



Japan Project-Industry Council

*Territorio*

# イタリア視察報告書

2025年8月28日～9月8日  
～イタリア北部のテリトリーオ戦略から  
これからの地域生活圏を考える～



一般社団法人 日本プロジェクト産業協議会  
国土創生プロジェクト委員会





Japan Project-Industry Council

# イタリア視察報告書

2025年8月28日～9月8日  
～イタリア北部のテリトリーオ戦略から  
これからの地域生活圏を考える～



## はじめに

我が国が人口減少社会を迎えた中、新たな地域のあり方が様々議論されている。私自身も国土交通省「国土審議会推進部会 地域生活圏専門委員会」の委員長として、これからの国土のあり方に大きく影響を及ぼす人口や産業の配置を踏まえ、均衡ある発展に貢献することを目指した「地域生活圏」について検討を行ってきた。『生活に身近なコミュニティを基礎的な単位としつつ、市町村の区分にとらわれず、官民のパートナーシップにより、暮らしに必要なサービスが持続的に提供される地域生活圏を形成』することが大変重要と認識している。

日本の将来人口推計をみると、人口規模の小さい自治体ほど急な人口減少に直面しており、今後は小規模自治体の人口減少リスクがより顕在化すると思われる。

これに歯止めをかけ、小さなコミュニティ同士が連携し、如何に持続可能な地域生活圏を形成していくかが日本にとって急務な課題となっている。

このような課題認識のもと、令和7年8月末～9月初めに JAPIC「国土創生プロジェクト委員会」メンバーの有志で、イタリア北部における持続可能な地域再生プロジェクトを視察した。

今回視察したイタリアは、1970年代以降、都市と農村を1つの共通のテリトリーオ(領域)ととらえ、社会経済的・文化的アイデンティを価値化し、持続可能な地域経済圏の形成に取り組む「テリトリーオ戦略」を推進している。

実際に現地を訪れてみると、イタリアの農村部が独自の魅力と活力を有し、地域に根差した生業を支えられるように制度がうまく設計されているということを実感した。また、短期的な KPI の設定ではなく、中長期的な視点で地域のアイデンティとなるものを価値化していることや、日本では縦割りになりがちな農業、観光、都市計画などがうまく連携しているとも感じた次第である。

こうした地域の豊富で具体的な事例をもとに、視察メンバーが目に触れたり、肌で感じたりした内容や得られた知見をまとめたのがこの報告書である。今後は、今回の視察報告をきっかけに、日本の地域生活圏の形成に役立つ具体的で実現可能な提言を取りまとめたいと考えている。是非ともご一読いただき、ご一緒に考えていただければ幸いである。

日本プロジェクト産業協議会(JAPIC)  
国土創生プロジェクト委員会 委員長  
石田 東生

# イタリア視察報告書

2025年8月28日～9月8日

～イタリア北部のテリトリーオ戦略からこれからの地域生活圏を考える～

## 目次

### I. 総括

---

総括1	地域生活圏とイタリア視察の目的	1
総括2	視察先と視察のねらい	13
総括3	世界最大規模の MaaS + 先進的チケットティング	27

### II. 調査報告

---

①食×農×風景を守る地域再生	35
ーパルマ、ラ・モッタ、ドモドッソラー	
②元気な地方とアグリツーリズム	71
ーヴァルポリチェッラー	
③オーバーツーリズムと闘う小さな村	83
ーチンクエテッレー	
④スマートなモビリティ	95
ージェノバ、ミラノ、トリノー	
⑤速度規制と歩行者優先の空間づくり	109
ーボローニャー	



# 総括1

## 地域生活圏とイタリア視察の目的

JAPIC 国土創生プロジェクト委員会委員長  
筑波大学 名誉教授  
石田 東生



## 総括 1 地域生活圏と イタリア視察の目的



JAPIC国土創生プロジェクト委員会 委員長  
筑波大学 名誉教授 石田 東生

## 自己紹介

石田東生 (いしだはるお) JAPIC 国土創生プロジェクト委員長  
筑波大学 名誉教授/学長特別補佐

### 略歴

1974 東京大学土木工学科卒業  
1982 筑波大学社会工学にて教員  
2017 定年退職  
2019 (一財)国土技術研究センター・国土政策研究所長  
現在 筑波大学名誉教授・学長特別補佐

**専門分野** 交通政策・国土政策・都市計画

### 主な著書

環境を考えたクルマ社会 (共著)、技報堂  
都市の未来 (共著)、日本経済新聞社  
みちー創り・使い・暮らす 技報堂  
スマートシティ (共編著) 時評社  
ウェルビーイングを実現するスマートモビリティ (共編著) 学芸出版社

### 社会活動等

内閣府 SIP「スマートモビリティプラットフォームの構築」プログラムダイレクター  
デジタル庁 モビリティワーキング有識者構成員  
国土交通省 **国土審議会地域生活圏専門委員会委員長**、  
国土交通省 社会資本整備審議会道路分科会長 (2015-2025)、  
経済産業省 デジタルライフライン全国総合整備実現会議有識者構成員  
NPO 日本風景街道コミュニティ 代表理事  
千葉県・成田国際空港株式会社 NRTエリアデザインセンター センター長



## 国土審議会 地域生活圏専門委員会

(令和6年10月～令和7年6月)

### <委員>

- ◎石田 東生 筑波大学名誉教授/学長特別補佐
- 宇野 重規 東京大学社会科学研究所教授
- 神田 佑亮 呉工業高等専門学校環境都市工学分野教授
- 越 直美 三浦法律事務所弁護士
- 櫻井 美穂子 国際大学国際経営学研究所准教授
- 田中 輝美 島根県立大学准教授/ローカルジャーナリスト
- 成田 智哉 ミーツ株式会社代表取締役社長/  
生活協同組合コープさっぽろ組織本部地域政策室室長
- 羽藤 英二 東京大学大学院工学系研究科教授
- 原田 文代 株式会社日本政策投資銀行常務執行役員
- 松江 英夫 社会構想大学院大学教授/経済同友会幹事/  
デロイト・トーマツグループ執行役
- 水谷 香織 名古屋学院大学現代社会学部准教授/  
パブリック・ハーツ株式会社代表取締役

(50音順、敬称略、◎は委員長)

 国土審議会推進部会 地域生活圏専門委員会  
 とりまとめ報告書

### 地域生活圏

～人口減少社会の処方箋-「人と国土のリデザイン」～

令和7年(2025年)6月

出典：国土審議会地域生活圏専門委員会とりまとめ報告書概要資料より

2

## 国土形成計画における「地域生活圏」のポイント

- 地方公共団体における人的、財政的な制約の拡大が懸念される中、公共性の高い生活サービスの提供を、これまでのように行政主導のみでは限界。可能な限り地域づくりに貢献する民間主体に様々な活動・サービスを委ねていく民主導の官民連携による地域経営の発想への転換が必要。
- 生活に身近なコミュニティを基礎的な単位としつつ、市町村界にとらわれず、官民のパートナーシップにより、暮らしに必要なサービスが持続的に提供される『地域生活圏』を形成。
- 地域の資源を最大限活用しながら地域の稼ぐ力を向上し、地域経済循環を構築することにより持続可能なサービスを提供する先進的な取組を参考に、いわゆるローカルマネジメント法人※の創出につなげることが必要。

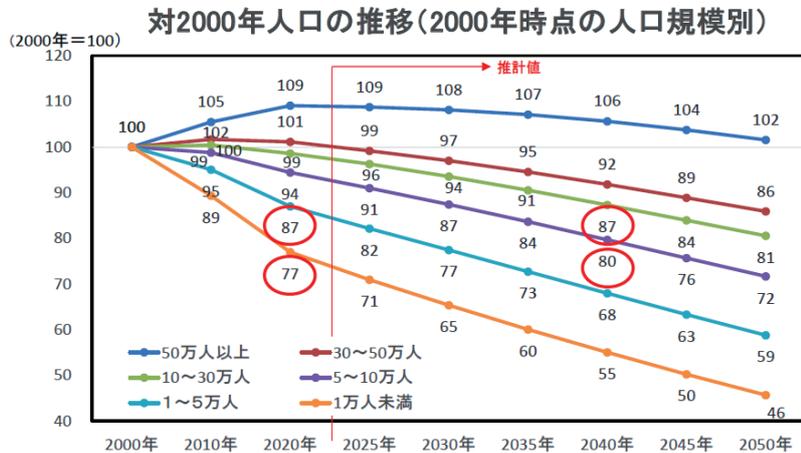
※社会性(地域課題解決)と経済性(事業経営や地域経済の好循環)の両立を図りつつ、日常生活サービスの提供を横断的かつ長期的に担う民間の事業実施主体等。

出典：国土審議会地域生活圏専門委員会とりまとめ報告書概要資料より

3

## 市区町村人口規模別(2000年時点)の人口の推移

- 2000年時点の市区町村人口規模別の将来人口推計をみると、人口規模の小さい自治体ほど人口減少に直面。
- 5万人未満の小規模自治体では、直近20年ですでに人口減少が進み、2050年には2000年に比して半減すると見込まれる。
- 5万人以上30万人未満の中規模自治体においても、今後は人口減少リスクがより顕在化する。



(出典) 1. 国立社会保障・人口問題研究所(社人研)「日本の地域別将来推計人口(令和5(2023)年推計)」、総務省「国勢調査」より作成。2020年までは国勢調査、2025年以降が推計値。  
 2. 自治体数は、東京特別区は1つとして、福島県の一部の市町村(いわき市、相馬市、南相馬市、広野町、楢葉町、富岡町、川内村、大熊町、双葉町、浪江町、葛尾村、新地町、飯館村)は、社人研の人口推計の区分に準じて1つの地域(浜通り地域)として集計している、合計は1707。

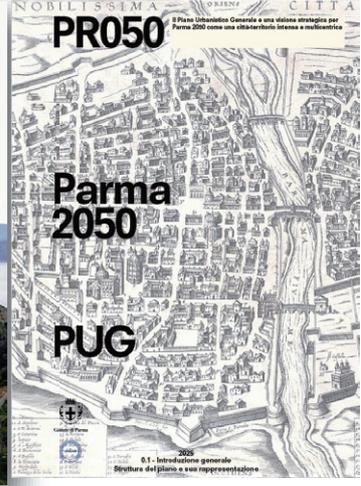
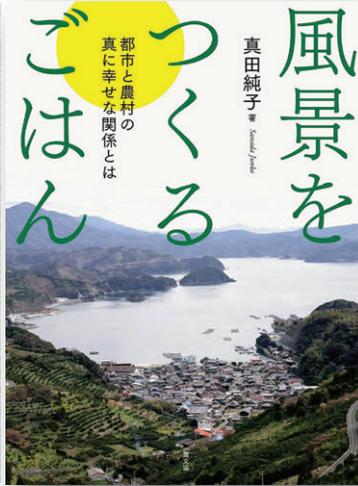
出典：国土審議会地域生活圏専門委員会とりまとめ報告書概要資料より

## 重層的な圏域構造における地域生活圏の位置づけ



出典：国土審議会地域生活圏専門委員会とりまとめ報告書概要資料より

以下の書籍等についても参考にした



**テリトリー**（地域、領域）：都市、農村を1つの共通の社会的・経済的・文化的アイデンティティを持つ地域ととらえる。

イタリアでは、1970年代以降の地域政策において、基礎自治体（コムーネ）を超えた「テリトリー」という概念に焦点を当て、価値づけを行う政策が取られた。

農村風景を入り口に、食と農業のあり方から、都市と農村の幸せな関係を構想

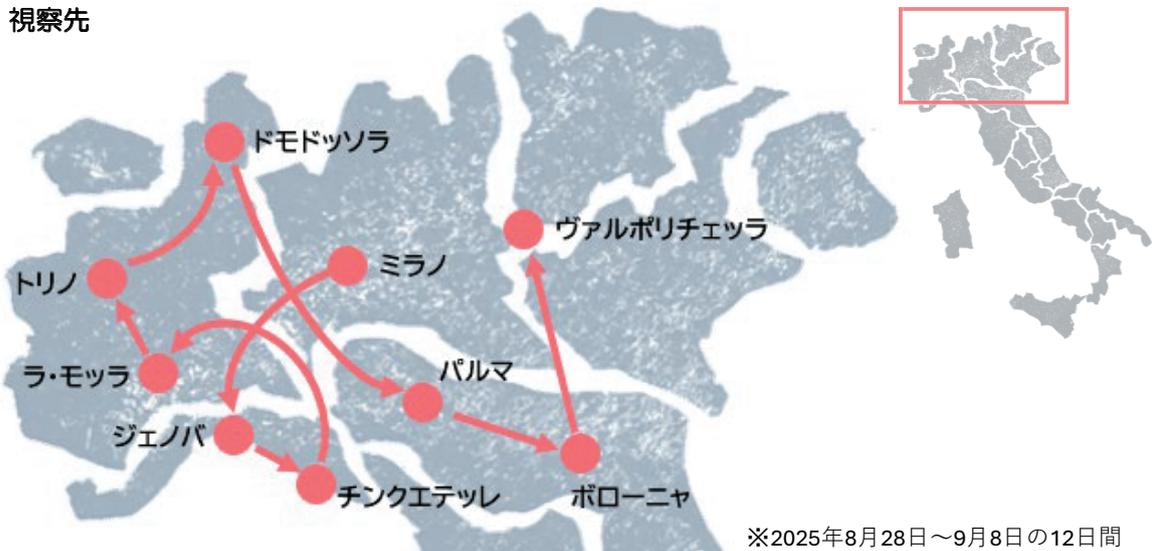
パルマでは**土地の消費**の抑制が都市計画の目標に。

**土地の消費**：  
農地・森林・自然などの非人工地が、住宅、工業地、商業地、道路、その他インフラといった人工地（artificial surfaces）へ転換されること。

2. イタリア視察の目的

国土審議会でも議論した「**地域生活圏**」のあるべき姿や支援策をより具体化し、今後の国土創生プロジェクト委員会からの提言内容の充実を図ることを目的にイタリアの「**テリトリー**」（イタリア語で地域や領域：都市・農村を含む共通の社会的・経済的・文化的アイデンティティを持つ地域。）という概念に基づいて価値づけを行った持続可能な地域再生のプロジェクトを視察した。

視察先



※2025年8月28日～9月8日の12日間

## 2. イタリア視察の目的

### メンバーリスト

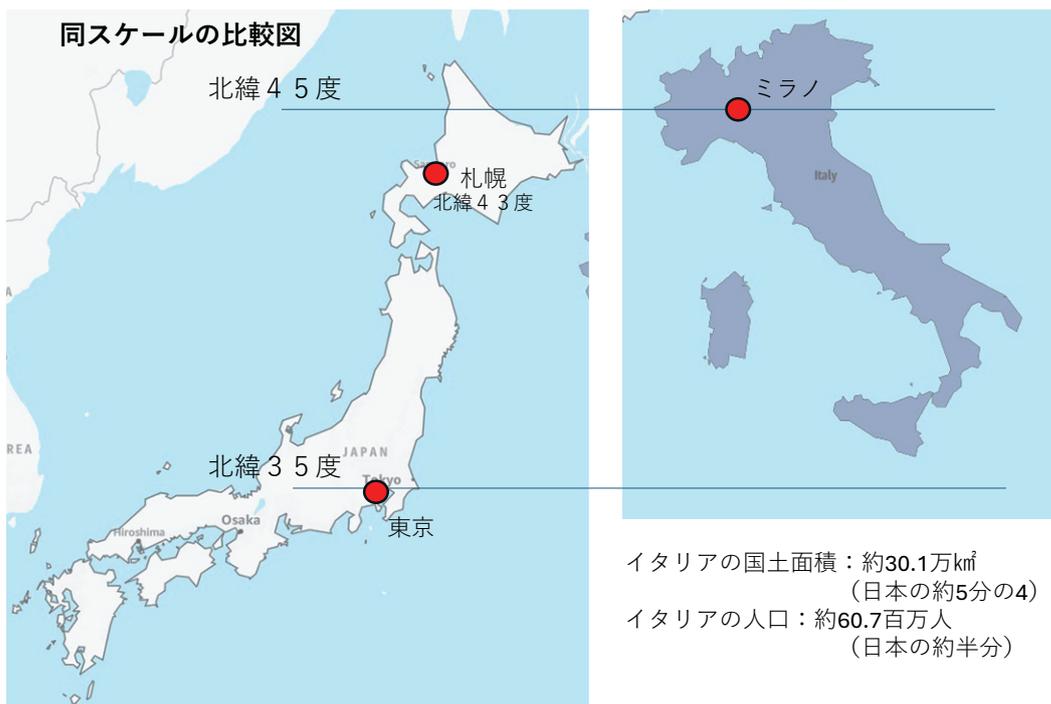
(五十音順、敬称略)

	氏名	会社・役職
1	石田 東生	筑波大学 名誉教授
2	真田 純子	東京科学大学 教授
3	鈴木 健嗣	筑波大学 教授
4	寛 文彦	(株)日建設計総合研究所 都市部門 主任研究員
5	竹平 誠治	(株)オリエンタルコンサルタンツ 事業推進本部スマートモビリティ推進室/室長
6	田中 宣安	中央復建コンサルタンツ(株) 計画系部門地域整備グループ
7	溝口 秀勝	(一財)計量計画研究所 都市地域・環境部門 グループマネジャー
8	渡邊 健	パシフィックコンサルタンツ(株) 社会イノベーション事業本部 交通政策部 都市マネジメント室チーフコンサルタント
9	林田 康洋	JAPIC 常務理事
10	荻野 太一	JAPIC 事業企画部 部長 ((株)日建設計より出向)

8

## 3. 基礎的情報

イタリアを選定した理由：南北に長い、海・山あり、（欧州の中で）農地も小さい



出典：<https://www.mylifeelsewhere.com/country-size-comparison/japan/italy>を基に加工

9

### 3. 基礎的情報



#### イタリアの行政機構

- イタリアは小さなコムーネという単位の行政組織を多く有する。
- イタリアは州の権限が強く、日本の方がより中央集権的な特徴を有する。

→今回の視察では北部の5つの州の特徴の異なる9地域を訪問。

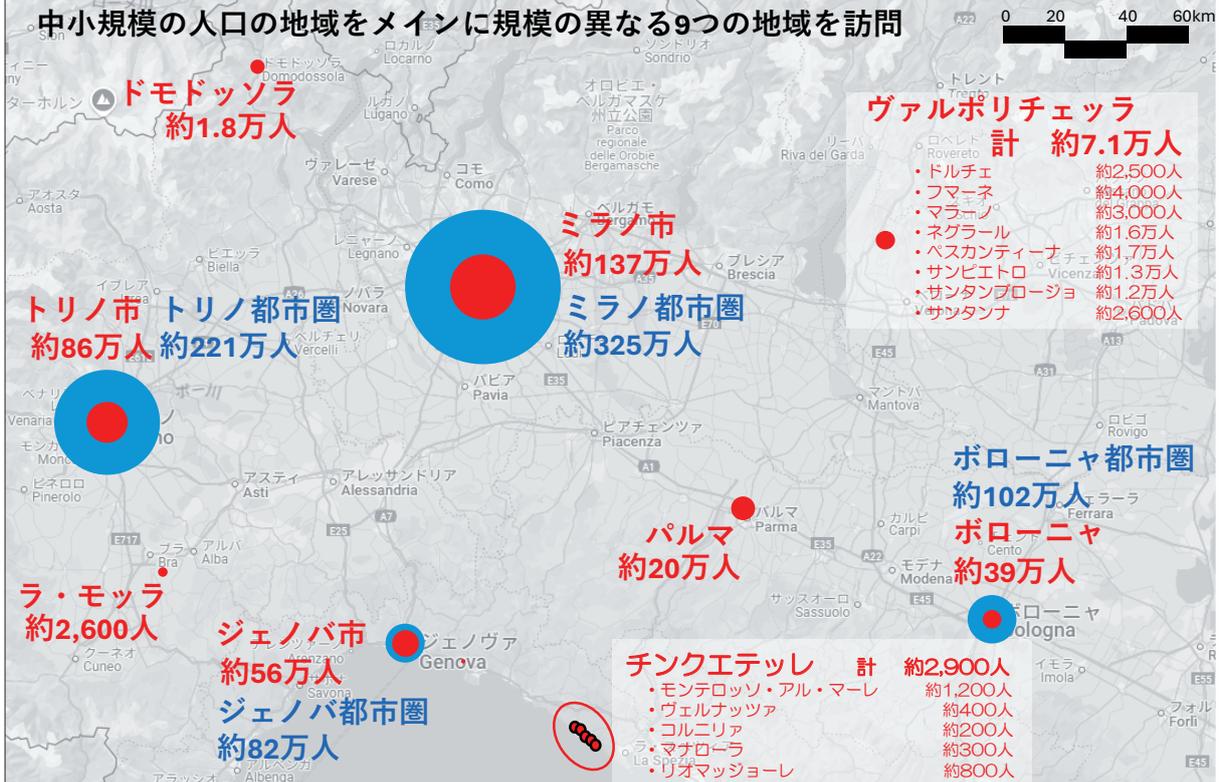
	イタリア	日本
1層	国	国
2層	Regione 州 (20)	都道府県 (47)
3層	Provincia 県 (93) または Metropolitana 大都市圏 (14) ※	市区町村 (1,741)
4層	Comune コムーネ (約8,000)	

※14の大都市圏：ローマ、ミラノ、ナポリ、トリノ、ジェノヴァ、ボローニャ、フィレンツェ、ベネチア、バーリ、レッチョ・カラブリア、カタニア、パレルモ、メッシーナ、カリアリ

出典：フリー素材を基にJAPICにて作成

### 3. 基礎的情報

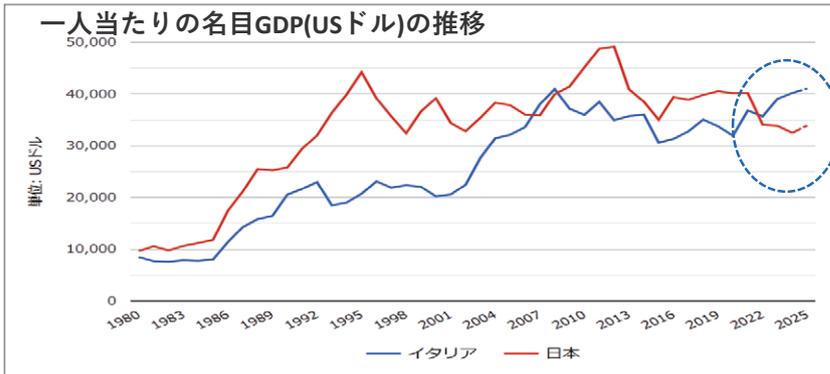
#### 中小規模の人口の地域をメインに規模の異なる9つの地域を訪問



出典：<https://www.citypopulation.de/en/italy/> 人口2025

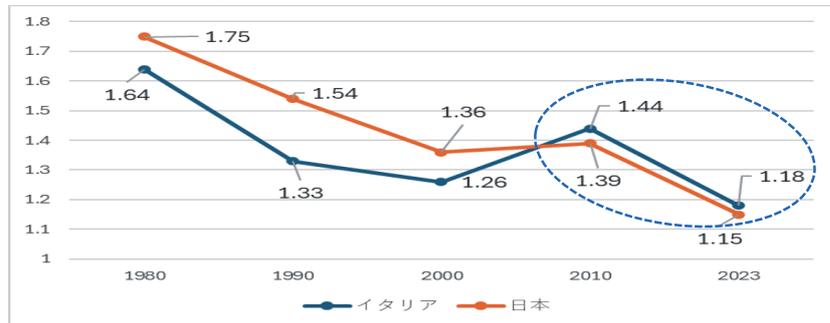
### 3. 基礎的情報

#### 経済指標比較



イタリアが逆転

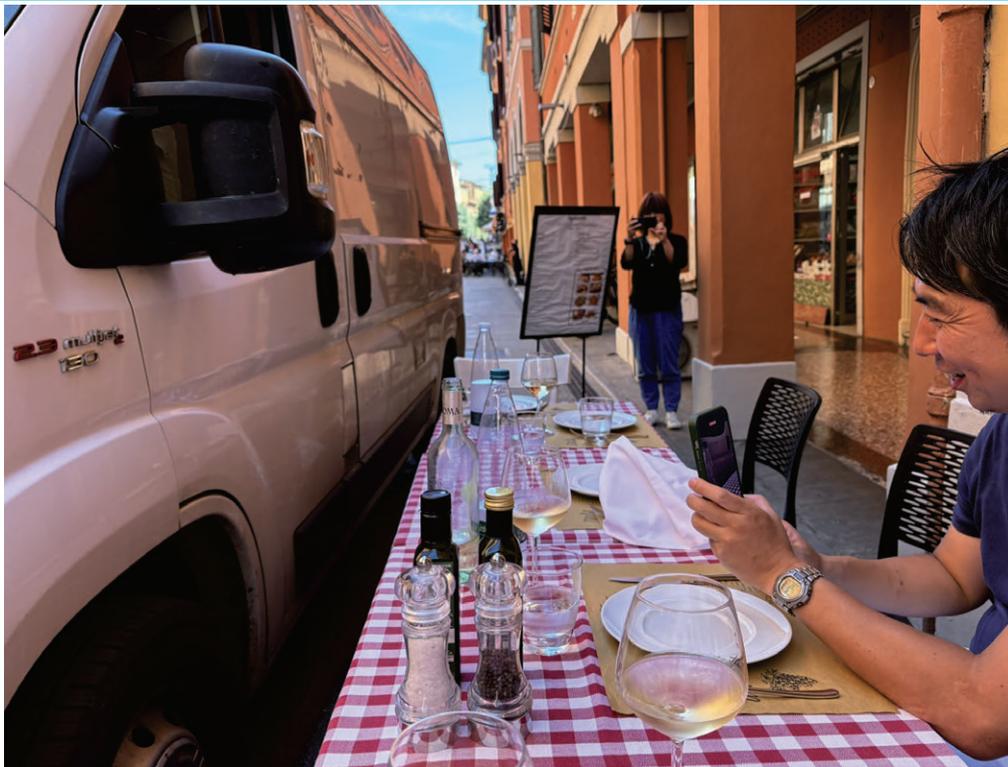
#### 合計特殊出生率比較



イタリアが逆転

出典：世界経済のネタ帳-世界の経済・統計情報サイトやイタリア国家統計局、厚労省等より作成

### 4. 視察を終えての所感（強く印象に残った点）



道路が可能な限り人のための空間に とことん人のため 高いQoL



既存のインフラを賢く使う バス・トラムの共通のプラットフォーム

14



実力のある地方のリーダー 選挙公約で交通事故ゼロ・市内時速30km/時制限

15

#### 4. 視察を終えての所感（強く印象に残った点）



美しく保たれた農村景観



効率化・大量生産を目指さない農業

#### 4. 視察を終えての所感（全体を通して）

- ・イタリアのテリトリー戦略がまさに今の日本の課題解決のヒントになるのではないか。
- ・地域に根差した生業を支えられるようにうまく制度設計されているのではないか。
- ・短期的な視点でなく中長期的な視点で、地域のアイデンティとなるものをうまく価値化している。
- ・日本では縦割りになりがちな分野がうまく連携・統合しているのではないか。



## 5. 本視察報告の概要

- (敬称略)
- 総括②** 東京科学大学 教授 真田 純子 → 欧州の農業・農村基本法など
- 総括③** 筑波大学 教授 鈴木 健嗣 → 世界最大規模のジェノバのMaaSの特徴など
- 視察報告**
- ① 食×農×風景を守る地域再生**  
中央復建コンサルタンツ 田中 宣安  
JAPIC/日建設計 荻野 太一 → パルマ、ラ・モッタ、ドモドッソラの持続可能な地域再生の事例
- ② 元気な地方とアグリツーリズム**  
JAPIC常務理事 林田 康洋 → ヴァルポリチェッラの農業と一体となったアグリツーリズムの事例
- ③ オーバーツーリズムと闘う小さな村**  
計量計画研究所 溝口 秀勝 → チンクエッレという小さな5つ村での過剰な観光客への対応
- ④ スマートなモビリティ**  
パンフィックコンサルタンツ 渡邊 健  
オリエンタルコンサルタンツ 竹平 誠治 → ミラノ、トリノ、ジェノバでの賢いモビリティ施策
- ⑤ 速度規制と歩行者優先の空間づくり**  
日建設計総合研究所 笥 文彦 → ボローニャでの市内時速30km制限や歩行者優先の空間づくりなど

### 質疑応答・ディスカッション

ご清聴、ありがとうございました 18





## 総括 2 視察先と視察のねらい

東京科学大学  
環境・社会理工学院 教授  
真田 純子

## 総括2 視察先と視察のねらい



東京科学大学 真田純子

### 国土創生と食・農

農村や環境問題、食料問題など、様々な課題がある。

過疎／地方創生

環境問題／持続可能な発展

食糧自給率／食糧安全保障



可住地面積に占める農地の割合  
423.9万ha/1035万ha→約4割

環境問題として無視できない量

農地の土地そのもの以外に、水や大気への影響も

中山間地域の割合

耕地面積の約4割

総農家数の約4割

農業出荷額の約4割

平地で効率の良い農業をし、中山間地域は交流や観光、  
という役割分担をするには、中山間地域の農地は存在  
が大きく、中山間地域でも経営が成り立つことが重要

※国土技術センター、農水省のHPによる

生産と環境保全は対立するものではなく、同時に進めていくべきもの

## 2024年6月 食料・農業・農村基本法 改正

### 新設

第三条 食料システムについては、食料の供給の各段階において環境に負荷を与える側面があることに鑑み、その負荷の低減が図られることにより、環境との調和が図られなければならない。

これまでの前提：農地は営農していれば多面的機能が発揮される

2024年：農業の方法（流通、加工、消費も含めて）によっては環境に負荷がかかることが基本法において明言された

2

## EUの農業政策

### 2023-2027のCAP（欧州共通農業政策）の主要政策目標

農家への公正な収入確保

競争力向上

フードチェーンにおける農家の地位向上

気候変動対策

環境保護

景観と生物多様性の保全

世代交代の支援

農村地域の活性化

食品の品質向上と健康増進

知識と革新を促進



各要素を統合的に実施しているところが特徴

[https://agriculture.ec.europa.eu/common-agricultural-policy/cap-overview/cap-glance/key-policy-objectives-cap-2023-27\\_en](https://agriculture.ec.europa.eu/common-agricultural-policy/cap-overview/cap-glance/key-policy-objectives-cap-2023-27_en)

3

## 政策の例①

クロス・コンプライアンス

直接支払の条件（罰則あり）

- ✓ 法定管理事項（13項目）（すべての農業者が守る）

Statutory Management Requirements (SMRs)

公衆衛生及び動植物衛生、環境、動物愛護

- ✓ 適正農業環境条件（7項目、詳細は各国が規定）+ 3項目（2020～）

Good agricultural and environmental conditions (GAECs)

土壌流出、土壌有機物、土壌構造、生態系保全、景観的特徴の保全 + 気候変動の抑制

90%の農地がクロスコンプライアンスの対象となっている（2017.5）

4

## 政策の例②

グリーンング支払い（直接支払いの1つ。2015～）

1) 永年草地の維持

2) 作物の多様化

3) 環境用地（ecological focus area）の設置

- 30ha以上の農地を持っている人は、最低3作物を作らなくてはならない。
- 生物多様性の確保、モノカルチャーの回避
- 規模が大きければ有利という状況の是正（小規模農家の保護）



30ha以上の場合

5

## 政策の例②

### グリーンング支払い（直接支払いの1つ。2015~）

- 1) 永年草地の維持
- 2) 作物の多様化
- 3) 環境用地（ecological focus area）の設置

- 15ha以上の農地を持っている人は、5%以上を環境のために使用しなければならない。
- 生物多様性の確保
- 農村景観の維持



15ha以上の場合

6

## 政策の例②

### グリーンング支払いにおける「環境用地」とは？

各国が、下記から選ぶことが出来る。イタリアはすべてを選択。

※方向性を決めるEUと其中で裁量を発揮することのできる加盟国という関係  
地方分権のあり方の参考にもなる

### 環境用地の条件

- |   |   |   |
|---|---|---|
| <ul style="list-style-type: none"><li>a. 休耕地</li><li>b. 段畑</li><li>c. 景観の特徴保持</li><li>d. 緩衝地帯</li><li>e. 樹間での放牧</li><li>f. 森林沿いの適切な縁</li><li>g. 活用されている雑木林</li><li>h. 森林化</li><li>i. 間作か地被植栽</li><li>j. 窒素固定植物の植栽</li></ul> | → | <ul style="list-style-type: none"><li>c.</li><li>生垣、木の柵</li><li>孤立樹木</li><li>樹木の列</li><li>樹木の塊、畑の雑木林</li><li>畑の縁</li><li>池</li><li>用水路</li><li>伝統的な石垣</li><li>その他</li></ul> |
|---|---|---|

7

### 政策の例③

#### 農村振興政策 Rural Development

※2007年から始まった農業政策の第二の柱

第一の柱は生産にかかわる政策

各加盟国が事業を立ち上げ、それに対してEUから資金が拠出されるが、事業は以下の6つのEUの共通優先事項のうち少なくとも4つを満たしていなければならない

- ・農業や林業、農村の知識を継承、革新すること
- ・すべてのタイプの農業の競争力を高めること、農業技術の革新と持続可能な林業の推進をすること
- ・農業におけるフードチェーンの構築の促進、動物の健康、リスクマネジメントを推進すること
- ・農業、食料、林業の分野において省資源の推進と低炭素および気候変動に資する経済への貢献
- ・農業や林業と関連するエコシステムの修復、保全、強化を行うこと
- ・農村部における共生社会や貧困の解消、経済的発展の推進

ひとつの事業のなかで、経済、環境、社会がバランスよく考慮されている必要がある

8

例：トウモロコシの小規模な製粉所（イタリア）

地域で生産から消費までをまかなえるよう、いろいろな立場の人（生産、流通、小売り等）が集まり、団体をつくることで、補助金を受けることが出来た



9

製粉所で生産している製品



10

事業計画には、栽培するトウモロコシの品種も記載。  
13種類の在来種を栽培し、生育状況のよかった3種類を使用している。地域の気候風土に合う在来種を使うことで農薬や肥料の使用を抑えることが出来、遺伝子資源を守ることできる。こうした計画を盛り込まないと事業が認可されないとのこと。



11

比較対象としての日本の事例



## 六次産業化

補助の対象：  
加工機械の導入  
商品化、販路への専門家のアドバイス 等

儲けることが主目的になっており、環境的視点が欠如している。  
経済的視点だけだと、地域間競争によって地方が疲弊し、環境が悪化するおそれもある。

⇒ 消費構造をそのままにした補助ではなく、消費構造を変えるルールを！  
(売れば売れるほど地域が良くなるための制度)

12

## 共通農業政策と関連の強い政策

Farm to Fork 欧州グリーンディール政策の主要政策

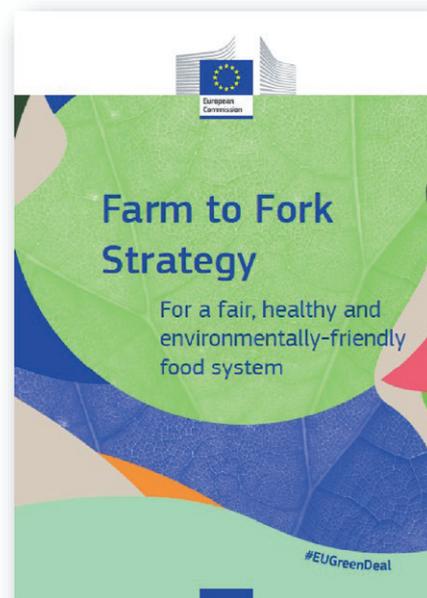
### 【抜粋】

私たちは、現在世界の温室効果ガス排出量の約3分の1を占め、大量の天然資源を消費し、生物多様性の喪失や（栄養不足と栄養過剰の両方による）健康への悪影響をもたらし、すべての関係者、特に一次生産者に公正な経済的利益と生計を保障していない私たちの食料システムを再構築する必要があります。

食料システムを持続可能な軌道に乗せることは、食品バリューチェーンの事業者にとって新たな機会をもたらします。新たな技術と科学的発見、そして持続可能な食品に対する国民の意識と需要の高まりが相まって、すべてのステークホルダーに利益をもたらすでしょう。

→環境に手を入れる農家だけでなく、社会全体で変わる必要がある

[https://food.ec.europa.eu/horizontal-topics/farm-fork-strategy\\_en#F2F-Publications](https://food.ec.europa.eu/horizontal-topics/farm-fork-strategy_en#F2F-Publications)



13

## ⇒ 消費者の意識を変えるためのツールの開発

Antonella Senese

ミラノ大学への訪問

The Carbon Footprint Game: An Innovative Approach to Teaching Climate Change  
カーボンフットプリントゲーム：気候変動教育の革新的なアプローチ

A User-Friendly Tool to Increase Awareness about Impacts of  
Human Daily Life Activities on Carbon Footprint

人間の日常生活活動がカーボンフットプリントに与える影響に関する認識を高めるための使いやすいツール

14

## 日本の農と食を取り巻く状況の経緯①

### 農業の変化（1950年代後半～）

- 工業化の足枷にならないように農業を効率化した  
農村は「食料生産の工場」
- 大都市化を許容し、大都市化に対応した農業へ

※所得倍増計画（1960）  
農業基本法(1961)  
農業構造改善事業  
野菜生産出荷安定法

大規模、単一栽培

効率化に向かない  
中山間地域は過疎化

農村の文化  
固有の自然  
固有の自然に基づいた農業



消滅

15

## 日本の農と食を取り巻く状況の経緯②

### 流通の変化

- 農業構造改善事業、野菜生産出荷安定法等で産地の拡大



1960年代後半 **集散市場体系**の確立

まとめて出荷したい



大都市の中央卸売市場に野菜が集中、地方へ転送されることが常態化

集散市場体系の**3つの矛盾** @榎原正澄『都市の成長と農産物流通』

- ・地方から大都市、地方へと、輸送距離が長距離化→流通コストの増大
- ・長距離輸送→出荷規格の厳格化、包装形態の段ボール化（全国がライバルになったため見栄えも重要視）→出荷経費の増大
- ・産地の形成と専作化→連作障害の発生→化学肥料や土壌改良剤の多用

16

## 日本の農と食を取り巻く状況の経緯③

### 消費の変化（1970年代～）

- スーパーマーケットの登場

店舗とお客さんの関係が変化

対面販売ではなく、レジに持って行くシステムになったことで、「野菜のプロである八百屋との信頼関係」から、「お互い、いかに自分が有利になるか」へ。価格重視や、見栄えの良いものが売れやすい土壌が出来た

商品への「付加価値」

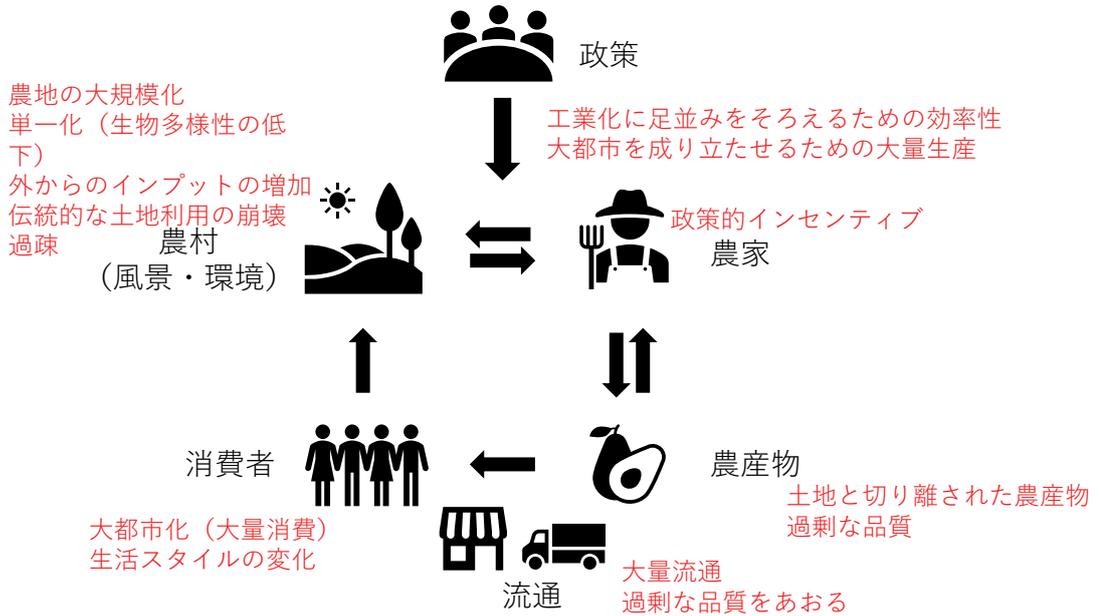
野菜の高級化

品質の高度化、規格の高級化：糖度、形、大きさ

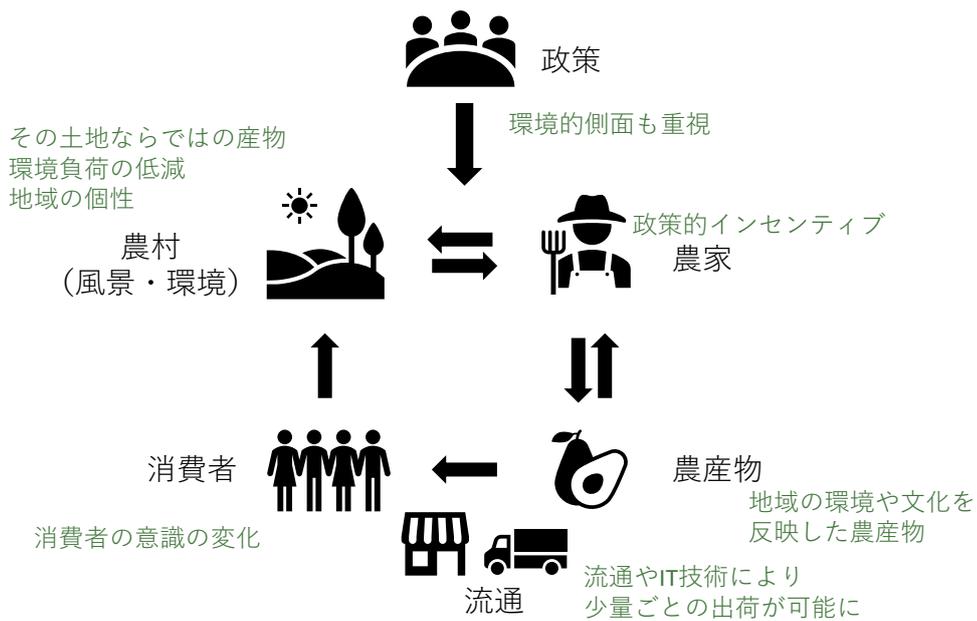
農業が労働集約的なものに

17

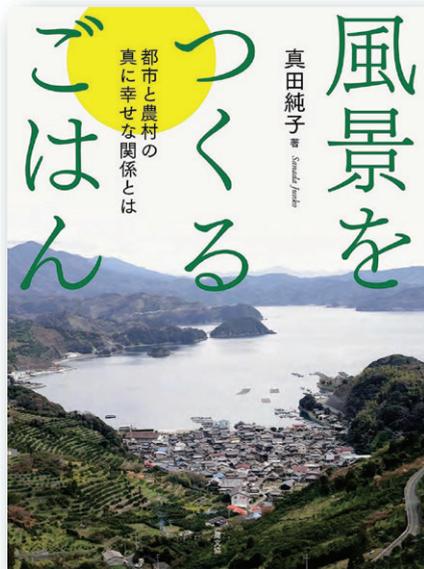
日本の農と食を取り巻くステークホルダーの関係【現状】



日本の農と食を取り巻くステークホルダーの関係【目指す未来】



以上の詳細は、『風景をつくるごはん』に掲載  
また、本書をもとに、本視察の行き先が組まれた。



序章 「風景をつくるごはん」をめぐる旅によるこそ

**第一部 農村風景が生み出す価値**

- 第1章 「美しい農村風景」ってなんだろう
- 第2章 EUの農業政策の転換と風景の保全・再生
- 第3章 食と農と観光を結びつける仕組み
- 第4章 土地と結びついた食が地域をつくる

**第二部 日本の風景を振り返る**

- 第5章 工業化社会の進展が過疎地域を生み出した
- 第6章 農業の近代化は何に対する「進化」だったのだろうか
- 第7章 農家と消費者の距離がもたらした「青果物の価値」
- 第8章 地域の環境が生み出す個性ある石積み

**第三部 これからの風景に向けて**

- 第9章 「ローカル」をめぐる都市と農村の関係
- 第10章 社会のシステムを変えるための小さな行動  
あとがき

提案した視察先 +α

なぜイタリアか？

一戸当たりの農地面積がEUの中では小さい。その中で、共通農業政策（環境志向になる前のも含め）を受け入れてきた。  
その結果、有機農業の栽培面積がEUの主要農業国の中でも飛びぬけて高く、また農村観光が盛んであり、地域への人口回帰も見られる。環境と地方創生を両立している国であると言える。  
小規模な農業の国での生き残り方は、効率性ではなく環境志向と多様性、それを利用した観光ではないだろうか。

■ 1戸当たり農地面積の国際比較

日本 (2019)	米国 (2019)	EU (2016)	EU			豪州 (2018)	ha
			ドイツ	フランス	イタリア		
3.0	179.7	16.6	60.5	60.9	12	4442.9	
1	59.9	5.5	20.1	20.3	4.0	1480.9	

資料：農林水産省

■ イタリアの有機農業の農地面積

20.2% (2024) (参考：スペイン12.3%、ドイツ11.5%、フランス9.9%、日本0.7%)

<https://www.greatitalianfoodtrade.it/en/news-b/organic-farming-figures-2025/>

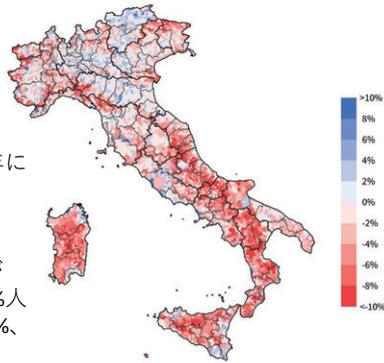
2020年-2025年の人口増減  
Com'è cambiata la popolazione in cinque anni  
Variazione percentuale della popolazione tra il 1 gennaio 2025 e il 1 gennaio 2020

全体的な人口減少の中でも人口増加している小規模な自治体がある

イタリア全土では2020年から2025年にかけて人口が減少している。  
5964万人→5893万人（▲約1.2%）

そのため、人口が減少した自治体が70%あったが、16%の自治体は0-2%人口増加しており、8%の自治体は2-4%、3%の自治体は6-8%人口増加した。

人口の多い20都市を見ると16都市で人口が減少している。例えばミラノは2.9%減、ローマは2.2%減、トリノは0.14%減であった。



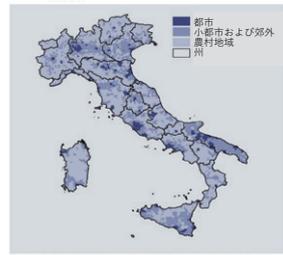
Elaborazione di Lorenzo Ruffino | Fonte dati: Istat

<https://www.lorenzoruffino.it/p/la-mappa-dello-spopolamento-cosi>  
<https://www.istat.it/storage/ASI/2023/capitoli/C01.pdf>

参考

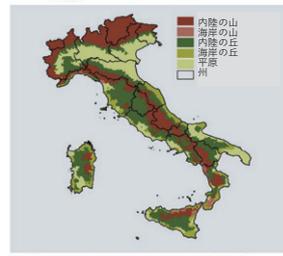
都市と農村地域

Figura 1.8 Classificazione dei Comuni per grado di urbanizzazione Anno 2022



標高による分類

Figura 1.2 Classificazione dei Comuni per zone altimetriche Anno 2022



提案した視察先の位置づけ

マンジャロンガ (ラ・モッラ)



ローカルな農産物



良好な風景

アグリツーリズモ (ガルダ湖)

持続可能な農業

チンクエッテッレ国立公園

パルマ食の博物館

良好な農業や消費を支える意識の醸成

地域の活性化



ドモドッソラ農業学校







## 総括 3

# 世界最大規模の MaaS + 先進的チケットティング

筑波大学  
システム情報系長・教授  
鈴木 健嗣





公共エレベータ  
高低差のある都市生活の実現のために

## 触らない改札/乗車と都市内サービス統合（公共交通＋シェア等）

**360 PASS** LUMADA Smart Ticketing

複数の交通モードと  
複数の支払い方法

高度な経路検索・  
利用者体験

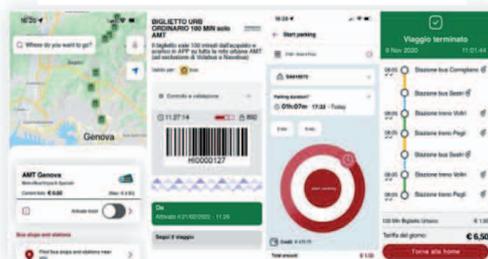
**360Pass アプリ**  
iOS / Android

**7000+**

Bluetooth センサー数  
(都市全体に設置)  
→ ハンズフリー型スマート  
チケットングを実現

### 自治体としての課題

- 自治体および AMT 交通事業者は、渋滞コストへの対応、排出量削減、運行コスト最適化のため、公共交通へのモーダルシフトを促進したい

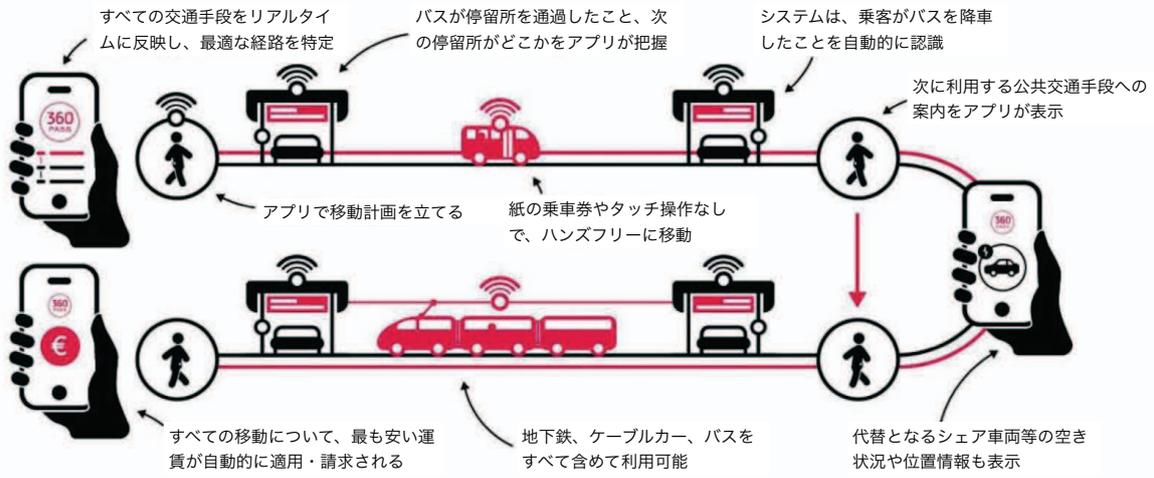


### 360Pass スマートチケットング

- アプリにより、都市全体の公共交通を統合（マルチモーダル経路検索、リアルタイム情報、改札なし・ハンズフリー利用）
- 利用者情報はアプリを通じてリアルタイムにパーソナライズされ、運賃は自動計算
- 360Pass アプリは、AMT によるホワイトラベルブランド
- 対応する交通モード：
  - 市内バス 663台・バス停 2,500か所
  - 地下鉄（年間利用者1,500万人）
  - 50kmの地域バス路線 × 2・12基のケーブルカー・公共エレベータ・丘陵地の歴史的鉄道
- 市営駐車場・EV (e-car) シェア・モビリティシェアにも利用可能

\*日立製作所からの資料に基づき改変

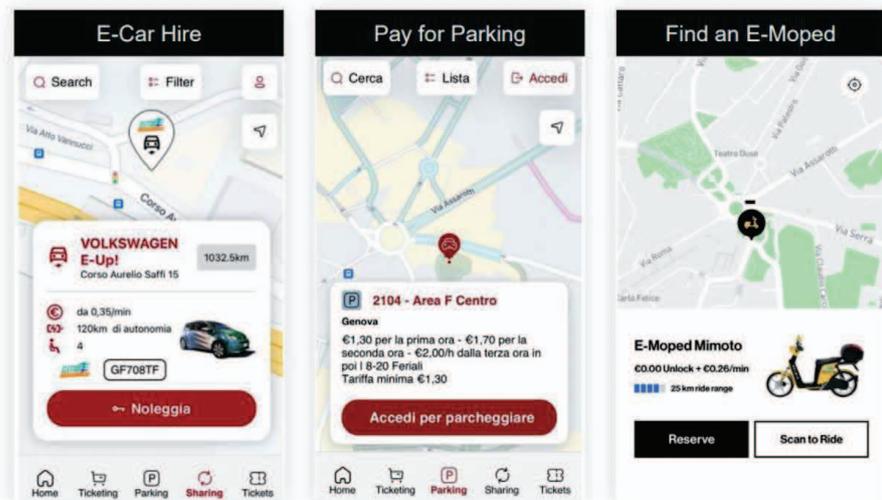
## 触らない改札/乗車と都市内サービス統合（公共交通+シェア等）



\*日立製作所からの資料に基づき改変

## 触らない改札/乗車と都市内サービス統合（公共交通+シェア等）

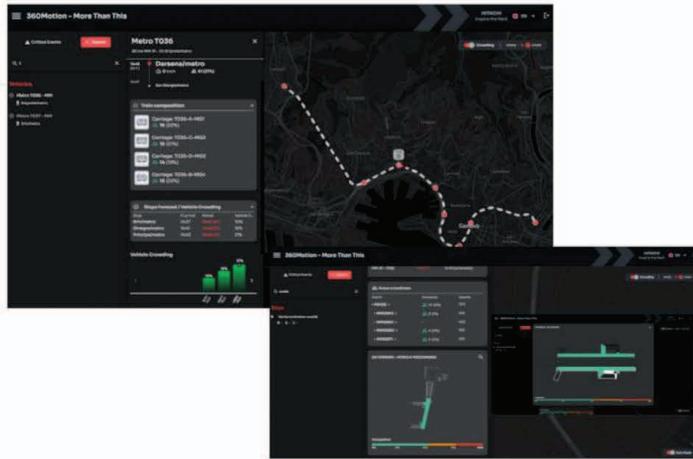
アプリによりEVカーシェア、モビリティシェアリング、駐車場予約・決済まで一体的に可能



\*日立製作所からの資料に基づき改変

## 触らない改札/乗車と都市内サービス統合（公共交通＋シェア等）

➤ 360 Motion Operator dashboard



➤ Passengers display at De Ferrari station



\*日立製作所からの資料に基づき改変

## 改札文化の変革に向けて

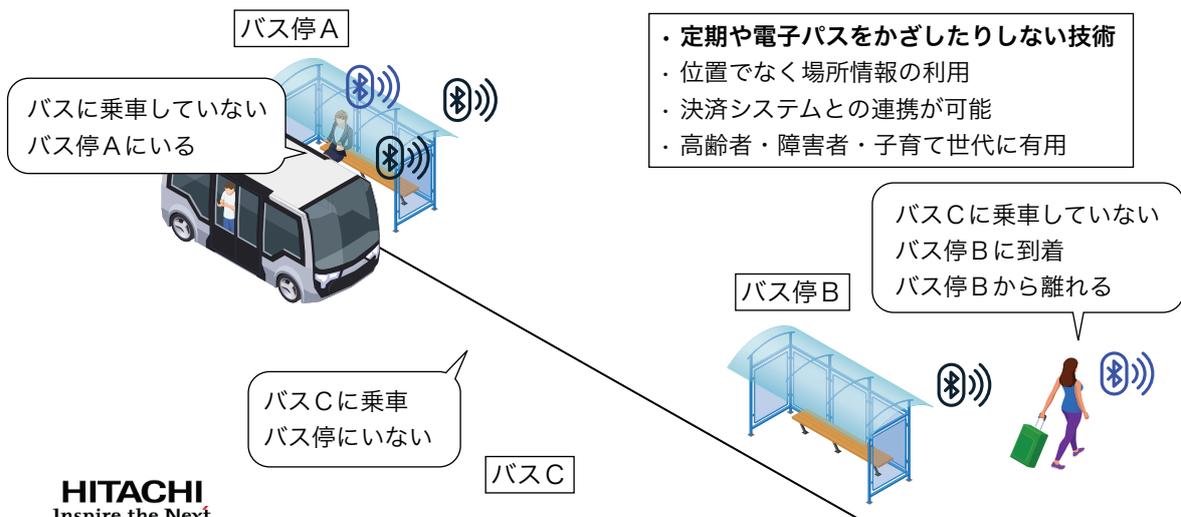
	 <b>Check-in/Check-Out</b>	 <b>Be-in/Be-Out</b>
定義	<b>日本型（改札・ICカード文化）</b> タッチ＝意思表示（乗る・払うを同時に行う） 高精度・高回転（世界最高水準）	<b>GoGoGE型（信用乗車（改札なし）文化）</b> 「乗る」という行為を、都市が自動検知 利用者はアプリONのまま乗るだけ
特性	観光客・高齢者・障害者には操作負荷 MaaS連携は「事前購入・個別連携」に留まりがち	混雑環境での誤検知・取りこぼし 位置・行動データの取得に対する社会的受容 既存運賃制度や改札文化、不正防止との適合
関連事業	世界中で一般的な取り組み	Eezy.NRW（ドイツNRW州）：アプリ内でのBe-Out FAIRTIQ（スイス）：Check-in/Be-out型 ローカル都市（Osnabrück等）での実証取り組み
比較検証	① 運賃は人でなくカード/端末に紐づく改札乗車（＝事前認証・物理ゲート型乗車） ② ユーザー層を限定しない方式 プライバシー・同意設計が厳格	① <b>改札の無い/弱い領域から</b> 地方バス・BRT・オンデマンド交通・観光目的 大学キャンパス/病院/スマートシティ実証 ② <b>ユーザー層を限定</b> 観光客（操作レス）・高齢者・障害者（非タッチ） 子ども・学生（行動連動割引）

NFC e-Ticketing Technology  
スマートフォンで乗車することは未来なのか？



## BIBO (Be-in/Be-out) テクノロジー

位置情報でなく場所情報の利用によるプライバシー保護・社会受容性への技術に向けて



障害を持つ方々の移動を支援する  
筑波大学附属病院区域で実証実験 (2025.1)



**GoGoGE**  
世界最大規模の  
MaaS+先進的チケットング



# 調査報告

## ①食×農×風景を守る地域再生

ーパルマ、ラ・モッラ、ドモドッソラー

中央復建コンサルタンツ(株)

計画系部門地域整備グループ

田中 宣安

JAPIC 事業企画部 部長/(株)日建設計

荻野 太一

# ①食×農×風景を守る地域再生 ーパルマ、ラ・モッタ、ドモドッソラー

中央復建コンサルタンツ  
田中 宣安  
JAPIC/(株)日建設計  
荻野 太一

## 調査対象

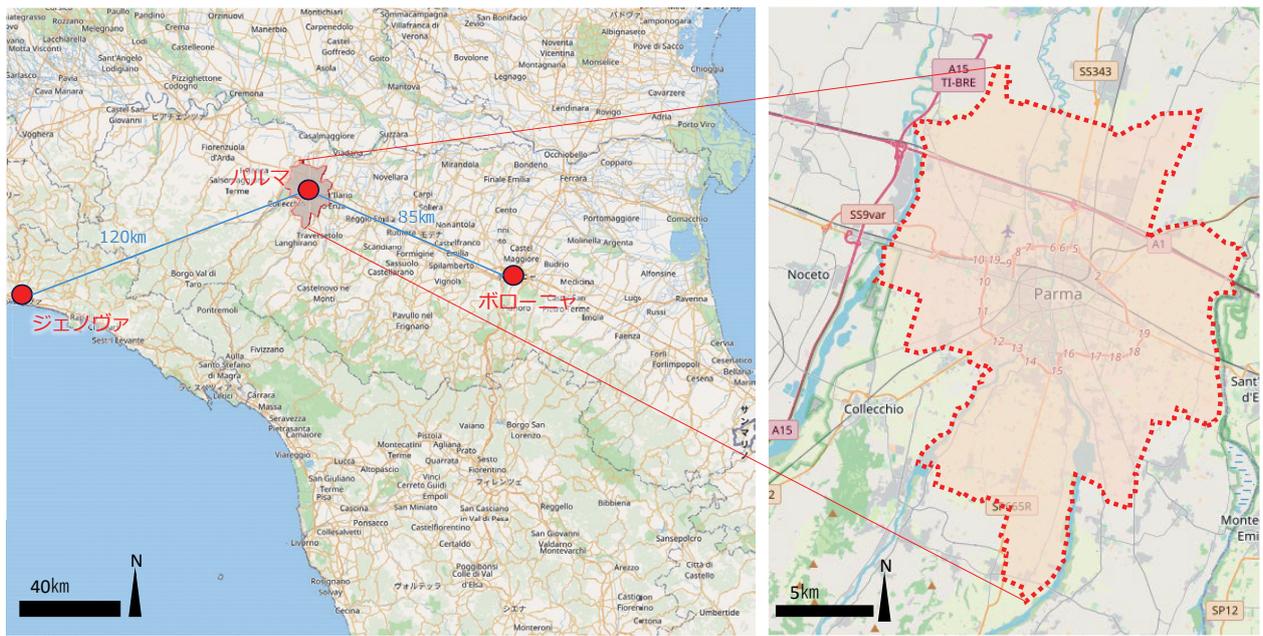


パルマ



## まちの基礎情報

パルマ



エミリアローマニヤ州、パルマ県の県都。面積約260km<sup>2</sup>の基礎自治体。  
 美食の都として知られ、2015年、ユネスコの「食文化創造都市※」に認定  
 ※日本では鶴岡市、旭川市、白杵市、岡山市、越前市、山形市、丹波篠山市等が認定

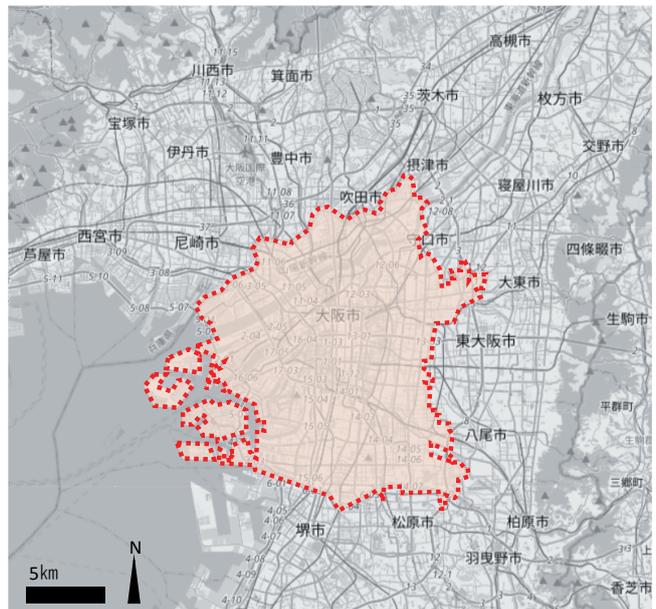
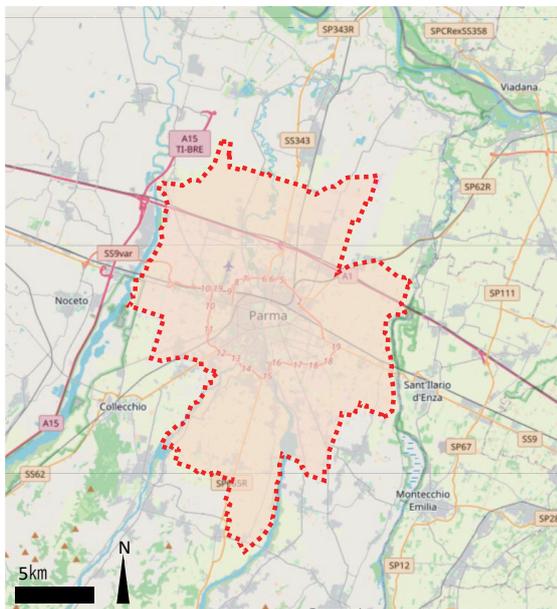
4

## まちの基礎情報

パルマ

### 面積

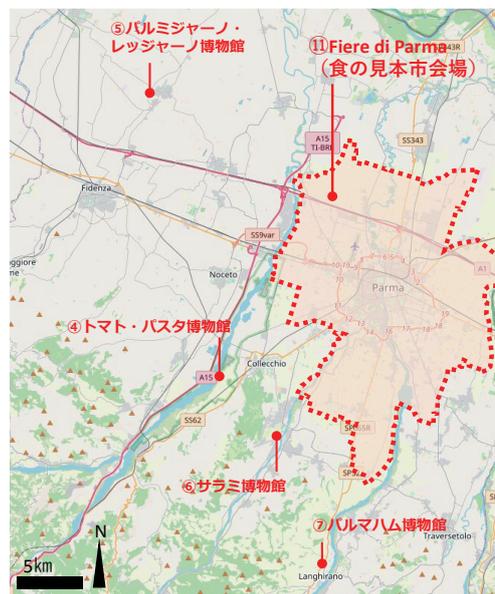
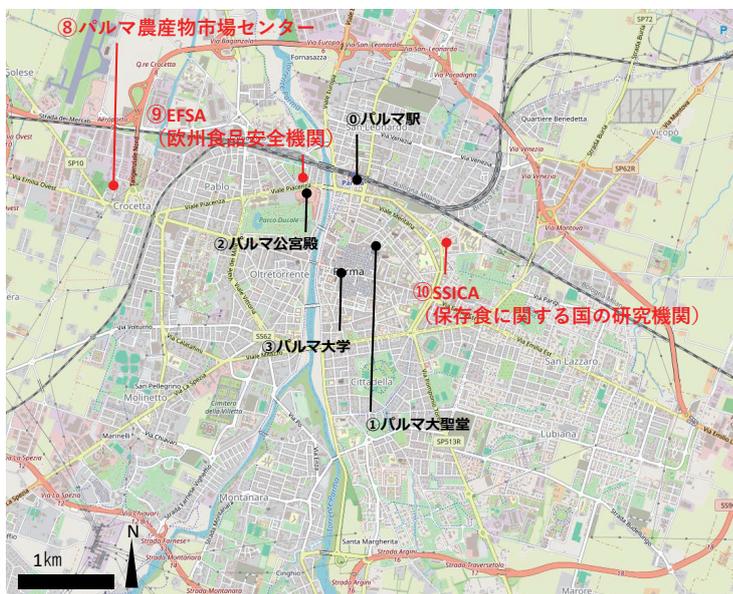
- ・面積規模で大阪市と近い（パルマ市約260km<sup>2</sup>、大阪市約225km<sup>2</sup>）
- ・人口密度は約760人/km<sup>2</sup>（大阪市約12,500人/km<sup>2</sup>）



5

施設立地

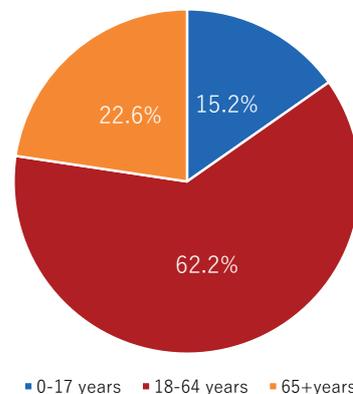
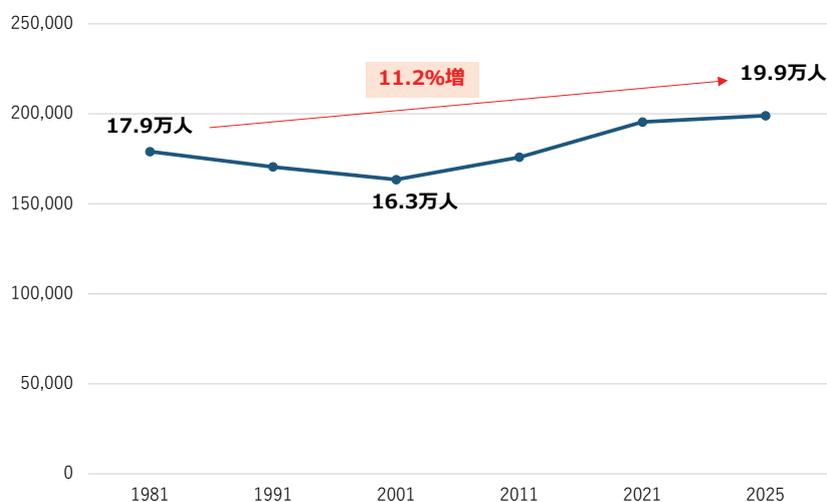
- ・旧市街には世界最古の大学の一つであるパルマ大学やパルマ大聖堂等が立地
- ・地域・世界規模の食産業に関わる機関が立地
- ・周辺コムーネには食の博物館が点在



6

人口

- ・人口約20万人（増加傾向）
- ・人口規模では呉市、松江市、山口市等と同等
- ・高齢化率は日本ほど進行していない



出典 : [https://www.citypopulation.de/en/italy/emiliaromagna/parma/034027\\_\\_parma/](https://www.citypopulation.de/en/italy/emiliaromagna/parma/034027__parma/)

7

要点

・パルマのテリトリーオに根付いた伝統・文化を守る3つの取組で風景をつくる

i. 産業施策

脱「大規模化・効率化」をめざす産業構造



多業種の小規模事業者が水平的ネットワークを構築し、DOPやIGPを活用して製品の個性化とブランド力を強化することで、風景と調和した小規模生産活動を促進

ii. 伝統・文化継承

テリトリーオで取り組む食の博物館構想



パルマ市とその周辺コミュニティの連携により、テリトリーオに息づく伝統の食と暮らしの文化を伝える食の博物館構想として、2000年より計8つの博物館を整備

iii. 制度設計

「土地の消費」を抑制する州法と総合都市計画



テリトリーオの土壌は財産であり、再生不可能な資源であるとして州法において「土地の消費」を制限し、総合都市計画でも「土地の消費」の抑制目標を設定

i. 産業施策

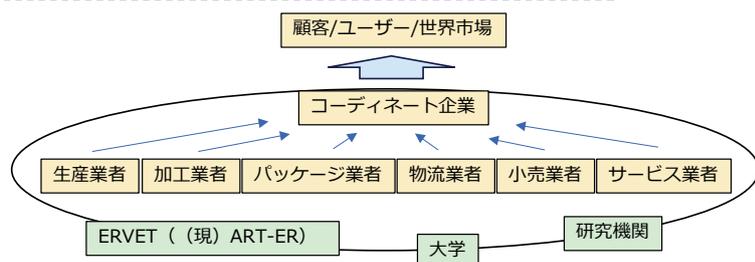
第3のイタリアにおける産業集積・連携

イタリア経済を牽引する中小企業クラスター

- ・トスカーナ州、エミリア・ロマーニャ州、ヴェネト州等の中部イタリアの職人企業群が立地する小さなまちから発生した産業クラスターによる自律的経済発展が特徴
- ・エミリア・ロマーニャ州経済発展機構（ERVET※）が1974年に設置され、以降、産業政策を支援
- ・中小企業を結び付けるコーディネート企業が地域内分業の要となり、多様な分野の産業クラスターを形成

※州政府が80%、その他中小企業団体、商工会議所、銀行等が残り20%を出資する第3セクター。2019年以降、組織再編し、現在はART-ERと呼ばれる組織の「持続可能な地域開発部門」として活動。

コーディネート企業：顧客や市場と結びつき、製品内容や販売数量等に応じて、各工程のサプライヤーに振り分けて製品を完成させることを主な業務とする



出典：[https://www5.cao.go.jp/j-j/sekai\\_chouryuu/sa04-02/sa04-01-03.html](https://www5.cao.go.jp/j-j/sekai_chouryuu/sa04-02/sa04-01-03.html)  
[https://hosei.ecats-library.jp/da/repository/00004162/care\\_ga\\_2\\_kokado.pdf](https://hosei.ecats-library.jp/da/repository/00004162/care_ga_2_kokado.pdf)

## i. 産業施策

### エミリアローマーニャ州のフードクラスター

パルマ

#### フードクラスター

・地域の小規模生産者・加工業者・研究機関・行政・観光業などが集まった**地域経済圏**が農産物流通の中心を担う

##### ■ 特徴1：多様なプレイヤーによる“水平的ネットワーク”

農家（零細～中小）、加工業者、ワイナリー、小売企業、地域自治体、観光関連企業（レストラン、アグリツーリズム等）、研究機関・大学などの横並びネットワーク

→ **中央集権的な組織（農協）のような“統一的指導”はほぼない**

##### ■ 特徴2：直接販売・加工・ブランド化

- ・ 直販（農家市場・EC）
- ・ 生産者組合（Consorzio）による品質保証（DOP/IGPなど）
- ・ 小規模事業者が加工して高付加価値化
- ・ 小売・レストランとの直接交渉が一般的

→ 「DOP（原産地呼称保護）※」や「IGP（地理的表示保護）※」を軸に、**地域ブランドとして世界市場へ直接売る**仕組み

##### ■ 特徴3：自治体や地域団体が「場」を整備

- ・ 地域ブランド戦略
- ・ EU補助金の獲得
- ・ 食と観光の連携（食のルート、ワイン街道など）
- ・ クラスター内の物流インフラ整備

→ **行政は規制・助成**に従事し、生産と販売は民間が主導

##### ■ 特徴4：市場との距離が近い（＝価格は市場で決まる）

- ・ 出荷先の選択は農家に自由度が高い
- ・ 直販比率が高い
- ・ 小売・レストランとの直接交渉が一般的

→ 農家自身が経営主体としての判断を求められる

※DOP（原産地呼称保護）：特定の地域で、その土地独自の伝統的な製法を用いて生産・加工・調製されたものである必要がある。  
 ※IGP（地理的表示保護）：生産、加工、調整の工程のうち、少なくとも1つが特定の地域で行われている必要がある。

10

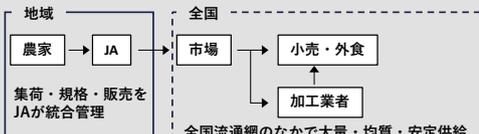
## i. 産業施策

### エミリアローマーニャ州のフードクラスター

パルマ

#### フードクラスター型流通 vs 農協（JA）型流通

- ・イタリア→市場に近い。多様なプレイヤーが横のネットワークで連携し、地域ブランドで世界へ販売（**脱「大規模化・効率化」**）
- ・日本→農協が垂直的に流通をまとめ、規格・集荷を統一して国内大流通へ安定供給。

比較項目	イタリア 	日本 
仕組み	フードクラスター	JA
主体	<b>地域の水平ネットワーク型（分散・多主体）</b>	JAによる垂直統合型（中央集権）
販売の主導権	民間（農家・加工業者・小売り等）	農協（半公共）中心
ブランド化	<b>地域ブランド（DOP/IGP）重視</b>	JAブランド（県・作物単位）等
多様性	<b>多品種・少量・個性重視</b>	量・規格・均質性重視
流通チャネル	直販・加工品・EU間輸出に強い	大手スーパー・中央卸売市場
農家の経営自由度	高い（自分で売る）	低～中（JA経由が中心）
リスク	生産者・コンサルツィオが負担	JAによる吸収（販路開拓・価格交渉も担う）
構造	<p>分散・ネットワーク型</p> <p>地域（テリトリーオ）</p> 	<p>集中・垂直統合型</p> <p>地域</p> 

11

## i. 産業施策

### Consorzio (生産者協働組合) について

パルマ

#### Consorzioとは

- 同一の農産物や加工品を生産・加工する事業者が自発的に結成する団体
- 特にDOP/IGPやワインのDOC/DOCG等の地理的表示と関連

#### ○主な役割

- 品質基準の策定と管理
- 地理的表示の保護
- 市場調整・価格安定（生産量の調整等）
- マーケティング・販路開拓
- 技術支援・研究開発（環境負荷低減/トレーサビリティ強化等）
- 政策・制度との橋渡し（EU共通農業政策（CAP）等への対応）

#### ○意義

- 小規模・家族経営農家が生き残ることが可能
- 「量」ではなく「質」で勝負ができる
- **地方文化・伝統技術の維持継承と地域の環境保全**
- メイド・イン・イタリアの信頼性向上



Consorzio Vini Colli Bolognesi



チーズ、ハム、ワイン等の製品に対し、コンソルツィオを組成

#### ⇒イタリア農産物の国際的成功の制度的基盤といえる

※DOC：特定の地域で、定められたブドウ品種や製法で作られた高品質ワイン。

※DOCG：最高格付けワイン。DOCの基準に加え、さらに厳しい試験をクリアし、瓶詰め前に国による官能検査（審査）が必須。

12

## i. 産業施策

### パルミジャーノ・レッジャーノ協会



パルマ

#### Consorzio del Parmigiano Reggiano

- コンソルツィオが中心となり、DOPの維持、真正性・品質管理、トレーサビリティ強化に加え、国際市場へのマーケティング、販路開拓等を担う

#### 1. 中心的役割（ガバナンス/品質管理）

##### ○DOPの維持・守護

- EUの原産地呼称保護（DOP）制度への適応状況を管理・認証
- **DOP規格の設定、生産基準の管理監督**など

##### ○真正性・品質チェック

- 生産されたチーズは、Consorzioの**職人による検査**合格 → 公式DOP刻印（ブランド刻印）  
不合格 → DOP認証外として販売

##### ○偽造防止・トレーサビリティの強化

- 2022年には微小デジタルトラッキングラベルの実装実験

#### 2. 市場育成とブランド保護（マーケティング）

##### ○世界市場での戦略的広報

- **2025年度予算のうち約 €28.4M（約40億円：総収入の55%）をマーケティングに充てる**

##### ○国際市場での需要拡大

- 2024~2025の統計では総売上上の約半分が海外市場
- パルマ見本市でのプロモーション等も戦略的に実施

##### ○教育・文化プラットフォームの構築

- 小売従事者、流通担当者、海外バイヤーなど向けに、伝統・カット技術・製品特性の理解を促進する教育活動を展開

#### 3. 現在・今後の活動方針（中長期）

##### ○ブランド・市場領域の拡張

- Consorzioの長期戦略では特に欧米・アジア市場での地位を確立することを目指す

##### ○供給調整・価格安定化策

- **「供給規制計画」を策定し、市場の価格変動を抑える基金制度等を設定。**

##### ○消費者教育と文化発信

- **大阪・関西万博のイタリア館出展**など文化・体験系イベント

##### ○IT・トレーサビリティ技術の推進

- 偽造対策と品質保証を兼ねたデジタル追跡技術開発

13

## i. 産業施策

### パルミジャーノ・レッジャーノ協会（参考）

パルマ

年	出来事
1901年	レッジョ・エミリア商工会議所は、輸出される製品の原産地を証明するために、チーズの生産者と取引業者の間で労働組合を設立することを提案
1934年	28人の創設者が、様々な産地の生産者からなる <b>最初の設立文書</b> に署名
1937年	生産地域はボローニャ県西部にまで拡大し、生産地域は現在の境界線となる
1939年	協会はニューヨーク万国博覧会において、イタリアの卓越性をテーマにしたパビリオンに出展
1951年	マッジョーレ湖畔のストレーザで、チーズ製造業者らは、参加各国で生産されるチーズの名称とその基本的特性の表示に関する詳細な規則を定めた「協定」に署名し、 <b>「地理的表示」の概念の基礎を確立</b>
1954年	「パルミジャーノ・レッジャーノチーズ協会」という正式名称を採用
1964年	協会はチーズの側面全体に原産地表示を義務付け
1991年	パルミジャーノ・レッジャーノをすりおろし、ブランドパッケージで提供することが法律で認められた
1992年	パルミジャーノ・レッジャーノは <b>欧州DOPとして認定</b>

出典：<https://www.parmigianoreggiano.com/consortium-history>

14

## i. 産業施策

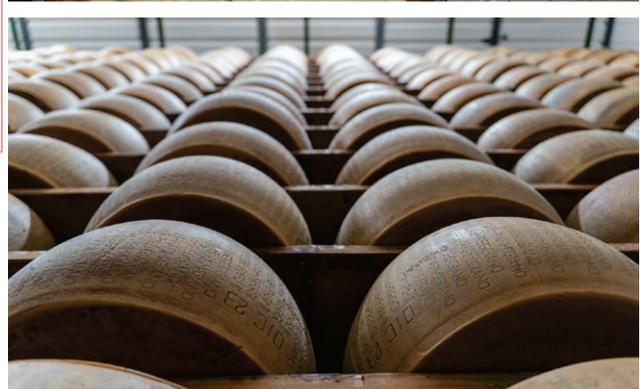
### パルミジャーノ・レッジャーノ工場

パルマ

- ・視察した工場は12の農家の共同工場であり、16の鍋で1日32のチーズを生産。
- ・チーズ1個約600ユーロ（約10万円）  
→約12億円/年… 1農家あたり約1億の売上

#### 特徴

- ・パルマ近郊にある工場は300程度
- ・この地域の乳牛の乳は、強力なバクテリア活性を特徴とし、熟練のチーズ職人の手で仕上げる
- ・熟成期間は最低12ヶ月で、味と香りがピークに達するのは約24ヶ月
- ・市場に出荷される前に、「パティトーレ」（タッピング職人）によってチーズの表面を木槌で叩いて検査。パティトーレは現在50名程度おり、毎日工場へ出向いて検査する。



## i. 産業施策

### パルミジャーノ・レッジャーノ (DOP) の生産工程 (参考)

パルマ

#### ・製法、原料が規定され、一連の工程でコンソルツィオが品質を管理

【流通全体のガバナンス】

#### ★ Consorzio Parmigiano Reggiano (生産者組合)

- ・DOPの規格管理、刻印の付与/排除
- ・世界での商標保護
- ・マーケティング (広告・イベント)
- ・輸出プロモーション

#### ★ EU (DOP制度)

- ・地域限定
- ・製法・原料の詳細規定
- ・国際的な保護 (販売名の保護)



16

## i. 産業施策

### パルミジャーノ・レッジャーノの需給バランス調整制度

パルマ

#### 牛乳割り当て制度 (Quote Latte Parmigiano Reggiano)

- ・酪農家に直接生産乳量の割り当てを行い、チーズ生産量の安定化、市場調整、品質維持を図るための制度を2014年よりコンソルツィオが中心となって導入

#### ○制度の目的

- ・需給バランスの調整：過剰生産による価格下落を防ぐ
- ・品質維持：**DOP認証の厳格な基準を守りながら、持続可能な生産を担保**
- ・生産者保護：酪農家に安定した収入をもたらす

#### ○割り当ての仕組み

- ・各酪農家に年間生産可能な牛乳量の「割当」が付与される
- ・割当は専用のオンライン登録簿 (Registro QLPR) で管理され、透明性を確保
- ・割当は生産者の間で譲渡・売買が可能
- ・**超過生産分にはペナルティ課金** (例：12.5€/q.le~30€/q.le)
- ・若手酪農家向けの「初期割当」や、**山岳地域生産者への優遇措置**等もあり

#### ○制度の効果

- ・価格安定：2022年以降、卸売価格は10€/kg以上で推移
- ・生産量管理：年間約400万ホイールを計画的に維持
- ・**山岳地域の環境保護**：2023年は全体の21%以上が山岳生産 (2016年比+10.5%)

出典：<https://registro.parmigianoreggiano.it/qlpr/home.do>

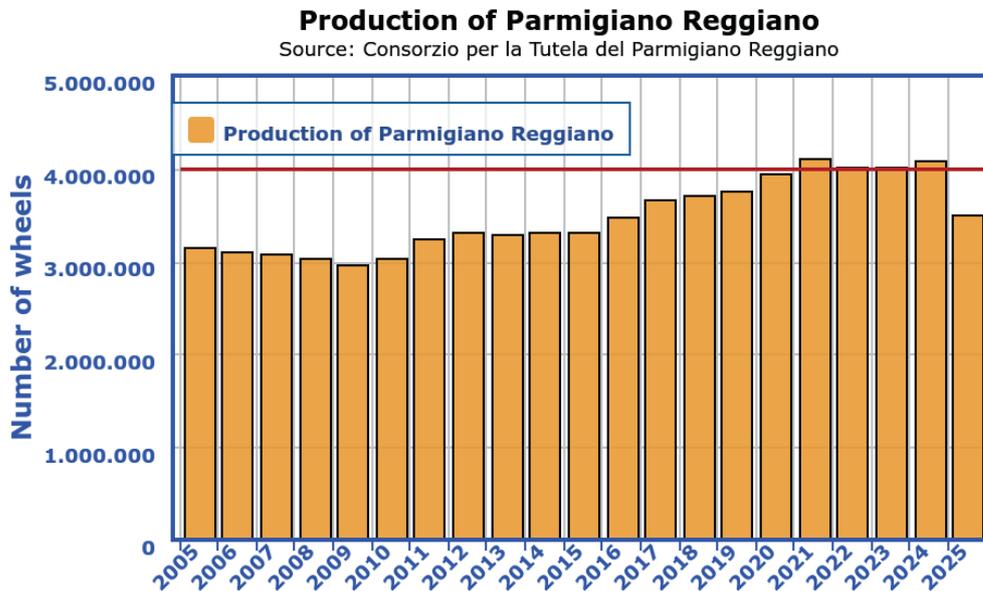
17

## i. 産業施策

### パルミジャーノ・レッジャーノの生産量推移

パルマ

- 急激な生産量増を抑制し、**品質確保と環境負荷低減を両立**



出典 : [https://www.clal.it/en/?section=produzioni\\_parmigiano](https://www.clal.it/en/?section=produzioni_parmigiano)

18

## ii. 伝統・文化継承

### 食の博物館 (Musei del Cibo) 構想

パルマ

#### Musei del Ciboの目的

- 地域の食文化の保存・普及
- 食と観光 (エノガストロミア) の強化
- 地域経済とブランド価値の促進
- 若い世代や観光客への教育と魅力発信

#### ◆なぜ博物館なのか

- 現存する伝統的な生産地の振興に努め、その歴史、工程、品質に最も適した生産地に焦点を当てた地域を紹介
- さらに、**教育を通じて住民、特に若者の文化的成長を促進**するとともに、個々の特産品、農業食品地区、食品観光の品質とイメージを向上

#### ◆整備について

- 2000年からパルマ県が中心となって計画、博物館施設の選定、改修、展示物の収集を行い、2004年から順次開業
- 欧州、州、周辺市、大学、企業、協会等の金銭的、技術的支援を得て整備



出典 : <https://www.museidelcibo.it/i-musei-del-cibo/perche-i-musei/>

19

## ii. 伝統・文化継承

### トマト博物館・パスタ博物館

パルマ

#### 視察先の概要：トマト博物館・パスタ博物館

- ・修道院、教会、家畜小屋、製粉所、チーズ工場などが集まった「コレテ（農村複合施設）」を原型とする歴史的建築
- ・トマト博物館(1F)は、旧家畜小屋（stalla grande）、パスタ博物館(2F)は、古い穀物倉庫（granaio）を利用して展示



#### 【トマト博物館】

- ・トマトの南米原産からヨーロッパへの伝来、観賞用から食用としての普及の歴史に関する展示
- ・昔のトマト加工機械や缶詰製造ラインを再現
- ・トマトの保存技術の進化



#### 【パスタ博物館】

- ・パスタの起源から現代までの歴史（古代ローマのラザーニャ原型など）の展示
- ・手打ちパスタの道具や製造機械の発展に関する展示
- ・「ダイス（トラフィーラ）」（パスタの形を作る型）展示
- ・バリラ社から寄贈された資料や広告に関する展示など

20

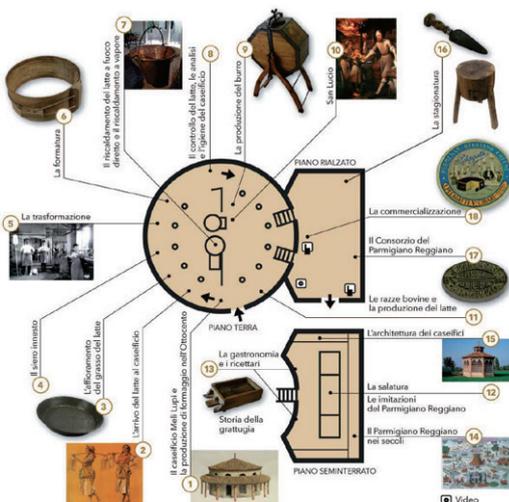
## ii. 伝統・文化継承

### パルミジャーノ・レッジャーノ博物館

パルマ

#### 視察先の概要：パルミジャーノ・レッジャーノ博物館

- ・18世紀の農場「Corte Castellazzi」の一部を改装して作られており、伝統的なチーズ工房の雰囲気そのまま残す
- ・18世紀の乳製品工房を再現：アンティークの銅釜やチャーン（攪拌器）などを使った伝統的なチーズ作りの様子の展示



出典：<https://parmigianoreggiano.museidelcibo.it/scopri-il-museo/il-percorso-espositivo/>

21

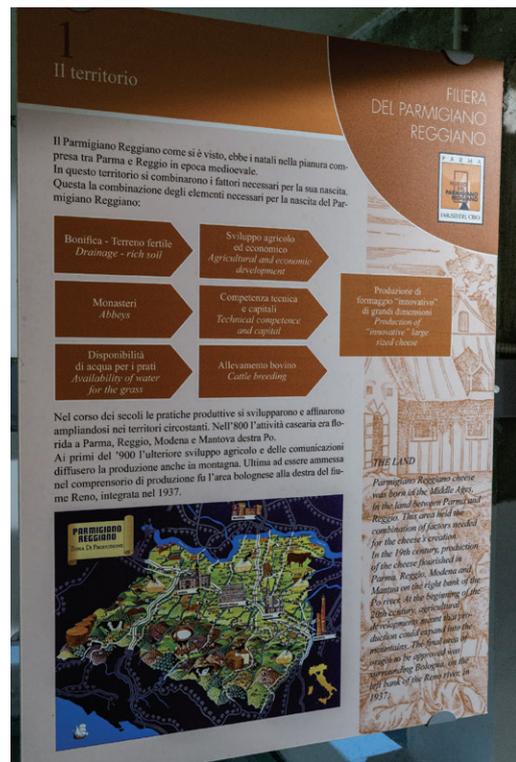
## ii. 伝統・文化継承

### パルミジャーノ・レッジャーノ博物館

パルマ

#### 展示の特徴

- ・ テリトリーを重視した伝統と製法の展示
- ・ なぜこの地でしか生産できないのかを、先史時代の地理にまで遡って説明



22

## iii. 制度設計

### 「土地の消費」の抑制が政策目標に

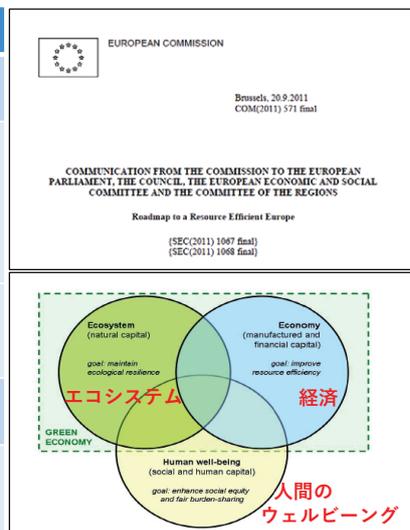
パルマ

- ・ EUおよびイタリアでは、「土地の消費」(Land take/Consumo di Suolo) の抑制が重要な政策目標となっている。
- ・ 土地の消費とは、農地・森林・自然地などの非人工地が、住宅、工業地、商業地、道路、その他インフラといった人工地 (artificial surfaces) へ転換されること。

#### ● 「土地の消費」の抑制の制度化の経緯

	EU	イタリア
1999年	EEA (欧州環境庁) で用語の定義	
2004年	EEA土地消費レポートで数値的測定開始	
2011年	「資源効率的な欧州へのロードマップ」において <b>2050年までに土地消費ゼロ</b> が提示	用語が定着し始める
2012年		ISPRAイタリア環境保護・研究高等研究所が土地消費報告書の策定開始
2014年		ロンバルディア州法31号成立 抑制の方針 (数値目標無し)
2017年		<b>エミリア・ロマーニャ州法24号成立 2050年までに土地消費ゼロ目標 (数値目標あり)</b>

#### Roadmap to a Resource Efficient Europe



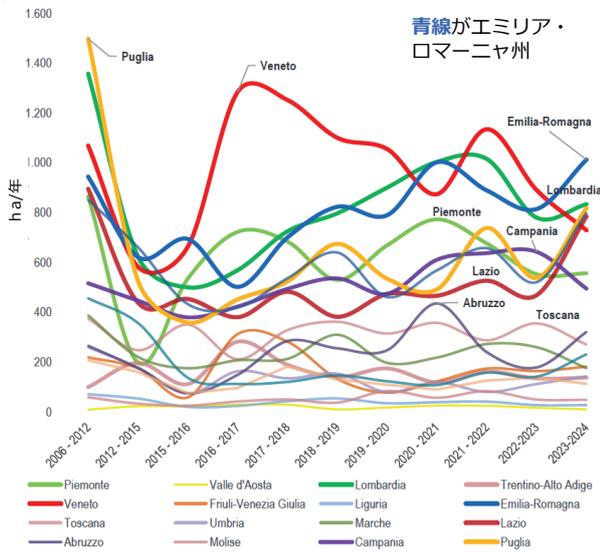
23

### iii. 制度設計

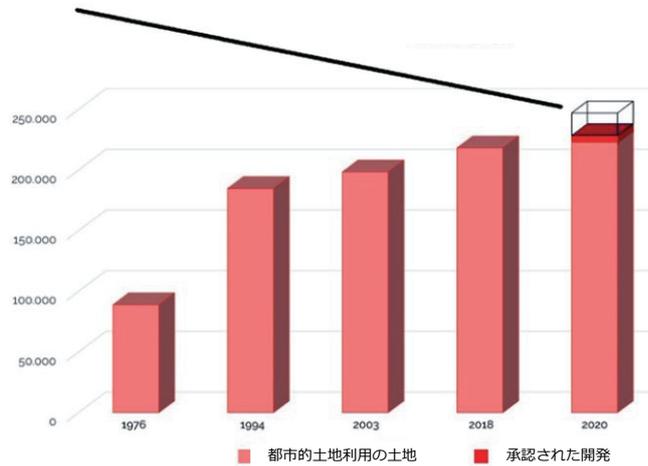
#### エミリア・ロマーニャ州の州法成立の背景と効果

パルマ

- ・ 州法成立(2017年)前から**土地消費のスピード**が高く、①**洪水・水害リスク増大**、②**農業生産性低下**が課題に。
- ・ 州法成立後、多くの開発計画は失効し、**元計画の9%未満の24km<sup>2</sup>の計画のみが承認**。
- ・ 計画失効により、207km<sup>2</sup>の土地消費が抑制された。



州法24号成立後、州内の都市計画が見直され、207km<sup>2</sup>の土地消費が抑制



出典：土地消費、地域の動態、エコシステムサービス報告書2025（イタリア環境保護・研究高等研究所）

Consumo di suolo, dinamiche territoriali e servizi ecosistemici - Rapporto 2025 (Istituto Superiore per la Protezione e la Ricerca Ambientale)

24

### iii. 制度設計

#### パルマの新しい総合都市計画PUG2050『土地の消費』の抑制

パルマ

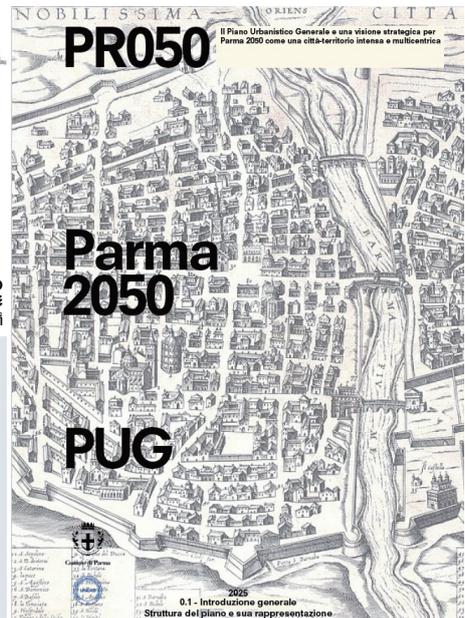
- ・ パルマの総合都市計画（PUG）2050では、『**土地の消費**』の抑制を目標にしている。
- ・ 2022年から新しい都市計画について市民会議の後、2025年3月に市議会で採択。
- ・ 基本理念：「**構築されたものの上に構築する (costruire sul costruito)**」

#### 【PUG2050の7つの目標】

- ①**土地消費を抑制**  
土壌は共通の財産であり再生不可能な資源として位置づける。これは生態系サービスを提供し、水害・地盤災害などの予防・軽減、気候変動への緩和・適応戦略にも資する。
- ②**都市域の再生と都市・建築の質の向上**  
具体的には、  
- エネルギーと資源利用の効率化、  
- 建築物・資材の環境性能、  
- 建物の健康性と快適性、  
- 耐震・安全基準への適合、  
- 都市空間・地区の質と居住性、  
- 社会住宅の推進および住居権の保障  
(州法第24号 2001年8月8日)などを重視。
- ③**人間の福祉と生物多様性の保全に資する環境・景観特性をもつ地域の保護・価値向上。**
- ④**農地および農産物生産力の保護・振興**  
地域固有の農業的特性を維持する。
- ⑤**地域の歴史的・文化的要素の保護と価値向上への貢献。**
- ⑥**地域および地方システムの魅力強化**  
生産・サービス活動の発展、革新、競争力向上を支える。
- ⑦**地域と既存建築資産に関する知識の向上。**  
保全活動の効果と都市変容の持続可能性を確保する。



2025年の都市化した形 49.68km<sup>2</sup>



25

ラ・モッタ

ラ・モッタ

ラ・モッタ

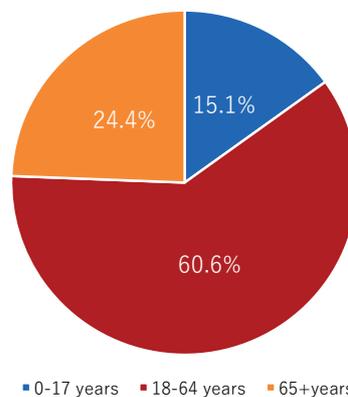
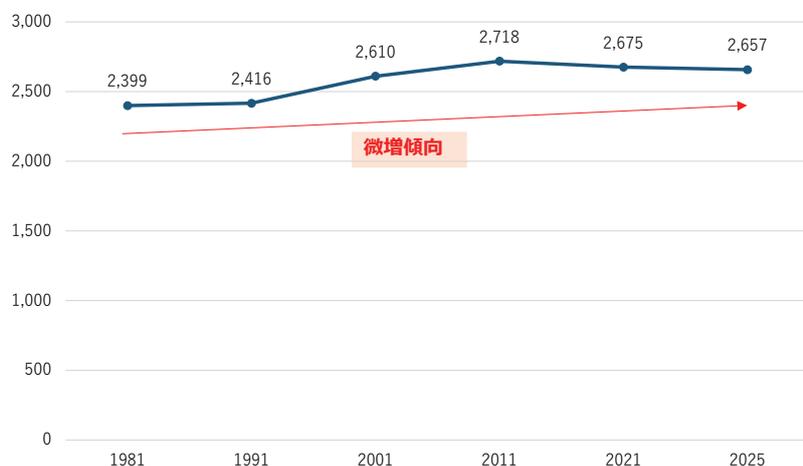
### ラ・モッタ

- ピエモンテ州、クーネオ県のランゲ地方に位置する小村
- イタリアワインの王様「バローロ」の生産地の一つ
- **UNESCO世界遺産（文化遺産）「ピエモンテのブドウ畑の景観:ランゲ=ロエーロとモンフェッラート」**として2014年に登録

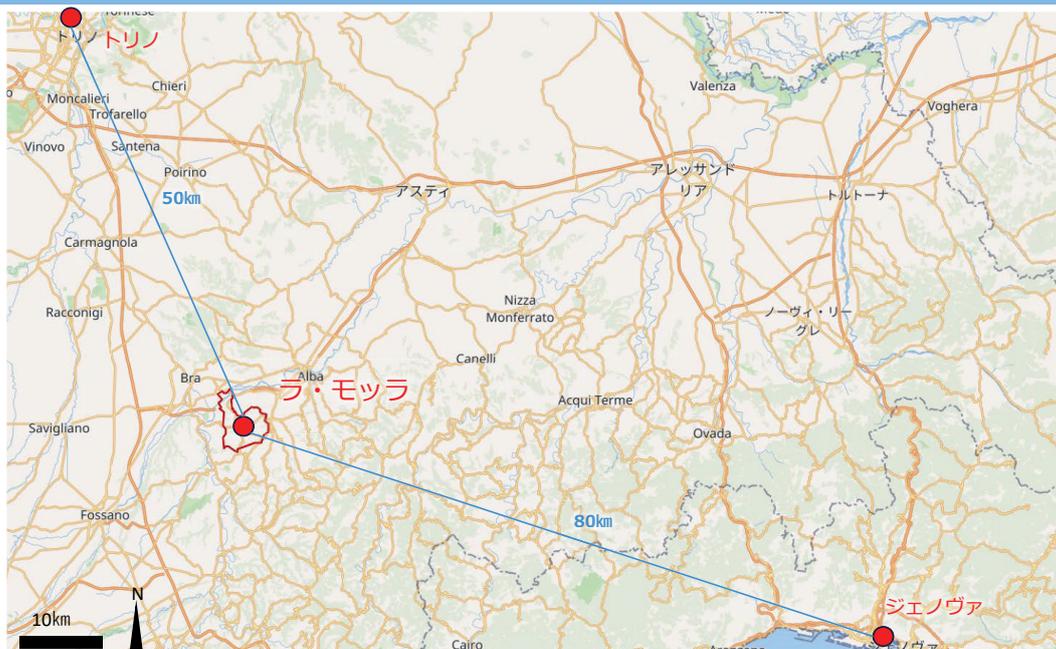


人口

- ・小村であるが、人口は近年微増傾向
- ・高齢化率は日本ほど進行していない



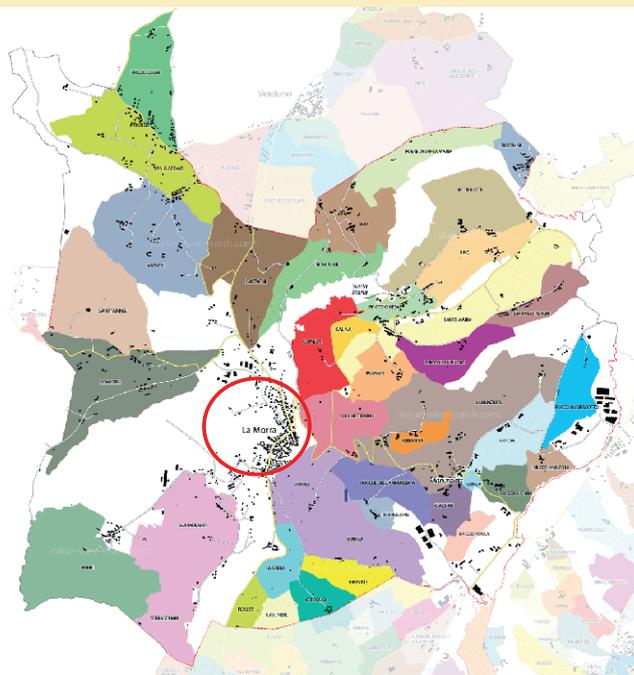
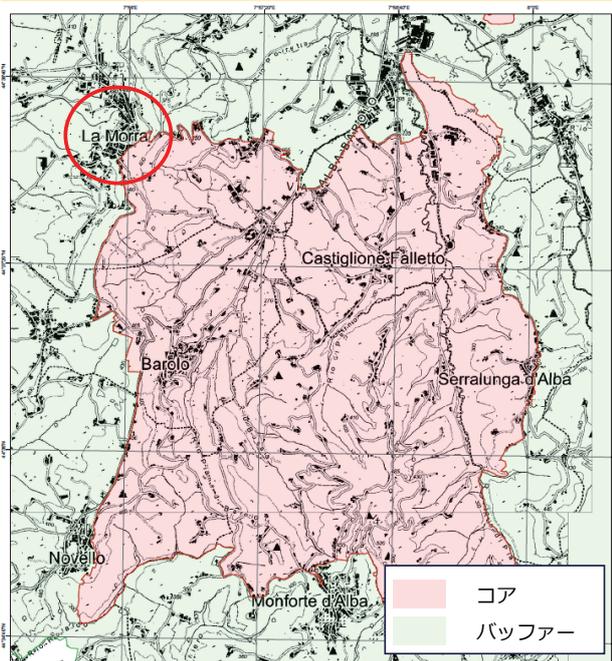
出典 : [https://www.citypopulation.de/en/italy/piemonte/cuneo/004105\\_\\_la\\_morra/](https://www.citypopulation.de/en/italy/piemonte/cuneo/004105__la_morra/)



ピエモンテ州、クオーネ県の村。人口密度111.9 人/km<sup>2</sup>  
 ネッピオー口種のワイン生産地であり、周辺では白トリュフやブラ牛等、多くの美食を楽しむ

周辺を取り巻くワイン農園

・世界遺産のコアゾーンとバッファー（左図）、周辺のCru分布（右図）



30

バローロを含むワインコンソルツィオ

- ・数百のワイナリー・生産者が加盟しており、地理的表示保護、品質管理、トレーサビリティの統制、プロモーション等を実施
- ・1934年に設立され、現在は約10,000haのブドウ畑、数千万本のワイン生産圏をカバー



主な取組

1. 持続可能性への取組

- ・環境に配慮したブドウ畑の管理、栽培、収穫量管理
- ・ワイン産業の労働環境改善
- ・環境負荷を抑える物流環境の改善

2. 国際的なプロモーション

- ・世界的なワインのプロモーションイベント主催
- ・ランゲ地域でのプロモーションイベント主催等

3. 市場環境の変化への対応

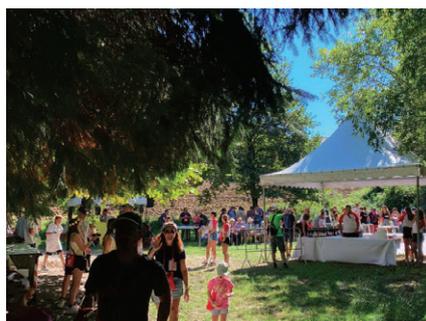
- ・輸出市場でのプロモーション強化
- ・新たなディレクター登用等、次世代人材の育成

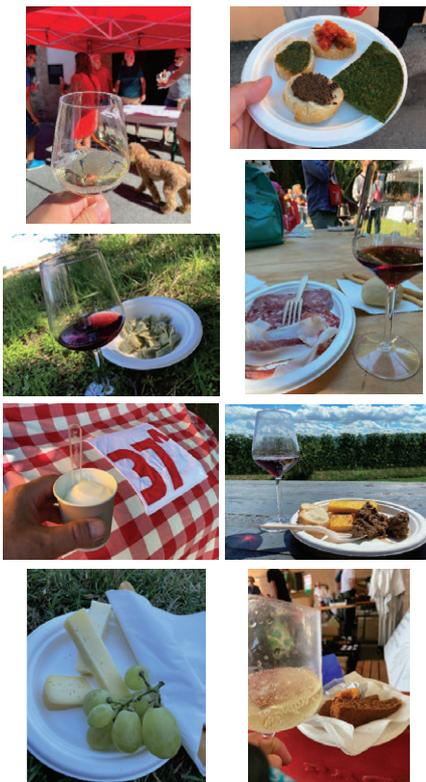
### Mangia Longa

- ラ・モッタの美しい丘陵地帯と**世界遺産のブドウ畑**を巡る、競争のないウォーキングイベント
- 約4kmのコースを、ワインと料理を楽しみながら歩く
- 地元のワイナリーからの最高級のワインとランガ地区の地元料理を堪能 (⇒**日本版マンジャロンガの可能性**)
- 長年にわたり世界中から予約が寄せられる



**名称**：第37回 マンジャロンガ (Mangia Longa)  
**開催日**：2025年8月31日 (日) (晴天)  
**開催地**：イタリア・ピエモンテ州ラ・モッタ (La Morra)  
**主催**：ラ・モッタのワイン生産者協会  
**参加費**：  
 ・ 大人 (18歳以上) : 60ユーロ  
 ・ 子ども (9~17歳) : 25ユーロ  
 ・ 子ども (0~8歳) : 無料  
**参加者数**：約1,500人  
**公式サイト**：<https://www.mangialonga.com/en/>





**メニュー（2025年版）**

**食前酒**

- ・ランガの代表的な白ワイン

**前菜**

- ・地元のサラミとラルド（豚脂）
- ・バターとセージのラヴィオリ

**二番目のコース**

- ・バローロワインで煮込んだ子牛肉とグリルしたポレンタ

**チーズ**

- ・クネーゼ谷のチーズの盛り合わせ

**スイーツ**

- ・ジョヴァンニ・コーニョのヘーゼルナッツケーキ
- ・コーヒー
- ・アイスクリーム

出典：「Mangialonga-Non-competitive enogastronomic hike」  
<https://www.mangialonga.com/en/information-mangialonga-event/menu/> (2025/8/6) 「Instagram」

[https://www.instagram.com/lamorra\\_mangialonga/](https://www.instagram.com/lamorra_mangialonga/) (2025/8/6)















- ・ラ・モッタの美しい丘陵景観を守る特殊な仕組みが整っている。
- ・州レベル及び地域（GAL：Gruppo di Azione Locale（ローカルアクショングループ））レベルで景観保全の計画やガイドラインが整備されている。
- ・各プロジェクトに対し、GALが技術的助言を行うとともに、補助金を分配している。



- ✓ EU農村開発プログラム（PSR）に基づき、各GALに予算枠と政策優先テーマを通知
- ✓ 州レベルの景観計画を策定（PPR：Piano Paesaggistico Regionale）
- ✓ UNESCO登録に適合の為の指針（Linee Guida）を策定
- ✓ 自治体を越えた広域での地域戦略（Strategia di Sviluppo Locale）を策定
- ✓ 補助金の設計と公募（官・民ともに対象）
- ✓ 伝統的建築と農村景観の修復ガイドの策定（Guida al recupero dell'architettura tradizionale e del paesaggio rurale）
- ✓ プロジェクト評価と採択
- ✓ 都市計画の策定
- ✓ 建築許可の発行
- ✓ GALへのプロジェクト申請
- ✓ 住民への説明会・合意形成

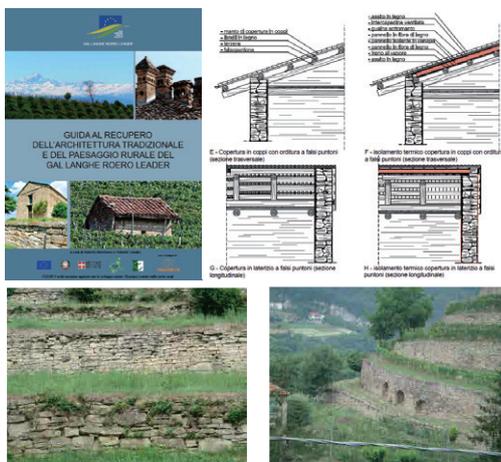
【ランゲ地域の景観地区図】



ピエモンテ州には14のGALがあり、ランゲ地域には101のコムーネあり、76の景観地区が指定されている。  
63地区：アルテ・ランゲ、壮大な段々畑、石材の伝統的な壁面  
64地区：パッセ・ランゲ、緩やかな丘陵、小規模の集落が散在  
65地区：ロエロ、谷の尾根、歴史的集落、多くの城

日本とは違い、都市計画より上位に景観計画があり、補助金も整備されている。

- ・規制ではなく助言的性格のものであるが、補助金の審査で実効性を担保している。
- ・農村文化・景観の非常に微細な要素に踏み込んでいる。
- ・伝統的な材料の指定のみでなく、修復手順や施工方法まで示している。



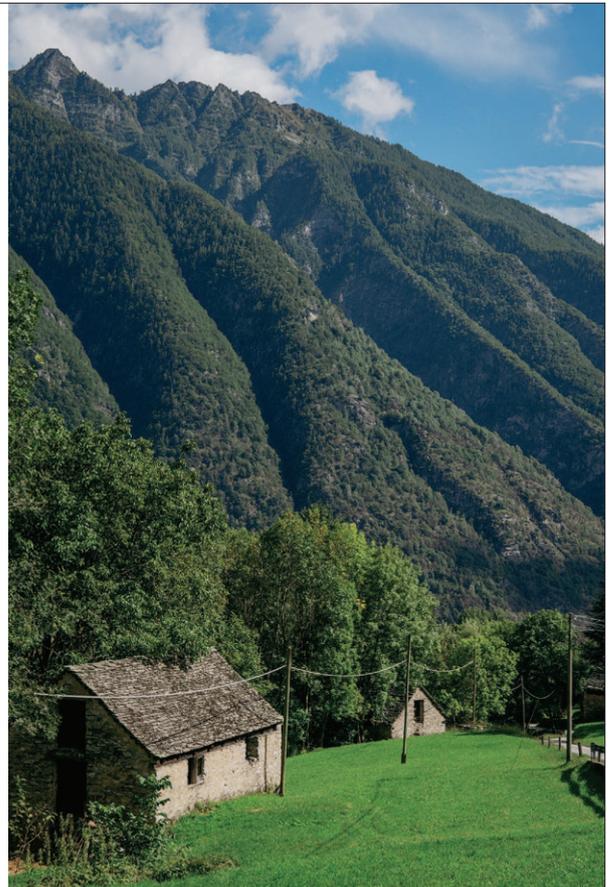
**IL PAESAGGIO TERRAZZATO**  
Il paesaggio terrazzato è costituito da rilievi che possono quasi raggiungere i 900 metri di altezza, modellati dall'uomo attraverso la realizzazione di terrazzamenti, una tecnica antica di sistemazione artificiale dei rilievi collinari e montuosi, finalizzata alla realizzazione di "gradini" di terreno in piano o leggermente inclinati, adatti a essere coltivati e utilizzati per l'allevamento.

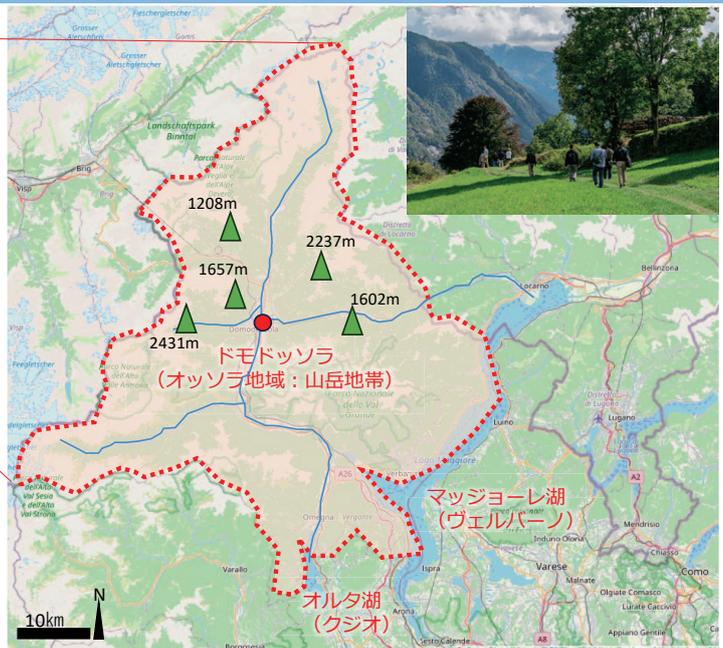
bandono del territorio e la mancanza di manutenzione, qui come altrove, sta producendo perdite sostanziali di versanti terrazzati, segno non solo del degrado del paesaggio, ma anche della perdita di una cultura materiale e costruttiva che per secoli è stata perpetrata e che oggi rischia di andare perduta per sempre. Il paesaggio terrazzato è anche l'ambiente eletto delle orchidee che popolano terreni asciutti, rocciosi e calcarei.

1. はじめに (Introduzione)
2. 農村景観 (Paesaggio Rurale)
  - 2.1 州景観計画 (Piano Paesaggistico Regionale)
  - 2.2 特有景観要素と保護制約
  - 2.3 再生ガイドライン
    - テラス状斜面 (段々畑) - 石垣/地形テラス-ブドウ畑 - 農地 - 森林景観 - ロエロ
    - やタナロの崖 - 高地の牧草地・牧草地バストゥリ - 伝統農業景観 - 谷間の土地とトリュフ-湿地帯
3. 建築タイプ (Tipologie Edilizie)
  - 3.1 概要説明
  - 3.2 公共空間・建物のアクセシビリティ
  - 3.3 歴史的中心/集落 (歴史的集落)
  - 3.4 L型・C型建築物
  - 3.5 直線型・孤立型建築物
  - 3.6 馬小屋、納屋、倉庫
  - 3.7 作業小屋
  - 3.8 井戸およびかまど
  - 3.9 乾燥台
  - 3.10 野外礼拝堂
  - 3.11 伝統建築の革新的再生・付加要素
4. 構造要素 (Elementi Costruttivi)
  - 4.1 概要説明
  - 4.2 壁・仕上げ材 (石壁、漆喰など)
  - 4.3 屋根・屋根材
  - 4.4 開口部 (窓・扉)
  - 4.5 流通要素・付属要素
  - 4.6 床および水平構造
5. 景観影響と調和
  - 5.1 視点 (視点場) 分析
  - 5.2 照明・サイン・道路設備などの景観設計
6. 再生事例 (Esempi di Intervento)
  - 実際の修復・再利用プロジェクト例
7. 持続可能性とエネルギー再評価
  - エネルギー効率化 (再生可能エネルギー導入) - 歴史建築のエコ改修 (熱絶縁、断熱など)
8. 補助金・手続きガイド
  - GALプログラム (Leader / PSR) との整合性 (公募要件、技術基準、申請書類)

出典：伝統的建築と農村景観の再生ガイド (Guida al recupero dell'architettura tradizionale e del paesaggio rurale) 2014年～2020年にかけて作成

ドモドンラ





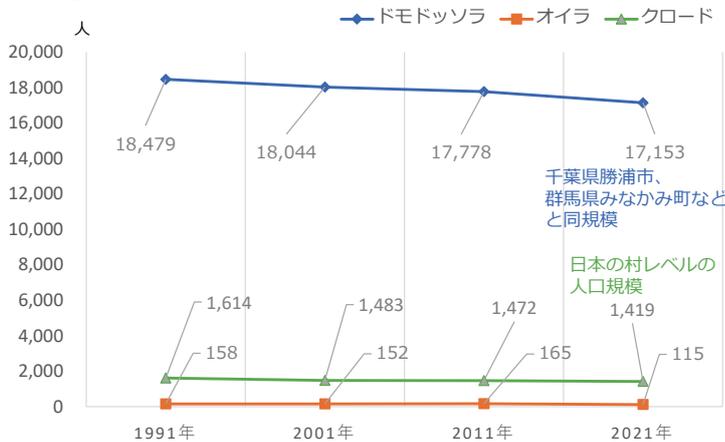
ドモドツラはセンピオーネ（シンプロン）峠を越えるためのイタリア側の起点のまち。

ヴェルバーノ・クジオ・オッソラ県（VCO）の中心にドモドツラは位置している。1000m～2000m級の山々に囲まれた地域。

オッソラ渓谷内トーチェ川沿いに位置するまち  
 幾つかの河川の合流地、石が採れる。  
 石積みの集落が点在している

条件不利地・人口減少下において、  
 地域の農業の維持・伝統建築の保存が課題

人口推移

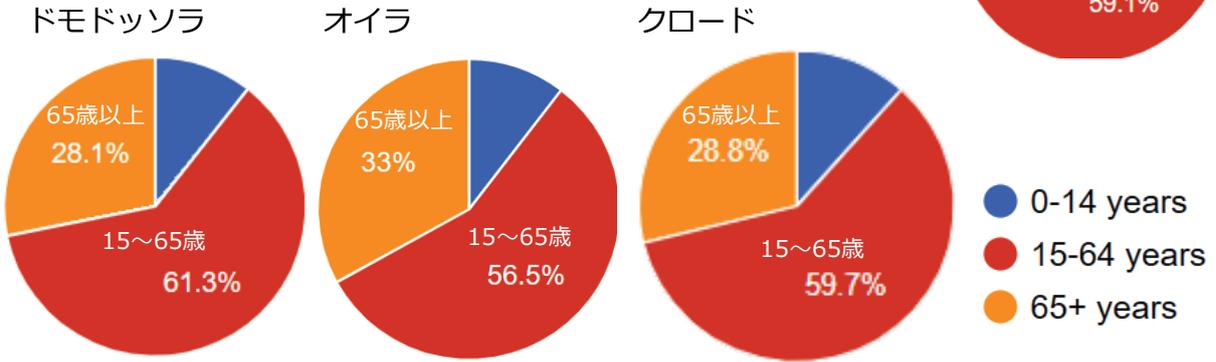
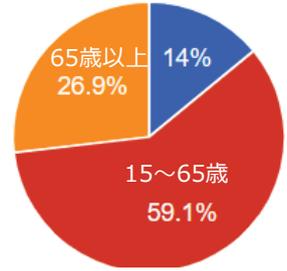


出典：<https://www.citypopulation.de/en/italy>



高齢化率は30%前後。  
日本の山間地域の平均42.5%と比して低い。  
高齢化率は日本の中山間地域ほど深刻化していない。  
日本に比べ、年齢階層構造は維持できている。

ピエモンテ州

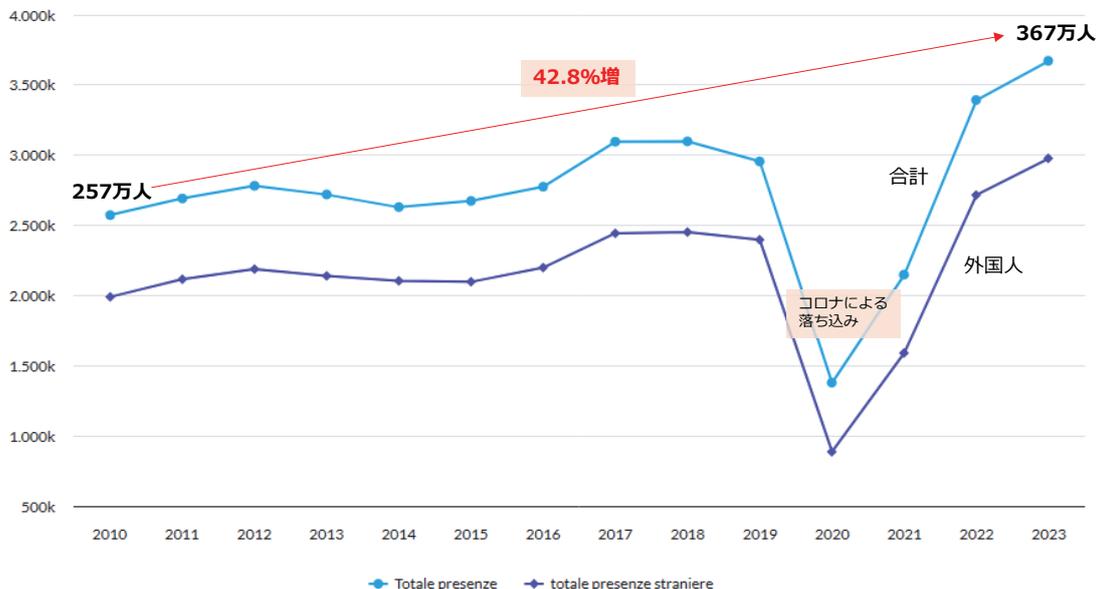


年齢階層別人口割合

出典：<https://www.citypopulation.de/en/italy>

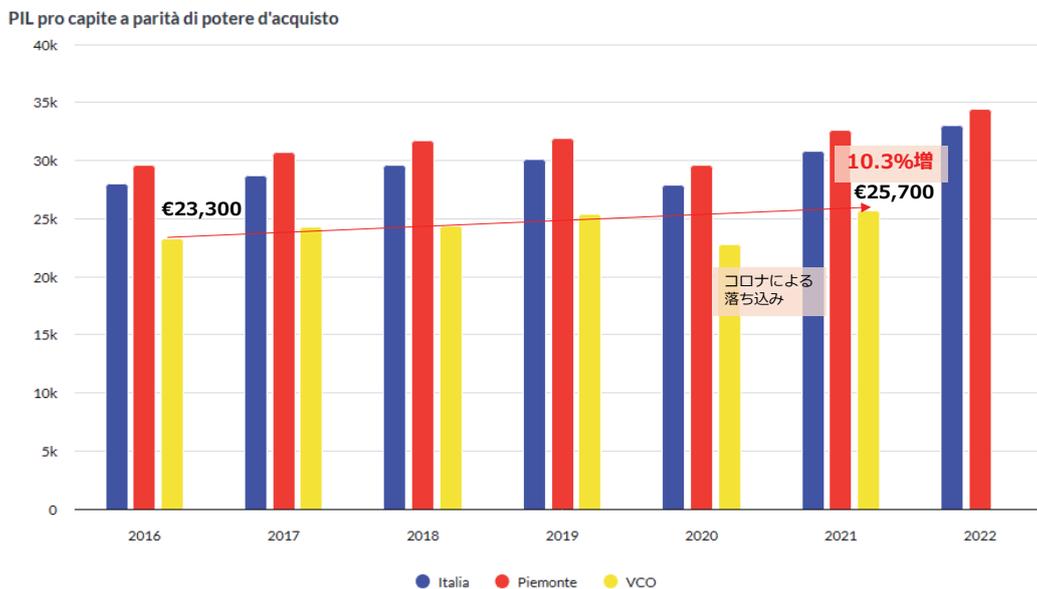
観光宿泊者数:

ヴェルバーノ・クジオ・オッソラ県（VCO）では、観光宿泊客数は2023年で367万人。  
人口減少下でも、観光宿泊客数は著しい伸び（42.8%増：2016-2023年比）を示している。



<https://fondazionevco.org/segnali/cultura/il-turismo/>

一人あたりGDPの推移：  
 ヴェルバーノ・クジオ・オッソラ県（VCO）は、約10.3%増（2016年ー2021年比）  
 人口減少が進む中でも、経済指標は堅調な伸びを示している。



<https://fondazionevco.org/segnali/benessere-economico-poverta-disagio/pil-pro-capite/>





2014年6月



2024年10月



- ・6年ほど前から農地の再生を図る。
  - ・Alex家族（父、母、本人）3人で活動。
  - ・ジャガイモや古代種トウモロコシの栽培など**複数種類の農産物を生産**している。
  - ・単一産品を生産し、**効率化を目指さない伝統的な農法**。（EU共通農業政策の方針と合致）
- ⇒**近隣のレストランが高値で取引**してくれるので、生活が可能。



**【概要】 Istituto Professionale Statale per l'Agricoltura e lo Sviluppo Rurale "Silvio Fobelli"**

- ・ 国立の農業専門学校（5年制：15～19歳）。高校の卒業資格を得られる。
- ・ 全校で150～170名ほど。寄宿舎に泊まっている学生は70名ほど。先生は50名(18h/W)。
- ・ 5年間で農業の食品生産から加工まで一連の流れを勉強・体験。EUの支援もあり。

**【校長先生コメント】**

- ・ 農業従事者増を目指していない。（短期的なKPIではない。）
- ・ **地域の農業の伝統を守る**こと、気候変動に対応した**持続可能な技術を発展させる**ことを重視している。



↑ブドウ栽培  
←水耕栽培施設



・カタログ農地



↑ホップ栽培～ビール製造    ↑ワイン製造  
←養蜂～はちみつ製造

- ・学生たちが作った製品は地域の協同組合や商店に販売
  - ・農産物の生産（1次）、加工（2次）、販売（3次）という一連の活動を経験し、進学か関連企業等に就職
- ⇒地域の産業全体を持続可能なものにすることに寄与（日本の表面的な6次産業支援とは発想が異なる。）

**カノーヴァ財団**：2001年に設立した国際的非営利団体。地元の石造建築を再評価し、教育、文化、芸術のイベント等の活動。現在は、インスタフォロワー2,335人。

ガイドツアー



集落外周部の石垣の修復：石積み学校



建物の復旧



レーザースキャナ：ミラノ工科大学



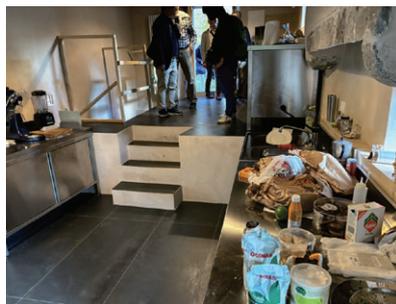
音楽祭（100-200人規模）



出典：カノーヴァ財団ホームページやカノーヴァ財団のInstagramより

<https://www.canovacanova.com/copia-di-attivita>

ゲシュ集落修復のプロジェクト（代表：Maurizio Cesprini氏案内）



カノーヴァ財団のInstagramより



- ・1800年～1900年頃は40人ぐらい住んでいた。現在は4人のみ。
- ・標高が少し低くセカンドハウスとしては魅力がない地域であり、何もしなければ、放置され続けてしまう。
- ・2007年に1つの建物を購入し、美術品の様な保存ではなく現代の生活が可能な修復【用途転換・動態保存】を開始し、範囲を拡大。

カノーバ財団の主な財源

1. 5×1000寄付制度（チンクエベルミッレ）

所得税制度の一部（0.5%）を任意の非営利団体に寄付可能（押し活できる税制の様なもの）

2. 個人からの寄付

個人からの寄付サポーター制度あり

3. イベント収益

Wild Dinnerなどの有料イベント  
食事ガイド付きツアー（約80€/人）

4. 助成金

BlizArtプロジェクト（イタリアースイスの越境協力プログラム）のパートナー。オッソラ博物館協会が主導で、UNIPO（ピエモンテ大学）、オッソラ保護区域管理局などが協力。

We are pleased to announce that Fondazione Canova is a partner in the BlizArt project, led by the Associazione Musei dell'Ossola, together with UNIPO and the Ossola Protected Areas Authority, as part of the Interreg Italy-Switzerland cooperation program.

Fondazione Canova's contribution will focus on the theme of reusing Alpine villages, with a rich program of cultural, educational, and design activities taking place in the laboratory village of Ghesch.

出典：カノーバ財団ニュースレター2025 等より

個人からの寄付金の3階層のレベル

レベル	寄付金額	定義
Supporter	€50	「あなたの活動を見守り、応援します」
Friend of the Foundation	€200	「あなたの使命を信じ、支援したい」
Honorary Supporter	€1000	「あなたの活動は価値あるもの。私もその一部になりたい」

BlizArtプロジェクトのパートナー締結時の様子



⇒ファン・サポーターからの寄付や助成金など多様な資金源により、活動を継続している。

### BlitzArt※ プロジェクトの概要

※Blitz（ドイツ語の稲妻）×Artの造語：短期間で成果を出すという意味合い

芸術の力を通じてアルプス地域の課題を地域住民に再認識させ、**行動の変化を促すことを目的**とした、Interreg（EUの地域間協カプログラム）のイタリア・スイス間の越境文化・環境・教育プロジェクト。（2025-2027年）

#### 【対象地域】

- オッソラ地域（イタリア）  
カノーバ財団と連携したローカル素材（石、木材）を活用したバイタ（baita）の再生、（ゲシュ集落のプロジェクト）
- ヴァレー州（スイス）  
World Nature Forum等と連携した、気候変動・自然遺産をテーマにした体験型ラボ拠点の形成

⇒日本のNPOなどへの支援は多額の資金は付きにくいですが、**オッソラ地域特有の建築の保存・再生を目的にしたカノーバ財団の取組にEUが複数年で多額の支援**



BlitzArt

総予算：1,203,913ユーロ



バイタ (baita)（複数形：baite）は、イタリア・アルプス地域（特にピエモンテ州やヴァッレ・ダオスタ州）に見られる伝統的な山小屋・山間部の石造りの家屋を指す。日本語では「山小屋」「牧草地の小屋」「山岳集落の伝統家屋」と訳されることがある。

### 小括：日本への示唆

- ・イタリアでは、短期的な効率を重視せず、より中長期的な視点でその地域の暮らしの豊かさを守つことを重視していた。
- ・地域に根付いた生業や文化、それらと一体となった地域の風景を守り、育てるための持続可能な営みとして、各事例がヒントになりえないか。

#### ヒント

- ・ 効率主義に傾倒せず、地域固有の伝統や文化、歴史、景観に遡及しながら持続可能な**地域内循環を生む産業**へ構造転換する制度設計（インセンティブやペナルティ）
- ・ 再生不可能な有限の資源である**土地の消費の抑制**やテリトリーオの概念に基づく**景観、文化の保全**を都市計画の上流へ位置づけ
- ・ 自治体連携し、きめ細やかな景観ガイドライン作成を推奨し、**行政界を超えた補事業等と連動させることによる、より実効性の高い景観保全の仕組み**づくり
- ・ 農産物の生産、加工、販売を学べる拠点づくりや伝統的建築物再生など**地域固有の魅力を再生・価値を発信する（高付加価値化する）人材・組織への長期的な支援スキーム**



# 調査報告

## ②元気な地方とアグリツーリズム

ーヴァルポリチェッター

JAPIC 常務理事

林田 康洋

## ②元気な地方とアグリツーリズム ーヴァルポリチェッラー

日本プロジェクト産業協議会  
林田 康洋

### イタリアの地方は何故元気なのか？

- ・今回、視察を行ったメンバーの印象は「**日本の地方は寂しいのに、何故イタリアの地方は元気なのか？**」というものであった。
- ・実際、「イタリアの小さな村」を取り上げた本も多い。TV放映も長期間継続している。
- ・実際に現地では、丘の上や山の中腹に点在する、小さな集落があちこに見受けられたが、生活は豊かなのであろうか・・・



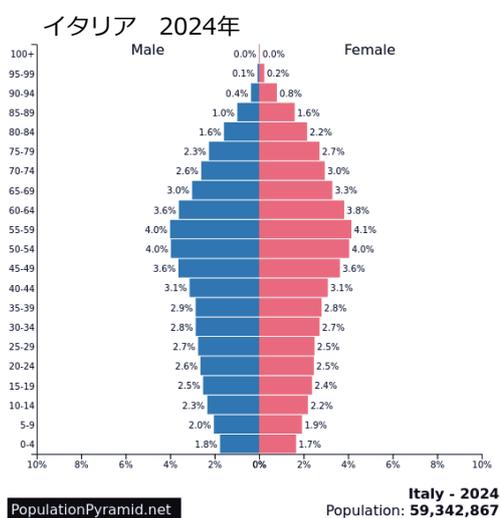
写真：林田撮影

1

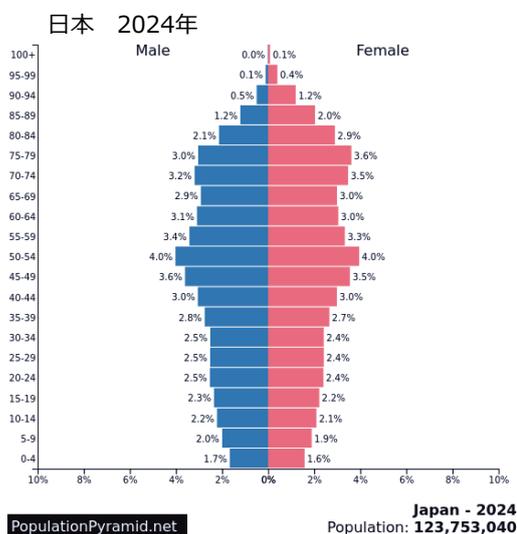
## イタリアの地方は何故元気なのか？

- ・ イタリアも日本同様、少子高齢化は進展している。  
 高齢化率（65歳以上）： **約25%** （日本は約30%）  
 合計特殊出生率： **1.18** （ " 1.15） ※2024年
- ・ その中でも、イタリアの田舎が元気と感じた理由を、今回の視察から探る。

【イタリアと日本の人口ピラミッド比較】



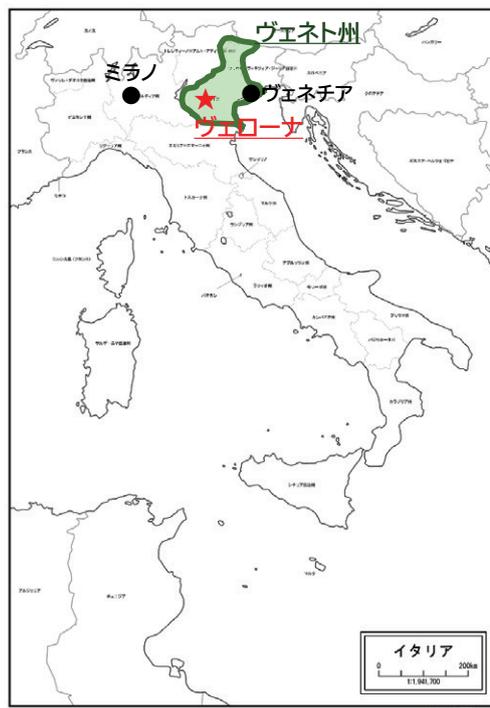
出典：Population Pyramid net



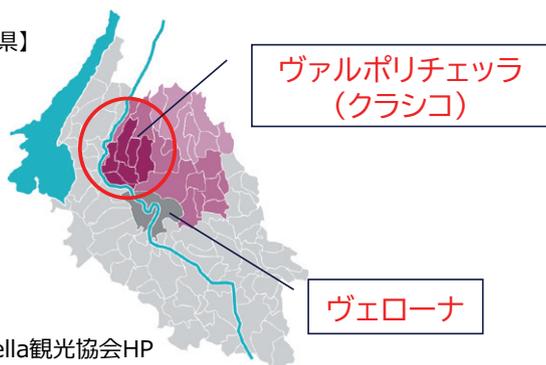
ヴェネト州 ヴェローナ県 ヴァルポリチェッラ

【ヴェネト州】

- ・イタリア北部。イタリア全20州のうち、人口は4番目（約485万人）。州都はヴェネチア。
- ・ヴェローナ県は、州の最西部。中心都市のヴェローナは人口約25万人。  
ミラノから鉄道で、1時間15分程度(150Km弱)
- ・ヴェローナの北に広がる丘陵地帯：ヴァルポリチェッラは、イタリアを代表する赤ワイン：Valpolicella（地域と同じ名前）の生産地。



【ヴェローナ県】

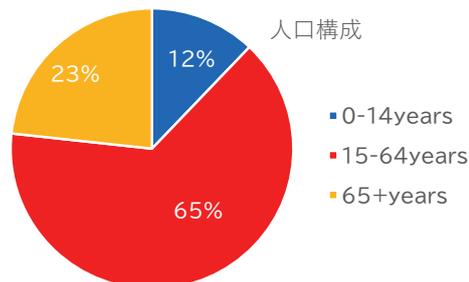
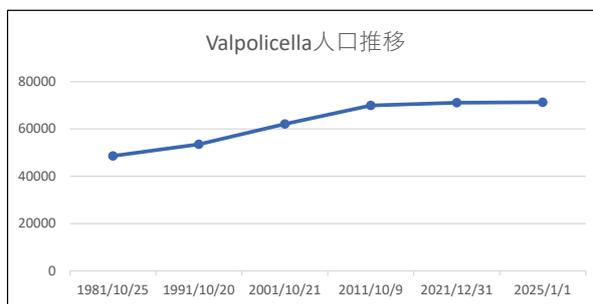


出典：valpolicella観光協会HP

- ・ **8つの自治体（コムーネ）** にまたがる。エリア面積は**約240km<sup>2</sup>**（東京23区の40%程度）
- ・ 人口は、**合計71千人**。高齢化率（65歳以上）は23%。**人口は減少傾向にはない**。
- ・ 人口密度は、**約300人/km<sup>2</sup>**（東京23区の1/50。日本では、苫小牧市や弘前市に相当）。

各自治体と人口

	自治体名	人口
1	Dolcè	2,536
2	Fumane	4,180
3	Marano di Valpolicella	3,110
4	Negrar di Valpolicella	16,491
5	Pescantina	17,543
6	San Pietro in Cariano	12,942
7	Sant'Ambrogio di Valpolicella	11,886
8	Sant'Anna d'Alfaedo	2,644
	総計	71,332



出典：イタリア国立統計研究所  
(Istituto nazionale di Statistica)  
上記データより、表・グラフを作成

- ・ 明るく開けた谷あい、一面のぶどう畑が続く。



写真：林田撮影

- ・ **イタリアを代表する赤ワイン**の1つ。
- ・ **Consorzio (生産組合)** が1925年に設立され、250社以上の生産企業が登録。活動として「**原産地呼称の振興**」「**品質価値向上**」「**サステナビリティ**」「**食品の安全監視**」が挙げられている。

地域の地図



出典：valpolicella観光協会のチラシ

Valpolicella Consorzio のHP (日本語のサイトあり)



出典：<https://www.consorziovalpolicella.it/ja/>

- ・ Strada del vino Valpolicella (ヴァルポリチェッラ ワイン街道協会) や、Valpolicellawebといった**サイトで、広く紹介**されている (イタリア語、英語のサイト)。
- ・ Strada del vino Valpolicella の “Visitors Guide” では、地域の**ワイナリーやレストラン**を多く紹介。また、楽しみ方として、幾つかの目的地を示すとともに、**サイクリングマップ**等も掲載し、自転車等での楽しみ方も推奨している。

**Strada del vino Valpolicella**  
(ヴァルポリチェッラ ワイン街道協会)  
[www.stradadelvinovalpolicella.it](http://www.stradadelvinovalpolicella.it)

**Valpolicellaweb**  
<https://www.valpolicellaweb.it/>



出典 : Strada del vino Valpolicella HP



出典 : Valpolicellaweb HP

- ・ 2024年の観光客数は、347千人/年。年間で**人口の約5倍の観光客**が訪れた。
- ・ **イタリア人と外国人がほぼ半々**。外国人の中では、①ドイツ19%、②イスラエル8%
- ・ 宿泊施設は645箇所あるが、**小規模施設が多く、1施設あたりのベッド数は平均で7.8台**。

各自治体の人口と、観光客数・宿泊施設数比較

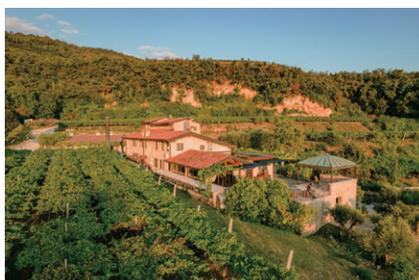
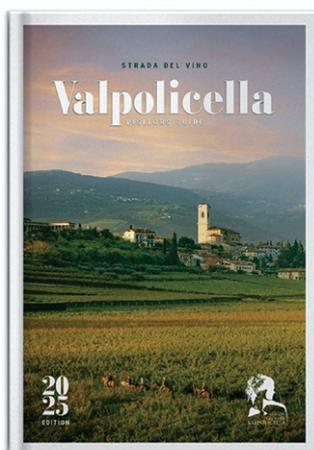
自治体名	人口	2024観光客数 (人/年)	宿泊施設数	ベッド数	施設あたりベッド数
1 Dolcè	2,536	5,719	12	109	9.1
2 Fumane	4,180	22,862	52	489	9.4
3 Marano di Valpolicella	3,110	7,979	33	183	5.5
4 Negrar di Valpolicella	16,491	146,583	275	1,977	7.2
5 Pescantina	17,543	51,090	77	567	7.4
6 San Pietro in Cariano	12,942	75,067	92	940	10.2
7 Sant'Ambrogio di Valpolicella	11,886	35,349	85	597	7.0
8 Sant'Anna d'Alfaedo	2,644	2,993	19	169	8.9
総計	71,332	347,642	645	5,031	7.8

↑人口の5倍

出典 : ヴェローナ商工会議所レポート「LE DESTINAZIONI TURISTICHE E I MARCHI D'AREA VERONESI」

- ・この地域には、小規模で地域の食やワインを楽しむ、**Agriturismo (アグリツーリズム)の宿が点在**。Strada del vino Valpolicella (ヴァルポリチェッラ ワイン街道協会)のガイドブックでも紹介されている。
- ・今回の視察では、その1つに宿泊が出来た。

※紹介されている  
Agriturismoの写真 →



出典：Strada del vino Valpolicella HP (Visitors' Guide)

10

- ・アグリツーリズムは、**伊「アグリツーリズム法」にて規程**（1985制定、2006改定）。
- ・農家が経営する宿であるが、これにより「**農業を支える**」のが**目的（観光は手段）**。小規模農家が多いイタリアは、特にこうした収益源によって農家と農村の環境を保全。

### アグリツーリズム法で示されている目的

共和国は、EU、国及び州の農村発展プログラムと調和を図りながら以下をも目的とした**農村における適切な観光の形態を促進して、農業を支えること**とする。

- それぞれの**地域の固有の資源を保護し、質を高め、価値を高めること**。
- 農村部における**人びとの活動の維持を奨励**すること。
- 農業の多面的機能と農業収入の多様化**を促進すること
- 農家の収入を増やし生活の質を向上させることによって、**農家による、土壌、地域、環境を守るためのインセンティブ**とすること。
- 風景の特殊性を保護し**農村部の建築遺産を再生**すること。
- 特産品、品質保証のされた製品、関連する食文化を支援し、奨励すること。
- 農村文化や食育を推進すること
- 農業と林業の発展を促進すること。

出典：真田純子著「風景をつくるごはん」（下線・太字：林田）

- ・アグリツーリズムで行われる活動(宿泊、食事等)についても細かい規定がある。
- ・具体的には、州ごとに規定。今回宿泊したヴェネト州でも、独自のルールがある。

### アグリツーリズム法で定義されている アグリツーリズム活動

- (a) 宿泊施設、あるいはキャンプ用の宿泊スペースを提供すること。
- (b) 主に自分たちの製品および地域内の農場から生産される農作物からなる食事、飲料を提供すること。地理的表示や伝統的農産物リストに含まれている製品を優先して提供すること。
- (c) 農場の製品を試食、試飲させること。
- (d) 地域と農村遺産の価値向上を目指して、農場が所有する土地以外でも、自治体と共同しながらレクリエーション、文化、教育、スポーツ、ハイキング、乗馬の活動を実施すること。

### ヴェネト州の規程

- ・ベッド数は**45床まで**
- ・提供する食事は**50%以上を自社の農場から提供**しなければならない。  
※自社が加盟する組合で加工されたものは、自社が原料を卸している限り自社製品とみなされるとのこと
- ・15%は自由市場から調達できる。
- ・残りの部分は、総量の15%を自社の農場あるいは格付けや職人が作ったという保証(認証)のある地域の農産物で賄い、それ以外は地域内(ヴェネト州内)で生産されたもの。

出典：真田純子著「風景をつくるごはん」(下線・太字：林田)

- ・政府が運営するポータルサイト(agriturismo italia)で紹介されている(不十分ではあるが日本語での紹介もある)。
- ・認証されたアグリツーリズムは、**全国で26,518箇所**(2025.12時点)。これは**イタリア全農家の約2%**にあたる。  
※地域別(自治体別)に検索が可能。**Valpolicellaには55箇所**が登録。
- ・**政府として認証**を行い、認証されたアグリツーリズムには、マークが与えられ、5段階で評価されている(ひまわりマークの数で指定)。

政府が運営するポータルサイト



認証マークと5段階評価



出典：Agriturismo Italia HP (<https://www.agriturismoitalia.gov.it/en/home>)

## Villa Allegri Agriturismo di Charme (今回宿泊)

ヴァルポリチェッラ

- ・ヴェローナから北に約20Km。車で約30分。
- ・オーナーは、**現地で4代続く農家・ワイン醸造家の「Zanotti家」**。夫婦と娘3人の家族経営。近隣に自らの葡萄畑・ワイナリーを有する。
- ・1900～1957までAllegri家の邸宅。居住者がいなくなった後は、しばらく学校として使用。少子化に伴い使わず放棄されていたものを、2018年に改装し宿泊施設として開業。
- ・当時のフロアを残し、宿泊施設の名称も、旧Allegri家の名前を残している。



写真：林田撮影。家族写真のみ、Villa Allegri HPより

14

## Villa Allegri Agriturismo di Charme (今回宿泊)

ヴァルポリチェッラ

- ・3階建て。**部屋数は14部屋**。華美ではないが、シンプルで清潔な部屋のづくり。
- ・**1部屋は、3万円前後(宿泊代のみ)**。2名で宿泊すれば、1人15,000円。それなりの価格帯になっている。

※Booking.com での検索結果 →  
(12/2時点。4/3(金)一泊)



写真：林田撮影

### 空室状況

料金はJPYに換算されています ①

4月3日(金) - 4月4日(土)

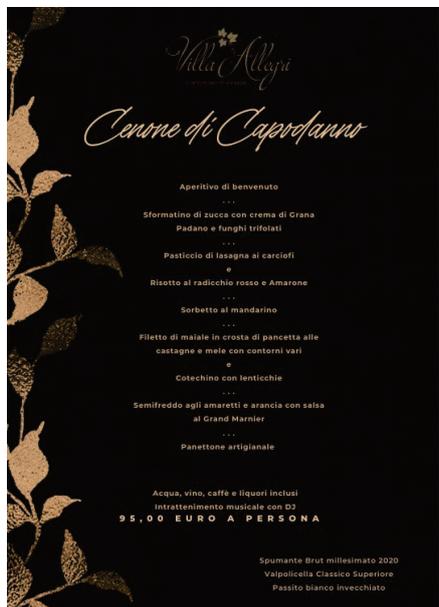
大人2名・子供0名・1

部屋タイプ	宿泊人数	本日の料金
<b>ダブルまたはツインルーム</b> クイーンベッド1台	2名	<b>¥30,664</b> +税・手数料 (¥902)
① お部屋 18 平方メートル △ 眺望あり ⚙ エアコン 🪑 専用バスルーム 📺 薄型テレビ 🚫 防音 📺 ミニバー 🆓 無料WiFi ✓ 無料バスアメニティ ✓ セーフティボックス ✓ ビデ ✓ トイレ ✓ ソファ ✓ バスタブまたはシャワー ✓ ウッド/パーケットフロア ✓ タオル ✓ リネン ✓ ベッド近くにコンセント ✓ デスク ✓ 専用エントランス ✓ テレビ ✓ スリッパ ✓ 電話 ✓ 暖房 ✓ ヘアドライヤー ✓ 追加トイレ ✓ モーニングコールサービス ✓ ワードローブ/クローゼット ✓ 上階までエレベーター利用可 ✓ 衣類用ラック ✓ トイレ用ペーパー ✓ 全ユニットで車いす利用可		

出典：Booking Com HP

15

- ・食事はそれぞれの皿に合わせて、それに合った**自家製のワイン**が提供される。
- ・(当日のものでは無いが)コースのメニュー表では、**1人€95 (17,000円)**。これもそれなりのお値段。



出典 : Villa Allegri Agriturismo di Charme HP

- ・ Villa Allegriは小高い丘の中腹の、小さな村のなかにある。村の中心には教会の塔。
- ・訪れたのは、金曜日の夕方。道路沿いには、お店の前に座っておしゃべりをする人たち、ぶどう畑の前を車椅子を押して老人と散歩している人なども見受けられた。
- ・**穏やかに時間が流れている。**



写真 : 林田撮影



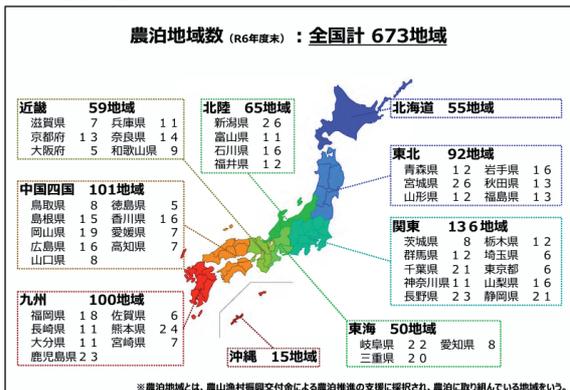
- ・ 家族経営の小規模な宿であったが、**それなりの価格（宿泊、食事とも）を取っている。**
- ・ 地元で農産物を作り、それをもとに加工食品を作り、それを来訪者に飲ませ・食べさせ、地域に宿泊させる、という循環が出来上がっている。EUの政策支援も得ながら、**地方が経済的に自立し、その結果として地域の資源・伝統・景観・誇りを保っている。**
- ・ 歴史的にも地域分権的だが、イタリアの人は「**地方に住んでいるからといって、都会が羨ましいという気持ちはあまり無いのではないか**」とのガイドの話は印象的であった。



写真：林田撮影 18

- ・ 大分県安心院（あじむ）町等、個別に「農泊」を進める地域はあったが、政府としては、**2016年3月「明日の日本を支える観光ビジョン」で、初めて農泊の推進を提唱。**
- ・ 2017年3月「観光立国推進基本計画」において、2020年までに持続可能なビジネスとして実施できる農泊地域を500地域創設することが目標とされた。
- ・ 現在は、当初目標を超える**673地域が農泊地域として指定**されている（2024年末時点）
- ・ **主管官庁は農林水産省農村振興局。**「農泊ポータルサイト」も整備されている。

全国の農泊地域数(2024年末時点)



農泊ポータルサイト



出典：<https://nohaku.net/>

出典：農林水産省「農泊をめぐる状況について」（2025.11.28）

- ・日本では、もっぱら「農泊」は**観光の視点から語られている**。食事の提供に関する、**地域製品の活用についての規制は特にな**い。

「農泊」とは

「農泊」とは、農山漁村に宿泊し、滞在中に豊かな地域資源を活用した食事や体験等を楽しむ「農山漁村滞在型旅行」のことです。地域資源を観光コンテンツとして活用し、インバウンドを含む国内外の観光客を農山漁村に呼び込み、地域の所得向上と関係人口創出を図ります。

出典：農林水産省HP ([https://www.maff.go.jp/j/nousin/kouryu/nouhakuishin/nouhaku\\_top.html#nouhaku](https://www.maff.go.jp/j/nousin/kouryu/nouhakuishin/nouhaku_top.html#nouhaku))

(参考) 「農山漁村余暇法」施行規則第十四条

「利用者に農林水産物の加工若しくは調理の体験の指導又は食事の提供を行うときは、**地域の農林水産物の積極的な活用が図られていること**」

- ・足下は、**質の高い農泊地域の創出に向け**、古民家の改修、泊食分離、多言語表示、キャッシュレス対応等の支援に予算措置。

「農山漁村の観光資源の高付加価値化を進めて、**インバウンドも含めた富裕層に訴求するホスピタリティを磨き上げていく**」

出典：農林水産省「農泊をめぐる状況について」(2025.11.28)



- ・イタリアのアグリツーリズモは、「農村における適切な観光の形態を促進して、**農業を支えること**」と定義され、その目的は「**地域固有資源の保護**」「**農村部の人々の活動の維持**」「**土地・地域・環境を守る**」等、**地域の持続性に主眼が置かれている**。
- ・上記目的のための活動についても**明確なルール**が定められている。

- ・日本は、農村振興を目的に「農泊」が法律でも規定されているが、**もっぱら観光の視点から語られ、地域の持続性との結びつきが少ない**。

日本の農泊（京都府）



写真：林田撮影

- ・日本も2024年の「食料・農業・農村基本法」改正で、**食料システムについては、環境負荷の低減を図り、環境との調和が図られることが明記された**。



- ・日本の地方が豊かな自然景観を保ち、独自の文化・伝統を守りながら、持続可能性を高めるためには、**イタリアの視点も取り入れることも必要ではないか**。

# 調査報告

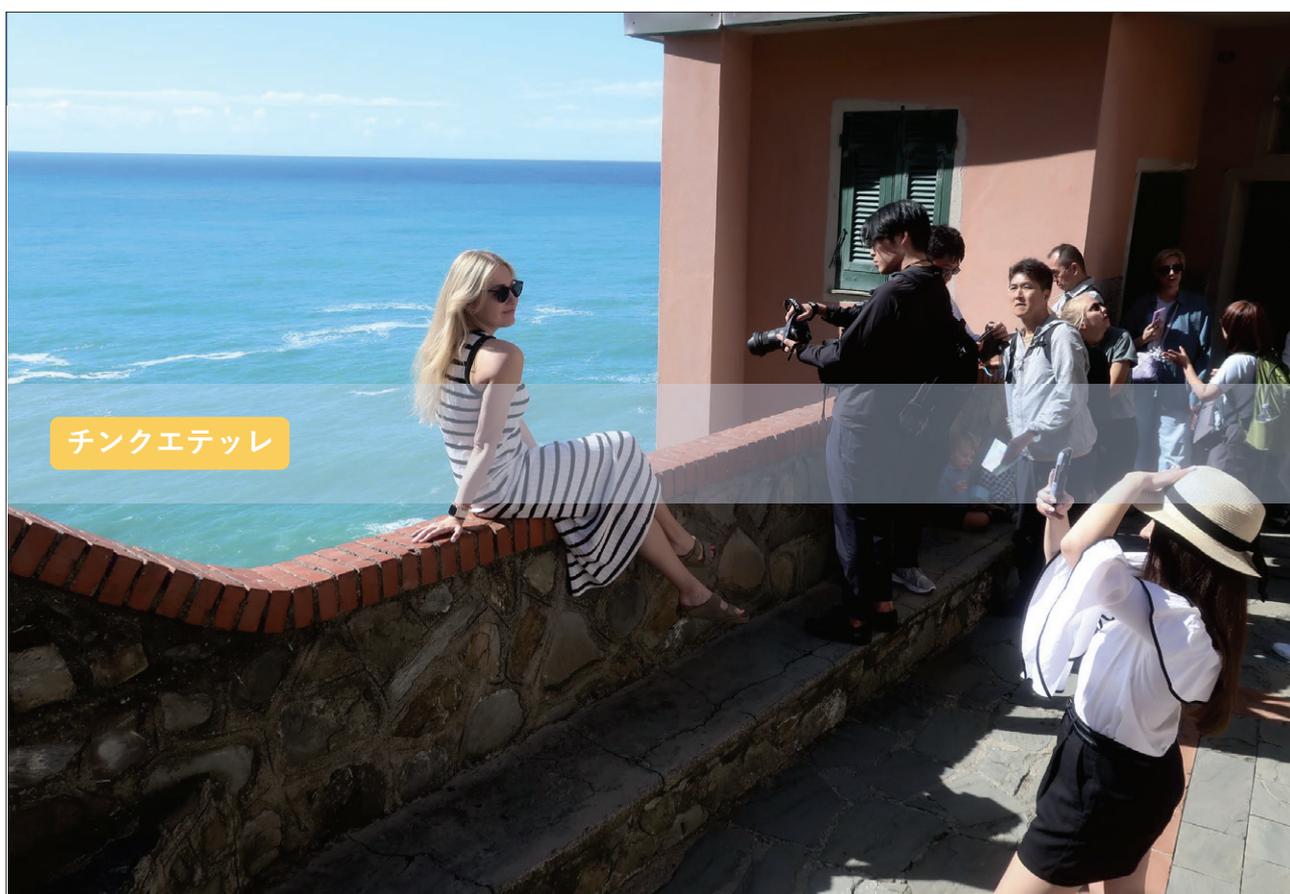
## ③ オーバーツーリズムと闘う小さな村

ー チンクエテッレー

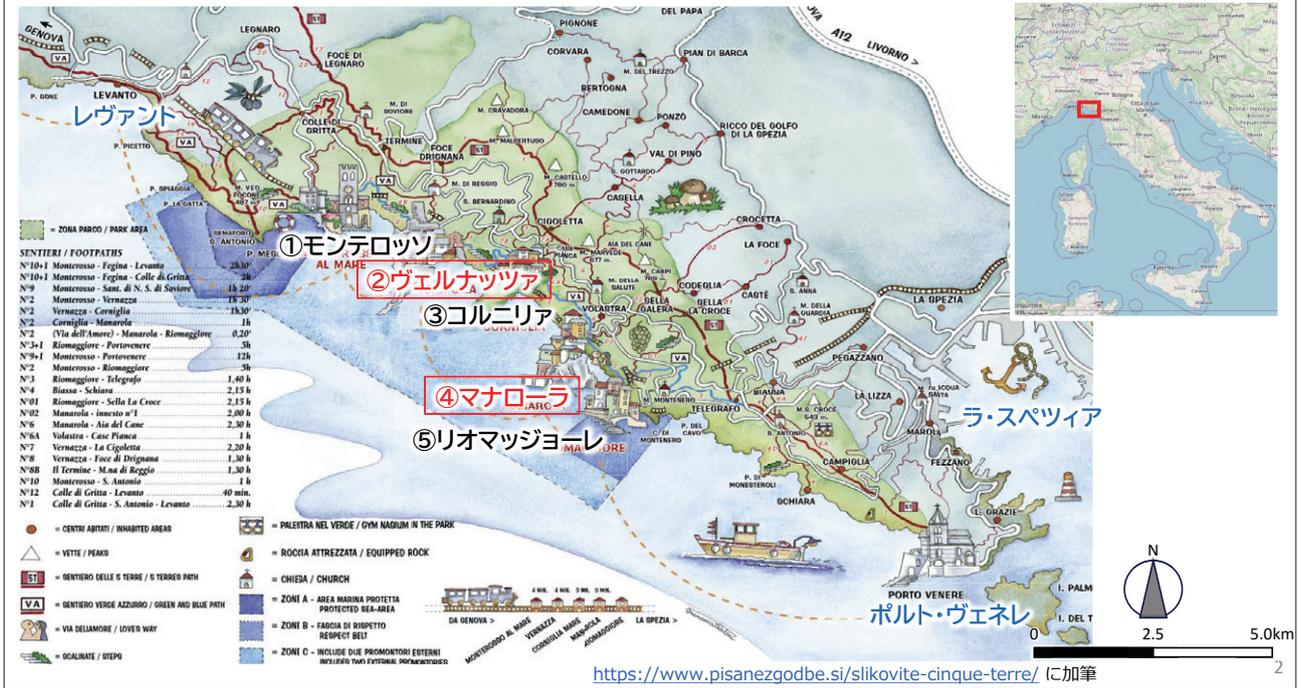
(一財) 計量計画研究所  
都市地域・環境部門 グループマネジャー  
溝口 秀勝

### ③オーバーツーリズムと闘う小さな村 —チンクエテッレ—

一般財団法人 計量計画研究所  
溝口 秀勝



- イタリア北部リグーリア州ラ・スペツィア県に位置し、東リグリア海岸の15kmに及ぶ険しい海岸線に位置する5つの村の総称である。今回は、うち図中②と④の村を視察した。

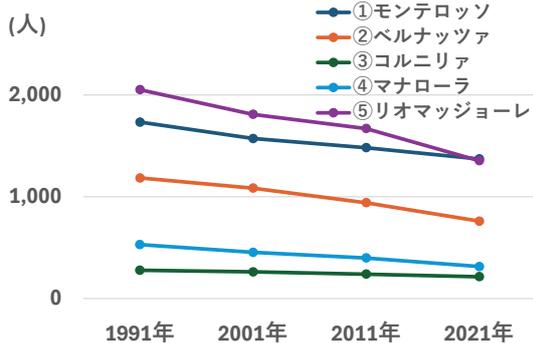


チンクエッテの人口・年代構成

- チンクエッテの総人口は約4千人で、この30年間で約3割も減少している。
- 居住者の年代構成は、年代が下がるほど人口が少なくなっており、**高齢化が顕著**である。

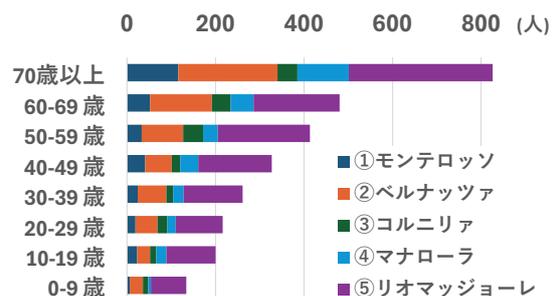
◆チンクエッテ各村の人口の推移

村名 / 年	1991年	2001年	2011年	2021年	1991 →2021
①モンテロッソ	1,732	1,571	1,481	1,371	-20.8%
②ベルナツツァ	1,184	1,084	941	759	-35.9%
③コルニリア	277	261	239	214	-22.7%
④マナローラ	529	453	398	314	-40.6%
⑤リオマッジョーレ	2,051	1,809	1,669	1,353	-34.0%
5ヶ村計	5,773	5,178	4,728	4,011	-30.5%



◆チンクエッテ各村の年代別人口

年代/村名	①モンテロッソ	②ベルナツツァ	③コルニリア	④マナローラ	⑤リオマッジョーレ	5ヶ村計	構成比
70歳以上	116	224	45	116	325	826	28.9%
60-69歳	52	140	42	52	194	480	16.8%
50-59歳	33	94	45	33	208	413	14.5%
40-49歳	41	60	19	41	166	327	11.4%
30-39歳	24	65	15	24	133	261	9.1%
20-29歳	19	50	22	19	106	216	7.6%
10-19歳	23	29	14	23	111	200	7.0%
0-9歳	6	30	12	6	80	134	4.7%



出典：左右とも、https://www.citypopulation.de/en/italy/localities/liguria/ を基に作成

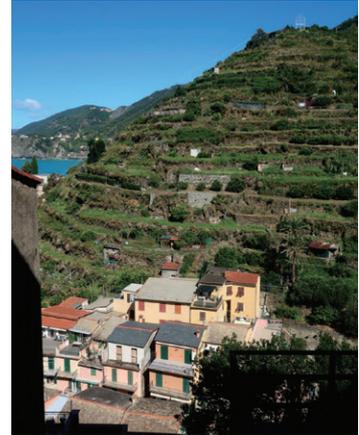
- 1870年代に鉄道が開通するまでは、海路頼みの“陸の孤島”的な地域であった。
- 数世紀にわたって整備された石壁の段々畑での伝統的なブドウやオリーブの栽培システム、及びそれらと一体化した集落が維持され、この地域ならではの価値として重視されている。
- 1997年にユネスコ世界遺産に認定、1999年にチンクエテッレ国立公園が設立されたことで、観光面で脚光を浴びることとなった。

◆世界遺産の選定基準との関係

分野	適合状況
文化面	1000年にわたり、現在もコミュニティの生活において重要な社会経済的役割を果たし続ける伝統的な生活様式を体現。
景観面	歴史的に層を成す小さな町々の配置と海との関係、急峻で不均一な地形を克服するために形成された周囲の段畑に、1000年間の定住の歴史が凝縮。



▲ 険しい立地のマナローラ駅



▲ マナローラの集落と段畑

◆チンクエテッレ国立公園設立の目的

- 生物多様性の保護、持続可能な開発の促進、文化的アイデンティティの保存が目的。

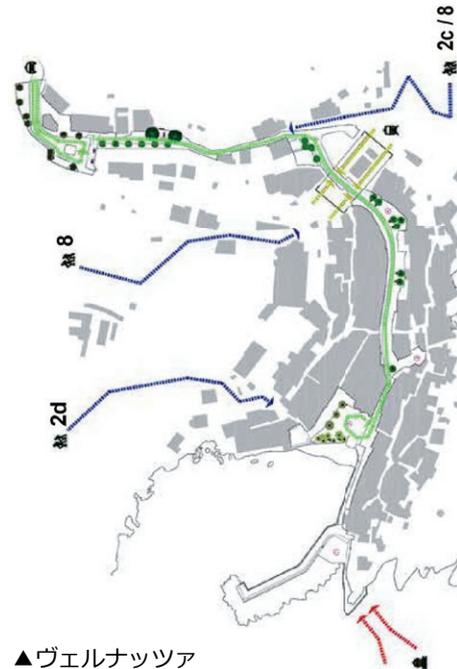
出典：<https://www.cinqueterre.it/en/the-cinque-terre/storia/>、<https://intheworldsjungle.com/discover-the-history-and-architecture-of-cinque-terre-in-italy/>、UNESCO HP  
<https://www.cinqueterre.it/en/the-cinque-terre/storia/>



▲ヴェルナツツアの空撮写真

段々畑、低木林、森林で構成されるモザイク状の地形と、谷底の集落の位置および形状（一部は崖の上に築かれている）を確認できる。

出典：UNESCO『世界遺産サイト管理計画 2020改訂版』



▲ヴェルナツツアへのアクセスルート

鉄道駅(■)のほかには、船着場(■)や狭い山道が1本(■)とトレッキングルート(■)しかない。

出典：UNESCO『世界遺産サイト管理計画 2020改訂版』

年代	できごと等
11世紀～	・ モンテロツソとヴェルナツツァが <b>港町として発展</b> 。他の村々もジェノヴァの軍事的・政治的支配下で後に成長。
12世紀	・ サラセン人の海からの襲撃が終息し、 <b>段丘の整備</b> が進んだ。
16世紀～	・ トルコの攻撃に対抗し、古い要塞を強化して新たな防御塔を建設。
1870年代	・ <b>鉄道が開通</b> 。ほぼ海路頼りだった住民の孤立は解消された。一方で、伝統的な活動の放棄も招き、貧困が深刻化。
1950年代～	・ <b>土砂崩れ、浸食、汚染、無秩序な観光</b> などの問題に直面。
1970年代～	・ 沿岸住民の <b>主な生業が漁業・農業から観光業へシフト</b> 。法律や規則の厳格化にも起因し、漁師はほぼ消滅。
1997年	・ UNESCOがポルト・ヴェネレの地域、その3つの島（パルマリア、ティーノ、ティネット）とともに、 <b>世界遺産として認定</b> 。
1999年	・ <b>チンクエッテッレ国立公園が設立</b> 。自動車のアクセス制限、交通手段のエコフレンドリー促進、地元農業の支援などの措置を実施。
2011年	・ <b>史上最大級の洪水被害</b>
2016年	・ <b>チンクエッテッレエクスプレス</b> 運行開始
2025年	・ <b>ラスペツィア・ミリアリーナに新駅を整備</b>

出典： <https://www.cinqueterre.it/en/cinque-terre/world/>  
<https://intheworldsjungle.com/discover-the-history-and-architecture-of-cinque-terre-in-italy/>

ブドウ栽培と集落が一体化した生活様式の維持

- ・ **一日当たりがよく、北風から守られている恵まれた立地条件**を活かし、現在も残る農家は主にブドウやオリーブを栽培。**最高品質のオリーブオイルとワインが生産**されている。
- ・ **急斜面を区切る乾式石垣で支えられた平坦地**には、菜園、ブドウ畑、階段、小屋、驢馬道が立ち並ぶ。



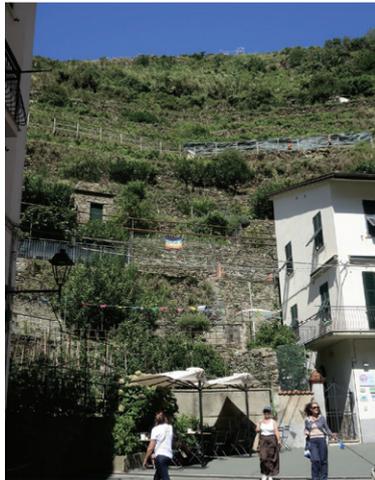
▲ 北風から守られた南西斜面の段畑 (マナローラ)



ヴェルナツツァ駅の背後に迫るブドウ畑 (上)  
マナローラの段畑の菜園 (下) ▶

- 段丘は**最大2kmに及び、海拔数メートルから400m**までの急斜面に沿って延びている。
- 世界遺産登録当時、ブドウ畑1haあたり130m、オリーブ園1haあたり30~300mの石垣が緊急の修復を要すると推定されていた。その後、観光活動と景観維持を結びつける**段畑の景観回復プログラムにより、数十haがブドウやオリーブの栽培に回復**された。
- 段丘や景観の維持、農業活動支援のための措置は任意の適用となっているため、**個々の農家と土地所有者に依存**している。

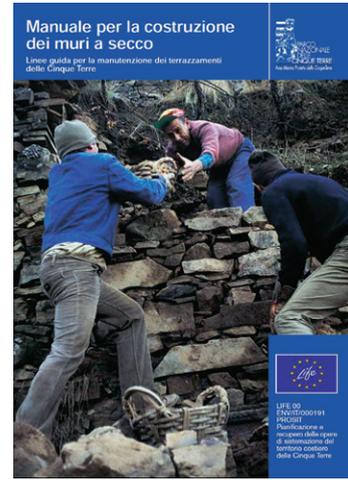
出典：UNESCO HP



▲乾式石積み壁のほとんどは、砂岩の粗いブロックを小石で固定して構築。



▲垂直方向の道は、降雨時には排水路を兼ねるとのこと。

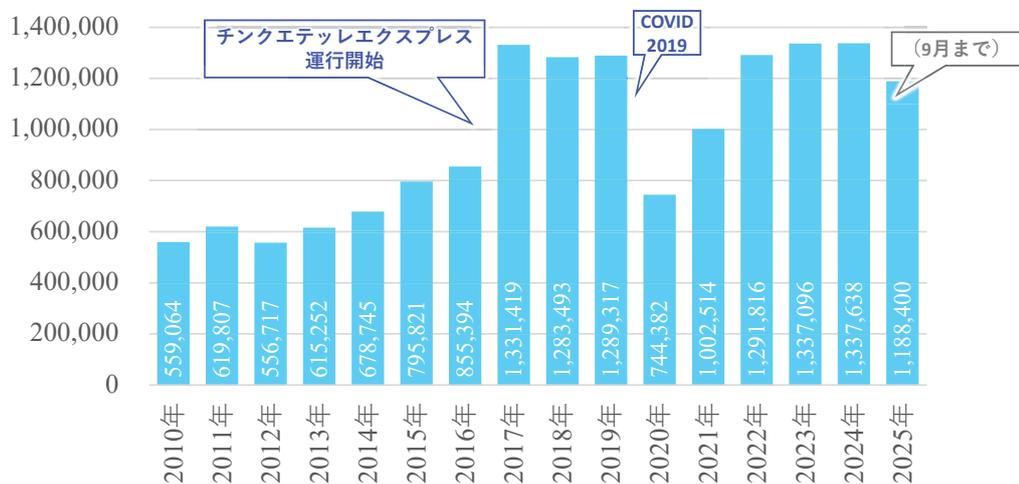


▲チンクエテッレ国立公園の「乾式石積み壁の建設マニュアル」

8

- リグーリア州でも特に外国人観光客に人気の高いチンクエテッレでは、**オーバーツーリズムが問題化**した。
- 実際、チンクエテッレ国立公園が位置するラ・スペツィア県には、**2016年にチンクエテッレエクスプレスが運行開始**されて以降は、**コロナ禍**の期間を除くと、毎年約130万人が来訪している。なお、ラ・スペツィア県の**総人口は約9.3万人**である。

◆ラ・スペツィア県の観光到着客数の推移



出典：リグーリア州HPを基に作成

9

- ・ イースター休暇ではホテルが満室となり、**数日間で何千人もの観光客が訪れたため**、それまで以上に活発な議論が繰り広げられた。
- ・ 地域と観光客の過密、遊歩道の脆弱性、経済、宿泊施設、レストランの微妙なバランスを保つため、**観光客の流れを制限する訴え**が一斉に上がった。
- ・ チンクエッテの**玄関口となるラスペツィア中央駅**は年間300万人が利用し、**周辺の交通渋滞**も問題となった。

出典：[Premocanale.it](https://www.premocanale.it)記事2023/4/12記事



▲ マナローラ駅のホーム



▲ マナローラ駅から集落への歩行者トンネル

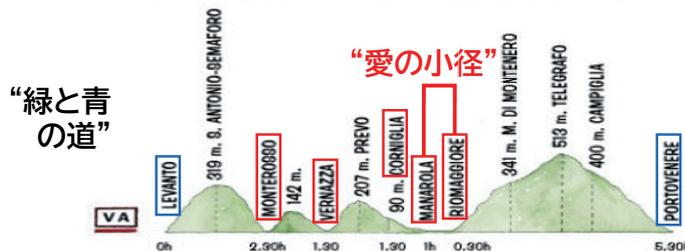


▲ ヴェルナツァ中心部

- ・ 海岸沿いや山間部を縫うように**トレッキングルート（遊歩道）が整備**されている。
- ・ 1900年代初頭に造られた**マナローラとリオマッジョレを結ぶ海岸沿いの遊歩道**は、現在は**リグリア海の景色を楽しむ人気スポット**となっている。道沿いに、恋人たちが残した愛のメッセージや鍵等が飾られ「**ヴィア・デッラ・アモーレ**」（愛の小径）と呼ばれる。



▲ マナローラ付近の遊歩道網（赤線）



▲ 主要な遊歩道の横断面



▲ 愛の小径 HP

出典：<https://www.cinqueterre.it/en/the-cinque-terre/storia/>

- マナローラで見かけた。イタリアをはじめフランス、スペイン、オランダ、ベルギーなど欧州全域に約10,000基設置されている。
- 廃棄物量、搬入プロセス、顧客行動を正確かつリアルタイムで監視でき、個人単位で従量課金ができるシステムになっている。



12

- 2001年からチンクエテッレ国立公園は、トレッキングルートの利用を整理するための**有償カードを導入**した。カードには、鉄道利用の可否で2つのタイプがある。

種類	サービスの内容	価格(大人1名)
トレッキングカード	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <u>公園エリアへのアクセス</u></li> <li>• <u>ガイド付きツアー</u></li> <li>• 各種施設への無料入場</li> <li>• <u>各村内バスサービスの利用</u> (右写真▶)</li> <li>• <u>各鉄道駅におけるトイレの無料利用</u> (カード非所持者は1ユーロ)</li> <li>• 公園環境教育センターのワークショップ参加</li> <li>• <u>ホットスポットでのWi-Fi接続</u></li> <li>• ラ・スペツィア市立博物館の割引入場</li> </ul>	• €7.5~15.0
トレインカード	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 上記+レヴァント~ラ・スペツィア間の2等車利用 (IC/ICN/FB列車を除く)</li> <li>• ※リグーリア州が定めた列車の料金調整を反映</li> </ul>	• €19.5~32.5
チンクエテッレカード・プラス	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 上記+ヴィア・デッラ・アモーレ (<u>愛の小径</u>) への入場</li> </ul>	• 上記+€12.5 (宿泊客は€8)



▲ 国立公園発行のチンクエテッレカード；記名式で、QRコードも付いている

出典：チンクエテッレ国立公園HP

13

- ガイド付きツアーや遊歩道の時間制限、通行料徴収など観光を制限する案に対し、リグーリア州やラ・スペツィア市は2018年に交通システムの抜本的な見直しを開始。MIT※の公募に参加し、**3800万ユーロの資金獲得に成功**した。
- 市長は、観光客の制限や分散ではなく、投資によって望み（観光需要）に応えるというスタンスを明確にしている。

※インフラ・運輸省

◆ペラッキーニ ラ・スペツィア市長の発言

「（訪問先を分散させようと求めているのに対して）**重要なのは、観光客を私たちが望む場所に連れて行くのではなく、彼らが望む場所に連れて行くという考え方に改めることだ。**チンクエテッレ以外の場所の評価が、大規模なイベントなどを通じて高まるのは、私たち次第だ。」

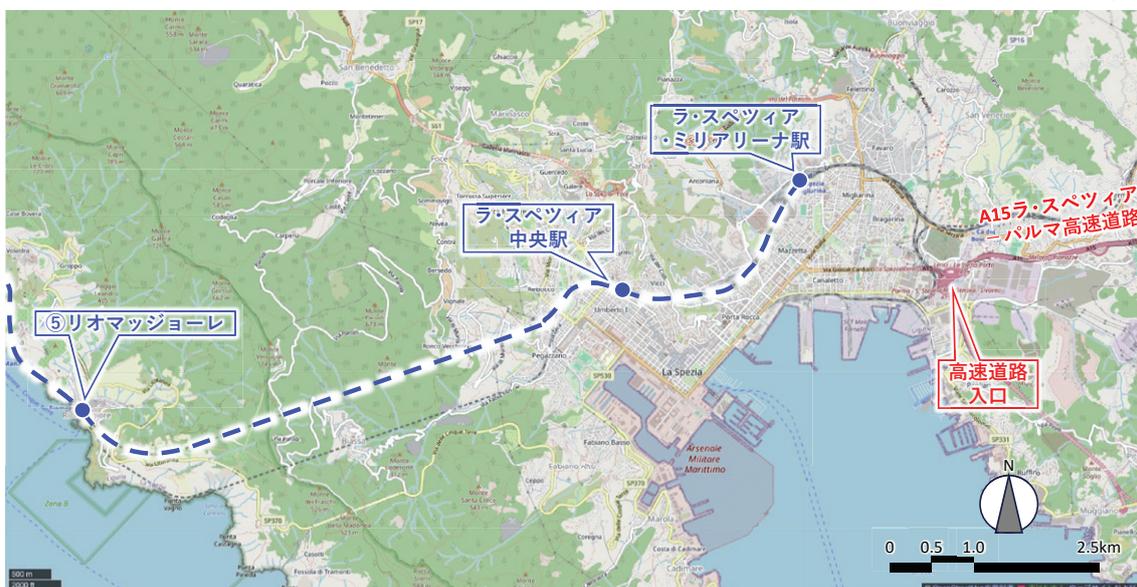
「**目指すのは制限を設けることではなく、観光客の滞在期間を長くするために投資することだ。**5年間で、観光客の平均滞在日数は1日程度から2日半に伸びた。」

出典：ラ・スペツィア市HP、La Gazzetta della Spezia誌 2025/6/12記事

- ラ・スペツィア市内中心部の渋滞緩和と、交通機関間の相乗効果を活用するため、年間900万人が利用するラ・スペツィア中央駅から、**インターチェンジに近いラ・スペツィア・ミリアリーナ駅に結節点を移した。**

※夏期(2026/8/23(日))は44往復/日。うちチンクエテッレエクスプレスが23往復/日。冬季(2026/1/25(日))はラ・スペツィア中央駅から20往復/日運行。

出典：Premocanale.it記事2023/4/12記事、LA NAZIONE誌、La Gazzetta della Spezia誌 2025/6/12記事、citta della spezia記事



▲ラスペツィア中央駅とラ・スペツィア・ミリアリーナ駅との関係

- 同駅に**新しい駐車場**と1日35本運行の**チンクエテッレ・エクスプレス専用ホーム**を整備（2025.6完成）。総費用は1400万ユーロ（約25億円）で、RFI（イタリア鉄道公社）※とラ・スペツィア市が負担した。
- 一方、**チンクエ・テッレの小さな駅の混雑**に対しては、海に隣接する小さな地域での作業を考慮し、**2～3年後には、解消のための新しい空間が創出される**とのことである。

出典：Premocanale.it記事2023/4/12記事、LA NAZIONE誌、La Gazzetta della Spezia誌 2025/6/12記事、citta della spezia記事



▲ラ・スペツィア・ミリアリーナ駅の新設ホームに停車するチンクエテッレ・エクスプレス

※鉄道のインフラ管理はRFI（イタリア鉄道公社）、運行は運行会社のTRENITALIAが実施。車両は後者が保有。



▲ラ・スペツィア・ミリアリーナ駅に追加整備された駐車場

- マナローラでは、集落で共同利用されていた水車小屋を保存、活用して**自給自足の生活を子どもたちに伝える**活動をしている青年からヒアリングを行った。



▲村人がオリーブオイルの抽出や粟などの粉を挽いていた水車小屋。古老に話しを聴き、機材の使用方法を再現しようとしていた。

- ヴェルナッツァでは、昔ながらの製法でワインの醸造を行っている村長にヒアリングを行い、**観光と市民生活の維持との両立の難しさ**を伺った。



- ◀ ベルナッツァ村長訪問が地元の新聞記事に掲載された。住宅が宿泊施設や土産物店になり、村外の資本や従業員が多く入って、**観光収入は必ずしも地元還元されていない**。また、道路混雑で**緊急車両の到着に時間が掛かる**事態も起きているとのこと。

- 一部の放棄された段丘は、土砂崩れに極めて脆弱な状態にある。
- **2011年10月25日に史上最大級の洪水が襲い、13人が死亡。被害額は数億ユーロと推定**されている。多くの遊歩道は1年以上通行不能になり、最も被害を受けたヴェルナッツァでは、中心部のほぼすべての建物の1階部分が損傷を受けた。



▲土砂で埋まったヴェルナッツァ中心部・ローマ通りと清掃後の様子  
出典：UNESCO『世界遺産サイト管理計画 2020改訂版』

- 現在は町全体がほぼ完全に再建され、下水道システムも一から再構築された。
- **自然災害に対する脆弱性を浮き彫り**にしたこの災害を踏まえ、**世界遺産管理計画に災害リスクの評価と対策が加筆**された。

表 12. リスクの値の尺度

リスクなし/無視できる	中程度/局所的なリスク	顕著かつまたは広範囲なリスク
-------------	-------------	----------------

表 13. リスクの概要

属性	脅威				
	地滑り	洪水	火災	地震	雷
谷、盆地、崖	高	低	低	低	低
自然生息地	低	低	高	低	低
段々畑と石垣	高	低	低	低	低
農村建築物	高	低	低	低	低
遊歩道と歩道ネットワーク	高	低	低	低	低
集落	高	低	低	低	低
海岸システム	低	高	低	低	低
伝統的な農法	高	低	高	低	低

▲地域の脅威と脆弱性を、物質的価値と属性のリストと照合した分析結果

出典：UNESCO『世界遺産サイト管理計画 2020改訂版』



▲現地に設置されている、災害リスクのアラート表示器  
アラートが発出されると、チンクエテッレ・カードは販売を中止することになっている。

- 観光客の増大に対して、制限や分散ではなく、**首長の強いリーダーシップ**の元で、ほぼ鉄道でしかアクセスできない立地を活かした抜本的な対策に取り組んでいることが印象的であった。
- そうした活動を続けるため**“取れるところから取る” マネタイズの仕組み**はたくましいと感じた。
- 一方で、基礎自治体は、資本の流出や地元住民への影響を受け、**地域の価値やアイデンティティをいかに保つかに腐心**している様子が窺えた。
- 農業・林業・漁業活動を支える、伝統的な技術や知識：石積みの壁の維持、水管理システム、栽培技術、漁法などは、**農場、農民、地元のボランティア団体によって継承**されているとのこと。
- **観光を外部人材・資源に頼らざるを得ない**ことについては、どう受け止めるべきか？



# 調査報告

## ④ スマートなモビリティ

ージェノバ、ミラノ、トリノー

(株) オリエンタルコンサルタンツ  
事業推進本部スマートモビリティ推進室 / 室長  
竹平 誠治

パシフィックコンサルタンツ (株)  
社会イノベーション事業本部 交通政策部 交通計画推進室  
チーフコンサルタント  
渡邊 健

## ④スマートなモビリティ ージェノバ、ミラノ、トリノー

(株) オリエンタルコンサルタンツ  
竹平 誠治

パシフィックコンサルタンツ (株)  
渡邊 健

### 視察対象地域の概況

3 都市共通



#### ■ミラノ市

- ロンバルディア州の州都であり、ミラノ県の県都
- 人口/市域約137万人 (2025)
- 面積 / 182.1 km<sup>2</sup>
- 標高/海拔102~147m
- 「スマートシティ&コミュニティ」



#### ■トリノ市

- ピエモンテ州の州都であり、トリノ県の県都
- 人口/市域約86万人 (2025)
- 面積 / 130.0km<sup>2</sup>
- 標高/海拔240~250m
- 「モード横断の公共交通」



#### ■ジェノバ市

- リグーリア州の州都であり、ジェノヴァ県の県都
- 人口/市域約57万人 (2025)
- 面積 / 240.3 km<sup>2</sup>
- 標高/海拔0~1183mと起伏に富む
- 「MaaSアプリGoGoGe」



1



トラムとバスが  
走行空間や乗降施設を共用

1-1 イタリアの地域公共交通に関わる仕組み

・イタリアでは、EUの制度概念や規則を、TPL (Trasporto Pubblico Locale) として制度化



公共サービス義務  
(Obbligo di Servizio Pubblico)

EUとして  
明文化



EU規則1370/2007  
Regulation (EC)No1370/2007

※欧州連合 (EU) における「鉄道および道路  
による公共旅客輸送サービス」を対象と  
した法制度

イタリアとして  
制度化



T P L  
(Trasporto Pubblico Locale  
: 地域公共交通)

「公共サービス義務」とは・・・

- ✓ 公共交通サービスを「市場だけでは成立しないが、公的に維持すべきサービス」と定義する制度概念
- ✓ 採算が取りづらいが公共性の高いサービスに対して、行政が義務を定め、事業者がサービスを提供  
例) 郊外や過疎地、夜間・深夜、  
利用者が少ない時間帯の運行、運賃抑制、  
バリアフリー対応 等
- ✓ 義務への対価として事業者に補償 (compensazione) を支払う
- ✓ サービス内容は公共サービス契約 (Contratto di Servizio) により定義

- ・ バス・トラム・地下鉄等を交通モードにより分割せず、地域住民の移動を支える公共サービスとして一体的に設計・運営する考え方

- ・ **設立背景**：EUは1990年代から公共交通分野にも競争導入を進めたが、**市場任せでは市民の移動が確保できない問題等が顕在化**
- ・ **ポイント**：公共サービス義務（OSP）の明文化、補償の正当化、公共サービス契約の義務付け、契約期間の上限設定



**EU大方針**  
(1990年代)

EU単一市場の形成  
国境を越えた競争の促進  
公共分野への競争導入  
(交通・エネルギー等)

公共交通分野で展開

市場原理に任せた結果、  
市民の移動に必要な交通サービスが縮小・消滅

- ・ 採算の取れる都市中心部や幹線等  
⇒民間が参入
- ・ 不採算となる郊外・過疎地、夜間等  
⇒縮小・消滅

補助金の無秩序な使用、国ごとに異なる対応等により、  
単一市場として公平性が低下

- ・ 各国・自治体は対処療法として、補助金や公営救済等を実施。しかし、不明確な補助理由、曖昧な金額根拠等が散見
- ・ 完全民営化、完全公営、半公営・半民営等

状況を踏まえたルールづくり



**EU規則**  
1370/2007成立



**公共サービス義務を明文化**  
➢ なぜ赤字路線を維持するのか、どこまで義務とするのかを法的に定義



**補助金を補償に変更**  
➢ 恣意的となりうる「補助金」を義務への対価である「補償」に変更  
➢ 税金投入の正当性、透向上



**契約で縛る**  
➢ 公共サービス契約を必須化  
➢ 期間・内容・金額を明確化

- ・ イタリアでは、**TPL (Trasporto Pubblico Locale)** に基づき、**バス・トラム・地下鉄等を交通モードにより分割せず、地域住民の移動を支える公共サービスとして一体的に設計・運営**



イタリアのTPL  
(Trasporto Pubblico Locale  
:地域公共交通)

行政機関は、公共サービスとして、  
交通モードを横断した公共交通を設計

行政機関と交通事業者は、  
公共サービス契約を締結

交通事業者は、契約に基づき、  
公共交通を運営

交通モード横断により  
・ バス+トラム一体運営  
・ 同一運賃体系  
・ 同一運転士が運転することも  
・ MaaSの発想も標準装備

設計段階から  
全体最適を狙っている

契約による公共交通の品質定義  
・ 路線・運行本数・時間帯  
・ サービス品質(定時・安全)  
・ 運賃水準・評価(KPI)

- ・ 上限10年間の長期契約により適切な投資や雇用、継続的な業務改善の実施
- ・ 上下分離によるサービス提供への注力

公共サービスとして  
公共交通を安定的に運営



【参考】  
日本の公共交通

交通モードごとに法制度を整備  
(例)バス:道路運送法、トラム:軌道法等

主に交通事業者がモードと路線を検討

行政機関は、許認可・補助を実施

交通事業者は、関係法令・許認可に基づき、公共交通を運営

- ・ジェノバでは、交通公社の**AMT**が地下鉄（1路線）、ケーブルカー（2基）、公共エレベーター（10基）、郊外バス（2路線、全長50km）、バス（663台）、バス停（2,500カ所）、狭軌登山鉄道（1路線）を運営

**AMT Genova**



**地下鉄**

1路線、1990年6月開業  
（W杯開催にあわせて開業）  
延長：7.1km（8駅）、輸送人員：約1,000万人



**エレベーター**

垂直方向に地形をつなぐ縦にも横にも動く  
公共エレベーターが10基  
（約230m水平に移動したのち約70m鉛直移動）



**フニコラーレ  
（ケーブルカー）**

坂の多いエリアと旧市街を結ぶケーブルカー2路線



**バス**

市内中心部～郊外までを系統数140で網羅  
乗車したいバスが来たら手を挙げて乗車



**ラック式鉄道**

1901年開通。プリンチペ駅からグラナロー口間を運行

狭軌登山鉄道	ジェノバの中心から、内陸のカゼツラ村までを結ぶジェノヴァ・カゼツラ鉄道。ナローゲージ。現在、運休中でバス代行輸送実施中。
フェリー	ペーリ（ジェノヴァ西部）とポルト・アンティーコ（市内中心部）を海路で結ぶ船便「Navebus」

- ・ジェノバ市のMaaSは、スマートシティの以下の目標達成に貢献する**取組みの柱として位置付け**られている。

**1. 持続可能な都市交通の実現**

自家用車依存の軽減と公共交通の利用促進により、CO<sub>2</sub>排出量の削減を目指す。  
電動モビリティの導入と利用促進により、環境負荷を低減

**2. 都市交通の効率化と最適化**

デジタルツイン技術により、交通渋滞や混雑のリアルタイム管理が可能。  
イベント時や災害時の柔軟な交通対応を支援

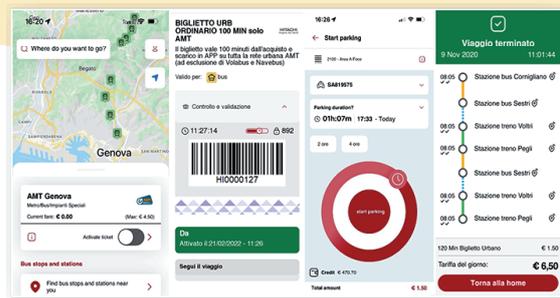
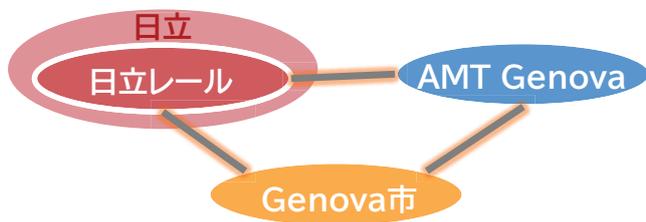
**3. 市民中心のサービス設計**

利便性と快適性を重視したユーザー体験設計（例：ハンズフリー、混雑回避）  
MaaS導入による市民の移動行動の変化を促進し、都市の活性化に寄与

**4. 都市政策との連携**

MaaSはジェノバ市のスマートモビリティ政策の柱として位置づけられ、AI・5G・サイバーセキュリティなどの技術と連携した都市開発が進行中

- ・日立レールと市の公共交通事業者AMT Genovaが連携し、「GoGoGe」というMaaSプラットフォームを開発・導入（2022年）



出典：株式会社日立製作所「日立のモビリティ戦略とジェノバ事例のご紹介」（2025年8月）

**ハンズフリー乗車：**

Bluetoothビーコンを活用し、改札やチケット操作なしで交通機関を利用可能

**マルチモーダル統合：**

地下鉄、バス、ケーブルカー、エレベーター、カーシェア、電動スクーターなどを一つのアプリで統合

**最適料金自動計算：**

1日の移動履歴に基づき、最も安価な料金が翌日に自動請求される仕組み

**混雑度表示：**

リアルタイムで車両の混雑状況を確認でき、安心して移動できる環境を提供

**デジタルツインの構築：**

交通網全体の運行状況や人流をリアルタイムで把握し、都市交通の最適化に活用

- ・地下鉄の駅やバス停、車両内などに**7,000個を超える「Bluetoothビーコン」**センサー
- ・Bluetoothに反応し、利用者がセンサー近くを通ると、交通機関を利用した**日時や路線、車両などの移動データが、クラウド上に記録**
- ・地下鉄、バス、エレベーターなどすべての公共交通で、アプリ画面の提示等は不要（**信用乗車、視察時には検札には出会わず**）
- ・**券売機や改札ゲートなどを必要としないため、導入コストを抑えることが可能**

バス停とその看板の裏に設置されたビーコン



大きさは10センチ  
四方ほどの白い箱型

写真：PCKK渡邊撮影

ジェノバ市内地下鉄改札ゲート

(ゲートはあるが、何もせずそのまま通過できる)



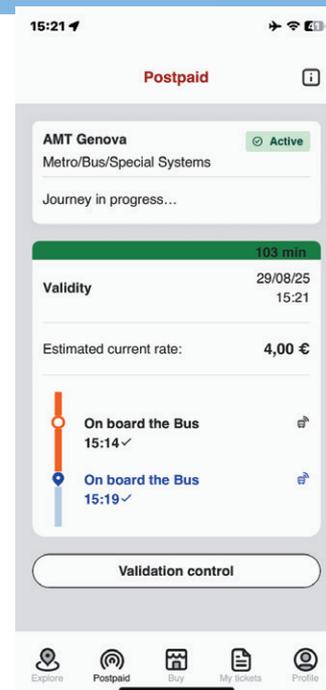
写真：PCKK渡邊撮影

## 【ジェノバでの公共交通運賃（※）】

- 時間料金制（2022時点で100分間乗り降り自由で1.50ユーロ、1日の最大課金額は1日乗車券と同額の4.50ユーロ）
- 市内のバス、トラム、地下鉄を利用した際の、1週間チケットの値段17.5ユーロ（約2,700円）に達したことを自動的に検知し、その時点から当該の週の残りは無料



- 視察時にGoGoGeを使用したところ、1日で4ユーロの請求額が表示された。
- （一部課金できていなかったが）実際の利用回数から計算した額と概ね一致



※2024年1月1日から、ジェノヴァ市の住民に限り、市内公共交通（ケーブルカー、ラック鉄道、エレベーター）が、24時間無料で利用可能になった

10

- ミラノ市100%出資会社のミラノ交通公社（ATM = Azienda Trasporti Milanese）が地下鉄、トラム、バス、その他トロリーバス、バイクシェア（“BikeMi”）や、パーク&ライドの駐車場サービス等も運営
- 海外展開もしており、2008年～コペンハーゲン（デンマーク）の地下鉄網全体を管理した。ギリシャ初の自動運転地下鉄をテッサロニキ市で開業する予定

## ATM社のサービス

	<p><b>TRANSPORT</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Maps</li> <li>▶ Night Network</li> <li>▶ Service in Monza</li> <li>▶ San Raffaele Light Railway</li> <li>▶ Funicular Railway</li> </ul>		<p><b>BIKES AND ON DEMAND SERVICE</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Bikes on the public means</li> <li>▶ Bike sharing</li> <li>▶ Chiamabus</li> <li>▶ On demand night buses</li> </ul>
	<p><b>COMMERCIAL ACTIVITIES</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Restaurant tram</li> </ul>		<p><b>HIRING SERVICES</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Historical tram hiring</li> </ul>

出典：ATM社 HP (<https://www.atm.it/en/AltriServizi/Pages/default.aspx>)

11

■地下鉄

- ・市内に5路線（M1～M5）あり、2022.11月には、日立製作所が最大46編成（276両）・最大3億6800万ユーロ（約534億円）の包括契約を締結

■トラム

- ・市内に17系統あり、至るところにトラムが走っているとの印象
- ・車体は新しいものから、レトロなものまで多様

ミラノの地下鉄車両



写真：PCKK渡邊撮影



←DUOMO駅の改札  
(全ての駅がこれ程綺麗というわけではない)

写真：JAPIC林田撮影

ミラノのトラム車両



写真：JAPIC林田撮影

レトロなトラム車両のと車内



写真：JAPIC林田撮影

■バス

- ・基本的には信用乗車のため、1日券を持っていれば乗降時に確認なし（稀に検札あり）
- ・どの扉からでも乗降が可能のため、停車時間が短く、日本のバスより圧倒的にスムーズな運行との印象。

ミラノ市内の接続バス

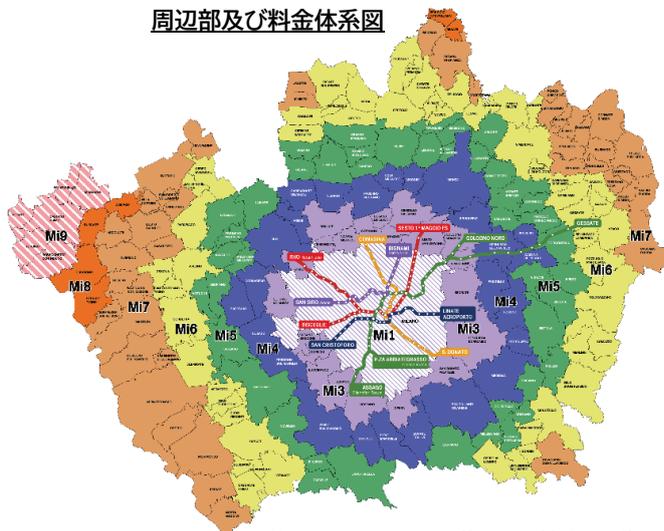


写真：JAPIC林田撮影

■ATMによるミラノの地下鉄・トラムの料金体系

- ・地下鉄とトラムは同一料金体系。
- ・都心を中心に、同心円状にゾーンが区切られ (Mi1~Mi9) ている
- ・中心部 (Mi1~ Mi3) 内は均一料金であり、エリアを跨ぐ場合は移動エリア間毎に料金が決められている。

周辺部及び料金体系図



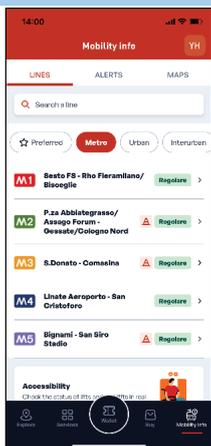
チケット種別(Mi1~Mi3区間)	料金(€)
シングル券(90分・地下鉄→バス等自由乗継)	2.20
1日券	7.60
3日券	15.50
10枚券バス(複数人使用不可)	19.50

区間	料金(€)
Mi1 - Mi3(U zone)	2.20
Mi1 - Mi4	2.60
Mi1 - Mi5	3.00
Mi1 - Mi6	3.50
Mi1 - Mi7	3.90
Mi1 - Mi8	4.30
Mi1 - Mi9	4.80

出典：ATM社 HP ([https://giromilano.atm.it/assets/images/schema\\_rete\\_metro.jpg](https://giromilano.atm.it/assets/images/schema_rete_metro.jpg)) 14

- ・2024年に地下鉄・トラムでの紙チケットが廃止され、完全電子化に移行した。
- ・アプリからチケットを購入すると、QRコードが発行される
- ・地下鉄乗車時は、駅の改札でQRコードで乗車 (クレジットカードタッチでも乗車可)
- ・トラム、バスは、乗降時にQRコード提示不要 (稀に検察があるが、視察時には出会わず)

2010年ごろ：シングル券約€1。紙切符・プラスチック式RicaricaMIが主流  
 2013年：約€1→€1.50へ値上げ  
 2019年7月：ゾーン制化, 中心3ゾーンまで€2、料金改定。1日券：€7、3日券：€12、回数券：€18  
 2023年1月：€2→€2.20へ20セント値上げ。電子チケット・非接触タッチ決済導入に向けた準備開始  
 2024年：紙チケット廃止、完全電子化へ。チャージ方式変更、3日券変動



ミラノの公共交通アプリチケット (改札でQRコードをかざせば、乗車が可能)

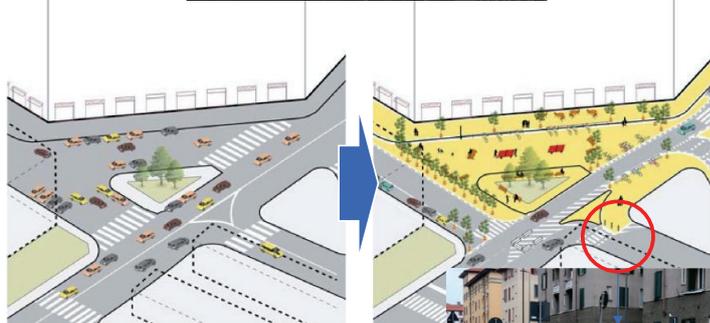


### 3-4 ミラノでの道路空間の活用事例

ミラノ

- **PIAZZE APERTE (Open Squares)** は、ミラノ市が開発したプログラムであり、「Piano uarteri」(地区計画)の枠組みの中で実施
- **タクティカル・アーバニズムのアプローチ**を採用
- 一方通行規制による車両の流入抑制等を組み合わせ、公共空間が地域の人々の集いの場としての本来の役割を取り戻せるよう促す

アンジールベルト二世広場の整備前後



出典：「Piazze aperte -A public space program for Milan」

アンジールベルト二世広場の様子



隣接街区においても一方通行規制により車両の流入を抑制

写真：IBS溝口撮影

16

### 4-1 ترامと路線バスの融合

トリノ

- トリノ市内を走行する**トラムとバスは、走行空間や乗降施設を共用**
- **トラム路線においては、バス車両により運行支援を実施**(事故・工事による迂回、イベント時の増便、夜間運行等におけるバス車両による対応)

トリノ市内の路線バスとトラムが走行空間と停留所を共有する様子



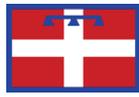
写真：オリエンタルコンサルタンツ竹平撮影<sup>17</sup>

■交通公社 (GTT) の概要

- ・トリノ市が株主となる**GTT (Gruppo Torinese Trasporti S.p.A.)** が、市と締結した公共サービス契約 (Contratto di Servizio) に基づき、トラムとバスを運行
- ・公共サービス契約において、トラムとバスは地上公共交通として一体的に取扱



トリノ市・ピエモンテ州



GRUPPO TORINESE TRASPORTI

GTT S.p.A(公共交通事業者)

- ✓ 2003年設立(旧市営交通事業体の再編により設立)
- ✓ トリノ市を中心とする公共主体が株主となる株式会社

公共サービス契約の締結  
Contratto di Servizio  
(EU規則1370/2007準拠)

【公共交通サービスの運行】

- ・トラム(路面電車)
- ・路線バス
- ・地下鉄(トリノ1号線)

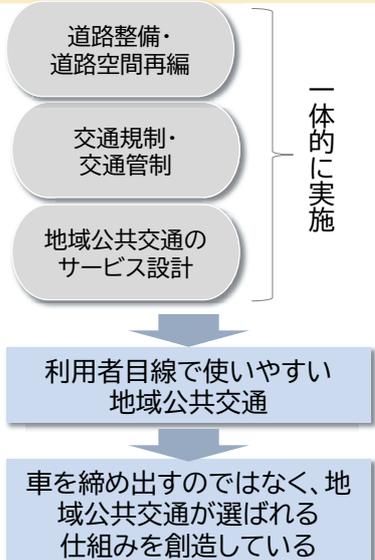
- 関連交通サービス
- ・パーク&ライドの運営
  - ・駐車場管理
  - ・交通関連付帯事業

- 契約による公共交通の品質定義
- ・路線
  - ・運行本数・時間帯
  - ・サービス品質(定時・安全)
  - ・運賃水準
  - ・評価(KPI)

- 交通モード横断により
- ・バス+トラム一体運営
  - ・同一運賃体系
  - ・同一運転士が運転することも
  - ・MaaS的発想も標準装備

- ・**ZTL (Zona Traffico Limitato : 車両乗入禁止) 施策の実施**により、自家用車から公共交通への転換を促進 (エリア内は路上駐車も厳格に管理)
- ・**バス・トラムを優先した信号制御**により、**定時性を確保**し、利用意欲を高めている
- ・**バス、トラムの一体的な運賃設定**により、利便性を向上している

トリノ市街地内の自家用車流入規制標識



写真：オリエンタルコンサルタンツ竹平撮影

- ・トリノ市では、「車を減らし、公共交通で人を運び、歩いて楽しめる街をつくる」という考え方があり、その一環として、道路上に飲食スペースが設置されている
- ・「Occupazione di suolo pubblico - dehors : 公共空間の占用（歩道・広場等）- 屋外飲食スペース（テラス席）」において、占用の定義、手続き、技術基準（通行幅・安全）等を設定

トリノ市内のいたるところに設置されている道路上の飲食スペース



写真：オリエンタルコンサルタンツ竹平撮影

5-1 イタリアの都市での公共交通を視察しての疑問

- ・ミラノやジェノバ、トリノでは、エレベーターまでも含む公共交通を、非常に便利にかつスムーズに利用でき、「スマートなモビリティ」を体感
- ・現在の日本での適用、導入の可能性はあるのだろうか？

どうして、「Bluetooth  
ビーコン」センサーによる料  
金決済ができたの？

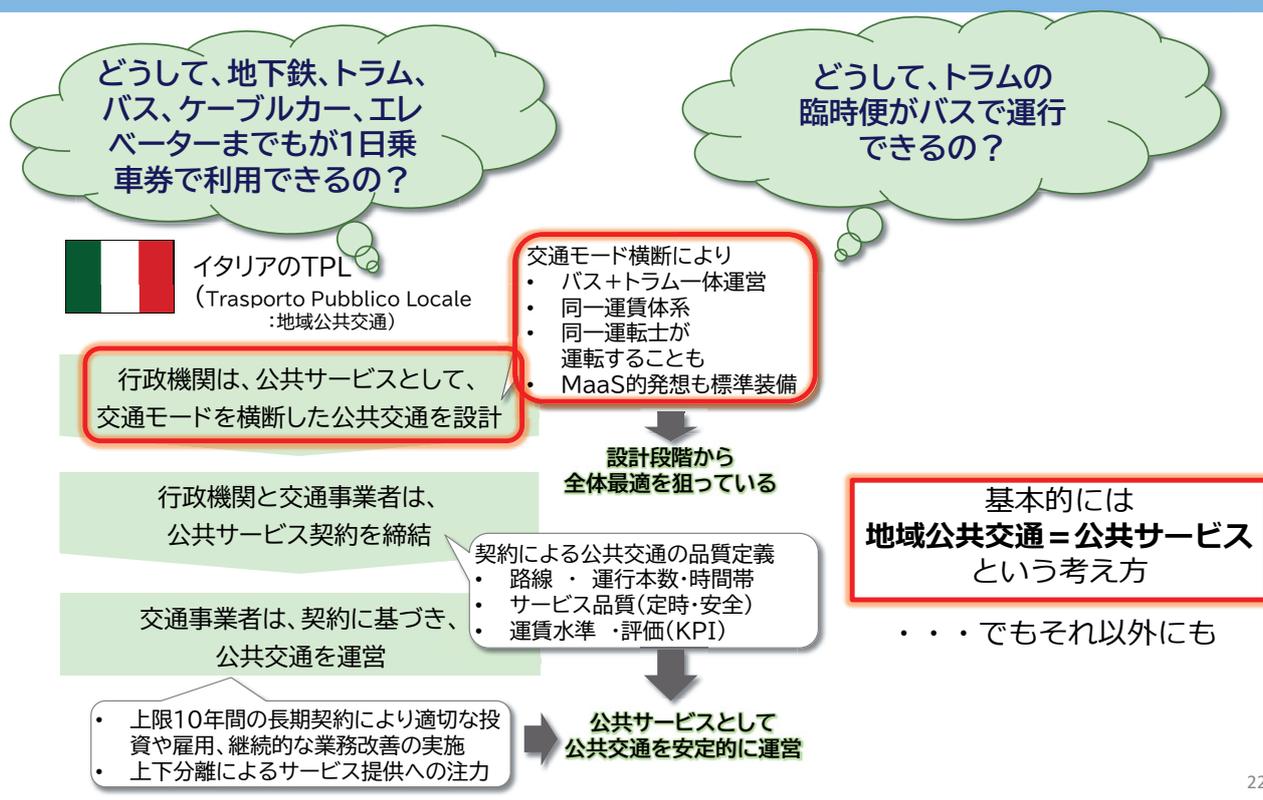
どうして、地下鉄、トラム、  
バス、ケーブルカー、エレ  
ベーターまでもが1日乗  
車券で利用できるの？

どうして、トラムの  
臨時便がバスで運行  
できるの？

どうして、トラムやバスに乗  
車するときにQRコードを  
提示しなくてもいいの？

どうして、  
公共交通が無料化  
できるの？

## 5-2 公共サービスとして一体的に設計・運営する公共交通サービス



22

## 5-2 公共サービスとして一体的に設計・運営する公共交通サービス

- ・ 公共交通に対する自治体のスタンスが日伊で異なる
- ・ イタリアでは、公共交通は公共サービスの1つであり、自治体が直接的に所有、管理、運営している
- ・ 日本では、公共交通は事業者によるもので、公共サービスではなく、自治体は地域の公共交通計画の策定と事業者等の関係者間の合意形成による計画推進といった役割

 イタリア	 日本
<p><b>公共交通サービス:</b> EUでは、「市場だけでは成立しないが、公的に維持すべきサービス」と定義</p> <p><b>自治体:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 採算が取りづらいが公共性の高いサービスについて、事業者に対して義務を定めサービスを提供してもらう</li> <li>・ バス・トラム・地下鉄等のTPLは通常、地方自治体や州政府が所有または管理する多数の運営会社が、サービスを提供</li> </ul>	<p><b>公共サービス:</b> 内閣府世論調査等では、公共サービスの中に、公共交通は含まれていない</p> <p><b>自治体:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 交通政策基本法にて、国や自治体等の果たすべき役割などを規定</li> <li>・ 地方公共団体は「地域公共交通計画」を策定(努力義務)</li> <li>・ 地方自治体が主体となり、地域公共交通会議などを通じて関係者間の合意形成を図りながら、計画を進める</li> </ul>

23

## 5-2 公共サービスとして一体的に設計・運営する公共交通サービス

持続可能なモビリティ実現のため、公共交通を選ばれる移動モードにする政策・施策を実施

- 単にモビリティの向上のみならず環境（大気）改善、交通安全の観点から自動車利用を抑制し、公共交通の利便性を向上させ、転換を進める施策を、行政が責任をもって推進
- コロナ禍からの復興政策も後押し



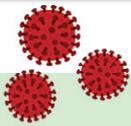
### ① EU環境政策(大気質指令(2008/50/EU))に基づく自動車利用削減

- EUでは、環境政策に基づき、自動車利用の削減が進められている
- 指令内容必達のために、自動車利用の削減、そして公共交通機関への転換が必要



### ② 交通安全

- 例えば2021年のポローニャ市長選挙で当選したマッテオ・レポーレ氏が選挙公約の中で、都市の安全性と持続可能な交通の促進を目的とした「Città 30」の導入を明言
- 公約必達のために、自動車利用の削減、そして公共交通機関への転換が必要



### ③ コロナ禍からの復興 ~再興・回復のための国家計画(PNRR)

- 2020年7月にEU加盟国間で合意に至った復興基金「次世代のEU」で国別に配分される補助金と融資に基づき、イタリアとしての施策や執行方針を示したもので、政府が1月12日に閣議決定。
- 内容は、(1)「デジタル化、イノベーション、競争および文化」、(2)「グリーン革命および生態学的変遷」、(3)「持続可能なモビリティのためのインフラ」、(4)「教育と研究」、(5)「包摂と結束」、(6)「健康」の6つの柱で構成

出典：JETROビジネス短信(<https://www.jetro.go.jp/biznews/2021/01/0c132cfa0408ce4e.html>)

24

## 5-3 公共交通の料金決済のデジタル化

どうして、「Bluetoothビーコン」センサーによる料金決済ができたの？

どうして、トラムやバスに乗りするときQRコードを提示しなくてもいいの？

### デジタル技術を活用した柔軟な料金決済普及のポイント

- イタリアでは信用乗車の概念が定着
- ジェノバ市では、路上や駅、バス車内に7,000個を超える「Bluetoothビーコン」を設置
- 維持管理等のコストは市が負担

どうして、公共交通が無料化できるの？

### 地域公共交通 = 公共サービスのため、無料も視野に入れた判断が可能

- そして、「課金」と「市民の公共交通無料化」に要するコストを比較し、無料化を選択したと推察

### ● 我が国では・・・

- 我が国においても公共交通の料金決済のデジタル化は検討されているが、運行事業者が主体的に取り組む課題と位置づけられる場合が多い

25

# 調査報告

## ⑤速度規制と歩行者優先の空間づくり

ーボローニャー

(株) 日建設計総合研究所  
都市部門 主任研究員  
笥文彦

## ⑤速度規制と歩行者優先の空間づくり ーボローニャー

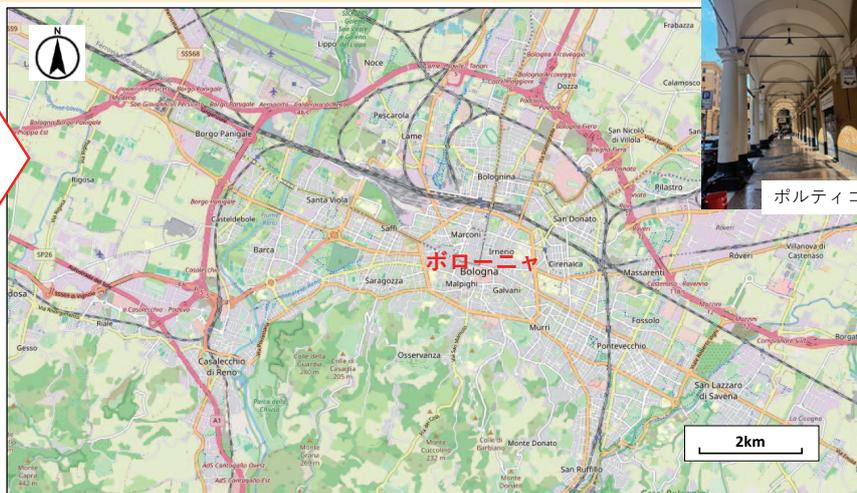
株式会社日建設計総合研究所  
 覧 文彦

### 1. 事前調査

#### ①ボローニャ市の概要

ボローニャ

- ・ エミリア・ロマーニャ州の州都。古く中世の時代からヨーロッパの主要都市として栄え、イタリア国内の非常に重要な鉄道・自動車道のハブ。
- ・ 外延部は都市間を結ぶ高速道路が環状にネットワークされ、中心部は約2km四方の環状道路で囲まれており、歩行者優先のための各種交通施策が実施されている。
- ・ 街中の道路で歩行者を雨や日差しから避けるためにビルに付属したアーケード風の「ポルティコ」があり、多数の塔とともに都市のシンボルとなっている。世界遺産登録。



出典：OpenStreetmap 1

# 1. 事前調査

ボローニャ

## ②ボローニャ市の交通政策の概要

- **交通によるCO2排出量を2030年までに1990年対比で40%削減することを掲げている。** PUMS（大都市圏の持続可能な都市交通計画）では、その40%を削減するために、自家用車による交通量の削減（28%）及び車両の脱炭素化（12%）に取り組むこととしている。
- この実現に向け、ボローニャ市では、自動車による移動を減少させ、**バス、トラム等の公共交通機関、自転車及び徒歩による移動を推奨。**
- そのため、**PGTU（ボローニャ市の総合都市交通計画）及びPUMSでは、自転車及び徒歩による移動を行う「人」を中心とした計画を策定しており、歩行者専用道路及び自転車専用道路の拡張、歩行者の安全確保等の点に主眼が置かれている。**

ボローニャ市の交通政策

	ZTLg ZTL ambientale		自動車進入制限区域 ZTLa		学生用バスの無償化	
	歩行者優先区域 時速30kmエリア		電動自転車購入 インセンティブ		学生の通学手段確保	
	電気自動車、電動自転車シェアリング		車両充電設備の拡充		車両充電設備の拡充	
	持続可能な物流		車両駐車場の拡充 (電気・PHEV用)		車両駐車場の拡充 (電気・PHEV用)	
	モビリティ・マネジメント モビリティ・マネージャー				モビリティ・マネジメント モビリティ・マネージャー	

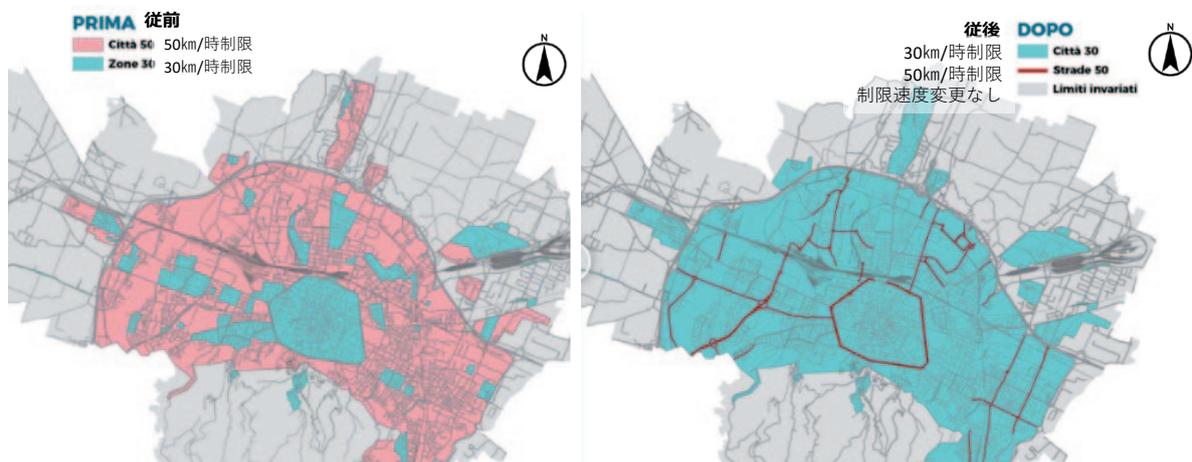
出典：国土交通政策研究 第184号 2

# 1. 事前調査

ボローニャ

## ③交通関連プロジェクト～歩行者優先区域時速30km制限エリア～

- **2024年1月に、中心市街地を中心とした一定のエリア内で自動車の時速を30km/hに制限する「BOLOGNA CITTÀ 30」をイタリアで初めて導入した。** エリア内では、専用標識により時速30km/h制限エリアであることが示され、速度超過者に対しては警察による取締りも行われている。あわせて、自転車及び徒歩の活用を推奨。
- Città 30が適用されている道路は、約500か所の専用標識及び約300か所の路面標示の新設により周知されている。
- Città 30が適用される地域内の速度超過は、罰金の対象となるが、違反の摘発は、速度超過判定カメラ等の機器によるものではなく、地元警察が巡回して行う。



出典：<https://bolognacitta30.it/>

# 1. 事前調査

## ③交通関連プロジェクト ～自動車進入制限区域～

ポローニャ

- ポローニャ市の中心市街地では、**2020年1月から交通規制地域（ZTL）を設定し、毎日午前7:00から午後8:00まで、自動車によるZTLへの出入りを制限している。ただし、居住者及び公共サービスに使用される自動車、電気自動車、PHEV、ZTLに入るための一日券を購入した自動車等は入場することができる。** ※一日券・・・6ユーロを支払い、指定した1日だけZTLに入場できるチケット。オンラインで購入可。2020年6月1日より年間のデジタル購入チケット（36回/年入場可）も販売。
- ZTLを通過できる自動車には、環境適合性が要求されている。現在では、ガソリン車では環境基準ユーロ3、ディーゼル車ではユーロ6を満たしていなければ、ZTLを通過することはできない。
- ZTLを通過する権利を放棄した世帯又は環境適合性を満たさないためZTLを通過できない世帯は、モビリティボーナスの支給を受けることができる。



(写真左上)ZTLの適用範囲。  
(写真左下)ZTLの入口の様子。看板で進入禁止の案内が表示されている。  
(写真右上)ZTLの入口に設置された監視カメラの様子。

出典：ポローニャ市提供



- Telecamere SIBID
  - Telecamere MITA
  - Telecamere zona T
  - Inquadrati STARS
  - Piazzole CAR SHARING (limitati entro il 2022)
  - Piazzole CAR SHARING (limitati entro il 2022)
  - Postazioni CENTRO IN DICI
  - Ricarica auto elettrica
  - Intercomunicazione con taxi: parcheggio GRATUITO per utenti ALC
  - Intercomunicazione con taxi: parcheggio GRATUITO per utenti TAXI
  - Intercomunicazione biglietti parcheggio GRATUITO per chi deposita la propria bici
  - Parcheggi incanalati
  - Altri parcheggi
  - Sistemi tangenziali
  - ATA casella fissa
  - ZTL (zona traffico limitato)
  - zona Università
  - area T
  - zona Università
- Nelle giornate di limitazione alla circolazione:
- persone connessi
  - parcheggi raggiungibili

出典：国土交通政策研究 第184号

出典：Urban Access Regulations in Europe

# 1. 事前調査

## ③交通関連プロジェクト ～T-days事業～

ポローニャ

- EUの都心政策に基づき、市中心部を安全で魅力ある歩行者自由空間とし、活性化を促すことが目的。
- 毎週土曜日の午前8時から日曜日の午後10時まで、指定エリア（T字）への自動車乗り入れを原則不可とし、歩行者と自転車だけが通行できるエリアとする。**
- 2011年2月と9月に試行を行い、翌年2月から社会実験、同年5月から実施。
- 指定エリアでは、時間が来ると手動か自動装置でゲートを閉めて自動車の進入を規制する。

### T-daysの実施対象地区

資料：Urban Center資料より



出典：ニッセイ基礎研究所HP  
<https://www.nri-research.co.jp/report/detail/id=52844?site=nli>

- ◆ リッツォーリ通り、ウーゴ・パッシ通り、インディペンデンツァ通りと付近の既存の歩行者専用エリアの間に2ヘクタールを超える歩行者と自転車専用のエリアを設ける。
- ◆ 歩行者専用エリアから徒歩圏内に公共交通機関の停留所を7つ設置。
- ◆ 2つのインターチェンジ駐車場を接続して10分ごとに2つのタワーまで運行する新しい「T」シャトルバス。
- ◆ T入口のすぐ近くにタクシー乗り場を5つ設置。
- ◆ 市内中心部またはシャトルバスでアクセスできる9つの公共駐車場に合計4,500台分の駐車スペースを用意。
- ◆ T内で直接店舗に商品を配達できる3時間枠。
- ◆ ルースベルト広場に新しい障害者用駐車スペースを12台設置。
- ◆ 交通規制エリアから数メートル以内に身体障害者用車両を駐車できる路道20本。

### T-daysに関連する交通施策



出典：ポローニャ市HP

## 1. 事前調査

### ③交通関連プロジェクト ～小さな路 プロジェクト～

ポローニャ

- **コミュニティ活動のために非営利組織が路上駐車空間などの公共空間を活用できる取り組み**である。市は、公共空間の活用を認可し、情報提供を行うことで、プロジェクトを支援している。事業主体は、Association Centotrecentoという若い建築家3名が立ち上げた非営利組織。
- 路上駐車帯や歩道、広場、ポルティコ下などの公共空間利用の許可を市から取得し、**テーブルやイス、白板等の用具を持ち込み、コミュニティの場に一時的に転換して活用**している。



※ポルティコ (Portico) は、柱で支えられるか壁で囲まれた歩道上に屋根があるポーチ。ポローニャ市内のポルティコの総延長は40kmほどで、世界最長水準。制度上は民間の私有財産だが、ポルティコ下の歩道空間などは公共空間として取り扱われており、所有者であっても、占有利用するには市等の認可取得が必要である。



出典：ニッセイ基礎研究所HP <https://www.nli-research.co.jp/report/detail/id=52506?pno=2&site=nliより>

6

## 1. 事前調査

### ③交通関連プロジェクト ～トラムの新設～

ポローニャ

- **PUMS (ポローニャ大都市圏の持続可能な都市交通計画) でトラム4路線、全長57kmの新設が予定**されており、現在2路線が工事中で、1路線が着工前調査の段階である。
- 2026年6月のトラム (Red Line) 完成により、ポローニャ市内へ向かうトラムを30万人/日が利用することになる。
- **トラム新設にあたっては、PUMS (持続可能な都市交通計画) 策定に向けた大規模な会合を2回開催したほか、オンラインでの市民アンケート調査、ワークショップ等を開催して、住民合意を得るような活動**をしている。

トラム4路線の新設

【新設されるトラムの概要及び予算規模】



出典：国土交通政策研究 第184号に加筆

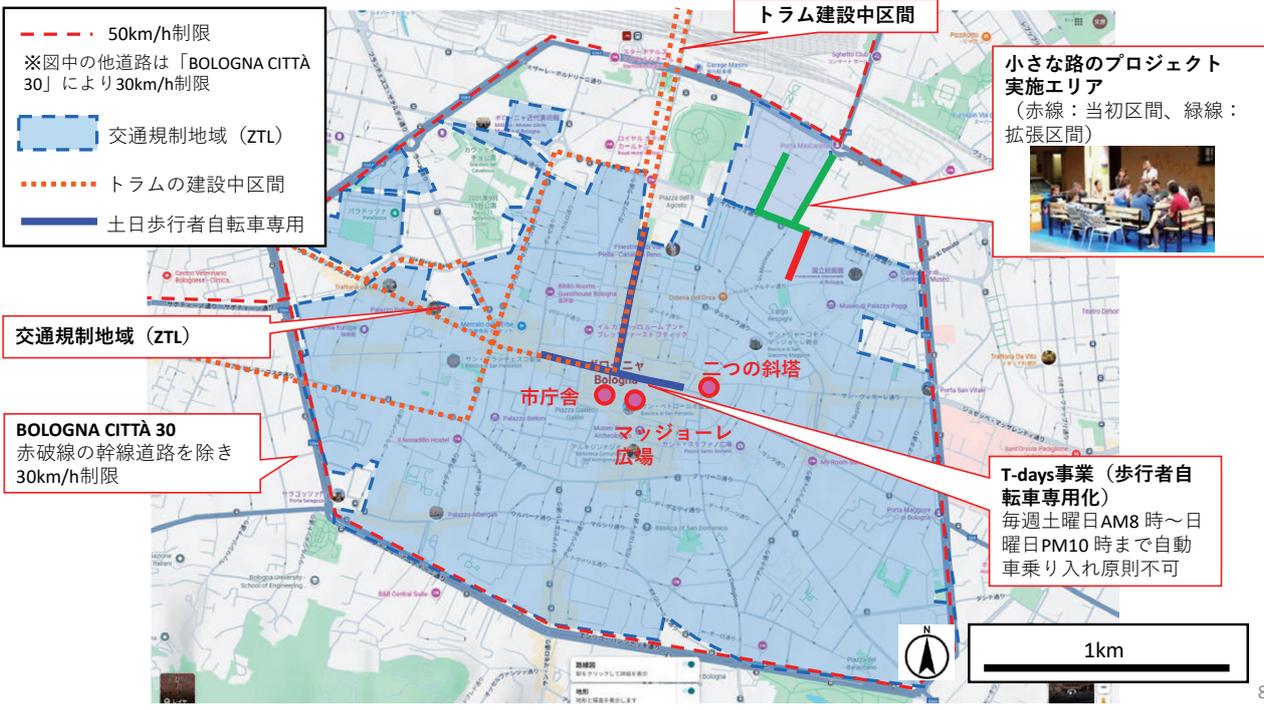
7

# 1. 事前調査

## ④プロジェクトマップ

ポローニャ

- 中心部では、トラム新設、速度30km/h制限、交通規制地域（ZTL）が複層的に実施され、その上で歩行者自転車専用化（T-days事業）や公共空間活用（小さな路プロジェクト）が実現している。

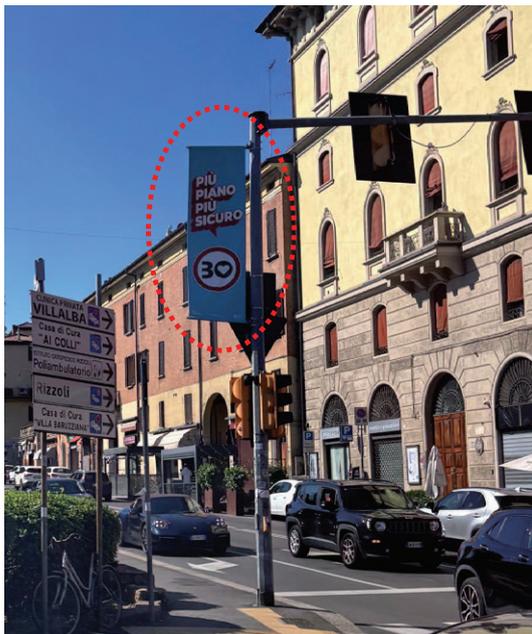


# 2. プロジェクト視察結果

ポローニャ

Citta30をPRするバナー「速度が低いほど安全」が街の主要な交差点部に掲示されている。

速度30km/hが終了する区間には交通標識があり。



## 2. プロジェクト視察結果

ポローニャ

7時～20時について自動車抑制区域（ZTL）実施の看板あり。対象外の乗り物として、バス、タクシー、観光ハイヤー、自転車、エリア内の駐車場、ホテル利用者が記載されている。



ZTLの境界部分には、カメラが設置されており、ナンバープレートが撮影され、監視される。



10

## 2. プロジェクト視察結果

ポローニャ

市中心部のT字の個所の道路では、路線バス以外の自動車交通量は少ない。  
（視察日が平日であったため歩行者自転車専用化はされていない）



進入が許可されている二輪車、自転車の通行量が多い。



11

## 2. プロジェクト視察結果

ポローニャ

自動車抑制区域（ZTL）内の道路は自動車交通量が少ない。区域内の道路上では、空間の多様な活用が行われていた。

- ◆ 路上の二輪車駐車場として利用されている。



- ◆ 大学付近では、学生らしき人々が道路沿いに溜まっている。



- ◆ 路上に野菜や果物の店頭販売や飲食店のテーブル、椅子が置かれ賑わっている。



12

## 2. プロジェクト視察結果

ポローニャ

- 市中心部の自動車抑制区域（ZTL）内の路上の飲食店のテーブルをはさんで、幅2m程度の通行機能が確保されており、人だけでなく、エリアに用事のある車両も通行していた。（テーブルとの距離数cm程度）
- 車両は、運転手が店舗のお客とアイコンタクトなどでコミュニケーションをとりながら、歩行者よりも遅い位のスピードで通行。
- 車道側には、椅子は配置されておらず、沿道の店舗側も自動車の通行に配慮している模様。



13

自動車抑制区域（ZTL）内ではトラムの建設工事が進行中。（写真は、T-days事業エリアのもの）



トラムの建設工事をお知らせする街中の看板には、ボローニャ市のロゴの記載だけでなく、PUMS（大都市圏の持続可能な都市交通計画）の記載もあり。計画の位置づけが大事にされていることが伺えた。



【日時】  
2025年9月5日（金）9時～ @ボローニャ市役所

【面会者】  
・ボローニャ市 交通・都市モビリティ行政担当官  
Michele Campniello氏  
・ボローニャ市 モビリティシステム・UI担当  
Luca Bellinato氏



【主な内容】

- ・30km/h制限については、2019年の「持続可能な都市モビリティ計画」の策定以降、**市民から必要性が訴えられており、2021年の市長選挙の段階で論点**になっており、当選したマッテオ・レポーレ市長により、政策が実施された。
- ・**人のための空間の確保を重視**している。道路をリデザインし、車道を減らし、横断歩道はマウントアップして、安全性を確保している。
- ・政策イベントを開催して市民との会話をやっている。**市民の理解と要望の上に立って進めることが大事**。
- ・市民の中でも意見の強い人がいて、その人が市民を巻き込んでいく。
- ・**モニタリングが重要**。実施後、歩行者の死亡者がゼロ、自転車利用者10%up、CO2が30%減少している。

# Communication



Slow down, save a life!



City 30 is under construction



出典：ボローニャ市資料

# Engagement



City 30's ambassadors



Children's mobilization



Stakeholders engagement

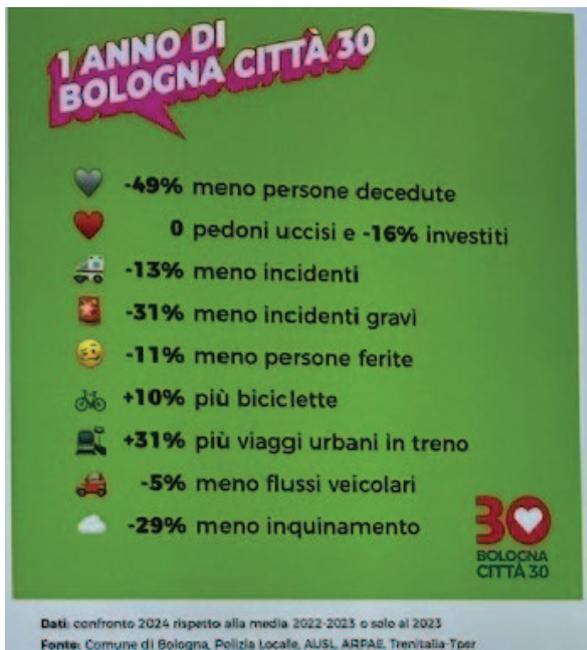


出典：ボローニャ市資料

### 3. ヒアリング

ポローニャ

(モニタリング結果)



出典：ポローニャ市資料



18

### 3. ヒアリング

ポローニャ

(小学校前の車道の歩行者空間化)

• Before



• After



出典：ポローニャ市資料

19

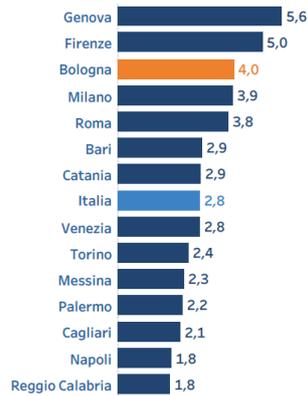
## 4. 速度規制と歩行者優先の空間づくりの成功要因

ポローニャ

### ①交通事故の多いまちの認識

- 他の大都市圏と比較すると、ポローニャは事故率では3位にランク。イタリア平均を大きく上回るという事実。

Tasso di incidentalità



出典：ポローニャ大都市戦略計画のための調査統計サービス

### ②政治的リーダーシップ・公約

- 2021年のポローニャ市長選挙で当選したマッテオ・レポーレ氏が選挙公約の中で、都市の安全性と持続可能な交通の促進を目的とした「Città 30」の導入を明言。

(背景にSUMP (EU持続可能な都市モビリティ計画) による市民参加プロセスあり)



出典：ポローニャ市HP

### ③ヨーロッパの潮流

- EUが2018年5月17日に発表した「EU交通安全政策フレームワーク2021-2030」において、「2030年までに交通事故死者数を半減」「2050年までにゼロ」を目標に設定。



出典：EU交通安全政策フレームワーク2021-2030

<https://www.solosar.fr/fr/news/eu-road-safety-policy-framework-2021-2030-next-steps-towards-vision-zero>

20

## 4. 速度規制と歩行者優先の空間づくりの成功要因

ポローニャ

### ④市民とのエンゲージメント

- 地域住民が地域の問題に取り組み、意見を反映させるプロセスが確保されている。



City 30's ambassadors



出典：ポローニャ市資料

### ⑤データドリブンの取組

- 施策の効果についてデータでモニタリング (CO2排出量、交通事故数、自転車分担率等) し、その結果を市民にわかりやすく伝えることで、施策への理解者を増やしている。



Dati confronto 2024 rispetto alla media 2022-2023 o solo al 2023. Fonte: Comune di Bologna, Polizia Locale, AUSL, ARPAE, Trenitalia Tper

出典：ポローニャ市資料



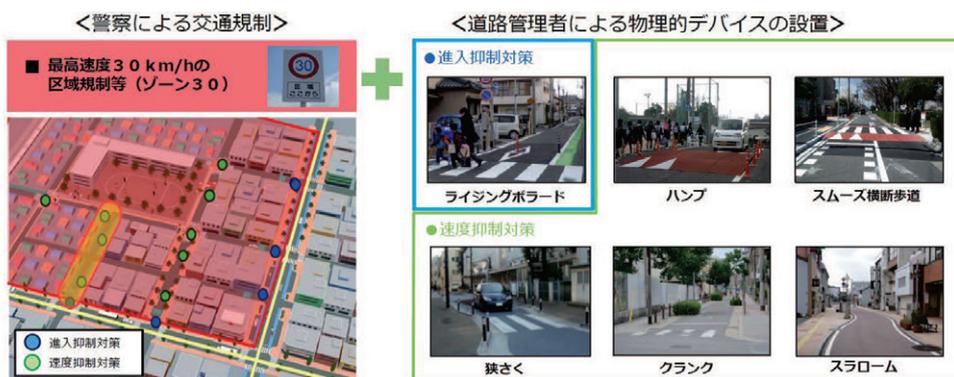
29% of traffic pollution

「Città 30」初年度の広報キャンペーン費 (市民への周知・コミュニケーション施策) 166,339ユーロ。  
(BolognaToday 2023年9月25日記事より)

21

- 我が国では、小さな道で歩行者の安全を守るために、効果的な施策として、車両の速度を時速30kmに制限する「ゾーン30」、更に物理デバイスも設置する「ゾーン30 プラス」がある。
- 一方で、ポローニャに見るような、歩行者が必ず優先され、居住者の自動車や通過交通の速度が衝突の恐れがなく、例え接触しても怪我しないスピードまでコントロールされることで歩車が融合する空間へ変わることによって**事故ゼロで人の交流が生まれるような空間を実現するためには、更なる対策が望まれる。**

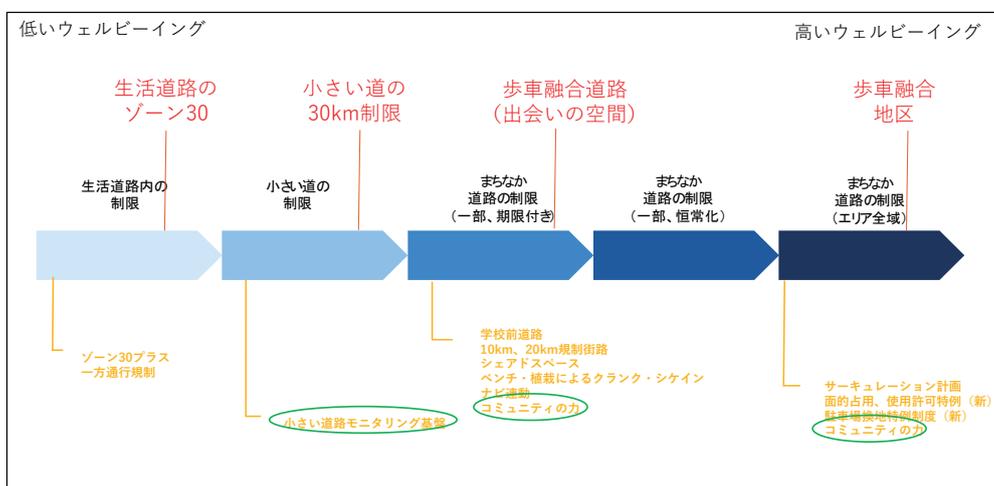
(ゾーン30プラスの概要)



出典：国土交通省プレスリリース  
URL：https://www.mlit.go.jp/report/press/content/001894729.pdf

- 「まちなかの小さな道」を「出会いの空間」へと変革し、あわせて「事故ゼロ」を実現するためには、地域との合意を得ながらの段階的な取り組みの実施が必要と考えられる。
- 具体的には、「**新たな道路（歩車融合道路）**」として**第5種道路の新設**や、**中心市街地や住宅地での交通マネジメント、モニタリング基盤の構築、データドリブンのアプローチ、地域との社会的合意の取組**が考えられる。

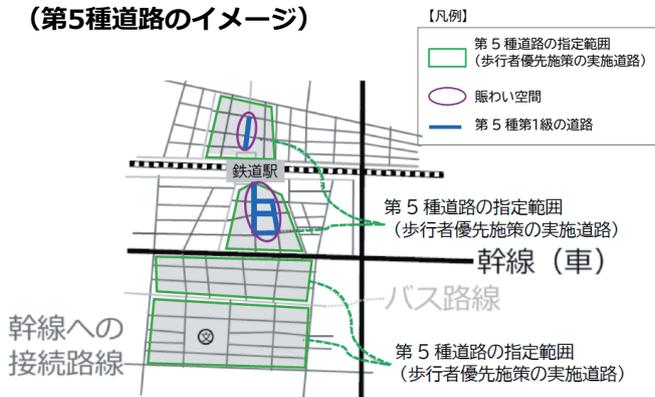
(変革に向けた道筋)



出典：「小さな道の大きな改革～安全で賑わいある人中心のまちなかの小さな道～」提言書、JAPIC国土創生プロジェクト委員会（2025年4月）

- 第5種道路は、歩行者は道路内のどこを歩いても立ち止まっても良く、車両は歩行者を尊重して最徐行で通行する歩車融合道路をイメージする。
- 中心市街地や観光地のような不特定多数が集まる道路で、歩行者の安全に加えて、賑わいを創出するための滞留空間を確保する道路（第5種1級道路）や、小学校の通学路となる道路で、歩行者の安全を確保する道路（第5種2級道路）が想定される。

(第5種道路のイメージ)



※出典：池谷風馬・鳥海梓・羽佐田紘之・大口敬：歩行者からみた都市内街路の評価手法に関する考察，第70回土木計画学研究発表会・講演集(CD-ROM),2024  
「図-1街路ネットワーク計画と評価の枠組み(イメージ)」を抜粋し【凡例】に記載の内容を加筆

●第5種道路の区分

**第5種第1級**：歩行者の安全に加えて、賑わいを創出するための滞留空間を確保する道路

**第5種第2級**：歩行者の安全を確保する道路

・第4種第4級に分類されている歩車共存道路(歩車分離をしない道路)は、第5種道路に分類する。

●街路網における位置づけ

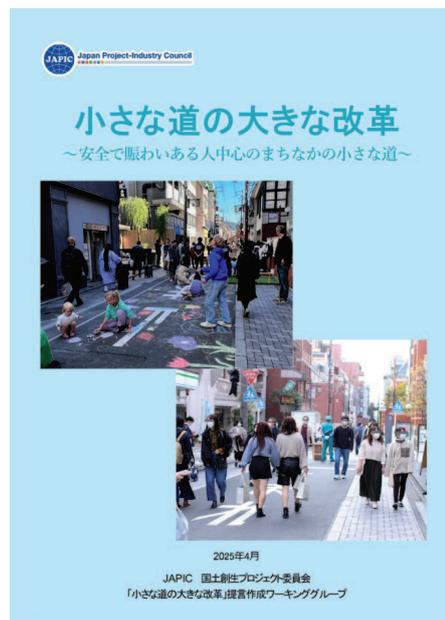
- 第5種道路は、街路網の全体計画の中で歩行者優先施策の実施道路と位置づける。
- 例えば、中心市街地や商店街、観光地のような不特定多数の人々が集まる道路(第5種第1級)、生活道路のようにある程度特定の住民の利用が卓越する道路(第5種第2級)等を想定している。

●第5種道路の指定方法

- 面的に都市計画に定めるとともに、「中央線のない小さな道」の30キロ制限及び小さな道のゾーン対策といえるゾーン30やゾーン30プラス等ゾーン規制と連動させる。

出典：「小さな道の大きな改革～安全で賑わいある人中心のまちなかの小さな道～」提言書、JAPIC国土創生プロジェクト委員会（2025年4月）

(参考) 「小さな道の大きな改革～安全で賑わいある人中心のまちなかの小さな道～」提言書  
JAPIC国土創生プロジェクト委員会（2025年4月）  
<https://www.japic.org/information/pdf/456-1.pdf>



## JAPIC イタリア視察参加者名簿

(敬称略)

石田 東生 筑波大学 名誉教授 【団長】

真田 純子 東京科学大学 環境・社会理工学院 教授

鈴木 健嗣 筑波大学 システム情報系長・教授

笥 文彦 (株)日建設計総合研究所 都市部門 主任研究員

竹平 誠治 (株)オリエンタルコンサルタンツ  
事業推進本部スマートモビリティ推進室/室長

田中 宣安 中央復建コンサルタンツ(株) 計画系部門地域整備グループ

溝口 秀勝 (一財)計量計画研究所 都市地域・環境部門 グループマネジャー

渡邊 健 パシフィックコンサルタンツ(株)  
社会イノベーション事業本部 交通政策部 交通計画推進室  
チーフコンサルタント

林田 康洋 JAPIC 常務理事

荻野 太一 JAPIC 事業企画部 部長 ((株)日建設計より出向)

以上

---

---

イタリア視察報告書  
～イタリア北部のテリトリーオ戦略からこれからの地域生活圏を考える～  
2025年8月28日～9月8日

国土創生プロジェクト委員会

発行 2026年2月

発行所 一般社団法人 日本プロジェクト産業協議会  
〒103-0025

東京都中央区日本橋茅場町 3-2-10 鉄鋼会館 6F

編集・印刷 株式会社 大應

©Japan Project-Industry Council 2026, Printed in Japan

---

---



