

# 地域連携 さまざまな方法—愛知県知多半島の実践から—

日本福祉大学知多半島総合研究所所長代理 山本勝子

## 1. 地域としての知多半島の位置と性格

### (1) 地域の概況と歴史

これからの地域としての可能性を考えると、二つのことがある程度の意味を持つように思える。ひとつはその地域が現在どれだけの産業集積があり、地理的にどの位置にあるのかである。もうひとつはその地域にどれだけの歴史的文化的蓄積があるかである。ダイナミックに無の地域に新都市を作り出すといった場合でない限り、人口減少、産業の衰退や変化といった状況から再生していくための基礎力ではないか。

### (2) 知多半島の概況

#### ■地の利

知多半島は三浦半島とともに、現在、全国の半島の中で半島振興法の適用を受けていない数少ない半島である。南北約 45km、面積約 389 km<sup>2</sup>、道路事情は比較的良好で南北中央に片側二車線の有料道路が走り、半島西側の産業道路のほかいくつもの農道が生活を支えている。公共交通機関は、半島の東に JR が途中まで、私鉄が二路線を走るのみである。バスは慢性赤字を抱え、路線数は減少している。自家用車での移動でなければ日常生活は支えにくい現状がある。

#### ■人口

明治以来、合併を繰り返しながら現在 5 市 5 町の自治体で構成されている。人口約 60 万人を擁し、10 年前と比較すれば約 3 万 3 千人の増加（105%）である（図表 2 参照）。これは、名古屋の東に集中する自動車産業の好景気に支えられ、半島東部に人口流入があること、2005 年の中部国際空港開港に伴い、若干の流入があることなどによ

図表 1 知多半島の位置



る。半島北部は、名古屋に隣接することや臨海工業地帯ができたことによる流入人口も多い。全体に地付きの人たちが多く住むエリアと新興住宅地エリアとができてきている。隣接する名古屋も人口は増加しているが、今後全国的人口減少から、知多半島の人口は、教育・病院・福祉サービス等の条件で名古屋にある程度吸い上げられていく可能性を持つ。知多半島の住みやすさ次第でその減少率は変化するであろうが。

図表 2 知多半島の人口推移

## ■産業

中世における常滑焼の盛況に始まり、近世には酒・酢・味噌・たまりなどの醸造業、綿業が盛んで、これらの商品を自前で江戸に運ぶ尾州廻船と呼ばれる廻船集団を持っていた。主たるマーケットは名古屋ではなく、商品は船で江戸へ運ばれ、江戸の成長を支えた地域である。明治20年代、陸上交通に移るとともに最盛期を過ぎた。漁業・窯業・醸造業・紡績業が昭和30年代ころまでを支えた。その後半島

| 市町   | 平成 7 年   | 平成 17 年  | 増減       | 65 歳以上<br>の割合 |
|------|----------|----------|----------|---------------|
|      | (人)      |          |          |               |
| 半田市  | 106, 452 | 115, 845 | 9, 393   | 17. 0%        |
| 常滑市  | 50, 854  | 51, 265  | 411      | 22. 3%        |
| 東海市  | 99, 738  | 104, 339 | 4, 601   | 15. 7%        |
| 大府市  | 73, 096  | 80, 262  | 7, 166   | 14. 7%        |
| 知多市  | 78, 202  | 83, 373  | 5, 171   | 16. 2%        |
| 阿久比町 | 23, 890  | 24, 577  | 687      | 19. 8%        |
| 東浦町  | 42, 409  | 48, 046  | 5, 637   | 16. 4%        |
| 南知多町 | 24, 846  | 21, 909  | △ 2, 937 | 26. 7%        |
| 美浜町  | 26, 076  | 26, 294  | 218      | 18. 6%        |
| 武豊町  | 38, 153  | 40, 981  | 2, 828   | 15. 6%        |
| 広域計  | 563, 716 | 596, 891 | 33, 175  |               |

北西部が臨海工業地帯として埋め立てられ、新日鉄名古屋工場、愛知製鋼、東邦ガス、中部電力などの工場が立地した。同じく、三河湾も埋め立てによる工場立地が進んだ。内陸部にも競って工場誘致が進んだ。その結果、知多半島は製造物出荷額で都道府県単位と比較して全国の中ほどの位置を占める。

さらに漁業は、伊勢湾・三河湾を背景に愛知県1位を占め、農業は付加価値の高い花卉で愛知県トップを占める。畜産も盛んである。愛知県自体が製造物出荷額で全国1位であり、農業生産物で4位を占めている。そして最も苦手であるのが、サービス産業であり、観光である。知多半島もその縮図を示している。

## 2. 地域連携組織「知多ソフィア・ネットワーク」の誕生

### (1) 誕生の背景

1999年10月に、知多ソフィア・ネットワークは発足した。知多半島にとってこの時期は、中部国際空港開港、愛知万博開催5年前であった。すでに広大な埋立地である前島の建設が決定していたが、空港開港による企業誘致などがこれからの時代に多くあるとは思われず、漁業補償交渉が新聞を賑わしている状況であった。空港開港のインパクトを受け止める有効な地域振興策が必要とされていた。

1983年に日本福祉大学は名古屋から知多半島に移転していたが、移転5年後の1988年に知多半島総合研究所を設立し、歴史・民俗部と地域・産業部の2部で研究活動を行っていた。その研究結果から見ても産業半島とも言うべき歴史や、十分観光資源になりうる地域資源が豊富であった。空港島対岸部を埋め立てて前島を造成することと漁業補償しか見えてこない状況から、このままでよいのか、大学も地域と一緒にって地域振興策を探していくべきではないのか、という内的動機から出発した。

## (2) 連携組織の発足

目的とする地域連携組織を組織するにあたって、おおよそ次のようなことを考えた。

- ① 行政のみならず地域まで縦割りの状況のなかで、内在する力を十分に発揮するために、産・官・学・民の連携組織でフットワークの軽い組織であること。
- ② 会費は徴収しない。解決すべき課題に自由参加とし、自社負担で解決する意味があると判断したときには負担して解決に参加する。
- ③ したがって、呼びかける企業は知多半島に本社をおく、あるいは営業（生産）の大きなエリアとしていること。地元で判断・決済ができること。
- ④ 当時、知多半島には行政の「知多地区広域行政圏協議会」という横断組織があり機能していた。必要に応じて空港対策協議会ともなり、国・県・空港に対する要望を取りまとめていた。協議会代表ということで1名の参加を求めたが、協議会の性格上このような場での代表の意思表示はできないため、参加するならば10の自治体になるとのことであった。フットワークの軽い組織ということから、たえず10の自治体の合意が成立しなければ動けないのでは困難を伴う。このため、ネットワーク組織の立ち上げを首長にまで報告してもらい同意を得て、必要に応じて連携することにした。
- ⑤ また、半島内には4商工会議所8商工会で作る「知多地域経済会議」があり、主として民間の空港対策の取りまとめを行っていた。この組織は参加を快諾し、半島を網羅する組織として支えとなっている。
- ⑥ あいち知多農業協同組合は、10年ほどかけて10の農協を3まで合併し、2000年3月に一本になるところであったため、参加の快諾を得た。約4万5千世帯を組合員とし、米・野菜・花卉・畜産と多様な生産と加工品づくりを行っている。
- ⑦ 参加企業・団体による緩やかな世話人会方式とする。

いくつかの企業に打診し、断られたところもあり、図表3のメンバーで、大学に事務局をおき、担当をつけて出発した。

図表3 知多ソフィア・ネットワーク世話人構成

| 団体名         | 役職      |
|-------------|---------|
| あいち知多農業協同組合 | 代表理事組合長 |
| 株式会社 INAX   | 取締役社長   |
| 株式会社名鉄百貨店   | 取締役社長   |
| 知多地域経済会議    | 会長      |

|                 |                 |
|-----------------|-----------------|
| 社団法人愛知建築士会      | 半田市部まちづくり委員会委員長 |
| 半田商工会議所         | 副会頭             |
| 日本福祉大学          | 総長              |
| 日本福祉大学          | 学長              |
| 日本福祉大学知多半島総合研究所 | 所長              |

設立当初、取り組んだのは次の課題であった。地域の中に課題としての認識があり、プロジェクトを動かすシーズが見えていることを大事な要件とした。

- ①知多半島ビジターズ戦略～眠れる地域資源の発掘活用を目指して～
- ②クオリティプロダクツ～素材提供型から付加価値の高い商品・サービスづくりを目指して～
- ③風景創造～中部国際空港開港に向けた風景づくりを～
- ④畜産廃棄物再資源化・循環システム研究
- ⑤里山整備と竹炭づくり～里山と人との新たな共存関係づくりを目指して～

### 3. 具体的事例から

#### (1) 産・官・学・民による広域的振興策の策定

知多ソフィア・ネットワークが発足すると同時に、「電源地域振興調査費」により、知多半島総合研究所が委託を受け、「知多半島ビジターズ戦略」を2ヵ年かけて策定した。策定委員は知多ソフィア・ネットワークの構成メンバーのほかに、さらに輪を広げて広域的な人材に参加してもらった。この調査報告書の最後に、行動目標を起こし推進責任者（以下、カッコ内）を明記し分担して、プロジェクトを推進していくこととした。

- ①産業観光推進プロジェクト（INAX 世界のタイル博物館）
- ②体験型産業振興プロジェクト（名古屋鉄道グループ）
- ③食に関する産業振興プロジェクト（日間賀観光ホテル）
- ④知多四国霊場巡りビジターズ産業振興プロジェクト（知多地域経済会議）
- ⑤観光案内版・道路標識計画促進プロジェクト（知多地区広域行政圏協議会）
- ⑥花半島づくりプロジェクト（JA あいち知多）
- ⑦地域情報化推進研究会（知多メディアスネットワーク株式会社）
- ⑧クオリティプロダクツ研究会（知多地域経済会議、JA あいち知多）

これらすべてに、知多ソフィア・ネットワークがかかわり推進してきた。ほとんどが現在進行形の課題であるが、すべてのプロジェクトが動いている。産業観光施設のネットワークができ、食の開発は江戸時代の寿司の復元や、ふぐ料理や郷土料理の開発など、料理人グループも巻き込んで進んでいる。知多四国霊場めぐりは、霊場会のご住職たちと、他では見られないユニークな取り組みを行っている。行政は、約束どおり知多半島全体の観光案内板を知多半島道路のサービスエリアに設置した。地域情

報化は地元のケーブルテレビ会社が、自社負担で知多半島の観光ホームページを作成し、そこをベースに本年、国土交通省の補助金を導入し強化した。JA が中心となっている花半島づくりは、半島全域の行政と JA 支部、知多ソフィアネットワークで推進委員会を立ちあげ、各地域持ち回りで年 1 回のフラワーフェスティバルの開催（08 年 1 月第 1 回）、JA による休耕田への菜の花・コスモスの植え付け、知多四国霊場 98 ヶ寺への 54 種類の桜の寄贈、市民グループによる沿道の花壇づくりなどさまざまな参加で取り組まれている。このように事柄によって自己負担もあれば、さまざまな補助金等を活用した事業もあれば、緩やかに同方向を向いて地域が動いている。

知多半島一体となった観光推進の動きは 06 年に知多ソフィア・ネットワークの中に知多ソフィア観光ネットワークとして会費制の組織を形成するに至った。

## **(2) 課題の発展と担い手のリレー**

知多ソフィア・ネットワークの課題のひとつに「畜産廃棄物再資源化・循環システム研究」がある。知多半島では明治期から畜産・酪農が行われている。取り組み当時、肉用・乳用合計 29,630 頭、豚 47,000 頭、鳥 21,246 羽、粗生産額約 175 億円、推定糞尿量 605,744 トン/年であった。宅地が広がったことから臭気の問題も大きくなり、対策を迫られていた。このため再資源化の方向をめざしてプロジェクトを発足させた。専門の研究者、株式会社 INAX、愛知県知多農業改良普及センター、飼育頭数の多い半田市、JA あいち知多、牛乳協同組合、処理技術を持つ企業など 24 団体が参加し、手弁当で研究会や現地視察、他地域の処理施設見学などを行った。1 年間の検討の結果、状況は把握できたが、当初の想定と異なり、処理量が多すぎるため堆肥化では供給過多になるという試算結果になり、相当部分を焼却、炭化し、その過程で発電する方向を検討することとなった。このため、2 年次以降は半田市が中心となり NEDO の調査資金を導入して、知多ソフィア・ネットワークメンバーが座長となり、農家も参加した構成メンバーとして、2 ヶ年かけフィジビリティスタディまで行った。問題はいくつかあり、一つは水分の多い牛糞の焼却のために温度を上げる食物残渣が必要とされるが、エリア内にその供給が求められないこと、中部電力の買電価格が安いことなどから採算の問題が大きくなった。この段階で、一応の結論を得て解決策を見出せぬまま話は止まった。しかし農家のえさの工夫などによりいくらか改善されたとはいえ、臭気の問題は依然として大きな課題であるため、現在また JA を中心に検討が始まっている。簡単には解決できない問題も多いが、さまざまな資金を導入しながら担い手を変えて解決に向けて継続している事例である。

## **(3) 都市住民と農業者の連携**

先に述べた「知多半島ビジターズ戦略」を策定する委員会内にワーキンググループを組織した。クオリティプロダクツの具体化を考えていたため、半島の北部でブドウ栽培からワイン造りを行っている農業者に参加してもらっていた。知多半島ワインという名前にし、知多半島の名物にし、みんなで売りましょうというお願いに、「そのような地域の特産品をつくりたかったのです」というご当主のお返事であった。ところ

が、ご当主が突然病死してしまわれ途方にくれた。ご当主の思いを考えれば中止とは言いがたく、後継者の息子さんたちがやる意思があれば実行しようと考えた。息子さんたちは、他の職業についていたが「親父の思いを継ぎたい」ということであった。母親を中心として兼業農家となったため、ワイン造りの継続に、最も困難な部分はブドウ栽培の農作業であった。もともとは市の農業委員会の課題から出発したワイン造りであったため、市の職員や近所の人、親戚などのサポーター集団があったが、赤ワインブームも去り、ご当主も亡くなり、いくらか結集が弱くなっていた。まず、学生に呼びかけ農作業を手伝ったが、なかなか安定せず、3 年目からは、本学名古屋キャンパスで生涯学習講座として「ブドウづくりとワイン講座」を開講することにした。講座は2回の座学のほかは、すべて知多半島に来てもらい農作業を行う。20 人定員のところいつも空き待ちができる人気講座となっている。公務員、授産施設の職員、ビルの中で働く女性、カルフォルニアで将来ワイナリーを開きたいという夫婦、将来料理人になるために食品が作られる現場を体験したかったという本学学生、建築家など多彩な受講者であった。農作業を行い、ワインを飲みながら食事をする交流が、私たちの予想を超えて楽しいらしく、受講生の満足度も高く、サポーターの人たちも元気づいた。

ワイン販売のてこ入れも行い、地元の販売店等回ったが、全国展開の大型店は話を聞いてくれる担当者さえおらず、結局、地元の地産地消にこだわっているスーパーと提携して販売を強化した。このスーパーは、生産者の思いを消費者に伝えるには現場を知らなければと、この講座の農作業に参加し、打ち上げなどの交流会にも参加している。講座を重ねるにつれ、受講生の中から、講座のとき以外にも農作業に参加する自称「小作人」が増え、今後この「小作人組合」を中心に自主的活動に切り替えていく予定である。

都市の人々と農業者との交流は、農作物が最終的に誰に帰属し、そのプロセスの責任はどこにあるかの関係性が明確であること、専門の技術指導ができる人がいること、双方の生活や文化が触れ合えるような交流の場があること（たとえば食事会、視察や行楽の場など）、それらのことに留意して行えば豊かな交流の場となり、商品が売ればさらに大きい励みとなる。

#### （4）2005 年（中部国際空港開港）に向けての地域づくり

2005 年の開港に向けて、中部国際空港建設の準備は着々と進んでいるようであった。商業空間には展望風呂をはじめ、東海 3 県の名物料理をそろえるなどの工夫をするという方針が報道などで伝えられていた。知多ソフィア・ネットワークからも、空港としての特色を出すための提案を、空港の担当部署に提出していたが、空港という巨大組織とどんな接点を作り出していくか不透明な時期であった。この時期、地域には次のような課題があった。

①他空港の例からも、空港の足元は単なる通過地点に過ぎないのではないかと。扇風機の裏側論である。

②知多半島は観光地ではない。どうやって空港を活用するのか。

この2点は絡み合って解けない課題となっていた。

2000年に「知多半島ビジターズ戦略」策定中から、さまざまな話題提供を、新聞報道等を通じて行っていたため、地域の機関・団体、住民グループから声がかかり、私をはじめ関係者が地域で講演に出かける機会が増えた。前島と漁業補償の金額しか見えていなかった段階から、空港建設のインパクトを、地域として受け止める仕組みを作り上げていく方向へと、地域が動き始めるために、講演の中心は次の内容であった。

#### ■「地域資源とは何か、あなたは何かができるか」

知多半島の地域資源は豊富であり、磨き上げれば良質の観光資源となりうる。どのような資源があるのか、外からの視点あるいは歴史研究の視点から紹介していった。知多半島は、窯業や醸造業にかかわっての産業資産が多いため、これまでの観光のイメージに当てはめにくいこともあった。しかし一方で、愛知全体としては「産業観光」を日本の新しい観光資源に育てようという動きが始まっていた。これとも連動しながら、知多半島はそのモデルになれると訴えた。観光の潮流も地域の生活や文化、生業にふれたいというものに変化してきていた。どの地域でもそうであるが地元の人々には地元の魅力が見えにくい、また観光の新しい潮流に何が該当しているのか理解しにくいという点があった。講演と同時に、知多半島総合研究所の自費出版として2002年には「知多半島が見えてくる本ービジターズ読本ー」を出版した。2回増刷して8,000冊を地域に普及した。対象によって話の切り口はさまざまであるが、講演では必ず「あなたなら（あるいはあなたの地域や団体なら）これがやれる、やってほしい」という提案を入れた。

今も引き続き、新たな地域資源の発掘や創造が続いている。ものを作る力を持っている地域は強いと思うが、招き猫の8割のシェアを持つ常滑で新しいデザインや素材のものが作られる、地元作家新美南吉の童話を素材にしたラーメンが開発される。江戸時代の製法を紐解いて清酒で梅酒が作られる。忘れられていた運河の活用が図られる。地域が持つ人的資源や技術、歴史的資源などが、生活やビジネスの中に呼び戻されていっている。これはすべてを呼びかけて作ったというようなものではなく、いったんイメージが地域の人々の中に湧くと、連鎖反应的に広がるものである。ある種の誇りをかけた競い合いでもある。また国その他の補助金が、地域資源活用を促進したことも大きい。

宿泊施設が集中している南知多では、旅館の若手経営者が集まり「知多観光大学」を発足させ勉強会や料理の研究を行い始めた。この詳細は省くが、これまでばらばらに活動していたところを面としていくつかの機関をつなぐ、あるいはイベントの際に必ずもてなしの料理の工夫をする、まち歩きルートやマップを作る、標識を作る、ボランティアガイドの養成を行うなど、ポイントごとの観光地としてのふくらみが、各地のさまざまな組織や委員会活動により作り上げられていった。その担い手は行政である部分も、民間の部分もある。例えば、行政がボランティアガイド養成を行うのに加え、行政がやりにくい「霊場めぐりガイド」養成を、知多四国霊場会の協力を得て、本学生涯学習センターが行うといった連携である。知多半島の全体が関連しあいながら、集客交流事業の受け皿整備を進めていった。

空港が予定している商業空間に出店することを目指して、JA あいち知多は準備をはじめ、知多半島らしさを作り出すため合同の委員会で検討を進めた。また、空港の営

業部が知多半島の店舗候補を捜す段階で接触を持った。いくつかの店舗の紹介を行ったが、次なる課題はどうやって空港と知多半島をつなぐかであった。これは思いがけない調査実験事業としてやってきた。

## (5) 中部国際空港と地域

### ■セントレアスポットツアー調査実験の機会

2005 年、国土交通省航空局の調査事業として、成田・関空・中部の 3 つの国際空港で、空港活性化のためのトランジットツアーの実証実験が実施された。中部国際空港活性化協議会を発足させ、調査を実施した。この事業を通じて、空港を起点とする知多半島や名古屋への 16 のコースをつくり、行く先での受け皿づくりを行った。コースは「酒蔵見学と伝統の赤味噌料理」、「新美南吉記念館の見学と知多牛」、「知多木綿の町歩きと古い料亭料理」、「ふぐ料理」、「霊場めぐりと写経体験」などであった。それぞれの受け手が工夫を凝らしたもてなしを行い、満足度も高かった。リーフレットを 30 万部製作したほか、ホームページでの宣伝、新聞・テレビ・雑誌等でのコース紹介と、できたばかりの空港と知多半島の大きな宣伝の機会となった。

この調査の過程で、2 種類の連携の形ができてきた。ひとつはコース内でのつながり、例えば知多木綿のふるさとでは、昼食に利用した料亭、機織体験を木綿蔵で行っている市民グループ、ボランティアガイドグループの三者が、これを機会に交流を行い、観光客受け入れの基盤となっていくことである。また、ふぐ料理を提供してもらった知多観光大学の旅館関係者は、共通の知多半島らしいふぐの食べ方を提供するため、地元で開発されたカタクチイワシから醸造した魚醤を使って、ぶつ切りふぐの魚醤焼きの一品を開発していた旅館からメニューの提供を受け、共同で研修を行い提供した。ふぐのコースは、最も参加者が多かったにもかかわらず満足度がいまひとつであった。理由は説明不足であったことから、その後知多観光大学のメンバーが伊勢湾のふぐや魚醤の説明を盛り込んだしおりを製作し、必要な旅館が買い取る形で宿に設置した。

もうひとつの連携の工夫は、空港株式会社と地域との連携関係を作っていくために、互いの顔が見える関係を作る必要があった。そのため、セントレアスポットツアーの開始前、関係者を集め、発足式を行った。コースの一つに入っている酒蔵を改造したレストランで、開発された江戸時代の寿司や明治のビール、地酒や郷土料理を準備し、社長をはじめとする空港関係者とすべてのコース関係者（料亭の主人、宿泊施設の主、ボランティアガイド、タクシー・バス会社、霊場会、行政・商工会議所・商工会関係者など）で懇談を行った。共同の 1 つの事業を行うとき組織の大小を問わず、関係はフラットでありたいという思いもあった。空港と知多半島をつなぐ 1 つの形は示された。

### ■空港における観光物産展

2005 年に、国土交通省がビジットジャパンキャンペーンを行うにあたって、知多半島で何かやってほしいという要望が空港からあった。このため、空港の商業空間で観光物産展を 2006 年 1 月に実施した。よりローカル色を出すことが個性化につながる、

また観光とは文化を伝えることと考え、物産販売のみでなく、地域の協力を得て、多彩な企画を行った。尾張万歳で幕を開け、茶の湯の実演と振る舞い、山車からくりの上演、写経・写仏体験、機織り体験など、知多半島の郷土色を伝えるものであった。商業ベースでは決して実現できない企画であった。準備期間は短かったが、それまでに培われてきたネットワークの力が動き、出演者はすぐに決まり、9日間という会期に地元応援団を含めて多くの参加者を得た。国内の空港で、このような企画が実施されたのは初めてではないかと思う。

このイベントの運営費用は、後に述べる『ぶらりぐるり知多半島』という観光ガイドブックの売り上げ金によってまかなわれた。空港開港初年度のこの事業は、空港にとってもどう評価するのか、会場費や販売費用からマージンをどれだけ徴収するのかなど、未定なことが多く、空港担当者との間で、さまざまなやり取りが行われた。

この後、愛知県知多事務所所管の「中部国際空港を核とする知多半島の観光による再生計画」プロジェクトと共催で、2回目以降の観光物産展を開催することとなった。空港も地域の情報をホームページに掲載する、イベントや観光パンフレットを空港へ乗り入れているバス会社へ送付する、構内で配布場所を設置するなど地域の宣伝の工夫をしている。空港との関係もいろいろな経験を積み重ねながら、連携の内容や質を作り上げていく過程にある。

それにしても全国の空港の中でも空港と地域の関係は珍しいくらいに良好であると思われる。これは空港建設が予定された20数年前から、愛知県企業庁、中部国際空港調査会、国の機関、空港株式会社などの長い活動があり、その上に立つ次の段階の連携の形であろうと思う。地域連携の形というものもその地域の長い歴史を反映するものである。

#### 4. 生み出されたソーシャルキャピタル

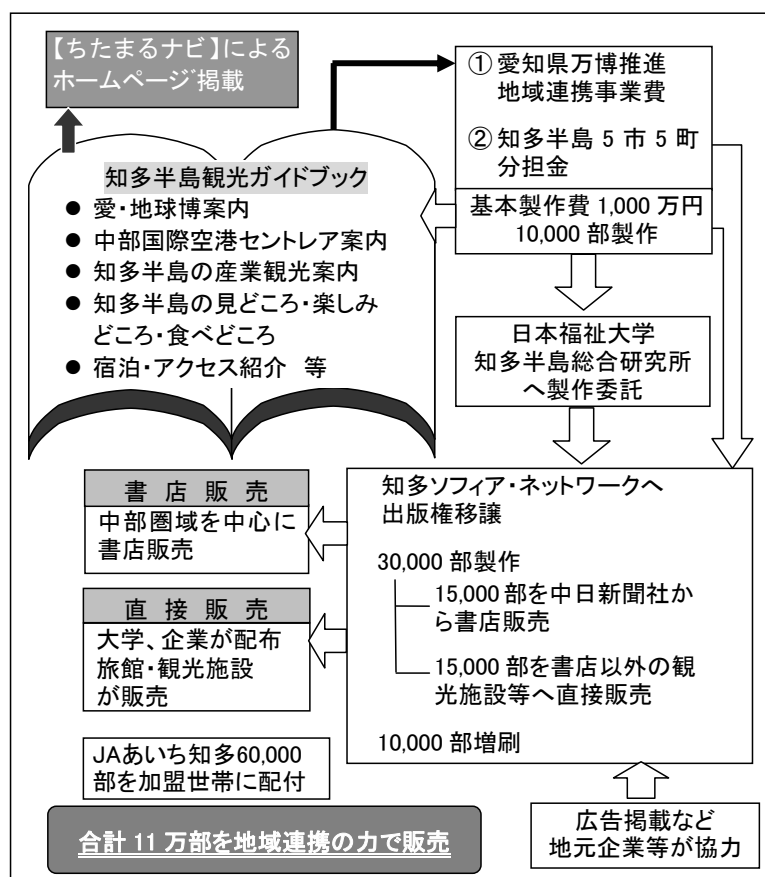
ソーシャルキャピタルとは、信頼と互酬性とネットワークで成り立つといわれている。知多ソフィア・ネットワークの中で大きく地域が動き、ソーシャルキャピタルと云われるものを実感したことがある。

2003年、愛知県は「愛知万博」の準備に追われていたが、県内7ブロックに分けられ、それぞれに独自事業が求められていた。私は知多半島ブロックの委員会に参加していたため、必要性の高い観光ガイドブックの作製を提案し採択された。県の補助金と、市町から費用が出されることになった。これを知多半島総合研究所が委託を受け04年8月に1万部作成し、県と市町に納品した。さらに、この委員会でガイドブックの出版権を知多ソフィア・ネットワークに無償譲渡をする決定がされた。知多ソフィア・ネットワークでは3万部を印刷し、書店販売とネットワーク内での自主販売を行った。知多半島全体を紹介する初めてのガイドブックであるという新鮮さも手伝って書店での売れ行きは好調であった。ネットワークでは、企業がお得意様や社員用に購入、タクシー会社が全車に配置用に購入、旅館が部屋に配置用に購入、本学が全国の大学に万博の案内をつけて送付用に購入、観光ポイント施設が販売用に購入と完売しさらに1万部増刷。同時に、JA あいち知多が組合員に知多半島全体の理解を得るため

6万部を購入し、合計11万部という数字となった。愛知県全体のガイドブックでも2万部の販売はなかなか困難であることを考えると驚くべき数字であった。ネットワーク内外の人々が、それぞれの目的にかなった活用の方法を考えて、知多半島全体の利益（公益）のために動いたのである。空港開港と愛知万博開催に向けて動く好機を逃さずネットワーク全体が機能したのである。

10の自治体に分かれ、業種もさまざま、60万人の人口のいる地域で緩やかなネットワークが動くことで、それまでにできなかった地域的利益を生み出した。これがソーシャルキャピタルというものではないだろうか。

図表4『ぶらりぐるり知多半島』ガイドブック製作・販売図



## 5. 時代の変化に対応できる力

これからの時代変化の中で、自ずと地域づくりの条件が限られてくる状況がある。総合的にバランスよく何でもあるというわけにはいかない時代、自分たちが生涯を託す地域を作っていく価値観が求められる。住居を移動していくにしても、時代や歴史的地理的条件に制約されながら、生活の豊かさ、価値をどこに見出すかが求められる。そこが明確であればあるほど、必要に応じて人と人（あるいは組織）のネットワーク

ができ、課題を解決していくことができる。課題が姿を変えればネットワークの構成も変化しながら解決に向かうという方法が地域の構成の中に加わると、より柔軟な地域ができるのではないだろうか。

ある一定のエリアの中に雇用（生産）の場がなければその地域での生活は困難であるが、それだけではなく村格や都市格といった言葉で地域の力や魅力を計ろうとする調査も始まっている（新潟県上条市・岐阜県高山市合同の「国土施策創発調査」、国土交通省委託）。12 の項目に分かれたその指標は、当然行政や住民の連携作業によって生み出され維持されるものである。おそらく、これまでの地域共同体がもっていた価値観や維持の方法を意識的に見直し、必要とされる課題解決のためのネットワーク（固定的でない共同体）を生み出すための試みがなされることによって時代の変化に対応できる力の一つが生まれていくのではないかと思う。