



HOKKAIDO UNIVERSITY

Title	「尾道」の仕組み：くらしの現状と課題
Author(s)	池ノ上, 真一
Relation	尾道型デスティネーション・マネジメントってなに? : 多様な地域遺産を生かす観光まちづくり戦略 = What is Onomichi type destination management? : Strategy of tourism for social Innovation using heritage diversity
Citation	CATS 叢書, 10, 101-108
Issue Date	2016-03-31
Doc URL	https://hdl.handle.net/2115/61312
Type	departmental bulletin paper
File Information	CATS10_13ikenoue.pdf



「尾道」の仕組み

くらしの現状と課題

池ノ上 真一

北海道教育大学函館校講師

1. 「尾道」の仕組みの把握

(1) 「尾道」の暮らしを捉える枠組み

本章では、「尾道」において持続的に営まれる暮らしについて、その現状と課題を捉えることを試みた。第 2 章で述べたとおり、本プロジェクトでは、この持続的な暮らしに関して仕組みという観点から捉えたが、とくに観光に関連し営まれている仕組みに着目した。その際、次の 3 つの観点をを用いた。

1 つ目は、従来から「尾道」の暮らしを支えてきた生業や、現在の観光に関連して成立した民間事業、あるいは近年の民間事業者の取り組みの中に見られる新たに構築されたビジネスモデル、もしくは構築されつつある取り組み、さらには NPO 活動なども含めた様々な取り組みの中に見られるビジネスの萌芽やシーズといったビジネスに関する観点から捉えることを試みた。

つぎに、港町である「尾道」で展開されてきた交流により培われた開放性、競争社会の中で培われた紐帯性といった地域特性が、現代において観光客や移住者との関係でどのような取り組みが見られるかという観点から捉えることを試みた。さらには、地域内における人と人、コミュニティとコミュニティの関係に関する取り組みについても、観光に関するものについて捉えることを試みた。つまり、2 つ目の観点としては、「尾道」におけるコミュニティに関連した観光を活用した取り組みについてとした。

最後に、人の生き方や暮らしの変化を捉えることとした。歴史的に交流の地である「尾道」において、観光をとおした出会いの創出に関する取り組みについて捉えることを試みた。また、坂のまちや商店街をはじめとしたモータリゼーションと不整合な環境をもつ「尾道」において、持続的に繰り返される暮らしの仕組み、あるいは外部からの移住を進める取り組みを 3 つ目の観点とした。

(2) 気付き、仕掛けとの関係への視点

本プロジェクトの目的は、観光振興である。暮らしの仕組みが、人々の近年の取り組みをとおしていかに変化しているか、そしてそれが洗練され定着することで、持続的に繰り返される新たなメカニズムとなるかに着目した。ここでいう観光振興とは、前にも述べた

とおり、観光の活用をとおり、いかに地域の構成要素に気付き、その要素の新たな組み合わせ（メカニズム＝仕組み）を創り出すために、いかに仕掛けを行うかとして捉えている。すなわち、理念や発想が試行錯誤の取り組みへと展開し、その過程で何度も理念の再定義や新たな発想と試行錯誤とをくり返し、結果として持続的な暮らしの仕組みを形成する取り組みが、地域のビジネスやコミュニティ、さらには人のライフスタイルの変革であると考えている。そのため、「尾道」の仕組みを捉えるにあたって、すべてを網羅的に捉えることなく、とくに新たな暮らしの仕組みを生み出そうとしている気付きや仕掛けに関する先行的な取り組みに着目し、観光戦略策定に必要な情報を得ることを目標とした。

そこでとくに本プロジェクトでは、「尾道」を語るストーリーとその構成要素としての文化遺産に着目した。なぜならば、前述のとおり、持続的な暮らしの「仕組み」は、地域課題に対し従前の暮らしのメカニズム（理念と構成要素）を変革することで構築されると捉えており、新たな仕組みにおいても従前のメカニズムが構成要素となるからである。そのため、文化遺産を生かした仕組みの構築について、それに資すると評価できる「仕掛け」に関する代表的な取り組みを抽出し、特徴および課題を明確化することに努めた。

2. ビジネスに関する仕組み

（1）生業から暮らしの変化を見る

①既存の生業の概要

尾道市の産業構成としては、就業者数でみると、第 1 次産業 3,714 人、第 2 次産業 21,308 人、第 3 次産業 39,345 人となっている。また事業所数および経済規模としては、第 2 次産業が 1,624/8,552 事業所、第 3 次産業が 6,906/8,552 事業所、製造品出荷額等は 571,056 百万円に対し、商業年間商品販売額は 359,303 百万円となっている。（出典：総務省統計局刊行「統計でみる市区町村のすがた 2014」）業種としては、食品加工業や卸売業、造船業、関連する高度な機械部品や材料産業、柑橘類などの農業、そして商業により構成されている。

「尾道」では、とくに商業や公務が中心となっており、旧山陽道に沿って一番街商店街、土堂中商店街、本町センター商店街、中央商店街、尾道通り商店街（旧：金座街）、久保本町商店街といった 6 つの商店街が軒を連ねており、総延長約 1.6 km ですべてを総称して尾道本通り商店街として展開している。「尾道」内にはいわゆる郊外型のショッピングモールが進出していないため、全国的にシャッター街化が問題視されている中、営業店舗が多く比較的健全に運営されている商店街と言える。とくに近年は、昭和レトロな店構えやリノベーションされた店舗デザインが地元の若者や観光客にも人気があり、賑わっている様子をみることができる。

また、伝統的な生業として代表的なのが「ばんより」と呼ばれる、漁業者やその妻が街

角で木製の手押し車に鮮魚を入れて市場を通さずに売り歩く行商がある。他には、かまぼこ・干物・イカ加工食品（のしいかのフライ）・佃煮等の水産食品加工業、老舗の旅館・割烹料理店、あるいは尾道ラーメンやお好み焼き店などといった観光と少なからず関係の深い業種の展開が見られる。

②新たなビジネスモデル創造の動き

近年の「尾道」では、ビジネスに関する特徴的な取り組みが複数見られる。本プロジェクトでは、とくに「尾道」ということを事業やデザイン等に取り入れている取り組みについて着目した。類別すると、イ）ユニークなターゲットや販路設定をした取り組み、ロ）従前からあるものに新たな用途や商品デザインを付与した取り組み、ハ）地域社会への貢献性を付与した取り組みの3つに分けることができる。

まず、イ）ユニークなターゲットや販路設定をした取り組みとしては、とくにディスカバーリンクせとうちやネコノテパン工場の取り組みが挙げられる。前者は、島居邸や出雲屋敷、海運倉庫の県営上屋といった大型の歴史的建造物を対象に、富裕層やサイクリストといったグループをターゲットとし、宿泊、あるいは飲食・小売り等の施設として再生するというビジネスモデルを構築している。後者については、坂のまちの中でも観光による訪問者はもちろんのこと、周辺住民を除く地域住民でさえも一般的に通る場所ではなく、自動車が入れないところに店を構えている。また店構えについても、最小面積で営業している。立地や店舗としては、従来のビジネスモデルでは到底考えられない商売の仕方と言える。しかし店舗の狭さ、限定された品数、アクセスの不便さなどは、「尾道」の坂のまちでのライフスタイルに通じる条件を、資源として取り入れたビジネスモデルとなっている。坂のまちで暮らす人々はもちろんのこと、そのライフスタイルを感じるために訪れた訪問者らも、探してでも訪れるという現象が起こっている。両者ともに、歴史的建造物や坂のまちのライフスタイルといった「尾道」を語るに必要なストーリーや構成要素を活用したビジネスモデルである。

つぎに、ロ）従前からあるものに新たな用途や商品デザインを付与した取り組みとしては、尾道帆布、尾道チャイダー、いっとく、ゲストハウスの取り組みが挙げられる。まず尾道帆布や尾道チャイダーは、帆布やお茶といった「尾道」やその周辺地域で作られたり、使用されたりしてきた素材を活用し、現代的な用途を付与し、意匠だけではなく、コンセプトを核にして総合的にデザインされた商品である。また、いっとくを代表とした「レトロさ」を演出した居酒屋や、街中で広がりつつあるゲストハウス営業については、いずれも古民家等の建物を使用し、古さを活用し住民あるいは訪問者のニーズに応える居酒屋やゲストハウスといった用途を付与している。前者2つと同様に、コンセプトに沿った内外装の意匠をはじめとした総合的なデザインがされているところが、とくに利用者から評価を受けているように見受けられる。

最後に、ハ）地域社会への貢献性を付与した取り組みとしては、とくにリヤカーゴの取り組みが挙げられる。これは、前述した尾道の伝統的な生業のひとつである「ばんより」

を参考に、移動式の仮設店舗が「尾道」の現代のまちに合うようにデザインした取り組みである。実際、「尾道」で行われるイベント等を中心に、様々な取り組みとコラボした営業が行われている。この取り組みの背景としては、港機能の大半が失われてしまっただけでなく「尾道」では、確立したビジネスモデルが構築される前の萌芽を生み出し、育てる土壌や、試行錯誤する機会も豊かであるとは言いがたい。本報告書では先行する事例のみを挙げているが、実際は、むしろ従前からのビジネスモデルが固定化したまま課題を抱えつつも続けられている。そのような中で、時代に対応した新たなビジネスモデルを生み出せず、廃業し街全体が寂れていく傾向も否めない。そのような状況に一石を投じる取り組みとして、リヤカーゴは捉えることができる。

③ビジネスモデルの萌芽や発展の可能性

他方で、近年はビジネスモデルを今後生み出すことを期待させる取り組みも、主に民間が中心となり行っている。その一例を挙げると、ONOMICHI SHARE、尾道自由大学、イドバタスタジオ、サイクルツーリズムの仕掛けが挙げられる。

ONOMICHI SHARE、尾道自由大学は、前述したディスカバリーリンクせとうちが主宰する取り組みである。前者は、かつて港湾施設としての機能をもっていた建物をシェアオフィスとして再生した取り組みで、後者は、市民が自らの学びの企画を主体的に生み出しながら、ビジネスやライフスタイル等について新たな考え方や方法を生み出そうとする取り組みである。またイドバタスタジオは、商店街の有志によって主宰される特定非営利活動法人おのみち街づくりラボが仕掛け、古民家である長屋にオープンスタジオとしての用途を付与した取り組みである。地元の尾道市立大学の学生をはじめ、アーティスト等が、商店街の中で活動する場を提供するという取り組みである。そして、サイクルツーリズムについては、本州と四国とをつなぐ架橋式の高速度道路しまなみ海道を中心に、両端に位置する尾道市や今治市で取り組まれているサイクリングをとおして行う観光形態である。尾道市は、尾道観光協会と連携したレンタサイクル事業をはじめ、民間事業者の店舗や公共施設等が登録という形式でサイクリストへのサービス提供を行う「しまなみサイクルオアシス」制度、緊急時の対応のためのステーションとしての「しまなみ島走レスキュー」制度、離島航路の乗船券との組み合わせ商品である「せとうちサイクルーズ PASS」、尾道観光協会によるオーダーメイド企画によるツアーの企画・催行（ガイド含む）などといった取り組みがある。これらは、しまなみ海道の利活用という観点から始まった取り組みであるが、海の上を走るような感覚が味わえるというサイクリングコースとしての特異性から、世界的に注目され、とくに台湾を中心に外国人からの評価が高い。また、サイクリングのスポーツ性だけでなく、二次交通としての機動性、レクリエーション性などに着目した前述のような地域としての受け皿づくりが評価され、全国のサイクルツーリズムの振興を図る地域から、先行事例地として視察等の対象ともなっている。

以上、いずれも取り組みそのものは、大きな利益を生み出すものとは言えない。むしろ、それぞれが創出する共創の場であり、活動の活性化をとおして、新たなビジネスをはじめ

とした仕組みが生み出されることが期待される取り組みといえよう。

(2) 現在の課題

ここで取り上げたものは、いずれもここ 10 年以内で始まった取り組みである。一つ一つは、全国的にも注目されるぐらい優れた取り組みであるが、継続性や洗練性という意味では、時間の洗練を受けている最中と言える。そのため現在の課題としては、中長期にわたる事業の継続、あるいは持続的な発展のため、事業資金の確保はもちろんのこと、専従者の雇用や中長期にわたる事業展開などが挙げられる。

また個々、あるいは仲間同士の活動に留まっており、「尾道」としての連携、協働については短期的なイベントを除いてはほぼ見られない。もちろん、前述した共創につながる場づくりなどの取り組みもあるが、地域内の多様な立場や職種の人々が集う仕組みとは言えない。今後は、「尾道」全体を包括するような連携、協働の仕組みの構築が課題といえよう。

3. コミュニティに関する仕組み

(1) 人と人のつながりから暮らしの変化を見る

① 交流の中で培われた開放性、競争社会の中で培われた紐帯性

「尾道」は、東西方向の瀬戸内海の海の道および山陽道、南北方向の出雲街道（銀山街道）という瀬戸内の十字路での交流を背景に、港町として発展、形成してきた。そのため地域社会としての特徴に、交流をととして外部から新たな考え方や方法・技術といったことを獲得し、発展してきた経験から、一般的には開放性・先取の気質があると言われる。また、流通・交易に関連したビジネス競争の中で、信用にもとづいた商取引や、現代でいう投資目的という側面と親が子を育てるがごとくベテランの商売人（大店や老舗等）による入門者（ベンチャーや奉公人）の育成といった慣習が生み出され、社会としての安定性や発展を獲得してきた経験から、紐帯性という社会的特質があると言われる。これらは、科学的に明確化されているわけではないが、地域住民の慣習や記憶といった認識の中に、現代でも確認することができる。

② 訪問者を地域につなぐ動き

では、観光やビジネス、あるいは移住といった現代における交流において、人と人との接点をつくり、つなぐ動きがあるのだろうか。

まず、訪問者を地域につなぐ動きとしては、宿泊機能を軸としたゲストハウスやスタジオの展示機能を軸とした町家活用型のオープンスタジオ、宿泊・レンタサイクル・飲食・小売りといった複合機能を軸とした U2 等において、地域住民との交流への発展が見られる。

③新たな移住者を地域につなぐ動き

つぎに、訪問者や移住者を地域につなぐ動きとしては、空き家を軸につなぐ NPO 法人空き家再生プロジェクトの取り組み、港湾施設のシェア利用によりつなぐ ONOMICHI SHARE がある。さらには、それぞれの仕掛けの中で、仕事のマッチングをはじめ、生活面で地域コミュニティに入り、馴染むことができるための取り組みが行われている。

④地域の人々をつなぐ動き

最後に地域内での人と人との、再び繋ぎ直そうとする取り組みとして、漁業関係者による伝統的な仮設販売のスタイルである「ばんより」を参考に、現代的な仮設販売をイベント等で行うリヤカーゴがある。さらには、ローカルアイドル企画であり、尾道水道を渡る渡船等をテーマとして活動するフェリーズ、空き家再生をとおり、ワークショップや学修、あるいはボランティア機会を提供する企画を行う NPO 法人空き家再生プロジェクトの取り組みが挙げられる。

(2) 現在の課題

「尾道」は、国内の他の地域と比べると、比較的地域コミュニティが健全であるように感じる。しかし、本プロジェクトのインタビュー調査やワークショップをとおして得た情報や感想としては、世代間や職種間といった社会的属性を越える関係については、かなり希薄になっているようである。また、かつて見られた港町としての開放性や進取の気質は、現在の地域内での活動の特徴付けているが、かつてと比べると大きく損なわれていると住民は感じているようである。実際に空き家の再生や新規住民の移入、観光等による一時滞在者の訪問についても、前述のとおり本報告書で取り上げた主体を除くと、それほど類似の活動は見られない。さらには、当該活動への理解や協力について、必ずしもポジティブなわけではなく、むしろ否定的な人々も多くないということである。

4. ライフスタイルに関する仕組み

(1) 人の生き方から暮らしの変化を見る

①交流の地としての「尾道」

「尾道」は前述したとおり、かつては港機能・交通の要衝をもとにした交易・交流により発展してきた地域である。しかし、現在では、かつての物流を中心とした交流は、ほとんど見られない。そのため、前述のとおり開放性や進取の気質といった社会特性にも変化が見られる。

他方、新たな交流として観光が興っている。それが地域のブランド化、あるいは暮らす場として憧れる地域へと展開しているように見受けられる。従前の交流を前提に発達した都市構造と、現在見られる観光をとおして形成されつつある仕組みとが同居しているのが現在の「尾道」の特徴である。その両者の間にある矛盾が、「尾道」の課題を生み出す要

因となっていると考えられる。

本プロジェクトでは、前者と後者とに共通する考え方や方法といった要素を、活動に組み込む取り組みを行う主体を中心に取り上げている。そこで活動する彼らは、どのような考え方を底流させているのか。それがライフスタイルに顕著に見られるため、ここではその一部を取り上げる。

②モータリゼーションに背を向ける「尾道」

「尾道」を構成する空間の大部分を占めるのは、坂のまちという地形を背景に形成された独特の町並みである。また、かつての西日本の東西方向の大動脈の街道であった山陽道沿いに5つの商店街が1.2 kmにわたり連続して展開する尾道本通り商店街がある。これらは、いずれもモータリゼーションが進む以前に形成された都市空間のため、自動車の利用については極端に不便である。また、函館や博多等のように、まち全体を巻き込むような大火や戦火に見舞われることもなかったため、道路の拡幅やグリーンベルトの形成、あるいは都市計画道路の整備は、一部に見られる以外、ほとんど見ることがない。そのため、従前からの都市空間構造を現在も継承している。

そのため、否応なく自動車を前提とした社会やライフスタイルが、当該地域内ではほとんど発展してこなかった。また、新たに当該地域で暮らしや活動をはじめ人も、それを前提条件とせざるを得ないのである。しかし、他方で近年の傾向としては、むしろモータリゼーションを前提としないライフスタイルを評価し、憧れやかっこよさ、あるいは人間的な暮らし方を感じ、積極的に選択する若い世代や移住者を見ることができる。

③人間サイズの「尾道」

また、前述した大火や戦災、あるいは現代の都市開発といった大きな都市空間をかえる出来事がなかった「尾道」では、徒歩生活を前提とした建物、建物同士の距離、道幅、生業空間といった空間スケールが、人間の生身の身体の大きさを背景として設定されている。人と人との距離が近い、いわゆる人間サイズの街といえる。

それはライフスタイルにも反映されており、人の顔が見えるという感覚に基づき、コミュニティの規模であつたり、ビジネス上の関係であつたりが形成されているようである。また、専門的にひとつの仕事だけを生業とする就業スタイルだけではなく、複数の仕事を掛け持つスタイルも見られる。その背景として、自営業の割合が高く、仕事の融通をつけやすいという環境があると考えられる。また、人の顔が見える関係の中で、生活上で困ったところがあると助け合うという共助関係を見ることができる。そのため、多くない収入でも、なんとか生計を立てることができるという地域といえる。

(2) 現在の課題

「尾道」全体としては、従前のライフスタイルが評価されず、とくに坂のまちを中心に人口減少が進む傾向が見られる。しかし前述したとおり、いまや全国の多くのまちで享受できるモータリゼーションに対応した地域空間とそこでのライフスタイルではなく、「尾

すなわち、現在のライフスタイルに関する課題としては、多くの外部の人に「尾道」ならではのライフスタイルを理解、評価してもらうことはもちろんであるが、まずは従前からの「尾道」の住民が、価値を理解した上で「尾道」らしいライフスタイルを、それぞれに楽しむことが重要だといえる。その延長上において、観光で訪問した人への体験プログラム等の提供が行われると、説得力があるとともに、持続的な観光の実現につながるといえよう。

