

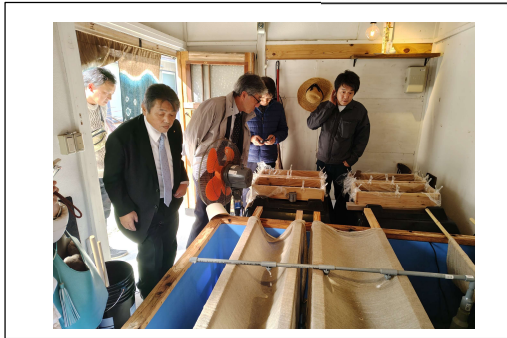
件名	1.日本初のまちづくり条例「美の基準」及び空き家活用、地域活性化の取り組み 2.京浜急行電鉄（株）の取り組むエリアマネジメント
使途	1 調査研究費 2 研修費 3 要請・陳情活動費
金額	60,910円（交通費、宿泊費等）
期日	令和8年2月16日（月）～ 令和8年2月18日（水）
場所	神奈川県真鶴町、神奈川県横浜市
目的	空き家対策ならびに地域公共交通の確保は本市の重要課題である。真鶴町のまちづくり条例化後の状況及び空き家活用、横浜市の京浜急行電鉄（株）の経験を学び、本市の取り組みに活かす。
参加者	古賀邦彦、栗原吉平、川口堅志、服部良一、水町典子
概要	<p>神奈川県真鶴町における日本初のまちづくり条例「美の基準」及び空き家活用、地域活性化の取り組み</p> <p>1. 日本初のまちづくり条例「美の基準」</p> <p>神奈川県真鶴町は、神奈川県西部に位置し人口6千人、面積は7.05km²で旧八女市の約18%の広さで、かつて岩山から採れる石材産業、漁業が栄えた町である。</p> <p>昭和から平成にかかるバブル経済全盛期に近隣の熱海市、小田原市とともに大手企業によるリゾート開発の波が押し寄せたが、真鶴町は、岩山が多いため水が少なく、ホテルが林立すれば町民の飲み水の不足や丘陵地の地形上、日照権の問題もあり、懸念の声が住民の中に広がり「美の基準」という日本初のまちづくり条例が制定されることになり、このことで、リゾート開発にストップをかけることに成功した。</p> <p>町を散策すると昔ながらの道路、街並みが残っており町の景観や環境を守ってきたことが分かる。一方、町の人口は、主要産業の石材業や漁業の衰退により30年ほど前の1万人から6千人へと減少し、ここ数年で町の商店も次々に閉店し、食料品のスーパーが1店舗という状況にある。「美の基準」は、リゾート開発から町を守るための画期的なまちづくり条例ではあったが、それに続く次の一手が打てずにきている状況であった。</p> <p>2. 空き家活用・地域活性化の取り組み</p> <p>真鶴町で空き家のリノベーション、空き家活用による地域活性化事業を手がけるL O C O L A B代表理事の山下拓末氏の拠点を視察した。国土交通省から最初に50万円の補助を受け、以後は自治体の支援を求めずに自費で750万円を投じて3棟の空き家をリノベーションし、放課後児童の居場所、スキューバダイビングの研修所、民間の製品開発場所として貸し出し、規模はまだ小さいが地域活性化をすすめている。町出身ではない山下氏になぜそこまでするのかを尋ねると、「幼少期から家族と何度も釣りに訪れた町で、町から依頼の声もなかったことから、何かこの町に貢献したいとの思いで始めた」「この取り組み</p>

	<p>は、国や町からの補助金頼みでは継続しない。10年スパンで関わらないと地域住民との信頼関係は築けない」と山下氏。</p>
<p>所感</p>	<p>「美の基準」という日本初のまちづくり条例を制定し30年以上を経過した真鶴町の実情は、大手企業によるリゾート開発から町を守ることはできたが、町の主要産業が衰退に伴う人口減少の厳しい現状があった。一方で、空き家活用による地域活性化に取り組む人材と、それに賛同する個人や企業の連携がわずかであるが進められていることは一点の光を見る思いがした。ぜひ、成功してもらいたいと思う。</p> <p>八女市においても、空き家の活用を地域活性化につなぐという視点をもって考えていきたい。</p>
<p>概要</p>	<p>京浜急行電鉄（株）の取り組むエリアマネジメント～京浜急行電鉄沿線 横浜市南部のまちづくり～</p> <p>京浜急行電鉄（以下、「京急」という。）の沿線の横浜市南部（横浜市金沢区）は、40年後（2060年）に37%の人口減少する見込みがあることから、今後大幅な運賃収入の減少が会社経営に大きな影響があると判断した京急は、「住みたい、住み続けたい、訪れたいと思えるまちづくりの推進」をキャッチフレーズとした「まちづくり連携協定」を2018年7月に横浜市と結び、以後、今日までいろいろな取り組みをすすめてきた。</p> <p>横浜市金沢区の北部にある富岡西地区と能見台地区（あわせて8000世帯）は、1950年代から40年以上にわたり京急が京急沿線の山を切り拓き宅地開発した住宅地であり、住宅地の分譲の際、京急としてまちづくりに貢献することを約束していたとのことだった。しかし、その約束は事実上反故になり、将来の運賃収入が大きく減少することが予測される今になって京急がまちづくりを支援するという話しに地域住民からは今更何なのか、まずは、京急としてのまちづくりのビジョンを示せときびしい指摘がある中からのスタートとなった。</p> <p>京急のまちづくりの方針は、最寄りの駅までの移動手段の確保と地域住民どうしのコミュニティをつくるまちづくりの2本立てであった。それは、単に移動手段の確保ではなく、地域のコミュニティが活発化することで定住、移住も進み人口減少に歯止めがかかるとの判断からという。当該地域の高齢化率は、20～30%台と若い世代も多く、住民は、今は車の運転はできるので移動手段に困っていない、地域コミュニティも困っていない、その中でなぜ今なのかとの住民の声が上がる中、京急は、「10年後では間に合わない、10年後は地域に入らない」と、そして、京急の立ち位置は、まちづくりの主体はあくまでも地域住民であり京急が前面に出るものではないとの立場で、住民との話し合いを重ねていったという。</p> <p>話し合いを重ねる中で、少しずつ住民が主体となるワークショップやイベントが企画、運営されていくことになり、それをきっかけにまちづくりの指針をつくり、「おかまち」プロジェクトが立ち上がり、昨年は、テーマ型まちづくり活動がスタートしている。</p> <p>一方、山を削って造成された住宅地は、標高差が100mほどあり、住宅地と最寄り駅を結ぶ「とみおかーと」の運行を2018年から実証需要検証をすすめ、試行錯誤しながら研究し、ついに2025年12月1日より2町内会、京急文庫タクシー、京急代表の4者を実施者とする「とみおかーと」を運行するに至る。</p> <p>京急の新しい価値共創室エリアマネジメント推進担当主査 秋本雅氏は、まちづくりの取り組みも地域の中にそれを担う住民が出てきて、子どもの居場所づくり、花づくり、大人の集う場所づくりなど、活動の幅が広がってきている。なぜ、鉄道会社がそこまで取り組むのかと聞</p>

	<p>かれるが、住み続けてもらうことで鉄道収入を得られる。その地域で住民が住んでいることで地価も下がらないメリットがある。これまで7年間にわたり事業をしてきたが、そこに費やした経費は、駅前にビルを建てるよりも、京急の車両2～3両分よりも安い。2024年5月に策定した「沿線価値共創戦略」をもとに、今後もローカルプラットフォーマーとして頑張っていきたいと語った。</p>
<p>所感</p>	<p>京急が開発した住宅地の人口減による運賃収入の減少を回避するために、最寄り駅までの地域交通の立ち上げにとどまらず、まちづくりに関わる姿勢に圧倒される思いであった。</p> <p>地域交通の「とみおかーと」は本格運用を始めたが、収入率が15%と苦戦している。当面、30%まで高めようと努力している。京急の取り組みは、鉄道会社の経営改善、地域のまちづくりの参考になると、自治体や他の私鉄沿線住民からの問合せがあるとのことだった。</p> <p>八女市では、住民の移動手段を確保するために、どうやって地域公共交通を維持していくのかに注力してきているが、京急の取り組みは、旅客運送事業者としての責任と役割とは何かを考えさせられるものであった。八女市における、今後の地域公共交通のあり方の参考にしていきたい。</p>



リノベーションした空き家の活用



京急担当者より説明を受ける