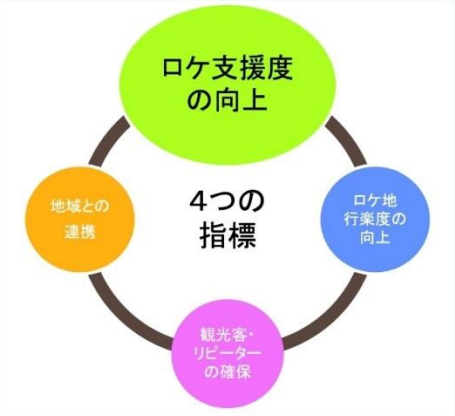
【観光立国推進基本計画】
映画やアニメ等のロケ地や舞台は、国内外の観光需要を喚起する重要な拠点であることから、ロケ誘致による経済・社会的効果を効果的に実現するため、地域内の関係機関の連携強化による情報発信や許認可円滑化、インセンティブ付与等を図るとともに、観光促進のためのコンテンツを「聖地巡礼」の促進に活用するなど、ロケツーリズムの推進に官民一体となって取り組む。

政府がロケツーリズム連絡会の設立や
ロケツーリズムセミナーの開催などを行っている

～政府や自治体もロケツーリズムによる観光推進に力を入れている～

41

・ロケツーリズムの効率的な推進のために



42

1、ロケ支援度の向上

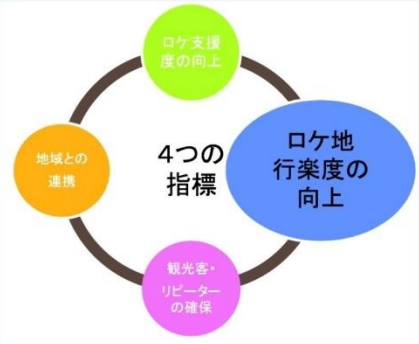
・ロケ支援度とは、ロケの受け入れ態勢を整えることをはじめ、ロケを行う側のニーズ把握することで、いかに撮影をしやすい環境を作るかの度合い。

1、ロケの流れを理解する
2、ロケの受け入れ体制の構築
3、ロケの受け入れ体制の継続

愛知県FC協議会と通ずる点がある

43

2、ロケ地行楽度の向上



・ロケ地行楽度とは、実際の撮影現場等を記したロケ地マップの作成や出演者等が実際に食した地元グルメの紹介などの仕掛けをすることでいかにそこに訪れた人を楽しませるかの度合い

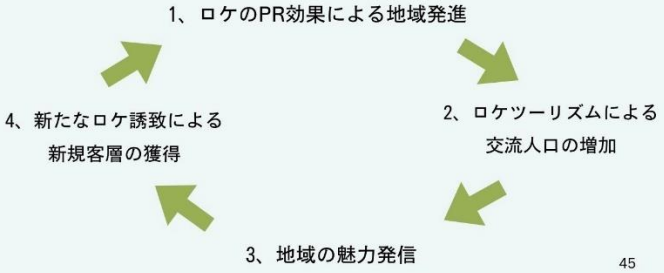
1、ロケ地マップ
2、撮影スポットの仕掛け
3、ロケ地グルメ
4、撮影エピソード
5、現地ガイド

ex)　ARを活用した撮影写メフレームの提供（相模鉄道）
タイアップポスターの作成、タイアップ駅弁の販売（富山県）

44

3、観光客・リピーターの確保

・ロケ地観光の盛り上がりを一過性に終わらせないために観光客の満足度を高め、リピーターにしなければならないまた、新たな客層の獲得も重要である。



45

4、地域との連携

・地域との連携は他の3つの要素にすべてに関係がある

1、地域ロケへの理解の醸成と協力の獲得
2、ロケ支援度の向上と地域連携
3、ロケ地行楽度の向上と地域連携
4、観光客・リピーターの確保と地域連携

～ロケによる地域のメリットの説明を行うことが不可欠～

地元住民の理解が得られなければ、地域活性につながらない！！

46

ロケツーリズムの成功事例

長野県上田市

【類型Ⅰ】行政・フィルムコミッションの取組

＜概要＞

上田市では、記録上大正12年より個人がロケ誘致を行っていたところ、ロケ誘致による観光振興、地域活性化を目的に、平成13年、信州上田フィルムコミッションとして組織化した。今までで累計123本の映画、77本のTVドラマのロケ実績がある（平成25度は映画2本、ドラマ3本）。ロケ誘致の主な代表作は「サマーウォーズ」というアニメーション映画や「青天の霹靂」。これにより、官民で協力し合い、市民まつりとのコラボレーションやスタンプラリー、ロケ地マップの製作という取組を行った。

①ロケ支援度向上のための取組
- 地元エキストラ登録者の募集（平成26年2月現在372名）
- インターネット上で利用可能なロケ地検索システムをホームページに構築中（平成27年度の稼動を目指す）
- 要求されるロケーションがなくても、代替案を提示することで新たな発見に結びつける。

②ロケ地行楽度の向上のため取組
- ロケ地マップの作成
- スタンプラリー、クイズラリーの実施
- 私鉄発着音に映画のテーマ曲を利用 （作品中に上田電鉄別所線が登場することから、駅発着音にサマーウォーズ主題歌である山下達郎の「僕らの夏の夢」を使用）
- 市民まつりとのコラボレーション（サマーウォーズのコスプレを着て参加する枠を設けている）

③ロケ地域との連携のための取組
- 住民の要請に応じて、出前講座を開催。FCの取組みやロケ実績、ロケ秘話などを紹介し、地域住民の理解を得る。
- 対面コミュニケーションを心がけるなど、地域住民とのコミュニケーションを密にし、信頼関係を築くことでロケの協力を得やすい風土を醸成している。

④観光客増加・リピーター確保のための取組
- スタンプラリーやクイズラリーにより周遊性を高め、滞在時間を伸ばしている（アニメーション映画「サマーウォーズ」）。また、同作品オリジナルグッズを観光会館にて販売。
- 年1回の市民まつりへの参加を口実としたサマーウォーズファン参集機会の提供。
- 上田市に訪れたサマーウォーズファンが想いを綴る「聖地巡礼ノート」を、監督直筆の表紙絵で用意。

取組体制
- 上田観光コンベンション協会内に信州上田フィルムコミッションを設立。全額市の負担金により運営。
- 職員は、協会職員のうち2名が専属で担当。
- 市観光課職員が必要に応じて応援をする。

＜工夫した点＞ 行楽度向上

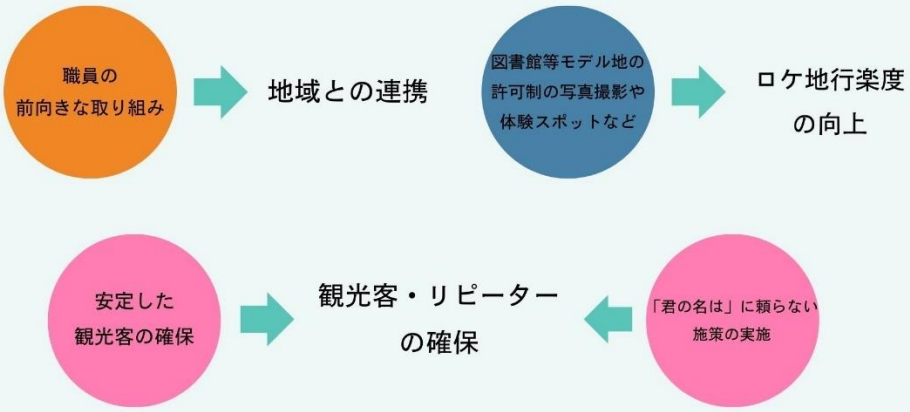
DVD初回生産版にロケ地マップを同梱。ロケ地マップは作中のシーンと実際の上田市の写真とを並べて掲載し、より身近に作品を感じることができる。

実績・成果
- 誘致した映画数 123本、ドラマ77本（平成25年末時点）
- 観光客 平成21年（サマーウォーズ公開）476万人 →平成24年 501万人

4

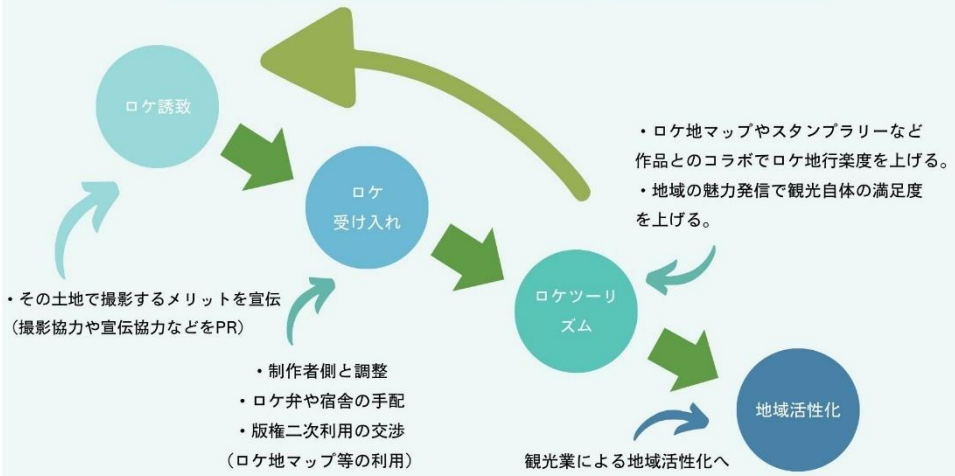
47

『君の名は。』の岐阜県飛騨市も
ロケツーリズムの成功例の1つといえる。



48

聖地巡礼による地域活性プロセスの提案



49

聖地化による地域活性のために

・官民一体型のロケツーリズムを行う。
・FCによるロケ誘致で終わらずに、その後の動きにも注力する。
・継続的な誘致や地域自体の魅力の発信によるリピーターの確保で
一過性にしないようにする。
・FCとロケツーリズムは微妙にやることが異なるが、ロケツーリズムに重点を置いた部門の増設やFC協議会の役割を増やすなどすることで、
統合的に運営することで今までのロケ誘致のノウハウの共有を行うことで、
より強固な運営にする。

50

参考文献

ロケツーリズムの推進¦アート・文化芸術コンテンツの整備¦消費拡大に効果の高いコンテンツの整備¦インバウンド回復戦略¦観光政策・制度¦観光庁

ロケツーリズムによる地域振興マニュアル（810001888.pdf）

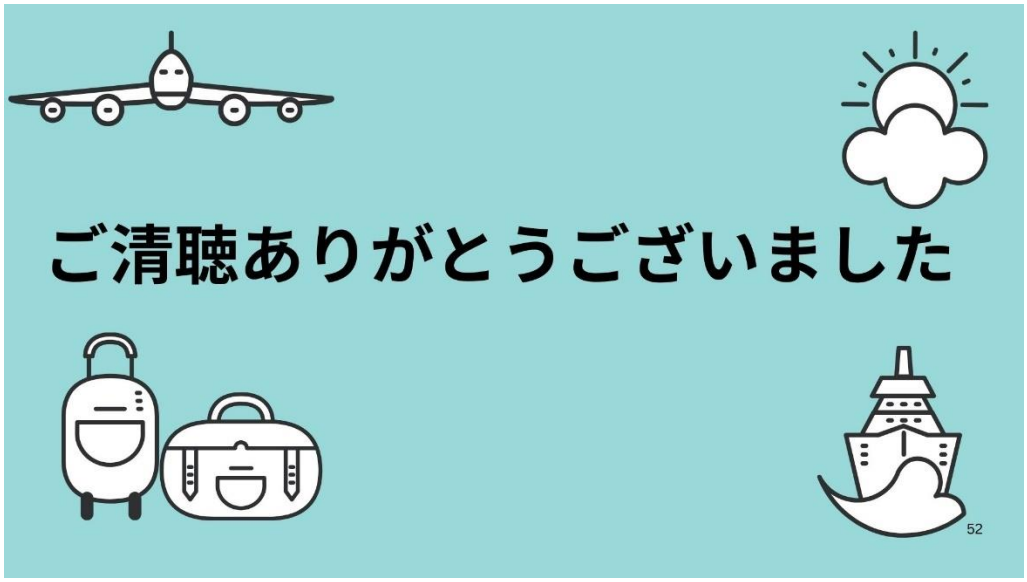
ロケツーリズム事例集（810001885.pdf）

観光庁のホームページ
https://www.mlit.go.jp/kankocho/seisaku_seido/kihonkeikaku/inbound_kaifuku/shohikakudai/art_culture/locatourism.html

https://www.jstage.jst.go.jp/article/jasess/36/0/36_107/_pdf/-char/en

https://www.jstage.jst.go.jp/article/ssiproceedings/2022/0/2022_125/_pdf/-char/ja

51


ご清聴ありがとうございました
52

映像作品の聖地巡礼による地域活性化

堀凌雅　井上皓晟　岡澤香乃　小野泰生　櫻井彩花

目次

1. 研究目的

2. 聖地化の成功事例と失敗事例

2－1.成功事例
2－2.「虎に翼」名古屋市市政資料館

2－３.失敗事例

3. 先行事例研究

4.ロケ誘致するためには

5.ロケツーリズム

5－1.ロケツーリズムの効率的な推進のために
5－2.ロケツーリズムの成功事例
5－3.調査からの考察

6.聖地巡礼による地域活性プロセスの提案

7.参考文献

1.研究目的

研究目的は聖地巡礼をきっかけとして経済的に発展していくプロセスについて提案することである。聖地巡礼とはそもそも熱心なファンが、アニメ・などの舞台となった土地や建物を、”聖地”と称して訪れること。少し前までは聖地巡礼という言葉はあまり知られていませんでしたが、ファンがインターネットを利用して聖地に関する情報を発信、共有するようになったことと、聖地とされた場所の自治体が地域振興に活用するようになったことで、聖地巡礼という言葉が定着した。例えば、サイレントで使われた“anea café 松見坂”やすずめの戸締りで登場した御茶ノ水駅周辺などがある。

1 枚目: https://note.com/ana996/n/n5092f021ec30　（2024/11/24 アクセス）
2 枚目: https://shinkaifan.com/map/ochanomizu-hijiri-bridge-suzume1/　（2024/11/24 アクセス）

そして、私たちの班では地域活性化をある地域の経済、社会、文化、生活環境などを改善し、その地域を活気付けることであると定義した。そして、経済の振興、人口増加や定住促進、文化・伝統の振興、コミュニティの強化、生活環境の向上などで聖地巡礼という文化に着目した。

次に聖地活性につながる流れについて説明する。手順として六つの工程がある。

1，撮影準備　エキストラや撮影準備の提供、道路利用の許可
2，誘致、契約
3，撮影による収入　撮影スタッフや演者、映画の PR 活動など仕事として地域に訪れる人の増加
4，映像公開
5，訪問者増加　映像公開に伴ってその場所が特定され映像のファンが訪れると見込む
6，収益向上　顧客の定着と継続的な PR 活動、継続効果を上げる

また、地域活性の指標について三つのチェンがある。一つ目が人口だ。これはその地域に住むようになった人の増減で判断する。住む地を変えることになるので１番ハードルが高いと考えられる。二つ目は来訪数だ。その地域に訪れた人の数で判断する。地元の駅の通過人数、観光施設のチケットの売り上げ数等で推測する。三つめは経済状況だ。その地域で使った金額で判断する。お土産、公共交通機関、観光施設等の利用による収入を加味する。
このうち二つ目の来訪数と、三つ目の経済状況をここでの指標とする。

２．聖地化の成功事例と失敗事例

2－1.成功事例

「君の名は。」岐阜県飛騨市古河町

１つ目に紹介するのは映画「君の名は。」の舞台となった岐阜県飛騨市古川町である。この事例の場合、元々は市役所や役場の職員は映画のモデルになったということしか知らず、観光客の増加などは期待しておらず、対策等も練っていなかったそうです。そのため、撮影などによる一次的な収益はなかった。しかし、映画の大ヒットにより職員は聖地としての PR や定着活動を行った。具体的には、SNS を活用した情報発信（職員がモデル地に赴く）、図書館等モデル地の許可制の写真撮影、映画と同じ場所に撤去されていた標識の設置、高速バスの運行などを行った。

観光客の増加

飛騨市全体　2017 年：113 万 0852 人（同 12.4%）
　　古川町　2017 年：70 万 0588 人　（同 19.8%）
古川町の瀬戸川　2017 年：約 38 万 6000 人（同 42.4%増）
図書館　2016 年 8 月-2017 年 12 月の期間で累計 10 万 9730 人が訪れた

観光客数の推移

2018 年 6 月末に西日本豪雨災害
土砂崩れにより「高山本線の飛騨古川―富山間」、「特急ワイドビューひだ」も同区間が運休

⇒インバウンド客や国内旅行者のアクセスを失う
⇒一年半かかる工事を半年で復旧
⇒観光客が戻った
2020 年からのコロナパンデミック
全国的な観光の縮小
⇒観光客減少
⇒徐々に回復傾向

一時的ではない、聖地としての定着を目指す

・長期的な観光客増加のポイント

隣町との差別化
高山市は白川郷などの観光地があり、インバウンド客のためのホテル建設に取り組む
⇒大型宿泊施設の誘致を行わない
⇒一棟貸しや民宿の充実
　商業化していない普段の生活感のある施設を目指している

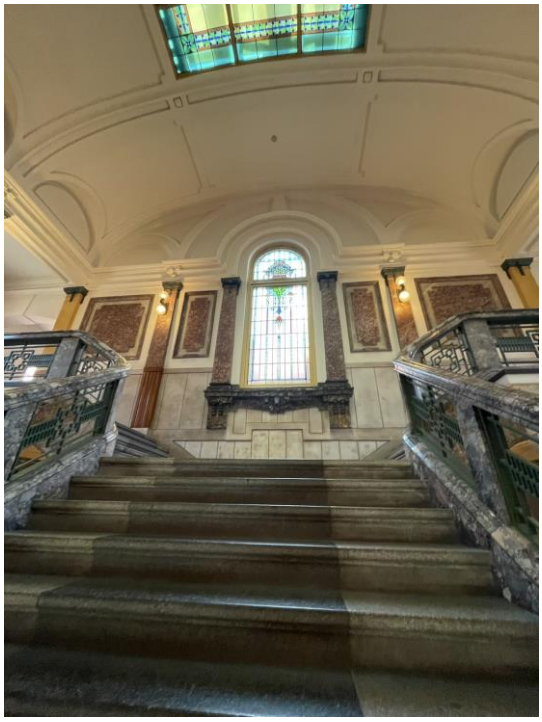
・聖地化成功要因

・職員の方の前向きな取り組み
・安定した観光客の確保
・個性の確立、差別化
・「君の名は」に頼らない施策の実施

2－2「虎に翼」名古屋市市政資料館

・市政資料館とは

　市政資料館とは重要文化財を公開する資料館である。名古屋市市政資料館は大正 11 年（1922 年）に当時の裁判所として建設されたものである。裁判所としての役目を終え、当初は取り壊される予定だったが、市民の声で残された。ネオバロック様式の建物と中央階段のステンドグラスが特徴。



・訪問理由

明治大学にゆかりのある連続テレビ小説「虎に翼」のロケ地であるため、2024 年 9 月に夏合宿の一環として訪問。1 時間ほどインタビューをさせていただき様々なお話を伺った。

・年齢層や来館者数の変化

元々は集会室があるということもあり、周辺地域の高齢者が集まるような空間であった。しかし、「虎の翼」放映後は若い客層も増えた。大正 11 年（1922 年）に当時の裁判所として建設された。裁判所としての役目を終え、取り壊される予定だったが、市民の声で残された。

来館者数の変化

	令和5年度	令和6年度	
4月	7359	13320	
5月	7890	20661	
6月	7303	20476	
7月	6074	16070	
8月	5836	15783	

昨年の2倍以上のペースで増えている！

来館者に関しては、昨年の 2 倍以上のペースで増えていて明らかに「虎に翼」効果が出ている。

・メリット・デメリット

来館者数が増えたり、認知度が向上したりしたこと自体が「虎に翼」放映のメリットであった。逆にデメリットは来館者数の増加による安全への懸念やマナー違反者の増加である。

・開催しているイベント

・ガイドツアー…応募件数 3446 組に対して参加できたのは 80 組とても倍率が高い人気イベントとなっている
・企画展、謎解きイベント…様々なテーマに沿った企画展や館内全体を使った謎解きイベント
・結婚式・ウエディングフォト撮影、高校と連携したファッションショー、音楽コンサート

・オーバーツーリズムへの懸念

安全性への不安が大きい 来館者数が増えて、階段から人が落ちるなどの事故もあったため制限をかける可能性もある

・今後は…

・大々的にロケ地として撮影する予定はない
・自分たちから声をかける予定もない
・様々なイベントで継続した集客を目指す
・デジタル化は地元高齢者の方が困らないように徐々に進める予定

2－3.失敗事例

『スラムダンク』

スラムダンクはバスケットボールを題材にした井上雄彦による世界的に有名な作品である。このアニメのワンシーンに踏切が映る有名な場面があるのだが、ここが聖地巡礼の場になっていることが問題となっている。

スラムダンク　踏切 - 検索 画像

スラムダンクが大ヒットを起こし、聖地化された江ノ島電鉄の 1 日当たりの利用者数を５年単位で見比べてみると

2012 年：1 万 6500 人

2017 年：1 万 9205 人

このように 5 年間で 16%の来訪者数の増加に成功している。これは 2022 年に公開された映画「THE　FIRST　SLAM DUNK」による認知度の増加も影響の一つだろう。

しかし先ほども申した通り、このような影響にはいくつかの問題が生じている。

① 線路の立ち入り、地元民とのトラブル増加

聖地化された影響により、写真を撮る目的での線路に無断で立ち入る来訪者が出てきている。これにより地元民とのトラブルが増加しているのだ。これの対策として江ノ電は 6 年ほど前から英語や中国語、ハングル文字で書かれた看板を設置し、注意を促す試みを行ったが目立った効果は見られなかった。

② 費用問題

で上げた線路立ち入り者増加により、江ノ電は土日とゴールデンウイークには市と協力して警備員を配置している。しかしそれに伴う警備の費用負担は市と江ノ島電鉄が折半をしている。そのため、市観光課の担当者は「積極的には来てほしいとは言えない」と苦言をこぼしている。江ノ島は元々が観光名所のため聖地に頼らずとも、来訪者数は多い。踏切を観光向けに PR する考えは江ノ電にはないようだ。

3. 先行事例研究

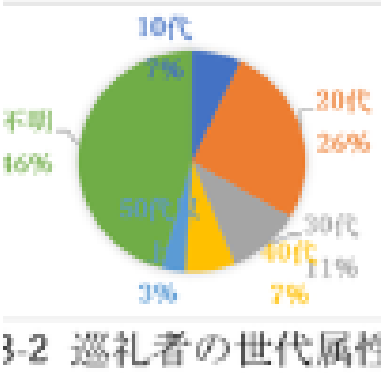


図 1

先行事例研究として、過去のデータから聖地巡礼においてそれぞれどのような傾向があるか見ていこうと思う。上記のアンケートを見てほしい。このアンケートはアニメツーリズム 協会が発表した「訪れてみたいアニメ聖地巡礼 88 （2021 年版）」に対応する地域（それぞれ取組の主体 となっている自治体、商工会、観光協会等）に対して アンケート調査を行ったものである。調査対象とした 88 か所に対して有効な回答があったのは 57 か所（回収率 65%）である。このアンケートを見ると 20 代、30 代という比較的若い世代による聖地巡礼が多いことがわかる。

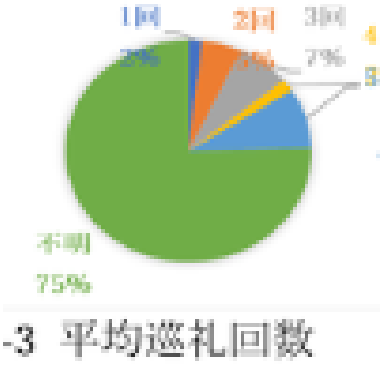


図 2

次に平均順礼回数についてだ。平均巡礼回数は 1 回よりも 2 回、3 回が多く，リピート率が高く， 2 回以上の巡礼者は不明を除いた回答のうち 92.9%であり 5 回以上は 35.7%になっている

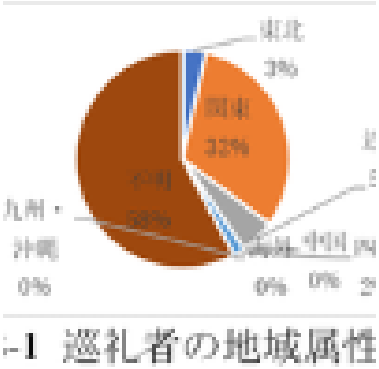


図 3

次に巡礼者の地域属性についてだ。リピート率が高いのは巡礼地が関東地方に多く巡礼者の属性も関東中心のため関東圏内での移動で、交通手段も自家用車や鉄道で手軽に巡礼でき，交通費も往復で１－３万円 に収まり比較的安価であることも要因であると考えられる。

	2000年以前	2000年代前半	2000年代後半	2010年代前半	2010年代後半
1回	0	0	0	0	1
2回	0	0	0	2	1
3回	0	0	0	2	2
4回	1	0	0	0	0
5回以上	1	0	2	1	1
不明	3	4	4	16	16

図 4

この表は聖地巡礼者の平均巡礼回数の年代区分別集計である。年代別平均巡礼回数を見ると、2000 年代以前は 4 回と 5 回以上と多くの回数巡礼している。しかし、年代が後になるにつれて（2010 年代以降は顕著）巡礼回数に幅が出てきて、聖地巡礼が世間に浸透したことがわかる。

調査地	アニメタイトル	調査日	放送年	対象者数
石川県金沢市	花咲くいろは	2013年10月12日	2011年	172名
茨城県大洗町	ガールズ＆パンツァー	2013年10月23日	2012年	60名
広島県竹原市	たまゆら	2013年11月3日	2013年	209名
埼玉県秩父市	あの日見た花の名前を僕達はまだ知らない。	2012年8月25日，10月8日	2011年	102名
			合計	543名

図 5

さて、これまで不明が多く、言ってしまえば全体の統計がわからない曖昧なデータを使ってきたが、ここで具体的なデータを見ていこうと思う。この表は各地域が聖地化されているそれぞれのアニメの来訪者の年代と性別を表にまとめたものである。この表を見てみると秩父市では約 30%（102 人中 30 人）が女性であり、年齢層は 10 代・20 代で 8 割（102 人中 82 人）と非常に高かった。金沢市（湯涌温泉)、大洗町、竹原市では来訪者の 90%以上が男性、大洗町で は 10 代・20 代は 3 割で、30 代・40 代で過半数を占めた。この偏った男女比率、これは、作品に第二次世界大戦時の戦車 が多数登場するため、高齢の「ミリタリー系（軍事マニア)」が多数来訪しているためである。ここまでで明らかなように、アニメ聖地巡礼者 のベースは若い男性である。このように、作品の内容によって女性比率が上昇したり、年齢の高い層が増えたりする。
また、調査した 4 地域の中で大 洗町が一番観光資源に乏しいにもかかわらず、大洗町では 8 割が「観光目的でまた来たい」と再来訪意思を示している。これは街側の積極的な働きかけ、首都圏から比較的近いという立地条件、作品の内容（ミリタリー系）の影響でファン層の年齢が高く、通常のアニメファンより可処分所得が大きい窓のお複数の好条件が重なった結果である。

4.ロケ誘致するためには

ロケを誘致するには撮影に」協力している団体の助けが必要不可欠である。その 1 つとしてフィルムコミッション協議会がある。これは撮影の援助に関する事業を行っているところである。事業の目的として映画・ドラマのロケ地を訪ね風景と食を堪能し、人々のおもてなしに触れ、その地域のファンになってもらうことやロケ地に関する情報 (写真、撮影条件、使用料、連絡先など)の提供、ロケ関連情報(宿泊、食事、機材など)の提供と撮影許認可に関する情報の提供がある。
特に私たちがゼミ合宿で訪れた愛知県 FC 協議会の業務内容としては県有施設の撮影支援や愛知県フィルムコミッション協議会 HP の運営（+SNS の運営)、県内ロケ地の撮影者への紹介、県内 FC 紹介・照会（県内での横の連携)、県内市町村(とくに FC がないところ)への協力、呼びかけなどがある。また、JFC（Japan FilmCommission）への加入→JFC 主催のロケ地フェア出展による、制作側への直接 PR なども行っている。

参照：https://aichi-film.jp/　（2025/1/14）

そして、なぜ特に愛知県が選ばれるのかというと、他県と比較しても熱心な FC が多いことや案件次第だがギリ日帰りも可能な立地であること、道路使用のしやすさによる利点、・愛知県にしかないロケーション。現代風・古風の建物の撮影からついでに自然も撮れるなどの良い点が多くある。また、県内に映画館も多く、PR につながりやすいこともその一つとして考えられる。そして、ロケ誘致するための工夫としてはロケ地を発信することで自然や建物の魅力発信やイベントなどに参加し、製作者との関わりを持つこと、道路使用許可等の情報提供、さらに作品が広まるような宣伝活動を行うことやこれまでの実績を公開することも大切だ。なので、とにかくたくさん受け入れることが肝になる。どの作品がヒットするかは公開するまでわからないので、とにかくたくさんの作品を呼び込むことが一番重要である。

5.ロケツーリズム

ロケ誘致のその後の取り組みとして、ロケツーリズムという観光スタイルに着目した。ロケツーリズムとは、映画・ドラマのロケ地を訪ね風景と食を堪能し、 人々のおもてなしに触れ、その地域のファンになる観光スタイルであり、このスタイルはシティプロモーションと経済効果の両方につながる。例を挙げるとすると、NHK の 2013 年放送の連続テレビ小説『あまちゃん』によって、岩手県久慈市の観光客は約 2 倍となり、ご当地グルメのまめぶ汁や「じぇじぇじぇ」といった方言などが全国に広がり、PR 効果は絶大であった。現在でも聖地巡礼として訪れる観光客は多い。このようなことから、映像公開後の目的や働きかけは我々の目指しているものに近いことが分かる。

観光立国推進基本計画では、『観光促進のためのコンテンツを「聖地巡礼」の促進に活用するなど、ロケツーリズムの推進に官民一体となって取り組む。』という記載があり、政府や自治体もロケツーリズムによる観光推進に力を入れている。実際、政府がロケツーリズム連絡会の設立やロケツーリズムセミナーの開催などを行っている。

5－1.ロケツーリズムの効率的な推進のために

ロケツーリズムが効率的に、効果的に行われるためには、ロケツーリズムによる地域振興マニュアル（https://www.mlit.go.jp/kankocho/content/810001888.pdf）によると、以下の 4 つの指標が満たされることが重要である。

１.ロケ支援度の向上、２．ロケ地行楽度の向上、3. 観光客・リピーターの確保、４．地域との連携である。

1.ロケ支援度とは、ロケの受け入れ態勢を整えることをはじめ、ロケを行う側のニーズ把握することで、いかに撮影をしやすい環境を作るかの度合いのことである。

1、ロケの流れを理解する

2、ロケの受け入れ体制の構築

3、ロケの受け入れ体制の継続

この 3 点を押さえておくことで、ロケ受け入れにおいて重要な制作者側と信頼関係を構築し、ロケ支援度を向上することができる。このロケ支援度の向上は、愛知県フィルムコミッション協議会と通ずる点があり、運営体制をより強固な体制にできる。

2.ロケ地行楽度とは、実際の撮影現場等を記したロケ地マップの作成や出演者等が実際に食した地元グルメの紹介などの仕掛けをすることでいかにそこに訪れた人を楽しませるかの度合いである。

1、ロケ地マップ

2、撮影スポットの仕掛け

3、ロケ地グルメ

4、撮影エピソード

5、現地ガイド

この 5 点を押さえることで、訪問者を楽しませることが出来、地域の活性化につながる。過去の事例を挙げると、相模鉄道では AR を活用した撮影写メフレームの提供や富山県ではタイアップポスターの作成やタイアップ駅弁の販売などを行っている。他にもロケ地行楽度の向上のための取り組みとして、撮影スポットの仕掛けやロケ地マップ、ロケ地グルメや現

地ガイドなど様々なものがある。特にロケ地マップの作成は、訪問客を地域で周遊させる効果があり、撮影秘話などを掲載することで、満足度が上がるものである。

3.観光客・リピーターの確保も重要な要素であり、ロケ地観光の盛り上がりを一過性に終わらせないために、観光客の満足度を高め、リピーターにしなければならない。また、新たな客層の獲得も重要である。そのために、以下のサイクルを作ることが重要である。

1.ロケの PR 効果による地域発信⇒2.ロケツーリズムによる交流人口の増加⇒3. 地域の魅力発信⇒4.新たなロケ誘致による新規客層の獲得⇒1.ロケの PR 効果による地域発信……

4.地域との連携はこれまで語った 3 つの指標すべてに関係があり、

1、地域ロケへの理解の醸成と協力の獲得

2、ロケ支援度の向上と地域連携

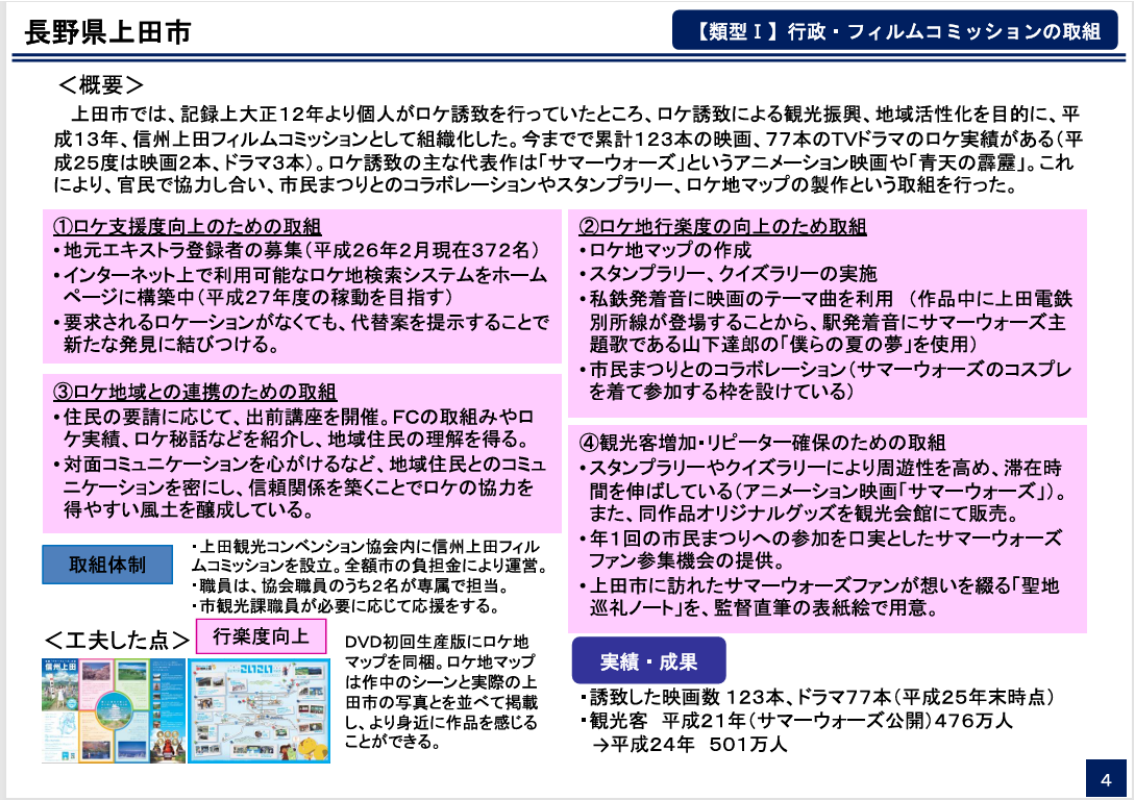
3、ロケ地行楽度の向上と地域連携

4、観光客・リピーターの確保と地域連携

このことからわかるように、地元住民の理解が得られなければ、地域活性につながらない。その意味で地域との連携はロケツーリズムの土台となっていることが分かる。そのため、ロケによる地域のメリットの説明を行うことが必要不可欠である。

5－2.ロケツーリズムの成功事例

長野県上田市



長野県上田市

【類型Ⅰ】行政・フィルムコミッションの取組

＜概要＞

上田市では、記録上大正12年より個人がロケ誘致を行っていたところ、ロケ誘致による観光振興、地域活性化を目的に、平成13年、信州上田フィルムコミッションとして組織化した。今までで累計123本の映画、77本のTVドラマのロケ実績がある（平成25度は映画2本、ドラマ3本）。ロケ誘致の主な代表作は「サマーウォーズ」というアニメーション映画や「青天の霹靂」。これにより、官民で協力し合い、市民まつりとのコラボレーションやスタンプラリー、ロケ地マップの製作という取組を行った。

①ロケ支援度向上のための取組
- 地元エキストラ登録者の募集（平成26年2月現在372名）
- インターネット上で利用可能なロケ地検索システムをホームページに構築中（平成27年度の稼動を目指す）
- 要求されるロケーションがなくても、代替案を提示することで新たな発見に結びつける。

②ロケ地行楽度の向上のため取組
- ロケ地マップの作成
- スタンプラリー、クイズラリーの実施
- 私鉄発着音に映画のテーマ曲を利用 （作品中に上田電鉄別所線が登場することから、駅発着音にサマーウォーズ主題歌である山下達郎の「僕らの夏の夢」を使用）
- 市民まつりとのコラボレーション（サマーウォーズのコスプレを着て参加する枠を設けている）

③ロケ地域との連携のための取組
- 住民の要請に応じて、出前講座を開催。FCの取組みやロケ実績、ロケ秘話などを紹介し、地域住民の理解を得る。
- 対面コミュニケーションを心がけるなど、地域住民とのコミュニケーションを密にし、信頼関係を築くことでロケの協力を得やすい風土を醸成している。

④観光客増加・リピーター確保のための取組
- スタンプラリーやクイズラリーにより周遊性を高め、滞在時間を伸ばしている（アニメーション映画「サマーウォーズ」）。また、同作品オリジナルグッズを観光会館にて販売。
- 年1回の市民まつりへの参加を口実としたサマーウォーズファン参集機会の提供。
- 上田市に訪れたサマーウォーズファンが想いを綴る「聖地巡礼ノート」を、監督直筆の表紙絵で用意。

取組体制
- 上田観光コンベンション協会内に信州上田フィルムコミッションを設立。全額市の負担金により運営。
- 職員は、協会職員のうち2名が専属で担当。
- 市観光課職員が必要に応じて応援をする。

＜工夫した点＞ 行楽度向上

DVD初回生産版にロケ地マップを同梱。ロケ地マップは作中のシーンと実際の上田市の写真とを並べて掲載し、より身近に作品を感じることができる。

実績・成果
- 誘致した映画数 123本、ドラマ77本（平成25年末時点）
- 観光客 平成21年（サマーウォーズ公開）476万人 →平成24年 501万人

4

長野県上田市では『サマーウォーズ』や『青天の霹靂』など様々な作品誘致を行い、官民で協力し合い、様々な取り組みを行った。ロケ支援度向上のために地元エキストラ登録者の取り組み、ロケ地行楽度の向上のためにロケ地マップの作成やスタンプラリー、クイズラリーの実施等を行った。また、地域連携のために住民の要請に応じて、出前講座の開催。また、地元住民とのコミュニケーションを密に行い、ロケの協力を得やすいい風土を醸成している。また、観光客増加や・リピーター確保のための取り組みとして、『サマーウォーズ』のオリジナルグッズを観光会館にて販売や聖地巡礼ノートの用意などを行った。

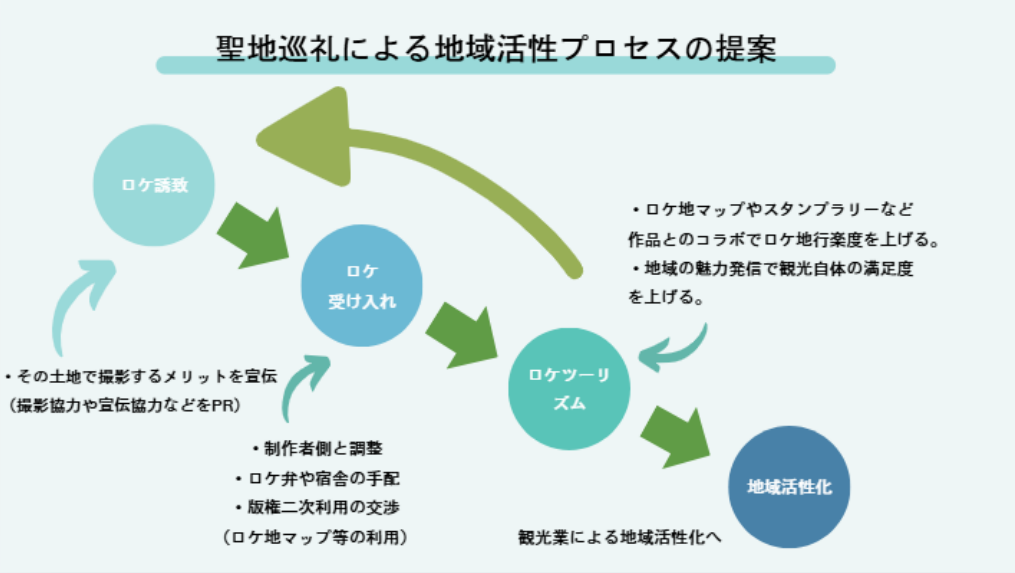
このような取り組みによって、誘致作品の増加やリピーターの確保によって『サマーウォーズ』公開後数年たっても増加傾向にあることが成果となっている。

また『君の名は。』の岐阜県飛騨市もロケツーリズムの成功例である。職員の前向き的な取り組みによって地域との連携を図ることが出来、図書館等モデル地の許可制の写真撮影や体験スポットなどによりロケ地行楽度の向上がなされ、安定した観光客の確保や『君の名は。』に頼らない施策の実施によって、観光客・リピーターの確保が出来ている。これにより、岐阜県飛騨市はロケツーリズムによる観光業の成功例といえる。

5－3.調査からの考察

自治体側が先行して、ロケツーリズムに取り組み、作品と民間企業とのタイアップ等を推進することで観光資源の構築、地域活性につながる。このことからもわかるように、聖地化による地域活性化のためには、官民一体型のロケツーリズムを行っていることが重要だと考えられる。継続的な誘致や地域自体の魅力の発信によるリピーターの確保で一過性にしないようにすること。FC とロケツーリズムは微妙にやることが異なるが、ロケツーリズムに重点を置いた部門の増設や FC 協議会の役割を増やすなどすることで、統合的に運営することで今までのロケ誘致のノウハウの共有を行うことで、より強固な運営にすること。この 2 点を行っていくことで、より効果的なロケツーリズムにつながっていくと考えられる。

6.聖地巡礼による地域活性プロセスの提案



我々はこれまでの調査や取材を踏まえて、上記のサイクルの地域活性プロセスの提案をしたい。このプロセスで、ロケ誘致からロケツーリズムまでを行っていくことで、映像作品を活用した地域活性化につながると考えている。

7.参考文献

小山友介・堀内和哉著『アニメ聖地巡礼現象の可能性と限界』
https://www.jstage.jst.go.jp/article/jasess/36/0/36_107/_pdf/-char/en
（2024/11/24 アクセス）

宋 思佳・倪 卉・章 立・野田哲夫著
聖地巡礼を活用した地域振興の課題と可能性－全国アニメ聖地アンケート調査と事例調査を通じて－
https://www.jstage.jst.go.jp/article/ssiproceedings/2022/0/2022_125/_pdf/-char/ja
（2024/11/24 アクセス）

観光立国推進基本計画
https://www.mlit.go.jp/kankocho/seisaku_seido/kihonkeikaku.html（2024/11/24 アクセス）

ロケツーリズムの推進 | アート・文化芸術コンテンツの整備 | 消費拡大に効果の高いコンテンツの整備 | インバウンド回復戦略 | 観光政策・制度 | 観光庁
https://www.mlit.go.jp/kankocho/seisaku_seido/kihonkeikaku/inbound_kaifuku/shohikakudai/art_culture/locatourism.html （2024/11/24 アクセス）

ロケツーリズムによる地域振興マニュアル
https://www.mlit.go.jp/kankocho/content/810001888.pdf（2024/11/24 アクセス）

ロケツーリズム事例集
https://www.mlit.go.jp/kankocho/content/810001885.pdf （2024/11/24 アクセス）