

まちづくりに関する試論

— 富山市と奈良市を例として —

實 清 隆*

Towards a research of 'matizukuri' or town making
— A Case Study in Toyama City and Nara City —

Kiyotaka Jitsu

摘 要

まちづくりとは一般的に「地域の住民が自分たちの意志と力で地域社会を豊かにする」という事であり、その背景には行政への住民参加が基軸にある。日本では、欧米に比して、古来から、上意下達の傾向が強かったが、高度経済成長が終わり、「経済」以外に人生の価値を考え出してから急速にこの「まちづくり」が注目され、実践され出した。ここに、当論文で、まちづくり運動の成果を概観すると共に、残された課題を考える。更に、著者なりに、これまで係わってきた都市の「まちづくり」案を、とりわけ、公共交通の導入に重点を置いて提言した。フィールドとして富山市、奈良市をとった。

I まちづくりの歩み

今日、日本では、かくも、まちづくりが事ほどに強調されなくてはならない状況であるのは、地域づくりが「上」（官）主導でなされ、場合によっては、住民にとって不都合な施策、事業が押しつけられている事、コミュニティの崩壊による地域づくりの基盤の喪失がある。しかし、徐々にではあるがまちづくりの機運が高まってきているのも事実である。

古代ギリシャやローマでは「市民」による直接民主主義があり、都市行政はそのまま「当該市民のまちづくり」につながっていった。もっとも、「市民」と称しても男子であり、かつ、奴隷、在留外人等は除かれた全住民の2割弱（アテネの場合13%）の限られた範囲であるにせよ「まちづくり」への参加の基盤があった。その後、ヨーロッパでは、中世の時代にも市民（商人・職人のギルド等）による都市運営の伝統が受け継がれ、議会制になった近代でも、市民と代議員とのつながり、議会と行政の関係は日本より密接である。日本にも明治以降、議会制民主主義が導入されたが、第二次大戦前は、基調は、天皇を頂点とする全体主義的風潮の中

で、市民の行政への参加は極めて厳しいものであった。戦後は、GHQの強力な助言で、地方自治に立脚した議会制が確立されたが、その実は、形骸化された議会制民主主義と言わざるをえない。都市行政について見ても、住民要求を議員を通じて行われるのが建て前であるが、ともすると、住民の要望がろ過されたり、有る一部のオピニオンリーダーや圧力団体に振り回され、住民の本来のまちづくりの声が通らないケースも多い。議員もどちらかと言うと、地域の有力者が多く、議員が名誉職化し、議員の主たる活動が「まちづくり」というよりは就職の幹旋、冠婚葬祭への出席、交通事故のもみ消し等、次回の選挙をにらんだ世話役的活動が中心になっている。

この様な状況を打ち破り、住民本来のまちづくりの要望を掲げた運動が展開しはじめるのは、60年代の高度経済成長と裏腹に地域の環境破壊、住民の健康破壊が進行し、上からのそれに対する公害反対の住民運動で、経済発展と住民生活のバランスを求めているものであった。即ち、放っておくととんでもない地域づくりになってしまうという危機感がそこにあった。

また、高度経済成長に伴う大都市域への人口の集中は郊外に数多くの住宅団地の建設を呼んだが、それが必ずしも都市財政にはプラスにならない事を住民が自主的に計算し、「団地白書」を作成し行政に突きつけたりしている。

1970年代に入ると、この住民からの行政への批判・反対だけでなく、具体的な提言も行うべきという機運が生じてきた。即ち、住民と行政との協力の重要性が主張され出したのである。例えば、神戸市丸山地区の街づくり(1968年)、豊中市庄内地区の都市の再整備(1972年)、藤沢市辻堂のまちづくり(1974年)がある。

丸山地区は新興住宅団地で、住民同志は疎遠気味であったが、団地の幼児2人がダンプに跳ねられ死亡する事故を契機に、団地の防犯協会、自治会が中心になり、住民の手による遊園地づくりに始まり、花壇、老人の家、児童館、団地の森等、次々と団地のまちづくりが進んだ。この遊園地作りという共同作業が住民間に連帯感を醸成し、コミュニティづくりに成功しこれが丸山地区のまちづくりの原動力になった。

豊中市庄内地区の場合の都市再整備は、日本で初めて、自治体と住民と専門家がタイアップして1960年代に無秩序に作られたスプロール地域の再生事業である。この事業の原点は自治体労働者運動の一環として取り組まれ、地域づくり運動まで高まったものである。この豊中市庄内地区の方式が、全国の大都市周辺のスプロール地域に取り入れられた。1980年に東京墨田区の京街地区、1982年の神戸市の真野地区、1989年に寝屋川の大利地区、門真市の朝日地区等がある。この事業の成功の鍵の最たるものはコミュニティの存在、住民の団結にあった。この事は阪神・淡路大震災の際、神戸市の真野地区は避難誘導など他地域とは比べものにならない位、住民間に助け合いの精神が働き、被害も少なく治まった。

次に、自治体がまちづくりのヒントを得るべく、催した集会として、1970年の武蔵野市懇談会、1974年神戸市市民会議、1977年川崎市市民懇話会、1982年西条市市民てづくり広報、1985年富山市市民対話集会等があり、これらのアイディアの幾つかが実施計画としてとりあげられた。著者も富山の対話集会で幾つか提言したうち、「富山城の北を西から東へメアンダーしている旧神通川に舟を浮かべ、遊覧できれば」と提案した事が議会で取り上げられ、1987年に民間の業者によって実現された。

また、民間の諸団体がまちづくりを主導しているケースも多い。各地の青年会議所(JC)が音頭をとった例として、1982年八戸のJCの「ラブはちのへ」まちづくり、塩原JCのふるさとづくり等がある。

また1979年大阪都市環境会議(代表;宮本憲一)が自動車道路や業務機能に偏重した大阪の

都市行政を批判し、市民自らが住みよい文化的な都市づくりを模索した運動を展開した。1981年、中世のたたずまいの残る奈良町の景観が都市計画行政で破壊されるのを愁い、「奈良町の再生保存を訴える奈良地域社会研究会」（代表；木原勝彬）が発足、町並み保存の行政への提言母体となった。

また開発による自然破壊を守る為に、有志が集い、当該の土地を買い取って、開発からまもるナショナルトラスト運動もある。例えば、1966年都市化の波に立派な屋敷林が切り倒されるのを見かね、「緑を守る会」が結成され、「トトロの森を守る運動」として、付近の屋敷林を購入し自然を守る運動として発展してきた。1974年に始まった天神崎を守る運動は日本版ナショナルトラスト運動の走りとして展開され、会員も1万6千人にもものぼっている。なお、1977年の知床、斜里町のナショナルトラスト運動は官主導でやや趣をこたしている。

この他、企業がまちづくりを進めた例もある。斜陽気味の温泉郷別府を別府信用金庫が音頭をとって、まちの活性化を環境整備、道路建設等のシンポジウムを通じての政策づくり「別府方式」がある。

この様なまちづくり運動を総括すると、その成功の要因として、「住民参加」が不可欠である事は言うまでもないが、それをサポートするものとして、「情報公開」が実際にその課題を解決する戦術立案に必要となってくる。それは、住民要求が一体、行政、立法の場で実現したか、あるいは実現出来得るのかが分からないと次のステップが踏めないからである。次に、まちづくりについて、実際長く居住したり、奉職している富山市と奈良市について、提言したい。

II 富山市のまちづくり

富山市は前田利家が加賀藩の分藩として16世紀に設立されたのを契機に「城下町」として発展した。しかし、第二次世界大戦終了直前に、大空襲を受け、ユニークな城下町の町並みが完全に消されてしまった。街の個性は「街の辿った歴史」にあるとするならば、その個性が空襲によってかき消されてしまった。戦後戦災復興の区画整理事業を行ない、ほぼ碁盤状の町並みを作ったが、それが又、街を単調なものにした。

富山市の都心は、JR富山駅南周辺と富山城南東部の総曲輪地区を中心とした中央商店街の二極に分かれる。前者は戦後の闇市がベースとなった中心商店街で、後者が富山銀座的な総曲輪・中央通りを中心にした中心商店街である。

1970年代に入って急速にモータリゼーションが急速に進行してきた事が富山のまちにとって様々な課題を提供してきた。モータリゼーションの進行により公共交通の利用率が低下し、それがまた運賃の上昇を促す。（旧国鉄と富山地方鉄道の距離別運賃を見ると1964年にはほぼ同運賃であったが、1985年には、地鉄の運賃が国鉄の2.3倍にも昇った。）この事がさらにモータリゼーションを加速化した。こういった状況下で以下のような課題が発生した。

(1) 都心部の空洞化と活力低下

このモータリゼーションに伴い郊外部に次々と大型ショッピングセンターが進出した。この事が都心部からの顧客を奪い都心部の空洞化を招いた。この大型店の立地は同時に都心部での小売店の顧客及び売上を減少を招き、経営の危機を招いた。この危機感が又、商店街の営業時間についてもゆゆしい影響を及ぼした。中心商店街の総曲輪・中央通地区でも、1970年当時夜の9時過ぎ迄営業を行っていたが、1985年には、7時には殆どの店がシャッターを閉めてしまうようになった。富山の顔たる都心部が夜は猫一匹歩かない闇の街と化したのである。

(図1・図2)

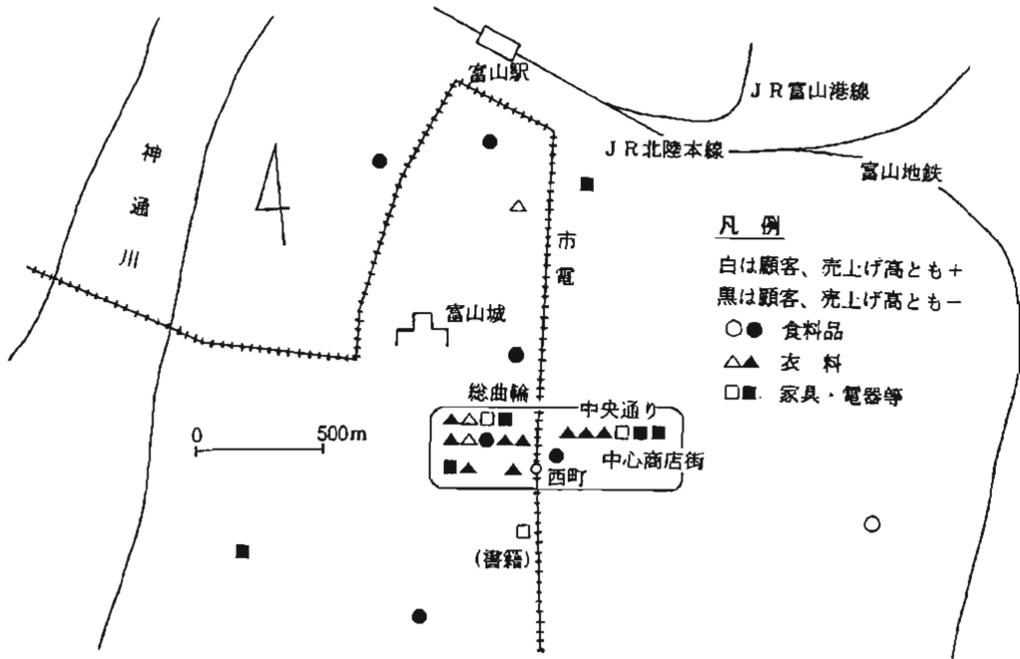


図1 大型店進出に伴う地元商店の影響 (1981年)
富山市商工会議所のデータより著者製

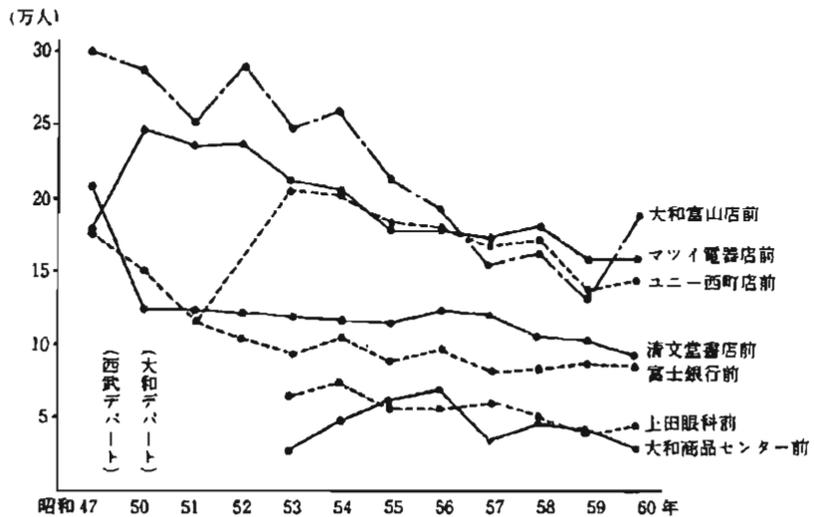


図2 西町周辺の歩行者通行量の推移 (日曜日)
富山市商工会議所調

(2) 多雪時の除雪と交通渋滞

モータリゼーションの進行によりバスのラッシュ時の表定速度は10km/時と落ち込み、大都市並の混雑ぶりである。とりわけ、多雪日には、車の渋滞が一層酷くなり、1km進むのに一時間以上要する事も珍しくない。とりわけ、郊外から旧市街地に入る付近での渋滞がひどい。

(3) 散在するアトラクティブな施設

富山は大空襲によって武家屋敷や大名の庭園といった旧城下町の個性が奪い去られた為、新たに、魅力ある施設を創設せねばならなかった。然し、その施設の配置は、モータリゼーションを前提に組み立てられた。例えば、旧城南公園跡地に科学文化センター、県立美術館、中央卸売市場、富山空港周辺にテクノホール、能楽堂、体育館等ができたが、公共交通としてはバスのみであり、かつ系統が違ったり、バスの運賃が鉄道に比して、3倍以上と高く、利用し難い。

さて、これらの課題を解決するため、それぞれ、以下のような手が打たれるべきであろう。

(1)の都心の活性化については、郊外大型店の立地規制という考えもあるが、大店法の改正もあって、益々、立地規制は困難になりつつある。そうなると、都心に立地する商店自身の魅力をつけるとか、都心部でのイベントを充実させて引きつけるとか手を打たねばならない。例えば、駐車場の共同管理とか都心部に魅力的なイベント施設（富山公会堂の改築、或いは、魅力のある芸術ホールの建設等集客力のある施設）の設置などが考えられる。

(2)多雪時の雪対策としては、富山県雪対策室が進めている「克雪」「利雪」「親雪」の対策が提起されている。「克雪」対策としては、融雪装置の設置、降雪時の絶え間ない除雪が考えられたり、「利雪」としては、発電、「親雪」としては、雪祭などが考えられている。著者はこれ以外に、豪雪時の交通渋滞対策として、ドイツで実施されている策であるが、バスを軌道内に走らせるという方法を特例として豪雪時に認めればどうか。（実際、豪雪時には、1kmを1時間以上要かかる場合も多い。）こんな多雪日にかに鉄軌道が強いかはパーソンとリップ調査でも明らかである。また、除雪対策として、市街地内に、近隣公園（100m×100m）レベルの公園を多数配し、平時にはそこを花壇、児童の遊び場、老人の憩いの場として利用し、豪雪時には雪捨て場を使用するものである。富山市では、このレベルの公園は全国の基準の5分の1しかなく、この種の公園の設置が急がれる。（表1）

(3)アトラクティブな施設の配置については、富山市はそれなりに力をいれている。先述の諸施設の外、富山市の公会堂もJR駅裏に新築されたり、ナイター施設付きとやま球場が空港近くに作られたものの、車を前提とした配置となっている。この様な集客力の大きい施設のもつインパクトは街の活性化に大きい。その都市の顔たる都心部が暗くなる事はその都市の持つイメージを大きく損なう。集まるという事は「出会い」である。あるイベント

表1 冬期の公共交通機関の遅れ時間
富山県パーソントリップ調査(1985)より

冬期の鉄道遅れ時間
(単位：分)

			平常日(2/1)	多降雪日(2/7)
国鉄	富山駅	北陸本線	4	29
		ローカル線	3	34
	高岡駅	北陸本線	0	65
		ローカル線	10	29
私鉄(富山市流入)		軌道	2	37
私鉄(高岡市流入)		路面電車	3	10
		軌道	1	5

(注)ピーク時における遅れ時間を測定

冬期のバス遅れ時間
(単位：分)

		平常日(2/1)	多降雪日(2/7)
富山市流入バス	ピーク時	15	48
	オフピーク時	7	26
高岡市流入バス	ピーク時	10	15
	オフピーク時	6	13

ピーク時(7:30~8:30)

オフピーク時(13:00~15:00)

を見た後、その興奮を「さかな」に触れ合いを高めようにも、周りにレストランやウィンドウショッピングできる商店街がないのは淋しい。それに、車ではアルコールが飲めない。おいしい食事にワイン抜きでは盛り上がらない。この意味で大きな施設は都心部の活性化に不可欠である。

さて、以上の課題に「モータリゼーション」が絡んでいるので、公共交通の設置があたかも「針治療」の「針」の如く効果を願わす。公共交通をよく発達させているヨーロッパの都市と車が万能のアメリカの都市とは対称的で、都市の発展と共に都心部が賑わうヨーロッパの都市と、都市の発展とは裏腹に都心部が衰退するようすを見ても、如何に公共交通の効果が貴重か分かる。(図3)

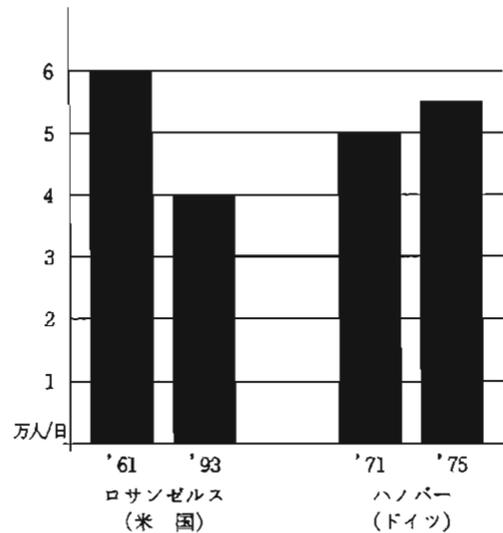


図3 歩行者通行量の推移

ここに、著者は富山に「ミニ地下鉄」の設置を提案する。ルートはJR富山駅を起点として、国道41号線を南へ、城跡公園、西町、城南公園、中央卸売り市場、富山空港、テクノホール、とやま球場といった路線にすれば以下のような効果が見込まれる。(図4)

- 1) 富山としては魅力的な施設、県立美術館、科学文化センター、中央卸売り市場(新鮮な魚介類、野菜などが超低廉な価格で買える金沢の近江町市場のようなスポットができる)能楽堂、野球場、それに、富山空港などで結ばれる。
- 2) 安心してアフター5に、飲食を伴う触れ合いができるので、夜の街も活気づく。都心部の空洞化を抑える一策となる。
- 3) 豪雪時には、ミニ地下鉄は絶対的に強い。多雪日でも、ハイヒールを履いて都心へイベント見物や買い物に行ける。何よりも、富山空港とJR富山駅が一本のレールで結ばれ、そのアクセスには最高である。もし、ミニ地下鉄がなければ、豪雪時には、2時間位は覚悟せねばならず、とても、21世紀に生き延びれる街とはいえなくなる。北陸新幹線の設置がま近い現在、この地下鉄の効果は極めて大きい。
- 4) 車椅子を使用している高齢者・障害者にとって、鉄道は、エレベーター等の設備をすれば、バスと比べものにならないくらい楽である。21世紀初期に高齢化社会を迎える事を考えると、これは正に、社会福祉対策としても有用な交通手段と言える。
- 5) 交通事故も、当然減少させられる。この国道41号線は車の通行量もおおく、その分だけでも、死傷者を減らす事になる。環境面でも、NOxやSOx等の有害な排出物による大気汚染から守る事ができる。
- 6) ラッシュアワーの車交通量が減少し、平時での渋滞解消に役立つ。

ところで、ミニ地下鉄の最大の問題はコストであろう。この点を試算すると、つぎのようになる。即ち、ミニ地下鉄の建設費は、1km当たり200億円という巨費である。著者はJR富山駅から富山空港までのルートを設定した。都心部の2.5kmは地下メトロにして、残りを地上に出すトラム方式(トラム方式だと50億円)にすれば、775億円で建設できる。更に、JR富山駅から総曲輪までの大地下街計画と連動させると、メトロの部分のコストは半額(500億円)以下になり、総額500億円程度になる。次に自治体からの財政負担を考えると、例えば、福岡

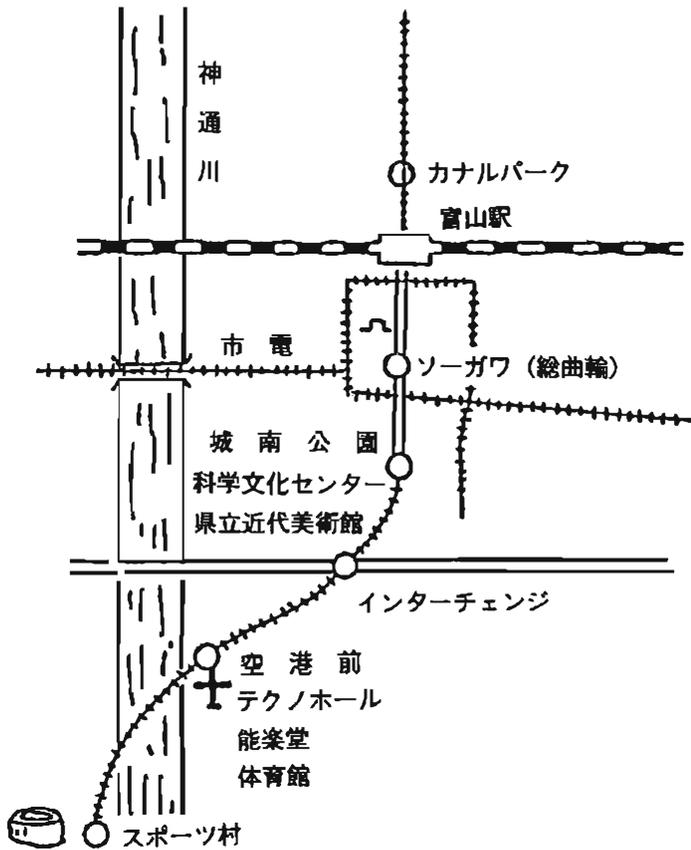


図4 富山市公共交通ネットワークプラン
(質 清隆 試案図)

の場合、ピーク時の市財政からの財政負担は、90億円で、地下鉄の営業規模から判断すると、富山の場合はその1/3~1/5の30~18億円程度になる。これは、市財政の規模からみると、福岡市の場合2.6%、富山市の場合は5.1~3.1%となり、やや負担が高くなるが、富山県が半額補助でもすれば、福岡市並の負担で済む。ランニングコストの赤字分は、旧射水線の経営収支から推して、せいぜい、1~2億円程度で済む。通念、道路除雪費だけでも、30億円必要であるから、建設費の負担は、約10年程度頑張れば償還できるし、ランニングコストも豪雪地域の除雪対策費と考えれば、市民のコンセンサスが得られない額ではない。

公共交通機関を文化の一部ととらえているヨーロッパでは、建設費の90%以上が国費でカバーされている。更に、ランニングコストについても、その大半の経営体は経費の50%を超える赤字を出しているがそれも、全て、国費で補填されている。公共交通機関は住民の足を守るもの、すなわち、国民の「公共交通権」が補償されている。これから、地方の時代を標榜するなら、

当然の事、地域活性化、環境保全、高齢者対策に寄与する公共交通に意を払っても良いのではないか。(表2)

表2 新交通システム導入に伴うコストと財政負担の試算

コスト	2.5km(地下部)	200億円	
(車輛等をふくむ)		(1km当たり)	$\times 2.5\text{km} = 500\text{億円}$
	5.5km(オープンになる部分)	50億円	
		(1km当たり)	$\times 5.5 = 275$
			775億円
<p>富山駅—総曲輪まで大地下街計画あり、それと連動させるとコストは少くとも地下の部分は半分になり、500億円程度に。 福岡の場合ピーク時に90億円の市財政からの負担からすると、その$(\frac{1}{3} \sim \frac{1}{6})$ 30~18億円程度になる。</p> <p>財政規模 昭和60年(億円) 仙台1,256(90万人) 福岡3,444(110万人) 札幌3,880(161万人) 広島2,369(100万人) 富山584(31万人) 福岡市 2.6% 富山市 5.1%~3.1% (ピーク時の財政負担、富山市の場合) (県と共同でやるとこの半分になる)</p>			

III 奈良市のまちづくり

奈良市は歴史的に三つの顔を持っている。即ち、8世紀の平城京の顔。平城京遷都後の中世には、11~12世紀に、元興寺周辺に門前集落ができた。その広大な社寺も郷民の集落作りに解体された。1451年に徳政要求の土一揆により、金堂や小塔院が焼失し、その跡地に、「辻子」が作られ、ユニークな中世の街(顔)が形成された。20世紀に入って、近鉄線の開通と共に、急速に人口が集積し大阪市の衛生都市としての顔ができた。従って、街づくりを考える際、この三つの顔を活かせない事には個性のある街づくりはできない。ここに奈良が抱えている諸課題と解決への提言をだしてみる。

(1) 奈良町の町並み保存

奈良町の風情は中世の時代に形成されたユニークな立った住まいを守るべく、住民運動が盛り上がった。その流れの中で、1981年に「奈良町地域社会研究会」が結成され、市民参加のシンポジウムの成果を「まちづくりビジョン」としてまとめ、奈良市に提起し、奈良町の都市計画道路の修正、歩道の設置、イベント広場や子どもの遊び場の設置、更に、道路両側の建物の修景、高さ、色彩、デザインの規制の提言。さらに、奈良町の人口が減少し、かつ、高齢化が著しく進行して、活気の乏しく、又、伝統的な町家が喪失しつつある事を指摘した。

著者はこの傾向に対して、伝統的な建造物を守るには、街の活気が不可欠だと考える。たまたまのみを守るという事は、まず、そこに生活の基盤がなくてはならない。また、大多数の町家はかつて商家であり、もし、この町家の保存を考えれば、この風情にあう商店、伝統的な産業の事業所、民宿等がそのまま町家内を改築せずに生かせる。そこで、伝統的な町並みを守るには、町並みを何としても守るルートを決めれば、そのルート内での住人でどうしても守れない場合は町内で家の交換を行う。この事業を遂行するための住民のコンセンサスを得た住宅斡旋センターをつくって、場合によっては「町並み保存トラスト運動」として買い取った町家をやる気のある若者・ボランティアに破格の価格で賃貸して当地で頑張って生活してもらいな

どの策も必要ではないか。また、町並み保存にとって最も大切なのは町並み保存の理解を広める教育活動である。学校教育にもこの街並み保存の意義を十分理解させる事が肝要である。日本では社会科の学習が学校内での学習に重きを置き過ぎ、欧米に比して、野外から学ぶ姿勢が弱いので、この点を改善する事もこの町並み保存にとって大切である。(図5)

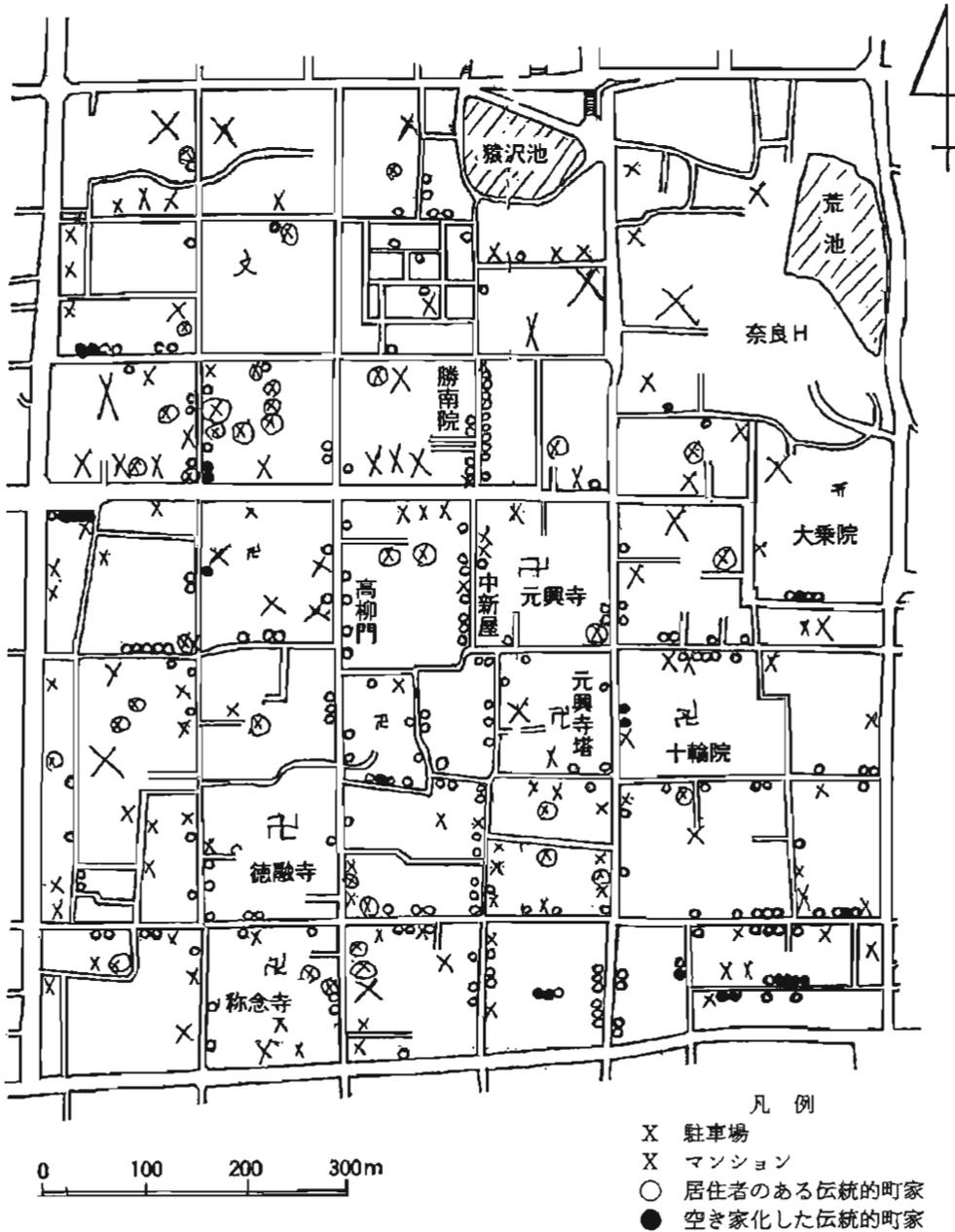


図5 奈良町の伝統的町家の分布(1991)
住宅地区と現地調査により作成

(2) 奈良の観光の衰退

奈良の観光客の推移をみると、入り込み客数は漸減している。1987年から1990年の入り込み客数は1980万人から1493万人へと減少している。10年前と比して、外人観光客が5倍増の32万人と増加しているのに対して、修学旅行生が同5%減の210万人となっている。歩行者通行量も奈良市の主要地点で、1988年から1995年にかけて、マイナス15%と落ち込んだ。これが奈良町では事態はより深刻で、同期間に、下御門商店街はそれぞれ、平日で18%、休日で25%のマイナスとなっている。この原因は観光の志向傾向の変化と言う点もあるかも知れないが、「大仏商法」と邪揄されている奈良観光に工夫が必要ではないか。たとえば、奈良の夜が暗いという批判に対して、閉店後も商店街のショウアップをするとか、美・博物館の開館時間の延長をするなど。また、奈良らしい料理が無いという批判に対しては、古代食、シルクロード食を出す等奈良らしいグルメを楽しめるレストラン・食堂をつくるなどの策も必要である。

(3) 古代の歴史的景観を鑑賞し保存する

奈良は日本文化のふるさと。東大寺、興福寺、春日大社を初め、数多くの歴史的建造物がある。最近のモータリゼーションで、奈良への車の流入が急増し、その排気ガスにより、飛び火野や原生林での樹木の立ち枯れ、松食い虫の発生等の樹木への被害のほか、寺社の文化財への腐食が目だってきた。対症療法的には、樹木の防腐材の添付、文化財の修復が考えられるが、根本的には車を閉め出すなどの措置が必要である。

また、文化財を鑑賞する観点として、東大寺や興福寺の五重の塔など奈良を象徴するような建造物を遠くから鑑賞する事もある。奈良の場合、こういった建造物がほぼ「登大路」のラインに沿って立っているの、この通りからのサイトラインを大切に、強力に高さ制限をすべきであった。残念ながら、現在、近鉄奈良駅を中心として、高層の建造物が林立して「登大路」の都市軸は、奈良の象徴的建造物を鑑賞するサイトラインとなり得ない。しかし、敢えてこの景観を臨もうとすれば、どこかに、高いタワーのようなものが必要であろう。その候補の一つとして、春日大社の五重の塔の復元が考えられる。現代的なタワーでは景観を破壊する危惧があるが五重の塔の復元であれば景観的には全く問題は無い。

以上の課題の解決策のもう一つの手法として、著者は富山市でも提起したミニ地下鉄ルートの新設という手段を考えたい。この公共交通も、地域活性化の効力を持つとともに、種々のプラス面の効果がある。即ち、ミニ地下鉄にあわせ、主要な駅の近くに無料に近い駐車場をつくる。そして、飛び火野、ならまち奈良町は原則的には車を排除、ないしは、必要最小限に留める。その結果、以下のような効果が見込める。(図6・図7)

- 1) 車を閉め出し、ゆっくりとした散策がたのしめる。奈良町の大半、ミニ地下鉄のルート内の道を歩行者天国にできる。これが、また、街の活性化につながる。
- 2) 飛び火野、原生林の緑を守ったり、文化財を腐食から守れる。
- 3) JR奈良駅、近鉄奈良えき、東大寺、春日大社、奈良教育大、奈良町へのアクセスが便利になり、東大寺だけで逃げる観光客を引き留める事ができる。(JR奈良駅西に大きな駐車場をつくる)
- 4) 奈良町駅が設置される事により、JRから近鉄奈良駅への回遊軸ができ、奈良町の活性化が実現し、町並み保存にプラスになる。
- 5) 奈良女子大、奈良教育大とのアクセスがよくなる事から、現在の奈良市民学習センターをつくれれば、それは「奈良市民大学」に発展できる。

(4) 文化のある街をつくる

奈良県は人口当たりの文化人、芸能家の数が全国で3位と多く、芸術への理解度が高い。そ

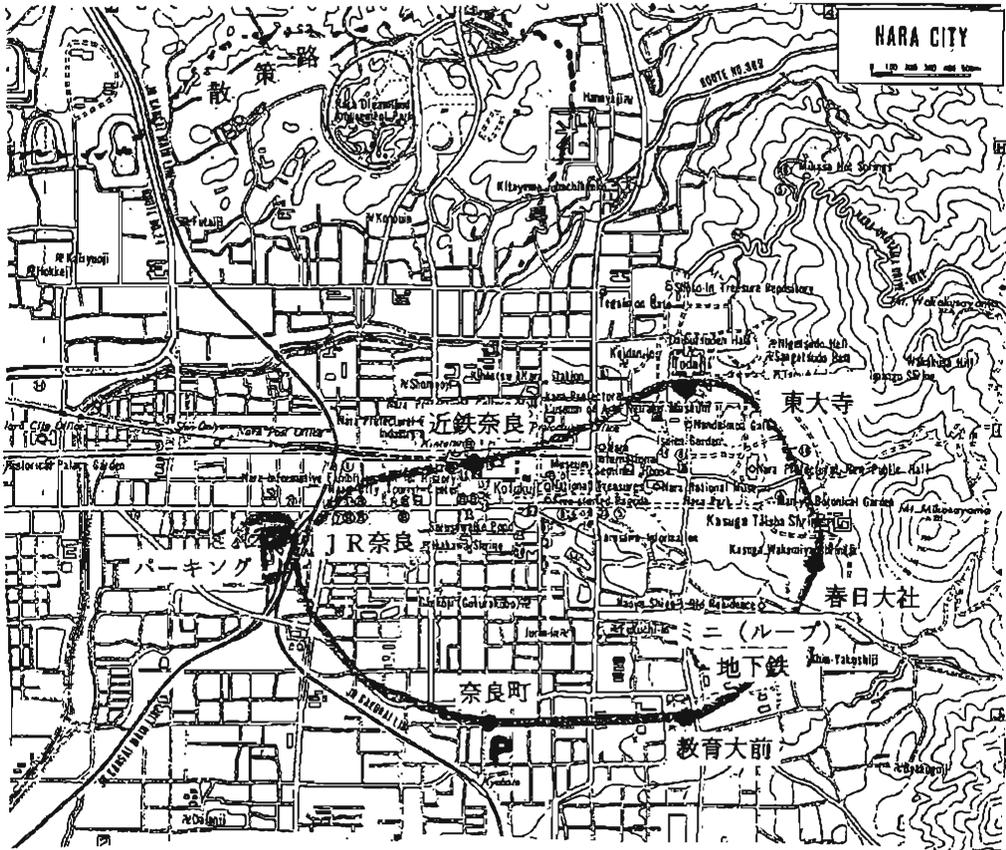


図6 ならミニ地下鉄ルート試案図（賞試案）

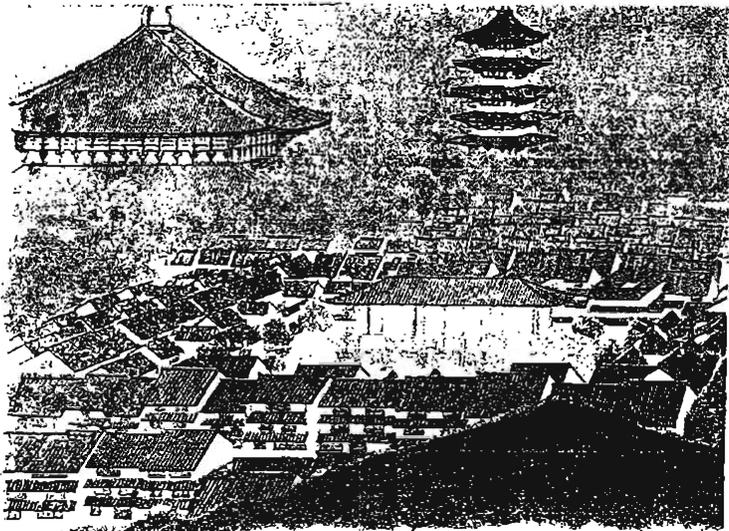


図7 いにしへの奈良イメージ図

の意味でも、伝統的な能楽堂につづいて、世界一のコンサートホールを作り、世界的な音楽祭の誘致を。小沢行爾ゆかりの斉藤記念音楽祭の再誘致を。

(5) 川を活かそう

奈良には、佐保川、秋篠川がある。かつてはこれらの川が水量も豊かで物資の運搬路として活躍していた。佐保川では東大寺、奈良史跡館、平城京跡があり、秋篠川では、秋篠寺、西大寺、唐招提寺、薬師寺がある。川に舟を浮かべての川くだりもどうか。また川の流れに沿って、桜並木の遊歩道作るのも川に親しめて良いのではないか。また、東市、西市の再現でノミの市を実現するのも一策である。(図8・図9)

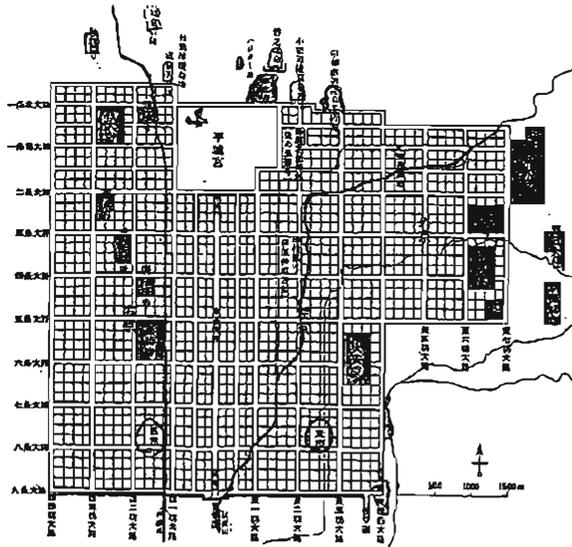


図8 平城京のプランと佐保川・秋篠川



図9 富山の松川と遊覧船

以上、著者なりにまちづくりを提言したが、実行性のあるまちづくりは、行政機関と市民の提携が不可欠で、このあたりで、奈良市主宰の市民フォーラムでも開催し、市民参加の奈良の街づくりが論じられたいものである。

結 語

街づくりに関する科学的な論文はそれほど多くなく、大多数は実践的な報告書が主体で、実際のところ、まちづくりの理論は無い。唯、まちづくりに時代と共に流れがあり、日本の場合、戦前では、各町内会単位の「コミュニティ」があり、各種の祭が自主的におこなわれていた。第二次大戦後は、急激な都市化に伴い、各町内での連帯感が薄れ、町内会の運営も形骸化し、行政と立法（議員）との連帯が壊れてしまい、まちづくりへの関心がうすれ出した。

しかし、1960年代からの高度経済成長が自分達の生活空間を環境破壊・土地住宅問題の激化により、皮肉にもまちづくりへの関心をよびおこした。70年代は公害反対の立場からのまちづくり、80年代は住民と行政と連係したまちづくり、90年代は住民・行政がそれぞれ、横の連帯をとったまちづくり運動へと発展した。

著者は、富山市と奈良市について、内外の地域研究の成果を踏まえ、且つ、当該市の住民、行政官とのヒアリングを踏まえ、公共交通の役割に重点を置いて著者なりの具体的なまちづくりの提言を行った。

Concluding Remarks

There has been little theoretical approach towards 'matizukuri' or town making. However, there is a positive tendency of matizukuri movement. After the World War II, the movement was initiated by fighting against worsened environments in the early '60. The matizukuri movement extended to integrated town making including amelioration of housing condition and road planning for the residents as well as improvement of environmental conditions in the '70. After '80 the concern of matizukuri extended further so far as to preservation of townscape, revitalization of depressed area, and restoration of community.

The author tried to make tentative proposition of matizukuri for city of Toyama and Nara with emphasis on the effect of construction of public transit system.

参考文献

- 奈良市 (1971) 「奈良市の環境整備に関する調査研究」
豊中市 (1976) 「まちづくりへの道標」庄内南部地区住環境整備計画
奈良町の再生保存を訴える地域社会研究会 (1982) 「歴史的街区における都市計画道路のあり方と住民による町並み協定推進の予備的研究」豊田財団報告書
磯村英一、坂田期雄 (1983) 『市民参加のまちづくり』ぎょうせい、458頁
寝屋川市 (1985) 「池田・大和地区木造賃貸住宅地区総合整備事業報告書」
實 清隆 (1987) 「富山市の雪と交通」『富山の雪の総合研究。無雪害富山都市圏の計画的整備』富山大学雪の研究会
成田孝三 (1987) 『大都市衰退地区の再生』大明堂

實 清隆 (1988) 「富山の環境・交通」『県民のくらしと「いきいき富山」』富山県自治体問題研究所

奈良県地域づくり団体協議会 (1990) 「新寧楽物語」

大阪府まちづくり推進機構 (1991) 「まちづくり」創刊号

同 (1992) 同 2 号

同 (1992) 同 3 号

同 (1993) 同 4 号

同 (1993) 同 5 号

同 (1994) 同 6 号

同 (1994) 同 7 号