

建設経済の最新情報ファイル

RICE monthly

RESEARCH INSTITUTE OF
CONSTRUCTION AND ECONOMY

研究所だより

No. 451

2026 10

CONTENTS

視 点 ・ 論 点	熱い湯に浸かりながら		1
寄 稿	ジェンダーの視点から考える まちづくりと交通政策		2
研究員ノート	映像・観光・まちに生きる文化財 ー歴史的建造物の保存と活用をめぐってー		17



一般財団法人 **建設経済研究所**

〒105-0003 東京都港区西新橋 3-25-33 フロンティア御成門 8F

Tel: 03-3433-5011 Fax: 03-3433-5239

URL: <https://www.rice.or.jp/>

熱い湯に浸かりながら 専務理事 瀬口 芳広

いきなり私事で恐縮だが、筆者の趣味の一つに銭湯お遍路がある。ゴール地点に銭湯を設定して走り、番台（番台とは何か今やご存じない方もいるかも知れないが）やフロントでお遍路帳にスタンプを押してもらい、大きな湯船でランニングの汗を流すのを週末の愉しみにしている。

ところが昨今、目指した銭湯が廃業していて銭湯難民となることが屢々ある。

東京都や東京都浴場組合の統計によると、都内の銭湯の数は、1968 年がピークで 2,687 軒。その後は減少の一途で、2025 年には 417 軒。今やピーク時の 15%と銭湯はすさまじい勢いで東京の街から姿を消している。

昭和 40 年代には地域の生活インフラとして欠かせない存在だった銭湯がこれほど減少した理由は、自家風呂の普及や生活様式の変化という時代の大きな流れによることは誰もが思い至るところだが、最近の銭湯廃業の理由は、利用者減による営業不振ということばかりではないようだ。

この 15 年ぐらいに廃業した銭湯の廃業理由は、営業不振や利用者の減少といった理由よりも、施設の老朽化、経営者の高齢・病弱、後継者難といった理由が大宗を占めている。

厚生労働省の調査によると、全国の銭湯の経営者の年齢は、60 歳以上の者が 70%以上、常時雇用者の平均年齢は、男性 48 歳、女性 51 歳で、30 歳未満は男性 5%、女性 2%台と、廃業理由もむべなるかなだ。

こうした数字だけを見ると、銭湯はまさに絶滅危惧種、衰退産業としか言いようがないが、最近、ある銭湯に入ろうとしたところ、入るのに 1 時間待ちだと言われてしまった。

サウナで「ととのう」というのがブームになって以降、サウナ目当てに銭湯に来る客が増え

ているなとは思っていたが、その銭湯は、単に風呂に入るのにも、それだけ待たなければならぬということだった。

確かに、入口周辺や駐車場にはベンチが置いてあり、多くの人が待っているし、番台の横には、カフェのようなこじやれた（これも死語？）空間があり、ビールなどを飲んで盛り上がっている客も大勢いる。

早速スマホで検索してみると、最近は老舗の銭湯がリニューアルされ、通常のお湯以外に軟水を使ったジェットバスや高濃度炭酸泉、シルク風呂といった新機能を提供、クラフトビールバーなどの飲食物販部門も併設した「デザイナーズ銭湯」として人気になっていると AI が回答してきた。

こうした銭湯は、銭湯経営者の後継者や銭湯愛好者が、クラウドファンディングでリニューアル資金を集める、SNS で情報を発信する、銭湯という空間を活用して様々なイベントを仕掛ける、といった取組を行い、「入浴」というコア機能を守りつつ、文化・コミュニティ・価値体験を付加することで若者を中心に新しい顧客層を獲得しているらしい。

マクロの数字だけを見ると絶滅危惧種と思われた銭湯業界だが、若い客と担い手に支えられた元気な銭湯が出現していることがわかってくると、今度は、番台周辺で若い従業員が楽しそうに働いている姿が目につくようになり、彼ら彼女らは何に惹かれて働いているのかが気になってくる。

その日は、熱い湯に浸かりながら、我々の調査研究も、マクロの数字や建設業界をとりまく大きな流れを抑えた分析することは勿論のこと、業界内の小さな動きや新しい取組にも着目し、建設業界のこれからの道標を示していければよいなと思った日であった。

東京くらし WEB（東京の公衆浴場の現況）
<https://www.shouhiseikatu.metro.tokyo.lg.jp/chousa/yokujyo>

厚生科学審議会（浴場業の実態と経営改善の方策（抄）
<https://www.mhlw.go.jp/content/11130500/001373445.pdf>

ジェンダーの視点から考えるまちづくりと交通政策

観光庁国際観光課アジア市場推進室長
(前：OECD 国際交通フォーラム上級分析官)

笠原 由加里

1. はじめに

私たちは、道路や鉄道、住宅、公園などの社会基盤を、誰にとっても同じように利用できる中立的なものと考えがちです。しかし実際には、人々の生活様式や役割、働き方、所得、利用できる交通手段などによって、その利用実態やニーズは大きく異なります。そして、その違いを生み出す要因の一つがジェンダーです。

私たちは日々、仕事や通学、買い物、通院、家族の送迎など、さまざまな目的で移動しています。この移動は、道路や公共交通、住宅、都市空間などの社会基盤によって形作られています。しかし、人々の移動の仕方やまちの利用の仕方は一様ではなく、年齢や所得のほか、性別やジェンダーによっても大きく異なります。

これまでの交通政策は、主として通勤・通学を中心とした移動を前提に進められてきました。その結果、買い物や送迎、介護など日常生活を支える移動や、安全・安心に関する課題は十分に可視化されてこなかった面があります。

近年、持続可能で包摂的な社会の実現に向けて、様々な政策分野や事業においてジェンダーの視点を政策に組み込む「ジェンダー主流化」の重要性が国際的に認識されています。本稿では、ジェンダー主流化の基本的な考え方を整理するとともに、交通やまちづくり、建設業・運輸業、防災分野における課題と国内外の取組事例を紹介し、誰もが暮らしやすい社会の実現について考えます。

なお、本稿の内容は筆者個人の見解であり、現在及び過去の所属団体の見解を示すものではないことを、あらかじめご了承ください。

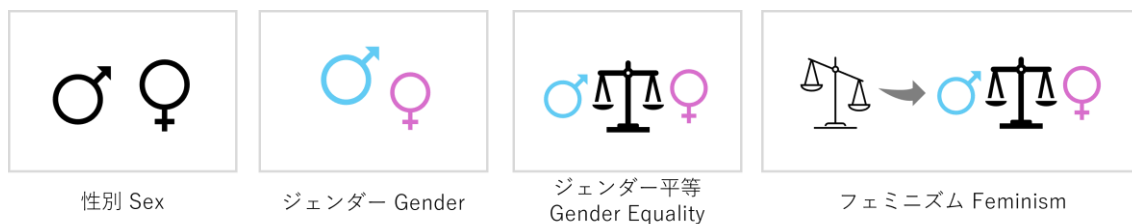
2. ジェンダー主流化とは何か

まず、性別とジェンダーという言葉について確認しておきたいと思います。

「性別 (sex)」とは、生物学的な身体の特徴に基づく男性・女性という区分を指します。他方、「ジェンダー (gender)」とは、社会や文化の中で形成された性別に関する役割や期待、価値観等を意味します。

例えば、「男性は外で働くべき」「女性は家事や育児を担うべき」といった考え方は、自然にできたものではなく、社会が作り上げてきたものであり、地域や時代によっても変化します。そして、後述するように、こうした価値観に基づく違いは人々の日常生活に影響を及ぼし、その結果として移動の仕方や都市の利用の仕方にも違いが生まれます。また、都市構造やインフラ、施設や設備等は、性別によって異なる影響を及ぼします。

図表 1 性別やジェンダー、ジェンダー平等、フェミニズムのイメージ



(出典) 筆者作成

「ジェンダー平等」とは、性別に関わりなく、誰もが平等な権利、機会、責任を持ち、尊重されること、を意味します。国連が掲げる持続可能な開発目標（SDGs）でも、「ジェンダー平等を実現しよう」は目標の一つとして位置付けられています。ジェンダー平等は特定分野だけの課題ではなく、社会全体の持続可能性に関わる課題として認識されています。

そして、「ジェンダー主流化」とは、こうした現実を踏まえながら政策を立案し、誰かに不利益が集中しないようにするための考え方です。政策が社会の誰にどのような影響を与えるのかを丁寧に把握し、より公平で効果的なものにしていくためのアプローチです。最終的な目的はジェンダー平等であり、交通政策も都市政策もインフラも防災も例外ではありません。

ジェンダー主流化 (Gender Mainstreaming)

- 【前提】あらゆる政策や施策、事業は男女それぞれに異なる影響を及ぼすという前提に立ち、
- 【目的】ジェンダー平等の実現を目指して、
- 【対象】あらゆる領域の政策、施策、事業の計画・実施・モニタリング・評価のすべての段階において、
- 【内容】男女それぞれの課題やニーズ、影響といったジェンダーの視点を組み込んでいくアプローチ

なお、「フェミニズム (Feminism)」は、女性の社会的、政治的、経済的権利を男性と同等にし、女性の能力や役割の発展を目指す主張や運動のことで、「女性だけを優遇するもの」でも「男性を否定する思想」でもありません。

本稿では、議論を分かりやすくするため、男女に着目して説明します。

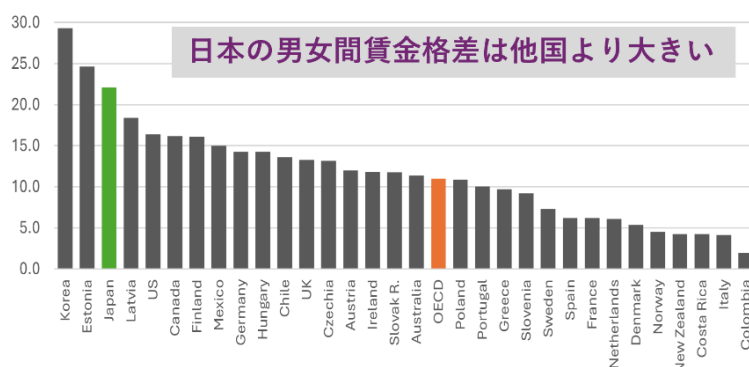
3. 日本社会に残る男女格差

近年、日本の女性の就業率は着実に上昇し、共働き世帯も増加し、今や専業主婦世帯よりも共働き世帯のほうが多数派になっています。その一方で、男女間の賃金格差は依然として大きく残っており、日本の状況は OECD 諸国の中でも格差が大きい方です。女性は非正規雇用の割合が半分以上と高い上、男女間の賃金格差に加え、正規・非正規間の賃金格差も大きくなっています（図表 2）。

また、共働き世帯であっても、家事や育児、介護の負担は女性に偏る傾向があります。仕事をしながら家族のケアも担う「二重負担」の状況に置かれている女性は少なくありません。こうした状況は、単に家庭内の役割分担の問題ではありません。ジェンダーが、人々がどこで働くか、どのように移動するか、どのような住まいを選ぶかにも影響を及ぼしています（図表 2）。

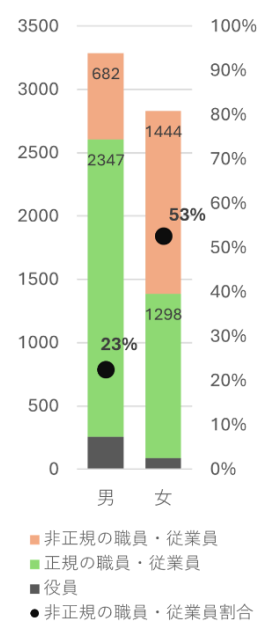
図表 2 移動や生活に影響を与える日本の男女格差の実態

① OECD各国男女間賃金格差（男性の賃金中央値に対する割合、％）



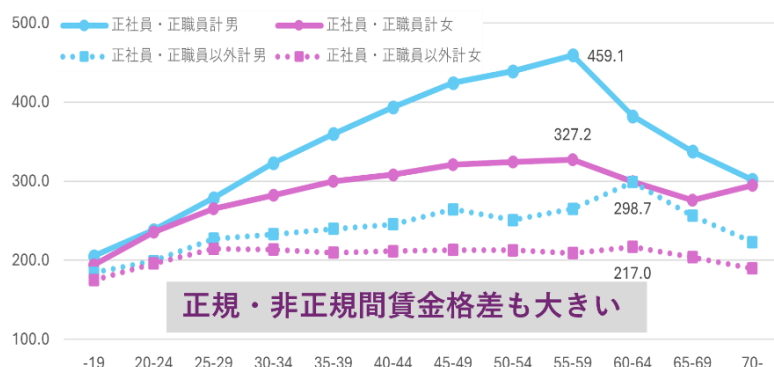
日本の男女間賃金格差は他国より大きい

③ 雇用形態別雇用者数（万人）、非正規の職員・従業員割合（％）



女性では非正規雇用が半分以上

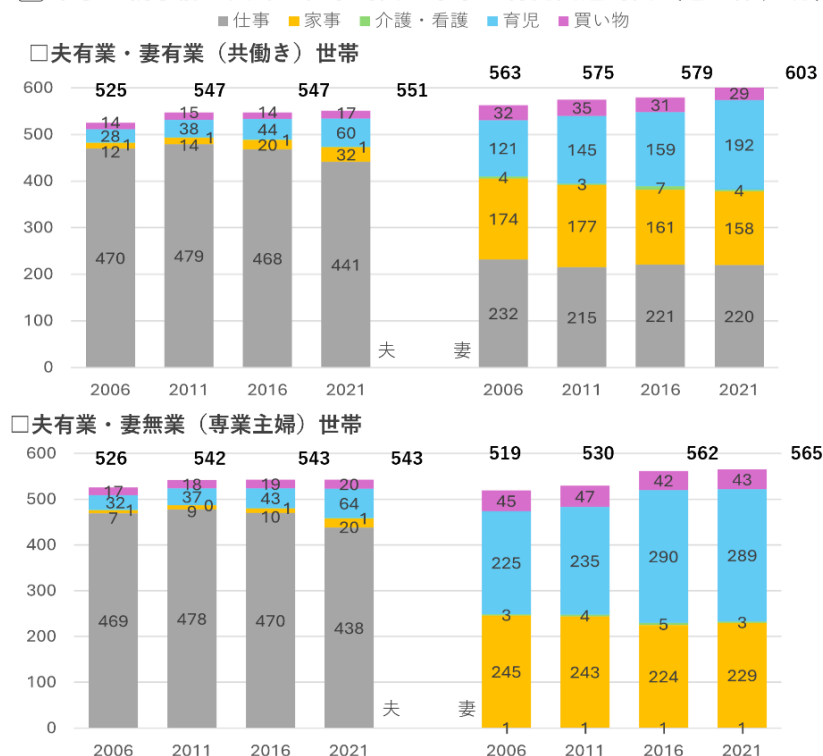
② 雇用形態、性、年齢階級別賃金（月額、千円）



正規・非正規間賃金格差も大きい

（出典）[1] OECD(2023) Gender wage gap (2025 年 12 月 16 日)、[2] 厚生労働省「令和 6 年賃金構造基本統計調査」、[3] 厚生労働省「労働力調査」を基に作成

④ 末子が就学前の夫婦の仕事時間と家事・育児関連時間（週全体、分）



（出典）[4] 内閣府男女共同参画局「末子が就学前の夫婦の仕事時間、家事・育児関連時間（5年ごとの推移）」（総務省「社会生活基本調査」）を基に作成

4. なぜ国土交通分野でジェンダー主流化なのか

私たちが、あらゆる社会的機会（雇用、教育、医療、余暇等）にアクセスするには、移動は不可欠です。しかし、人々の移動の仕方は一様ではありません。ケアや買い物の時間差にも表れているように、年齢や収入だけでなく、ジェンダーは移動手段を選択する上での重要な決定因子となっているのです。

ジェンダーに基づく家庭内の性別役割分担により、女性は男性よりも多くの役割や活動（仕事、家事、育児・介護等）を担わざるを得ない状況にあります。その結果、多くの役割と活動をこなすために、女性は多くの場所に移動しています。しかし、住宅地、学校、商店、医療機関等の移動先は、都市構造上に分散し、利用可能な移動手段やネットワークも限定的になっています。

つまり、社会に存在するジェンダーや男女格差は、そのまま交通や都市、住宅等の課題と結び付いているのです。これは、土地利用、都市構造、インフラといった「国土」の問題であり、交通手段や移動環境に関わる「交通」の問題であるのです。

ここからは、移動やまちに関するジェンダーの特徴や課題と、それらに対するジェンダー主流化の取組を紹介します。

ジェンダー主流化を進めるための取組事例

- 政策、事業、法律の策定においてジェンダー別統計を用いた政策影響評価分析（GBA+）を実施【カナダ政府】
- 性別、年齢、移動手段、距離、職業、満足度、移動理由等に細分化された詳細な国家交通統計を毎年作成し、詳細なジェンダー分析を実施【英国】
- 多数のモデル事業の教訓から得た、公正性と質の概念を具体化し、企画立案に取り入れるため、「都市計画・都市開発におけるジェンダー主流化マニュアル」を整備【ウィーン（オーストリア）】
- より魅力的で平等主義的であり、すべての人にとって生活しやすい都市にするための分野別の包括的な「ジェンダーと公共空間」ガイドを整備【パリ（フランス）】
- 加盟各国に男女同数の委員の推薦を依頼するとともに、各委員会の議長に対し、統計的に女性は発言しにくいといった傾向についての研修を行い、女性委員の発言を促進【世界道路協会】

① 女性の移動パターンの特徴

女性の移動は、一般的に距離が短く頻度が高いほか、仕事以外の目的による移動や、ピーク時間外の移動が多い傾向があります。また、送迎や付き添い等のために誰かと一緒に移動が多く、複数の用事をまとめて行うために複数の場所を巡る「チェーントリップ」も多くみられます（図表 3）。これは、女性が、保育園や病院、習い事等の送迎、買い物等、仕事以外の用事（無償労働）をより多く抱えているためです。そして、通勤時間を短くして、こうした用事や移動の時間を確保するために、自宅に近い場所で働く傾向があります。

また、女性は男性と比べて、非正規雇用やパートタイム勤務が多く、低賃金になりがちです。運転免許の保有率も女性の方が低く（男性 83.8%、女性 66.9%。2024 年¹⁾）、自家用車があっても男性の家族が使用することが多くなっています。女性は、子どもや高齢者と一緒に移動することが多く、買い物等の荷物も多い傾向があります。

こうしたことから、移動に関するニーズが、男女では異なります。短距離の移動が多いため、特にバス、自転車、徒歩といった移動手段が重要であり、複数の場所に立ち寄れるよう、融通がきく移動手段を好みます。そして、給与が低い、自動車が使えないといったことから、公共交通や徒歩等、比較的安価な移動手段を利用しがちです。しかし、そのために、移動にかかる時間が長くなっています。

こうした生命の再生・維持と家族の維持に必要な世話や家事に関連するあらゆる移動は「ケアのモビリティ」と呼ばれますが、従来の交通計画等では主として通勤・通学を中心とした移動を前提に組み立てられてきたため、「仕事」「レジャー」「通学」等の分類では見えにくく、これまで十分に可視化されず、政策の対象としても扱われにくい状況がありました。

¹ 内閣府「令和 7 年交通安全白書」

なお、ここでは便宜上「女性」ということで説明していますが、同性カップルでも所得の低い方がこのようなケアの役割を担う傾向があるなど、ケアの負担や移動の複雑さは共通する課題です。

図表 3 女性の移動パターンの特徴



(出典) 各種関連資料を参考に筆者作成

こうした移動パターンの特徴とニーズは、各種世論調査の結果等でも確認できます(図表4)。女性は男性よりも徒歩や自転車、公共交通機関での移動割合が高く、買い物やケア目的の移動が多く、荷物の多さや乗り換えの不便さを指摘しています。他方、男性は、女性よりも自家用車の利用割合が高く、通勤・通学目的での移動が多くなっています。高齢者の交通手段にも男女差が見られます。

まちづくりや道路に関しても、日々の移動や生活動線の違いから、傾向やニーズに違いが見られます。女性は男性よりも、住宅の「立地の利便性」(通勤・通学のほか、公共交通機関、医療・介護・福祉施設、買い物施設等へのアクセスの良さ)に着目し、照明等の防犯、歩道の設置、段差解消等の「日常生活の安全性・利便性」を重視し、生活圏を歩いて移動する際の快適さを求めます。一方で男性は、幹線道路やバイパス整備、都市間ネットワーク等の「広域移動の円滑化」を重視する傾向があります。

こうした視点に立つと、交通政策は単なる移動時間の短縮や交通量の処理ではなく、人々の生活の質(QOL)を支える社会基盤であることが見えてきます。とりわけ、買い物や通院、送迎、介護など日常生活を支える移動の重要性を踏まえれば、徒歩や公共交通による短距離・多目的な移動のしやすさ、安全性、快適性を向上させる視点が不可欠です。そのため、道路や公共交通、まちづくりの計画・評価においては、多様な利用者のニーズを踏まえた視点が重要となります。

そのためには、交通や都市に関する統計・調査において、男女別データを継続的に収集・分析していくことが欠かせません。日本では、性別による移動実態やニーズの違いを把握するためのデータが必ずしも十分とはいえない状況にあります。今後は、男女別データの充実を図るとともに、その知見を政策や事業に反映しながら、誰もが利用しやすい交通・都市環境の実現を目指していくことが求められます。

図表 4 移動実態とまちづくりニーズにみるジェンダー格差

① 徒歩や自転車で行ける範囲の移動の際に、自家用車を利用する理由（複数回答，％）

	n	自家用車の方が早いから	荷物があるから	家族など複数で同時に移動できるから	坂が多いなど、徒歩や自転車の利用が困難だから	徒歩や自転車の利用は疲れるから	自家用車を運転するのが好きだから	徒歩や自転車では危ない道が多いから	体の具合など、自家用車を利用せざるを得ないから	その他	わからない
男性	631	62.9	42.5	37.1	13.3	11.9	12.7	7.3	6.7	0.8	9.0
女性	566	65.7	60.6	37.8	15.5	12.4	7.2	9.9	9.0	1.2	6.5

女性の方が「荷物があるから」が多い

② 鉄道やバスの乗り換えに感じる不便さ（複数回答，％）

	n	不便さを感じたことがある	鉄道やバスと乗り換えの際の接続が悪く、長時間待たなくてはならない	ホームやバス停が遠く、長く歩かなければならない	待ち空間が快適ではない（暑さ・寒さ対策や、トイレのきれいさなど）	乗り換えをする駅などのエレベーターやエスカレーターが少ない	いちいち切符を買わなければならない	乗り換えのために初乗り運賃を払わなくてはならない	その他	不便さを感じたことはない	わからない
男性	897	59.1	32.3	20.3	9.7	8.4	8.7	7.5	2.6	35.9	5.0
女性	1,002	65.6	36.8	23.5	11.7	10.5	10.0	8.0	3.1	28.4	6.0

女性の方が乗り換えに不便を感じている

③ まちを歩きやすくするために必要だと思う取組（複数回答，％）

	n	自動車が多い道路において、歩道を設置したり、歩道の幅を広げたりする	歩道の段差解消や、電柱の撤去などを進め、バリアフリー化を進める	照明などの防犯のための施設整備を進める	自転車危険なので、自転車の走る空間を分離する	公共交通機関に乗りやすくして、歩いて出かけるやすくする	駐車場や駐輪場を整備して、迷惑駐車をなくす	住宅地などでは、自動車より歩行者優先の道路とする	まちのにぎわいを高め、歩いて楽しいまちづくりを進める	買い物の際の荷物の宅配などのサービスを充実する	特に必要はない	その他	わからない
男性	1,441	60.4	51.4	48.2	43.8	38.0	37.2	28.2	22.1	11.9	3.4	0.6	0.8
女性	1,716	60.4	56.2	55.0	51.6	43.9	38.0	29.4	23.9	16.0	2.8	0.6	1.6

女性の方が徒歩や自転車、公共交通のための環境整備・改善や、照明等の防犯施設整備を重視

④ 住宅及び住宅の立地・周辺環境に関して、最も重視すること（％）

	n	住宅の広さ・間取り	住宅の外観	住宅の築年数	住宅の性能（耐久性、耐震性、省エネルギー性、遮音性など）	住宅のリフォームのしやすさ	立地の利便性（通勤・通学に便利な立地や、公共交通機関、医療・介護・福祉施設、日常的な買い物施設等へのアクセスの良さ）	立地の安全性（地震・台風などの自然災害に対する安全性、犯罪・交通事故などに対する安全性など）	立地の快適性（騒音・振動、大気汚染などの少ない、公園・緑地などが近くにあることなど）	その他	特になし	わからない
男性	809	19.0	1.0	1.2	9.3	1.7	42.3	14.2	8.7	0.4	1.7	0.5
女性	927	14.3	0.9	1.4	7.2	0.3	50.2	15.0	7.4	0.5	1.4	0.2

男性の方が住宅の広さや間取りを重視し、女性の方が立地の利便性を重視

⑤ 力を入れてほしい道路分野（複数回答，％）

	n	大気質や津波、大雨、大雪などによる災害に備えた対策	すれ違いが困難な狭い道路や急カーブの改良	歩道の設置や歩道、段差解消など	カーナビやスマートフォンなどを活用した情報提供の拡充	渋滞を緩和するためのバイパス整備や交差点の立体交差化など	わかりやすい環境の整備	電線類の地中化や樹木など景観の改善	自転車の通行空間や駐輪場の整備	道路の清掃や舗装修繕などの維持管理の充実	高速道路のインターチェンジ増設や料金割引など使いやすさの改善	立体交差などによる脇道の改良	都市間・地域間を結ぶ幹線道路などのネットワークの確保	騒音や大気汚染などへの環境対策	駐車場の整備	高速道路のガースクリーン・バーステップエリアや「道の駅」の設置	美しく賑わいのある道路空間の整備（オープンプラザや露店、イベントなどへの開放など）	その他	特になし
男性	785	60.5	47.1	33.8	37.1	41.5	31.3	37.2	28.4	29.0	29.9	31.8	31.6	21.3	26.0	19.5	12.4	2.0	1.4
女性	861	67.2	55.2	43.9	36.0	31.6	35.8	29.2	28.8	27.1	23.7	22.0	19.4	26.2	21.8	18.6	11.0	1.6	1.9

女性は狭い道路の改良、歩道設置、段差解消等の身近な道路を、男性はバイパス整備や立体交差化、幹線道路整備等の大規模整備を重視

（出典）[1, 3] 内閣府世論調査「歩いて暮らせるまちづくりに関する世論調査（平成 21 年 7 月調査）」、[2] 「公共交通に関する世論調査（平成 28 年 12 月調査）」、[4] 「住生活に関する世論調査（平成 27 年 10 月調査）」、[5] 「道路に関する世論調査（令和 3 年 7 月調査）」を基に作成

移動の負担を軽減するための取組事例

- ・ 積雪時、車道よりも事故が起きやすい歩道、幼稚園や病院周り等を優先して除雪し、転倒の減少により医療費も削減【カールスコガ、ストックホルム（スウェーデン）】
- ・ 路上駐車場を廃止し、道路空間にベンチや遊具を設置して、制限速度 10km/h の歩行者優先の空間に再整備するとともに、公共交通機関同士の接続を改善【バルセロナ（スペイン）】
- ・ 交通計画で配慮されてこなかった介護者、女性、子ども、高齢者等移動速度が遅い道路利用者に重点を移し、「スロー」トラフィック（速度の遅い移動手段）のための魅力的な幹線ネットワークを整備【ウィーン（オーストリア）】
- ・ 歩行者の移動性と公共交通機関へのアクセスを改善する取組（歩行者のニーズを踏まえた路上空間の割当て、夜間照明の追加、歩道の拡幅、中央にスロープのある大階段設置等）を実施【ウィーン（オーストリア）】
- ・ 乗り換えの多い女性に対応して、バス、地下鉄、通勤電車で使える共通の非接触式決済カードシステムを導入【サンチャゴ（チリ）】

ケアの移動そのものを軽減するための都市構造の事例

- ・ ケアや家事等の日常の無償労働円滑化を目指した社会住宅団地で、必要な施設を徒歩圏内に配置し、近隣コミュニティを実現（住宅群の中心に幼稚園や診療所を配置、歩行者専用の共有エリアを多数設置、子ども向け遊び場、庭園、歩道等を充実、車から完全に安全な場所で人間の接触やつながりを築けるように設計）【ウィーン（オーストリア）】
- ・ 女性を中心に据えた地区開発計画により、ケア負担軽減のため、ケアを担う人が必要とする様々なサービスを集積したケアブロックを徒歩圏に整備【ボゴタ（コロンビア）】

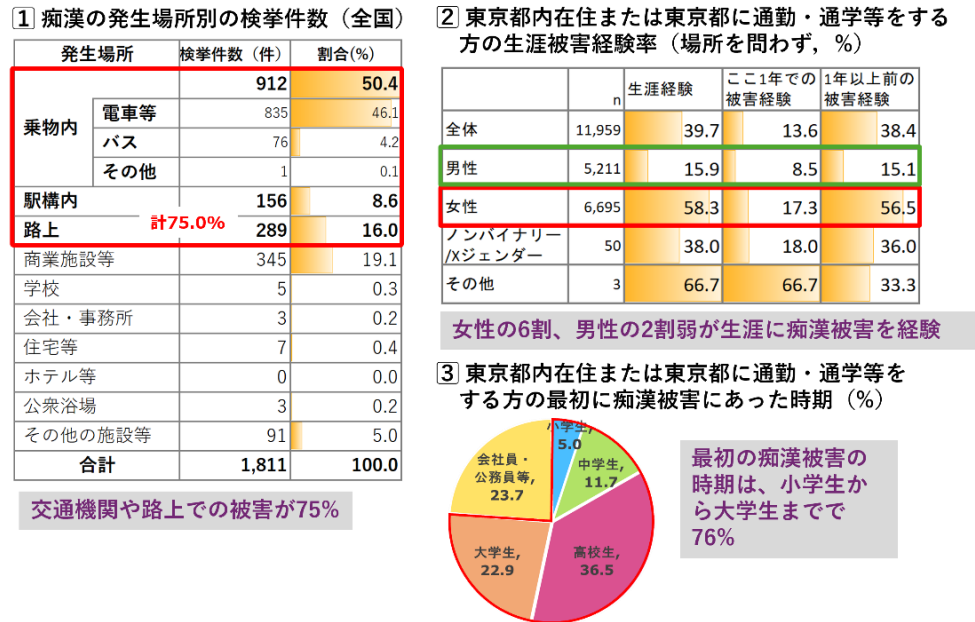
② 女性の安全・安心上の課題

安全・安心の面でも男女で違いがあります。女性は男性と比べて性的被害を受けるリスクが高く、多くの女性が、何らかのハラスメントや暴力を経験しています。その被害の場所は、乗り物内や駅構内、路上等が多くなっています（図表 5）。公共の場、特に公共交通機関で不安を感じるため、女性はこうした交通機関を避けたり、安全で明るい道を通るなどの遠回りをしたりするほか、リスクを減らすため移動や外出そのものを諦めたりすることがあります。その結果、先程の女性の移動パターンの特徴とは逆に、女性には自家用車やタクシー等、より高額でプライベートな移動手段を選ぶ傾向もあります。

痴漢被害者の多くが、若い女性、特に 10 代で最初の被害に遭っていることを踏まえると、女性専用車両は声を上げにくい女の子や女性を守るための有効な対策の一つですが、対処療法であって、根本的な解決策ではありません。真に目指すべきは、女性専用車両がなくても誰もが安心して移動できる環境の実現です。そのためには、防犯性を高めた駅や道路空間

の整備に加え、相談・通報しやすい仕組みづくりや利用者への啓発など、ハード・ソフトの両面から取り組むことが重要です。

図表 5 痴漢被害の実態にみるジェンダー差



（出典）[1] 警察庁「令和 6 年中の痴漢・盗撮事犯に係る検挙状況の調査結果」（令和 7 年 5 月）²、[2] 東京都「令和 7 年度度痴漢被害実態把握調査」³、[3] 東京都「令和 5 年度痴漢被害実態把握調査」を基に作成

また、安全性を考える際には、施設や製品の設計そのものにも目を向ける必要があります。女性は一般的に、男性より小柄であるため、手すりや吊り革に手が届かないなど、交通機関の設備が使いつづかったり、女性には危険であったりする場合があります。

よく知られている例として、自動車の安全試験があります。長年、自動車の衝突試験では平均的な男性の体格を基準としたダミー人形（175cm、78kg）が使用されてきました。その結果、女性の身体的特徴や座り方の違いなどが十分に考慮されず、結果として女性の事故時の致死率や負傷率が高いことが報告されています。シートや装備によっては、男性の負傷率が改善する一方で、女性の負傷率が悪化する場合があります（図表 6）。

最近になって女性の体格などを踏まえた女性型ダミーが開発され、導入が進みつつありますが、これは「標準」とされてきたものが必ずしもすべての人に当てはまるものではなか

² （注）「痴漢」とは各都道府県の迷惑防止条例等に違反する行為のうち「身体に触れる行為」又はそれに準ずる行為により検挙したもの。
³ （注 1）東京都内在住または東京都に通勤・通学等をする 16～69 歳のうち、痴漢被害を経験した（「ある」、「確認はないがおそらくある」との回答の和）方の比率（＝痴漢被害率）。（注 2）ここ 1 年、1 年以上前の双方に被害にあった方がいる。

ったことを示しています。安全設計においても、ジェンダーを含む多様な利用者の視点を取り入れることが重要です。

図表 6 自動車安全基準がもたらすジェンダー格差

① 国連欧州経済委員会（UNECE）規則に基づく衝突試験で用いられるダミーの規格

試験内容	乗車位置	使用ダミー
フルラップ 前面衝突試験	運転席	成人男性平均
	助手席	小柄女性
オフセット 前面衝突試験	運転席	成人男性平均
	助手席	成人男性平均
側面衝突試験	前席	成人男性平均
	後部座席	成人男性平均
後面衝突頸部保護性能試験（むち打ち）	台車試験	（規定なし）

平均的な男性のダミーで成人人口全体を評価

② 永続的な医学的障害を負ったドライバー割合の増減（男女別）

※女性がむち打ち症関連障害を負うリスクは、平均して男性の2倍

	男性	女性
むち打ち傷害軽減（WIL）システムまたはむち打ち保護システム（WHIPS）を装備したシート	-47%	-52%
反応型ヘッドレストを装備したシート	-70%	13%

衝突傷害統計や障害予防対策の効果には男女差がある

- ・ 女性は体格上、頭部を支持・保持する剛性が低く、受傷しやすい点
- ・ 女性は身長が低いため、運転姿勢が前かがみになりやすい点
- ・ 女性の体格とシート形状・特性の関係等の特徴が考慮されてこなかったために、女性の方が衝突被害が大きい

（出典）[1] UNECE R94, R95, R135, R137 等を基に作成、[2] Astrid Linder "Bridging the gender gap in vehicle occupant safety assessments" (ITF 2021)を基に作成

女性の安全・安心のための取組事例

- ・ 女性が不安を感じていた狭く暗い急勾配のガード下の歩行者用通路を、見通しの良い安全・安心と感じられる通路（明るい照明、広い通路、見通しの良い設計（角の丸化・柱のないトンネル等）、避難しやすい出口配置、アートや BGM の活用）に改修【ウメオ（スウェーデン）】
- ・ 女性グループとの協議での要望を踏まえ、バス停付近の茂みや低木の刈込み、トンネル等バス停までの途中にある暗い通路をなくす取組を実施【マルメ（スウェーデン）】
- ・ フォーカスグループでの対話や調査により、住居密度、商店街との距離、安全と感じる場所を踏まえて、バスルートを見直し、バス停を再配置【リスボン（ポルトガル）】
- ・ 降車後の付きまとい防止のため、運転手に申告すれば、夜間、バス停間で運転手側のドアから一人での降車を可能に【カルマル（スウェーデン）、パリ（フランス）、ミュンヘン（ドイツ）等多数】
- ・ 利用者の過半を占める女性ユーザーの移動ニーズを考慮した新しいバス（快適で子供や荷物と座れる広い座席、滑止めを施した床、様々な高さの手すり等）を設計【サンチャゴ（チリ）】
- ・ 被害報告や、目撃者の通報・サポートを促進し、広告等により、セクシャルハラスメントをやめさせるキャンペーンを実施【ロンドン（英国）、フランス】
- ・ ハラスメントの被害と目撃を通報するための共通専用番号（電話及び SMS）等の運用【フランス】

③ 建設業や運輸業における課題と可能性

これまで見てきた特徴や問題は、多くの国で共通して見られますが、これらが見過ごされてきた理由の一つが、歴史的に建設業や運輸業に男性が多く従事してきたということです。

こうした仕事は伝統的に体力が必要だとされてきたため、全産業平均（45.5%）に比べて女性の割合が小さくなっています（建設業 18.3%、運輸業・郵便業 22.6%）⁴。交通部門で働く女性の割合は世界的にも 2 割程度と、数十年間あまり改善が見られず、役員層等、意思決定ポジションの女性の割合はさらに小さく、また、業種や職種によってもばらつきがあります。例えば、航空業界は女性の割合が高いですが、女性は客室乗務員か顧客サービス関連の仕事に多く、パイロットではわずか数%にとどまります。

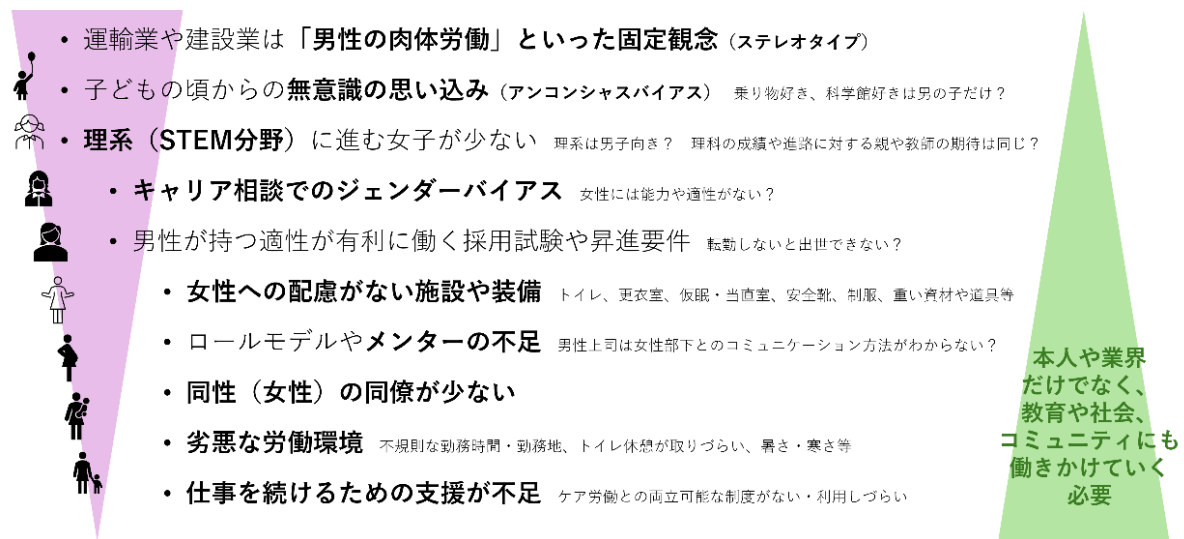
私たちは、幼少期から職業に関する固定的な性別役割分担意識や無意識の思い込み（アンコンシャス・バイアス）の影響を受けています。また、女性は建設業や運輸業等に就業した後も、女性用施設や装備の不足（女性向けサイズの安全靴や制服、小さな手でも扱いやすい工具の不足等）、ロールモデルやメンターの不足、不規則な勤務時間への対応等、就業継続やキャリア形成において様々な課題に直面しています（図表 7）。

このような状況下では、女性が産業の担い手として十分に参画しにいくだけでなく、その産業が提供するサービスや製品の利用者としての女性の視点やニーズも反映されにくくなります。その結果、女性にとって利用しやすい環境やサービスの整備が進みにくいという課題が生じています。

このため、女の子やその保護者・教員への啓発、女性用設備や装備の充実、柔軟な働き方の導入、女性リーダーやメンターの育成等を通じて、女性が関心を持ち、働き続けられる環境を整備することが重要です。女性の参画拡大は、人材確保に加え、利用者としての女性の視点を企画・設計・運営に反映し、多様なニーズに対応した製品やサービスの提供、さらには産業全体の質の向上やイノベーションの創出にもつながります。

⁴ 厚生労働省「労働力調査」表 II-5（2024 年）

図表 7 女性が子どもの頃から直面する様々な障壁



（出典）ITF "The Gender Dimension of the Transport Workforce" (2020), ITF "Women in Science, Technology, Engineering, and Mathematics (STEM) for International Women's Day" (2024 年 3 月 8 日) における議論、内閣府男女共同参画局「平成 17 年版男女共同参画白書」及び各種企業への取材等を基に筆者作成

女性の活躍とリーダー育成に向けた事例

- 公園利用で優位な男子に比べ利用の少ない女子にも配慮し、広場を細分化して多様な居場所やハンモック等の交流スペースを整備し、女子の利用率を向上【ウィーン（オーストリア）等】
- 政府の女性取締役比率 40%目標と連動し、経営者団体が女性向け研修・ネットワーク形成を実施し、研修修了者を女性の取締役候補として公表した結果、女性取締役比率が 25%から 42%へ上昇【ノルウェー】
- 理事の半数への女性登用、女性リーダー育成施策を通じた研修・シンポジウム等による全構成員の意識改革、女性研究者のキャリアアップ支援による女性教員・女子学生の増加を促進する取組を実施【東京大学】
- 女性用トイレや更衣室、休憩施設、女子寮の整備、女性の体格に合わせた制服や資機材の導入、装備や道具、資材容器の小型化・軽量化等の改善等、女性が働きやすい職場環境づくりを推進
- 事業所内保育所の設置や男性の育児参加を促す研修、柔軟な研修機会の提供等、仕事と家庭の両立やキャリア形成を支援
- 個別の企業・組織の少ない女性をつなげるための企業・業界横断的な女性ネットワークの構築
- 将来の担い手確保に向けた、女子生徒への STEM・プログラミング教育の推進や、女性技術者・専門職との交流機会の創出【以上、日本を含む各国の建設・運輸企業等】

④ 災害リスク管理におけるジェンダー

災害時には平常時の社会課題がより鮮明になります。ケア対象者の増加や移動手段の寸断によるケア負担の増加、ジェンダーに基づく暴力リスクの高まり、意思決定過程に女性が少ないことによるニーズの見落とし、情報格差等、多くの課題が明らかになっています。さらに、復興過程では建設業等の男性中心の職種の求人が増えやすく、女性の就労機会が十分に確保されない場合もあります。

こうしたことから、ジェンダーの視点は災害対応における配慮事項の一つではなく、防災・復興政策の実効性を高めるための重要な視点といえます。平常時から多様な人々が計画策定や意思決定に参画することで、災害時にも誰一人取り残さないレジリエントな社会基盤の構築につながるのです。

災害リスク管理を改善するための取組事例

- 平和と安全保障の分野において女性が平等に参加し、影響を持つことを促進する国連安保理決議「女性・平和・安全保障（Women, Peace and Security: WPS）」に基づき、推進計画の策定、全隊員向け教育研修、ジェンダーアドバイザー等の配置、自衛隊活動や防災業務計画等へのジェンダー視点の反映を実施【防衛省】
- 災害派遣では、女性自衛官によるニーズ把握や入浴支援、性暴力・DV防止の取組等、女性や子どもに配慮した支援を実施【防衛省】
- 在外邦人等輸送において、女性隊員を派遣し、女性や子供に対するきめ細やかなサポートを実施【防衛省】
- 地震復興において、伝統的に男性の仕事だった石工の女性向け技能訓練を実施し、住宅再建事業への雇用や女性の経済的自立につなげた【ネパール、UNWomen】

5. 格差を生む社会・文化を変えるためのまちづくり・交通とは

土地利用や都市構造、交通等は、人々の生活や社会参加の機会に大きく影響します。教育、医療、買い物、就業等の機能が分散したまちでは、家事やケアを担うことの多い女性は、複数の目的地を組み合わせた複雑な移動を余儀なくされます。その結果、就業継続が難しくなり、自己実現の機会を十分に得られない状況が生じます。また、労働力や多様な人材の能力が十分に活かされず、地域の活力にも影響します。

こうした状況は、性別役割分担や社会的格差を固定化する危険性があります。しかし、逆にいえば、まちや交通をジェンダーの視点で見直すことで、社会をより公正な方向へ変えることができます。まちづくりや交通にはその大きな役割と可能性があります（図表 8）。

図表 8 格差を生む社会・文化を変えるための都市空間



（出典）各種資料や議論等を参考に筆者作成

ジェンダー主流化は、女性だけを対象とした取組ではありません。人口の約半数を占める女性の視点に着目するのは、女性が現在の社会の中で育児や介護等を担うことが多いために、高齢者、子ども、障害のある人、外国人等、多様な立場の人々が抱える課題やニーズを把握しやすい立場にあるからです。ジェンダーの視点を取り入れることは、結果として社会の中で見えにくかった課題やニーズを発見し、誰もが暮らしやすい社会の実現につながります。

なお、多様性を重視する考え方が広がっていますが、その対象は広範であるため、具体的な課題や対応策が見えにくくなりがちです。そこで、まずは「最大のマイノリティ」ともいえる女性の視点やジェンダーの観点を取り入れることで、結果的に社会の中で声を上げにくい様々な人々が抱える課題の把握や、その改善につながると考えられます。

そのためには、男女別データの収集・分析を基礎として、得られた知見を政策や計画、予算に反映させることが必要です。あわせて、行政組織や関係業界における人材育成や環境整備、意思決定過程への女性やジェンダーの専門知を持つ人材の参画促進を進めることが重要です。さらに、多様な主体との協働や継続的なモニタリングを通じて、政策の実効性を高めていく必要があります。

6. おわりに

まちや交通の整備は、単に道路や鉄道、住宅等のインフラを整備するだけでなく、人々の暮らしや社会参加を支え、未来の社会の姿を形づくる役割を担っています。そのため、「平均的な利用者」だけではなく、多様な人々の経験やニーズに目を向けることが求められます。ジェンダー主流化は特定の属性への配慮ではなく、多様な利用者の視点を取り入れることで、より質の高い社会基盤整備を実現するための政策手法です。

最後をお願いします。埋もれているアンコンシャス・バイアスに気づくためにも、身近な人と日々の移動や生活の状況や課題・ニーズについて話し合ってみてください。小さな気づきがジェンダーの視点を持つための第一歩です。

7. 参考リンク

- 国土交通省「国土交通分野におけるジェンダー主流化の推進サイト | ジェンマチ」:
<https://www.genmachi.mlit.go.jp/>
- 国土交通省「ジェンダー主流化に向けた取組」:
https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/barrierfree/sosei_barrierfree_tk_000355.html
- OECD 国際交通フォーラム (ITF) ジェンダー関連ページ:
<https://www.itf-oecd.org/itf-work-gender-transport>
- OECD 国際交通フォーラム (ITF)「交通政策におけるジェンダー分析ツールキット」:
<https://gendertoolkit.itf-oecd.org/>



映像・観光・まちに生きる文化財 ―歴史的建造物の保存と活用をめぐる―

1. はじめに

本稿の着想は、筆者が群馬県前橋市に所在する国指定重要文化財「臨江閣」が、藤井風「まつり」のミュージックビデオのロケ地として使用されていたことに関心を抱いたことに始まる。文化財は原則として厳格な保存が求められる存在であるという認識を持っていたため、重要文化財が映像作品の撮影にも活用されていることを知り、文化財は保存するだけでなく、多様な形で社会に開かれていることに気付かされた。

その後、2025年にいわゆる「聖地巡礼」として臨江閣および群馬県内を訪れた経験を通じ、文化財が単なる保存対象にとどまらず、地域観光や地域経済の活性化と結びついて機能している事例の一つであることを実感した。

図表 1 藤井風「まつり」ミュージックビデオ



(出典) Fujii Kaze. (2022, 3月20日). 藤井 風 - "まつり" Official Video[ビデオ]. YouTube. (動画内1分7秒 参照) (https://youtu.be/NwOvu-j_WjY?si=7sbrHjXq7cqFJwd0)

図表 2 筆者撮影



(出典) 筆者による撮影（プライバシー保護のため、画像の一部にぼかし加工を施している）
(2025年4月13日)

こうした体験を契機として、本稿では文化財の保存と活用を支える制度的背景と財政措置を整理した上で、文化財の継続的な利用や地域への波及を実現している事例を分析し、歴史的建造物の持続可能な活用に必要な条件を考察する。

なお、文中で述べる意見は筆者個人の見解であり、組織としての見解ではないことにあらかじめご留意いただきたい。

2. 文化財の「保護」から「活用」へ― 法制度の変遷

(1) 文化財の概念と類型

文化庁によると、文化財保護法では、文化財を「有形文化財」、「無形文化財」、「民俗文化財」、「記念物」、「文化的景観」、「伝統的建造物群」の6つに定義している¹。国は、このうち重要なものを指定・選定・登録し、重点的な保護の対象としている。指定・選定・登録は、

¹ 文化庁「文化財の種類、指定・選定・登録」(<https://www.bunka.go.jp/seisaku/bunkazai/shokai/gaiyo/>)

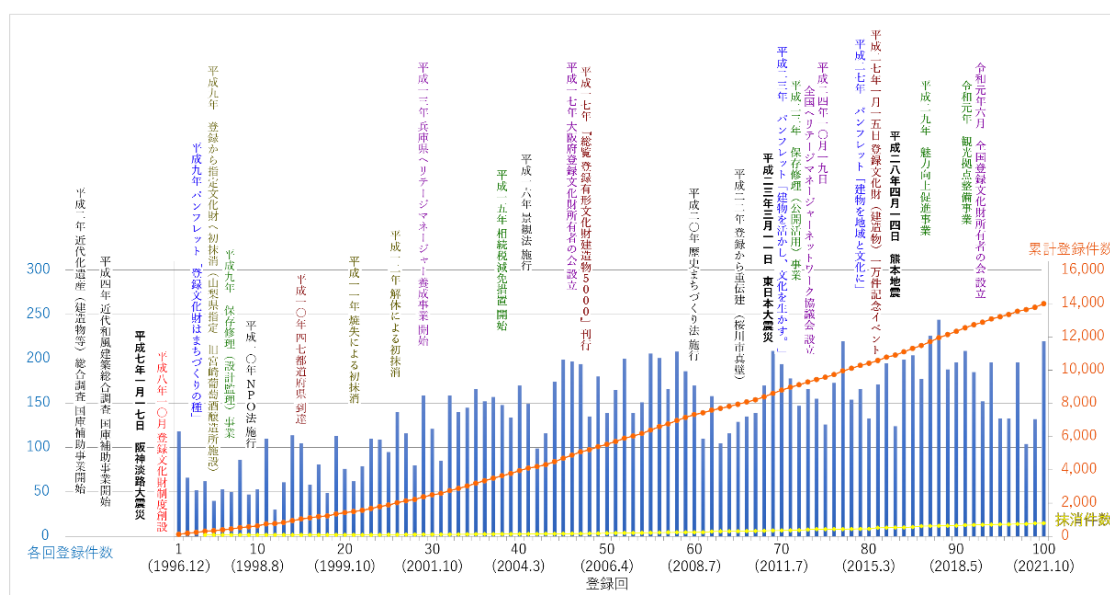
文部科学大臣が文化審議会に諮問し、その答申を受けて行われる。

(2) 文化財保護法制の成立と展開

松本（2022）²によると、日本の文化財保護制度の起源は、欧化政策や廃仏毀釈に伴い危機に直面した文化財を守るため、1871年に制定された「古器旧物保存方」に遡るとされており、1950年に制定された「文化財保護法」により体系化された。以降、文化庁の設置などを通じて行政体制が整備され、文化財行政は一元的に運営される体制が確立した。

一方で、佐滝（2017）³によると、文化財保護法は保護を最優先とするあまり、指定文化財に対して厳しい規制を課す構造を有しており、その結果、文化財が市民生活から切り離され、所有者に過度な負担を強いる側面が指摘されていた。そこで、1996年の文化財保護法の一部改正による「文化財登録制度」の導入により文化財の規制緩和と活用促進が図られるようになった。文化財登録制度は届出制と指導・助言等を基本とする緩やかな保護措置を講じるもの⁴で、届出制というゆるやかな規制で文化財の保存を図りながら、まちづくりや観光などへ積極的に活用されることが期待されている。

図表3 登録有形文化財（建造物）年表／各回登録件数・累計登録件数・累計抹消件数



（出典）文化庁 HP「登録 100 回の軌跡」

〈https://www.bunka.go.jp/seisaku/bunkazai/shokai/yukei_kenzobutsu/toroku_yukei_100kainoki_seki.html〉

² 松本茂章編著；中川幾郎 [ほか] 著. ヘリテージマネジメント：地域を変える文化遺産の活かし方. 学芸出版社, 2022, 10p.

³ 佐滝剛弘 著. 登録有形文化財：保存と活用からみえる新たな地域のすがた. 勁草書房, 2017, 25p.

⁴ 文化庁「登録有形文化財（建造物）」〈https://www.bunka.go.jp/seisaku/bunkazai/shokai/yukei_kenzo_butsu/toroku_yukei.html〉

登録有形文化財（建造物）は令和3年7月に第100回目の答申を迎え、四半世紀の間に13,000件を超えて増え続けている。登録件数の増加からは、地域の文化遺産を幅広く保存・活用する制度が全国に浸透してきたことがうかがえる。

2015年には日本遺産制度が創設され、文化財を単体ではなく、地域における歴史的・文化的文脈を含めた「ストーリー」としてパッケージ化し、活用する考え方が示された⁵。

2018年には文化財保護法が改正され、2019年に施行された。土屋（2021）⁶によると、この改正の背景には、過疎化・少子高齢化といった社会の変化により地域における文化財保護の担い手が著しく減少していることが挙げられ、担い手減少にともなう文化財の消滅危機に対して、①文化財をまちづくりに活かす②文化財としての価値づけがなされていないもの（文化財未指定のもの）も保護の対象とする③文化財継承の担い手を確保し、地域社会総がかりで文化財保護に取り組む④文化財の計画的な保存・活用の促進が方策として想定されている。

2020年には「文化観光推進法」が施行され、文化資源の保存・活用、観光振興、地域経済活性化を一体として捉える「文化観光」という概念が定義された。

以上のように、我が国の文化財保護制度は、規制を中心とした保存の仕組みから、地域社会の中で保存と活用を一体的に進める仕組みへと展開してきた。特に、1996年の文化財登録制度の導入以降、文化財をまちづくりや観光に活用する視点が強まり、2018年の法改正によって、地域社会全体で文化財を継承する方向性が明確になった。次節では、こうした制度の変化を踏まえ、文化財の保存・活用を支える予算措置の変化を整理する。

3. 文化財の保存と活用を支える予算措置

(1) 文化財保護法改正前後の文化庁予算

前章で整理した2018年の文化財保護法改正に伴い、文化財の保存と活用を一体的に進めるための取組が強化された。2019年度予算は、改正文化財保護法の成立後に編成された最初の予算であり、法改正前後における文化財関連予算の変化を把握する上で、一つの節目となる。以下では、2018年度と2019年度の文化庁予算を比較し、文化財の保存と活用に関する予算措置がどのように変化したのかを確認する。

2019年度の文化庁予算総額は116,709百万円であり、前年度の108,229百万円と比較すると約7.8%の増加となっている。

次に、文化財の保存と活用に関わる予算項目の内訳を確認する。保存と活用に関する項目の総額は、2018年度の47,380百万円に対し、2019年度は51,799百万円となっており、前年度比で4,419百万円の増加が見られる。

⁵ 文化庁「日本遺産（Japan Heritage）」パンフレット（日本語版）〈https://www.bunka.go.jp/seisaku/bunkazai/nihon_isan/pdf/94229701_01.pdf〉

⁶ 小林真理・小島立・土屋正臣・中村美帆著、法から学ぶ文化政策、有斐閣、2021、105p.

図表 4 2019 年度文化庁予算の概要 総表

区 分	前 年 度 予 算 額	2 0 1 9 年 度 予 算 額	対 前 年 度		備 考
			増 △ 減 額	増 △ 減 率	
	百万円	百万円	百万円	%	
一 般 会 計	108,229	116,709	8,481	7.8	〔2018年度 2次補正予算額 10,020百万円〕

(出典) 文化庁「令和元年度文化庁予算の概要」
[〈https://www.bunka.go.jp/seisaku/bunka_gyosei/yosan/pdf/r1_yosan.pdf〉](https://www.bunka.go.jp/seisaku/bunka_gyosei/yosan/pdf/r1_yosan.pdf) 1p.

図表 5 2019 年度文化庁予算の概要 主要事項より抜粋 (単位: 百万円)

事 項	前 年 度 予 算 額	2 0 1 9 年 度 予 算 額	比 較 増 △ 減 額	備 考
Ⅲ 文化財の確実な継承に向けた保存・活用の推進	47,380	51,799	4,419	〔一部再掲〕
1 文化財の適切な修理等による継承・活用等	38,579	38,937	358	1 建造物の保存修理等 12,569 (12,197) 2 美術工芸品の保存修理等 1,149 (1,132) 3 伝統的建造物群基盤強化 1,768 (1,753) 4 指定文化財管理等 141 (140) 5 国有文化財等の保存整備等 775 (764) 6 史跡等の保存整備・活用等 21,573 (21,487) 7 平城及び飛鳥・藤原宮跡地等の保存整備 628 (689) 8 文化遺産保護等国際協力の推進 334 (416)
2 文化財の公開活用、伝承者養成、鑑賞機会の充実等	8,801	12,862	4,061	1 文化財の保護対策の検討等 253 (223) 2 鑑賞・体験機会等充実のための事業推進 159 (210) 3 世界遺産・無形文化遺産の推薦等事業 90 (83) 4 国立アイヌ民族博物館の整備等 3,017 (1,471) 5 国宝重要文化財等の買上げ 956 (946) 6 無形文化財、文化財保存技術の伝承等 1,059 (1,046) 7 民俗文化財の伝承等 359 (356) 8 国産良質材使用推進・供給地活性化事業 10 (10) 9 地域文化財の総合的な活用の推進 2,485 (新 規) 10 Living History (生きた歴史体感プログラム) 事業〔再掲〕 3,474 (新 規) 11 文化財多言語解説整備事業〔再掲〕 1,000 (500) 12 前年度限りの経費 0 (3,955)
3 文化財防衛のための基盤の整備〔再掲〕	24,193	24,778	585	1 「地域の文化財の保存及び活用に関する総合的な計画」の推進 398 (421) 2 適切な修理周期等による文化財の継承の推進 23,828 (23,325) 3 文化財を支える伝統の技伝承基盤強化プラン 552 (448)

(出典) 文化庁「令和元年度文化庁予算の概要」
[〈https://www.bunka.go.jp/seisaku/bunka_gyosei/yosan/pdf/r1_yosan.pdf〉](https://www.bunka.go.jp/seisaku/bunka_gyosei/yosan/pdf/r1_yosan.pdf) 3p.

この内訳で顕著な増額が見られるのが、「文化財の公開活用、伝承者養成、鑑賞機会の充実等」に関する項目である。2019 年度予算では、新たに「地域文化財の総合的な活用の推進」のための予算として 2,485 百万円が計上された。この予算は、文化財保存活用地域計画に基づく取組の支援、日本遺産認定地域における文化財群の総合的な整備・活用、地域文化遺産を活用した特色ある総合的事業の支援などに用いられるものとされている⁷。

また、2019 年度予算では、「Living History（生きた歴史体感プログラム）事業」として 3,474 百万円が新たに計上されている。この事業は、文化財に新たな付加価値を与え、より魅力的な形で活用する取組を支援することにより、文化財活用を通じた地域活性化の好循環を創出することを目的としている。この予算は「日本遺産」や「世界文化遺産」といった訪日外国人観光客の来訪が見込まれる地域において、地域全体の魅力向上を図る一體的な整備や、公開活用のためのコンテンツの作成等に用いられるものとされている⁸。

(2) 省庁連携による文化財関連予算

近年注目されるのが、文化庁単独の予算措置を超えた省庁横断型の予算編成である。2026 年度観光庁予算では、「文化庁連携事業（一括計上分）」として約 22,388 百万円が計上されている。なお、2019 年度の文化庁一般会計予算とは予算の範囲や財源が異なるため、単純な時系列比較はできないが、文化財活用が観光政策との連携へ広がっている点に着目する。

図表 6 【文化庁】令和 8 年度国際観光旅客税財源事業 予算額

事業名	R8 予算額	前年度予算額
(1) 地方誘客の核となる拠点の整備	7,471 百万円	(1,272 百万円)
① 国立文化施設インバウンド拠点化事業	3,102 百万円	-
② 文化施設によるインバウンド振興支援事業	300 百万円	-
③ 美術館連携によるコレクション活用を通じた現代アート地区の形成	200 百万円	-
④ 文化資源の体験・体感による高度観光拠点の整備充実事業	3,467 百万円	(1,272 百万円)
⑤ 歴史的遺跡・遺物が「見える化」し多面的なプロモーションによる地方創生推進プロジェクト	402 百万円	-
(2) 国宝等の文化財の公開促進	8,862 百万円	(2,073 百万円)
① 博物館等所有文化財の公開促進支援事業	420 百万円	(210 百万円)
② 新たなインバウンド創出に向けた国有美術品の総合活用事業	100 百万円	(50 百万円)
③ 高松塚古墳壁画保存管理公開活用施設（仮称）の整備	62 百万円	-
④ 国立文化財修理センターの整備	130 百万円	-
⑤ 高付加価値化された文化財への改修・整備促進事業	6,966 百万円	(1,146 百万円)
⑥ 文化財多言語解説整備事業	1,184 百万円	(668 百万円)
(3) 本格的な日本文化を体験できるコンテンツの造成／地方の文化資源の引き上げ・海外プロモーション強化	6,054 百万円	(5,072 百万円)
① 全国各地の魅力的な文化財活用推進事業	850 百万円	(774 百万円)
② 生活文化を活用した本格的なコンテンツ造成	100 百万円	-
③ 建築観光ツーリズムの推進	101 百万円	-
④ 日本博による文化コンテンツの拡充	4,500 百万円	(4,020 百万円)
⑤ 文化資源活用推進事業	205 百万円	(200 百万円)
⑥ メディア芸術ナショナルセンター（仮称）収蔵・活用機能の整備	170 百万円	-
⑦ 文化遺産・観光コンテンツバンク構想の推進	128 百万円	(78 百万円)
合計	22,388 百万円	(8,417 百万円)

1

（出典）文化庁「令和 8 年度 予算の概要（観光庁一括計上分）」

〈https://www.bunka.go.jp/seisaku/bunka_gyosei/yosan/pdf/94360501_02.pdf#page=2.00〉 2p.

⁷ 文化庁「令和元年度文化庁予算の概要」〈https://www.bunka.go.jp/seisaku/bunka_gyosei/yosan/pdf/r1_yosan.pdf〉 33p.

⁸ 文化庁「令和元年度文化庁予算の概要」 34p.

4. 文化財の保存と活用に向けた取組事例

近年、歴史的建造物については、文化財としての価値を守りながら、観光や交流、まちづくりなどに活用する取組が広がっている。本章では、保存への配慮を前提としながら、継続的な利用や地域への波及を図っている事例を三つの類型に整理し、歴史的建造物の保存と活用を持続的に両立させるための条件を検討する。

(1) ユニークベニュー型

ユニークベニューとはヨーロッパで生まれた概念であり、歴史的建造物、城跡、美術館、博物館など、その場が有する独特な雰囲気や象徴性を生かして、会議、レセプション、イベント等を実施することにより、特別感や地域特性を演出する取り組みを指す。文化財はその歴史性や空間的魅力から利用者に非日常的な体験を提供しやすく、観光客の増加や地域の知名度向上、さらには経済波及効果が期待できる。

こうした取り組みを後押しするため、文化庁は「文化財を活用したユニークベニュー・ハンドブック」を公表し、文化財の特性に配慮した活用手法の普及を図っている⁹。

1) 東京国立博物館（東京都台東区）

東京国立博物館本館は、公募設計競技で選ばれた渡辺仁の設計により、「日本趣味を基調とする東洋式」という理念のもと、1938年に開館した。コンクリート造に瓦屋根を載せた帝冠様式の代表的建築として評価され、2001年に重要文化財に指定された。

同館は平成13年の独立行政法人化以降、自己収入の確保と知名度向上を目的にユニークベニュー活用を進め、ファッションショーや製品発表会、ガラパーティーなどを開催してきた。こうした取組は、施設収入の確保に加え、通常とは異なる層が文化財に接する機会を広げ、その価値や魅力を発信する点にも意義があると考えられる。

図表7 東京国立博物館でのイベント事例



海外ブランドファッションショー

海外カーブランド新車発表会

外資系企業ガラディナー

（出典）国土交通省・観光庁「ユニークベニュー HANDBOOK MICE の誘致拡大に向けたユニークベニューの利用促進事業」〈<https://www.mlit.go.jp/kankocho/content/001032753.pdf>〉10p.

⁹ 文化庁「UNIQUE VENUES HANDBOOK」〈https://www.bunka.go.jp/tokei_hakusho_shuppan/shuppanbutsu/bunkazai_handbook/pdf/r1421344_01.pdf〉

2) 富岡製糸場（群馬県富岡市）

富岡製糸場は、1872年に官営模範製糸工場として設立され、1987年の操業停止まで製糸工場として操業を続けた、我が国を代表する産業遺産である。2005年に国の史跡に指定され、2006年には創業期の主要建造物が重要文化財に指定された。また、2014年6月には「富岡製糸場と絹産業遺産群」としてユネスコの世界遺産一覧表に記載され、同年12月には繰糸所、東置繭所および西置繭所の3棟が国宝に指定された。

同施設では、2018年に首長館を会場として、将棋のタイトル戦「第3期叡王戦」決勝七番勝負第4局が開催され、インターネット中継を通じて約17万人が観戦するなど、文化財を舞台とした新たな発信が行われた。

また、保存整備工事を経て2020年に公開活用が始まった西置繭所には、展示室や多目的ホールとして利用できるガラス張りの室内空間が整備された。旧富岡製糸場西置繭所保存整備事業は、文化財の保存と現代的な活用を両立させた取組として、2022年日本建築学会賞の業績部門と作品部門の双方で評価された¹⁰。

(2) 官民連携（PPP）型

PPP（Public Private Partnership）は、公共と民間が連携して公共サービスや公共施設の提供を効率的かつ効果的に行う手法であり、PFI（Private Finance Initiative）はその一形態として民間資金を活用する事業手法を指す。近年、国や地方公共団体が所有する歴史的建造物においても、保存と活用を両立させるため、官民連携による運営が重要な選択肢となっている。

1) 旧奈良監獄（奈良県奈良市）

旧奈良監獄は、明治政府が整備した「五大監獄」の一つであり、その全貌を現在に伝える唯一の施設である。赤れんが造りの建築群が有する歴史的・建築的価値が評価され、2017年に重要文化財に指定された。刑務所としての用途を終えた後も建築群を保存していくためには、耐震改修をはじめとする多額の費用と、継続的な維持管理の仕組みを確保する必要があった。

そこで法務省は、独立採算型の公共施設等運営権方式（コンセッション方式）¹¹によるPFI事業を導入し、2017年に特別目的会社である旧奈良監獄保存活用株式会社¹²との間で事業実施契約を締結した。その事業の一環として、星野リゾートがミュージアムおよびホ

¹⁰ 富岡製糸場「旧富岡製糸場西置繭所保存整備事業の2022年「日本建築学会賞」受賞について」〈http://www.tomioka-silk.jp/_tomioka-silk-mill/news/detail/id=4972〉

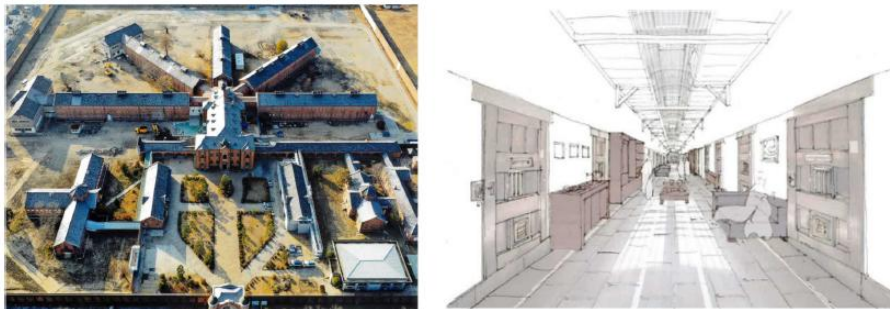
¹¹ 公共施設等運営権方式（コンセッション方式）とは、利用料金を徴収する公共施設について、公共主体が施設の所有権を保持したまま、民間事業者運営権を設定する方式である。本事業では、民間事業者が利用料金収入等により事業費を回収する独立採算型が採用されている。

¹² 旧奈良監獄保存活用株式会社は、2017年8月に設立された特別目的会社であり、同年12月に国（法務省）との間で締結した公共施設等運営事業実施契約に基づき、旧奈良監獄の耐震改修、保存、施設整備等を行っている。

テルの運営を担い、2026年4月27日に「奈良監獄ミュージアム」が開館し、同年6月25日には「星のや奈良監獄」が開業した。

本事業は、公共が文化財の所有権を保持しながら、民間事業者の資金や改修・運営のノウハウを活用し、ミュージアムやホテルから得られる収入を施設の運営と文化財の保存に生かす取組である。文化財の保存に必要な財源を継続的に確保するとともに、来訪者の増加を通じて周辺地域への回遊や観光消費の波及を図る PPP の事例として注目される。

図表 8 旧奈良監獄（全景）およびホテル内イメージ



（出典）国土交通省「旧奈良監獄」を上質な「文化財ホテル」として整備：旧奈良監獄の保存及び活用に係る公共施設等運営事業を国土交通大臣が認定
<https://www.mlit.go.jp/report/press/content/001472428.pdf>

2) 前橋公園および臨江閣（群馬県前橋市）

前橋市では、2025年4月から、市内企業7社で構成される「Made in MAEBASHI コンソーシアム」が指定管理者¹³となり、前橋公園、臨江閣および中央児童遊園の一体的な管理運営を担っている。各施設を一体的に管理することで、公園全体の魅力向上と利活用の促進を図るものである。

同コンソーシアムの構成企業であるメモリードは、国の重要文化財である臨江閣¹⁴の運営を担当している。2025年7月に婚礼プランの提供を開始し、2026年2月には指定管理開始後初となる結婚式が実施された。近接する前橋東照宮での挙式と臨江閣での披露宴を組み合わせ、地域でかつて行われていた婚礼の形を現代に再現する取組となっている。また、メモリードは、同施設で得られたノウハウや知見を生かし、県内外の文化財を活用し

¹³ 公の施設の管理に民間事業者等のノウハウや能力を活用し、住民サービスの向上や管理経費の縮減等を図るため、2003年の地方自治法改正によって導入された制度である。制度導入以前は、公の施設の管理を委託できる主体が地方公共団体の出資法人や公共的団体等に限られていたが、改正後は民間企業、NPO法人等も指定管理者となることが可能になった。

¹⁴ 臨江閣は、本館、別館および茶室からなる近代和風の木造建築群である。本館は1884年に迎賓施設として建設された。建設の背景が資料から明らかであり、明治期の地方における迎賓施設の展開を理解する上で高い歴史的価値を有することなどから、2018年に国の重要文化財に指定された。

た婚礼事業の展開を検討している。一つの文化財の活用を通じて蓄積された知見を、他の文化財にも生かす可能性を示す動きとして注目される¹⁵。

「はじめに」で述べたように、臨江閣は映像作品の撮影地としても活用されてきた。映像作品を通じて広く知られる機会に加え、婚礼やイベントによる新たな利用機会が生まれるなど、複数の活用方法が組み合わされている点に特徴がある。本事例は、従来からの撮影地としての利用に加え、指定管理者制度を通じて地域企業の知見を取り入れることで、文化財の新たな利用方法を広げたものと考えられる。

図表 9 臨江閣内観および外観



(出典) 前橋市「臨江閣」

〈<https://www.city.maebashi.gunma.jp/soshiki/kyoiku/bunkazaihogo/gyomu/3/4/5123.html>〉

(3) 住民主体型

第三の類型として、地域住民や市民団体が文化財や歴史的景観の価値を共有し、その保存・活用に継続的に関与している事例が挙げられる。この類型では、個々の建造物から直接収益を得ることだけでなく、町並みや歴史的景観を地域全体の資源として守り、来訪や地域内消費、住民の生業につなげることが、保存活動を継続する基盤となっている。

1) 大内宿（福島県下郷町）

大内宿は、江戸時代に会津若松と日光今市を結ぶ会津西街道の宿場町として栄え、現在も街道沿いに茅葺屋根の民家が建ち並び、住民が生活を営んでいる。旧宿場としての町割りや建築群をよく残していることから、1981年に重要伝統的建造物群保存地区に選定された。

選定を契機として住民は地域の文化資源としての価値を再認識し、「売らない、貸さない、壊さない」という三原則を掲げた住民憲章の策定や、住民と行政の連携により、茅葺屋根の保存、防災活動、電柱の移設、街道の舗装撤去などが進められてきた。茅葺屋根については、住民が協力して葺き替えを行うほか、伝統的な技術の習得と継承にも取り組んでいる。

¹⁵ 前橋・メモリード、文化財で婚礼 重文「臨江閣」皮切りに県内外視野。(2025, 12月23日). 『日本経済新聞』〈<https://www.nikkei.com/article/DGXZQOCC202000Q5A221C2000000/>〉

こうした町並み保存と観光の取組に伴い、1985年に約2万人であった観光客数は、2000年代後半には年間100万人を超える規模に達し、現在も年間約80万人が訪れている¹⁶。民家の一部は飲食店、土産物店、民宿等として活用されており、住民が生活を続けながら、町並みの保存と観光による生業を両立させている点に特徴がある。

図表 10 大内宿全景および茅屋根保存活動の様子



(出典) 文化庁「平成26年度文化財の効果的な発信・活用方策に関する調査研究事業報告書：文化財の効果的な発信・活用ガイドブック」〈https://www.bunka.go.jp/tokei_hakusho_shuppan/tokeic_hosa/pdf/hasshin_katsuyo_guidebook.pdf〉34p.

2) 門司港レトロプロジェクト（福岡県北九州市）

門司港はかつて大陸貿易の拠点として発展したが、戦後の衰退により多くの歴史的建造物が活用されない状態にあった。こうした中、1987年には旧門司三井倶楽部¹⁷解体計画を契機に市民による保存運動が起こり、1995年には歴史的建造物と自然景観を一体として再構築する「門司港レトロプロジェクト」が始動した。

門司港レトロプロジェクトでは、行政が歴史的建造物や公共空間の整備を担う一方、市民団体、商店街、観光関係者等がイベントや情報発信などを担い、地域の魅力向上に取り組んできた。1995年には複数の地元団体によるネットワークが形成され、同年12月には官民で構成される門司港レトロ倶楽部が設立された。こうした官民協働によ

図表 11 門司港周辺の建造物の位置図



(出典) 国土交通省、「プロジェクト・パッケージのすすめ 事例・ポイント集」〈<https://www.mlit.go.jp/common/000118146.pdf>〉82p.

¹⁶ 文化庁「重要伝統的建造物群保存地区一覧」と「各地区の保存・活用の取組み」：下郷町大内宿〈https://www.bunka.go.jp/seisaku/bunkazai/shokai/hozonchiku/pdf/94105901_09.pdf〉3p.

¹⁷ 旧門司三井倶楽部は、1921年に三井物産門司支店の社交・宿泊施設として建設された。北九州地方における大正期の近代建築として高い価値を有し、1990年に国の重要文化財に指定された。同年に北九州市へ譲渡された後、現在の門司港駅前に移築され、レストラン、記念室、イベントスペース等として活用されている。

る取組が進む中、門司港レトロ地区の観光客数は、1995 年の 107 万人から 2003 年には 255 万人に増加した¹⁸。

門司港レトロプロジェクトは、行政による歴史的建造物と公共空間の整備に、市民・民間による継続的な運営やイベントを組み合わせることで、歴史的市街地を地域全体の観光・交流資源として再生した事例であると考えられる。

(4) 事例からみる保存・活用の成立条件

以上の事例から、歴史的建造物の保存と活用を持続的に両立させるためには、少なくとも四つの条件が重要であると考えられる。

第一は、文化財としての価値の保全を前提とした利用ルールの設定である。イベント、撮影、宿泊、婚礼などの新たな用途を導入する場合には、建物の歴史的価値や構造上の制約を踏まえ、利用可能な範囲、収容人数、設備の設置方法等を明確にする必要がある。さらに、利用による建物への影響を継続的に把握し、必要に応じてルールを見直すことも求められる。

第二は、保存・改修・維持管理に必要な費用を継続的に確保する仕組みである。入場料、貸館料、宿泊料等の直接収入だけでなく、行政支援、民間投資、寄付、周辺地域への経済波及を組み合わせ、活用によって生まれた価値を保存へ還元する仕組みが求められる。

第三は、保存と活用を一体的に調整する主体と体制の構築である。文化財所有者や行政だけでなく、設計者、施工者、運営事業者、地域住民などの関係者が、建物の価値と事業性の双方を共有することが重要となる。特に建設分野には、耐震、防災、修理、用途変更、維持管理に関する専門性を生かし、文化財の価値を次世代に継承する役割が期待される。

第四は、文化財を単体の施設としてではなく、地域全体の資源として捉える視点である。文化財周辺の公共空間、交通、観光施設、商業施設等と連携し、地域内の回遊や滞在を促すことで、文化財活用の効果を地域経済や住民の生活へ広げることができる。こうした地域への波及は、文化財を保全することに対する地域内の理解や支持を広げ、保存活動の継続を支える基盤にもなり得る。

5. まとめ

本稿では、歴史的建造物を中心とする文化財を対象に、法制度や予算の変化を概観するとともに、具体的な活用事例を通じて、保存と活用を両立させるための取組を整理した。

事例からは、文化財としての価値の保全を前提とした利用ルール、保存や維持管理に必要な費用を継続的に確保する仕組み、関係者を調整する主体、地域全体の資源として活用する視点が重要であることが分かった。ただし、活用による収入だけで保存に必要な費用

¹⁸ 文化庁「平成 26 年度文化財の効果的な発信・活用方策に関する調査研究事業報告書：文化財の効果的な発信・活用ガイドブック」〈https://www.bunka.go.jp/tokei_hakusho_shuppan/tokeichosa/pdf/hasshin_katsuyo_guidebook.pdf〉90p.

をすべて賄えるとは限らない。収益性だけでなく、文化財の価値の継承、地域経済への波及、地域住民の保存活動への参加、伝統技術の担い手の育成といった効果も含め、保存と活用の取組を総合的に評価する必要がある。

一方、登録有形文化財を含む多くの歴史的建造物では、所有者の維持管理負担や後継者の不在などが課題となっており、制度や財政支援だけで対応することには限界がある。このため、建築、不動産、文化政策等の知識を横断的に持ち、所有者、行政、設計者、施工者、運営事業者、地域住民などをつなぎながら、保存と活用を一体的にマネジメントできる人材の存在が、今後一層重要になると考えられる。

今後は、法制度の整備や財政的支援に加え、先行事例で得られた知見やノウハウを広く共有することが求められる。これにより、重要文化財、国宝、世界遺産などの比較的注目度の高い文化財だけでなく、登録有形文化財や未指定文化財を含む歴史的建造物についても、それぞれの価値や地域の実情に応じた保存と活用の可能性が広がると考えられる。

歴史的建造物が地域の観光や交流を支える資源として活用され、その効果が保存や担い手の確保につながることで、保存と活用の好循環が持続していくことが期待される。

(担当：研究員 小林 璃子)

レトロ建築が好きで、休日には時々都内の歴史ある建物を訪れている。レトロ建築の重厚な装飾や細部まで作り込まれた意匠からは、当時の職人の技術や建築にかける情熱が伝わってくる。今のようにICTや高度な施工機械がない時代に、これほど精巧な建築物が造られたことには毎回驚かされる。

以前、日本橋三越本店の見学会に参加する機会があった。館内にはステンドグラスや大理石、精巧な彫刻などが随所に施され、日本を代表する百貨店建築としての風格を今なお感じることができた。特に印象に残ったのは、営業を継続しながら建物全体に免震化工事を実施したという話である。既存建築物に後から免震装置を設置する「免震レトロフィット」は、建物を支えながら基礎部分を改修する必要があり、多額の費用と高度な施工技術を要するという。華やかな店内で営業を続ける一方、その足元で高度な工事が行われていたことは大変興味深かった。

また、館内のシンボルである「天女（まごころ）像」は、彫刻家・佐藤玄々の遺作であり、構想から完成まで約10年を要したという。京都で制作された像を分解・輸送し、館内で再び組み立てたほか、制作には延べ約10万人が携わったと聞き、その壮大なスケールに圧倒された。高さ約10.9m、重さ約6.7tに及ぶこの像も、建物が免震化されていなければ東日本大震災で損傷していた可能性があるという聞き、改めて保存技術の重要性を感じた。



一方で、このような保存・改修が実現できる建築物は決して多くない。歴史的価値を持ちながらも、維持管理や耐震改修に多額の費用を要することなどから、姿を消していく建築物もある。本号の研究員ノートでも、歴史的建造物の保存と活用が取り上げられているが、こうした建築を将来に残していくためには、保存のための技術だけでなく、維持に必要な費用を継続的に確保し、建物を使い続けていく仕組みも重要なのだと感じる。

古い建築物が次々と姿を消していくのは寂しいが、保存や活用の技術・仕組みが今後さらに広がっていくことを期待したい。そして、失われる前にできるだけ多くの建築を訪れ、その魅力を自分の目で見ておきたいと思う。

（担当：研究員 新部 日奈子）