

((まえがき)) 定住圏構想、地区計画制度をうけて、80年代は、小レベル圏域の整備が計画の大きな部分を占めるようになるだろう。しかし、そのこと自体は歓迎あるにしても、国が低レベルの計画にまで路線を敷き、指定を行うのはおかしいのではないかという疑問をもつ。むしろ、各地域がもっと自主的な計画を推進できる制度の方を整えるべきではないか。そして、今後の土木計画学の役割は、こうした計画制度の改善に対する提言を軸に、従来の大規模プロジェクトへの従属や数量だけを基盤とする思考から脱皮し、国土をはじめ地区・近隣に至る幅広いレベルに対応できる概念的基盤を作ることを考える。そこで、今回は、子供の成長に関する前回の論議を踏めると共に、まずどのような構構で低レベル圏域が重視されるに至ったかを概観し、段階構成の基盤となるそこをいかに考えていくべきかについて検討してみたい。勿論、方法論としては、これまでのイメージ論を中心とするが、その体系を言語などの記号体系と類似したものとする新たな可能性についても考察してみたい。

1. 生活の場への視点(戦後の地域開発)

国政レベルの地域対策は、戦後、国策主導の拠点集中投資と国土計画思想の間を揺れ動く。しかも、敗戦を原点に「復興から成長へ」を一大目標とする国土総合開発計画(1950年)は、地方自治体の自主的計画を育成することもなく、かえって、中央の構想に地方を従属させる以後の体質を確定したように思う(自治体一駅成り構えの付けは、この傾向を強化した)。加えて、50年代前半は、産業・経済構造の急速な変化に伴い、機能の集中(集中率化・合理化・集約化)、人口増加分の集中が進行する。所謂過密現象がそれで、土地の商品化・地価の上昇を促進し、大都市圏では、その後継性的な住宅不足状態になる。そのため、地方でも、戦災復興に続く開発の主眼は住宅供給に置かれた。

続く50年代後半から60年代前半には、高度成長の波にのる人口集中が大都市の過密さを重大問題とする。一全総(1962年)は、この事態の改善策として拠点開発方式(新都市工持地域の指定など)により産業・人口の分散を計ったが、実際の分散は立地上の利点をもつ地域に限られ、周辺から孤立したコンビナートを複数配置するだけに終った。むしろ、この計画は、中央主導というその体質から管理中核機能の大都市、特に東京への集中を喚起し、集約体制を強化するのと、そして、以後の公害問題の種をまきちらすことにつながったと考えられる。

また、この時期は、大量生産による消費物資の画一化・耐久消費財の大衆化が進み、人口集中に伴った大規模小売店、大都市内やそこに向けた輸送量の増大が目立つようになる。同時に、固定軌道から自由度の高い自動車へと輸送手段が転換され(人は軌道、物資は車いす分組へ変化し)、大都市を核とする道路網の整備・拡充が進められる。自動車時代へと突入したわけである。だがその結果、交通混雑、環境悪化、スプロールなどの大都市問題が吹き出し、地方より過密地対策が重視される。例えば、住宅に関しては、単独の団地、公営住宅の開発から(住公団設置2524)、衛星都市的な大規模ニュータウン計画へと移行する時期にも当り、何事につけ質より量の対策が実施される。さらに、水・エネルギー・食糧についても地方に依存する傾向が強まり、消費社会としての大都市像が確立する。かくして、大都市とその周辺部の生活圏は急速に変貌し、本来的な意義を失い始めた。自給・自製の輪郭や意識もなく、貨幣価値だけが共通尺度となる均質化・装置化された生活空間。機能、職住が分離され、居住が核家族単位でカプセル化する生活圏、集団的意味などカプセルや装置の背後に押しやられ、貨幣と結びつく量的尺度だけがまかり通る社会。もはや、それらは、全体として人々を包み、子供の成長や人々のふれあいを促進するものと敵対するものでしかなくなったのではないが、確かに、土地区画整理法(1957年)に基づく既成市街の整備など、生活の場への目配りがなされたに過ぎないが、その一極化までにはほぼ10年を要したことを忘れてはならない。

次いで60年代後半、大都市の生活様式が地方へと波及し、消費時代を迎える。しかも、時を同じくして生産第

一主戦の歪みから、あるいは、自動車交通の激しさから、あちこちで公害問題が表面化する。このため、従来の
国策を基盤とする天降りの開発が、住民運動による強力な反発をうける(革新自治体の登場)。地域開発に一つの転機が
訪れたわけである。つまり、都市計画法改正(1968年)に続く新全統(1969年)は、高速鉄道、道路のネットワークによ
って地方の効率的再編成を目指す意図だけでなく、広域市町村圏、地方生活圏を基盤におくことから、地方自治
権の拡充方向への方針転換をも示すと言える。

70年代にはいると、中央の指導はあるにしろ、自治体主導の都市計画が実践されるようになる(地区画整理事業の増大)。
だが、それも車に対応する道路中心の方策をとるにとくなり、住民本位のものとは言えず、同意を形成できない
ケースが増えてくる。さらに、ドルショック、オイルショックを契機として低成長期を迎えると、あらゆる面
で量から質へと視点が変化していき、財政的にも大規模開発が困難になってくる。

だが、その反面、情報社会(豊かな情報)の下で、高度成長の波にのりきれなかった地域がこれまでと異なる動きを
起し、地方色豊かな振興計画、公共交通機関の見直しなど総合的な問題を論議し始めている。そして、そこで
出される対策や実践結果が情報として流布されることにより、住民意識と行政側の意識と等しく低レベルの生活
の場へと向ける下地を作ってきた。定住圏構想を提示する三全統(1977年)は、こうした傾向に向きあうことになる。
しかも、各都道府県が福祉型開発計画を設定し、地域独自の計画を実践する構えを見せ、上からの指導はあるに
しろ、市町村も同様の方向をとっている。情報公開、住民参加の制度固め、地区カルテや街づくり論議、街づく
り教育への取り組みなどをあわせて考えると、戦後40年を経てようやく低レベルの生活の場と生活権の質的側面
が議論の対象となってきたと言える。

その後の展開として、地区計画制度の成立(都市計画法改正、1980年)、行政改革の方針における地方自治拡充の現記な
どの動きを見れば、残された問題は、国策からある程度自立した地方自治体計画権の確立とそのための財政的な
裏付けである。財政の現状は、税収の3割を地方、7割を国が取り、後者の内の2割を地方交付税、さらに2割
を国庫補助金として、タテ割り官庁の裁量によりバラバラに地方へ配分していくというものである。量的には、税
の7割を地方が消化する形をとっているが、ヒモつきの交付税、補助金によって地方の固有財源まで国がコント
ロールしているというのが実態である。国が低レベルの施策についてまで方針をあたねばならず、自治体がそれ
に従属せねばならないという事情は、こうした財政の弊害に他ならず、結果として、両者の本来の機能を空転さ
せているのではないだろうか。今後は、実情に対応するため、国が過干渉の在り方やタテ割りの不徹底さを改善
し、自治体が国策の受け皿の位置から脱して、自主・自立的な体制を固めること、そして、そのことを前提とし
て双方の役割分担を明確化することが重要だと思ひ、低レベルの生活の場の整備を基礎として、圏域相互のヨ
コのつながりを強化し、そこから上位レベルへと問題を持ち上げていくシステムを実現するためには、そうした
改善が不可欠といえる。住民運動を契機として低レベルの生活の場を質的に捉えるに至った視線、現状では個別
化しているそれをレベル的に階層化し、集団的な意味へと導くためには、制度的な不連続性を各レベル毎に明確
化し、それらもヨコに結びタテに積み上げていく施策が是非とも必要である。しかも、それは、戦後の地域開発
のレベルタウン的な推移段階を逆ならせ、加えてヨコの関係を強化した様式に他ならない。

2. 生活の場の構造

戦後の地域開発は、端緒における拠点開発と国土計画思想の2極を成し崩し、前者は過密対策、大都市対策の
手段へと脱け、後者をマスタープランとして形をなさない状態へと引きずり下ろす過程とも言える。このことは、
圏域整備に対する各レベルの分担が機能しえなかった結果にはなならないが、同時に、戦国が、第二産業の論
理を基盤とする国策以外に計画的意識をもたえなかったことも示している。そして、分離主義・機能(地理)主義・
生産第一主義といった論理が導いた施策は、道路を中心とした土木計画と施設建設を中心とする建築計画でしか
なかった(福地などはしばしば、これら目標なく内装巨大な装置-生活空間が造成された)。それが大都市から地方にまで画一的に実施され
たわけである。しかも、同じ論理に貫かれた第三次産業が経済の大きな部分を占めるようになると、店舗の大規

模倣と車社会への対応を進め、カプセル(マイクロカー)を要素とする自動車社会、消費社会の生活空間が完成する。公共交通の為の社会資本が不十分な地域では、例外なく激増する自動車交通に寸断される事態を招き、60年代の大都市の状況が今地方で表面化している。しかし、今度は当時の失敗を繰り返さないためにも、60年代の対策を批判的に総括し、低レベルの生活の場を基盤とした新たな方策を考えねばならない。それは、恐らく、国策から独立し地域に定着したもので、ある程度カプセル文化と相対する倫理感、集団意識に結びつくものとなるはずである。そして、この方策を練るためには、以下に示す如く、全レベルにわたる計画の問題を体系的に整理しておく必要があるだろう。

2.1 「レベルの問題」 戦後の地域対策は、予算の地価物価に対する相対規模の縮小から、対象範囲を狭めると共に、国土と地域・拠点、次いで、国土と線・点、国土と面のレベル、さらには、定住圏という構想の推移が示す通り、対象の像を拡大し、階層レベルを明確化してきた。同様のことを言語でみれば、語文節文・節・章・物語などのレベルがあり、端緒の單文(物語)が、分節によって文節や單語を産み出し、それらが契機化すると同時に、節・章などへ物語を重層化していく過程を経たはずである。計画を考える場合も、国・地域が分節し、様々なレベルを模倣化・契機化していくわけで、その結果、低レベル圏域が文の如く捉えられ、物語は高レベルへと重層化する。物語の主題(構想)は丁度マスタープランに対応している。一般に、主題は文や語を決めるかもしれないが、逆はあまり考えられないし、物語を文のレベルに縮小してしまうことは、内容を貧困化する。だが、現状は、どちらもうしろな事態に近いように思う(低レベルの針は国の構想による)。国は、あくまで主題作りを敷き、低レベルになり入るのはやめるべきではないだろうか。文がそれだけで独自の表現となりうるより、低レベル圏域が計画権をもって自らに処することは自然である(ある低レベル全体を詳細に理解しない果てに、その計画権をもつ理が不自然である)。物語の内て形成された各レベルに、自国の計画権・裁量権が満ちるにすれば、アイデンティティの輪郭が定まらないうことになる。

2.2 「輪郭の問題」 各レベルには相応の輪郭が存在する(行政区域は一例である)。だが、それらは、今、積極的な意味をもちえていない。その第一の原因は、輪郭がそのレベルに即応する主権と自制的意味を形成しえないことにある。例えば、困難度(ある地域がその内部環境を維持するために必要な全費用)について考えると、過密地で内生化できないそれを、国が高レベルの問題(域)であるかの如く圏外へ押しつけて充たさせる。確かに、現在、自給自足圏の確立は難しいが、あらゆる問題はまず各レベル毎の輪郭に即応させ、その内部での解決(困難度の内化)を議論することから始めるべきではないだろうか。そして、レベルダウン、ボトムアップといったタテ方向だけを考えるのではなく、各地域が一段高い輪郭内で相互補完的な関係となり結び、何らかの調停機関の下で解決策を採るといった体制を作るべきである(例えば東国の中間レベルに、各府県を模倣する形で設けると、市町村と住民の間に国が介在する)。文が、後継連なって節を構成する際、相互の連繋のためには、各文の独立した輪郭や独自の意味が重要な前提となる。同様に、一段高いレベルにおいて、各輪郭が対自的・対他的に意味をもちうるためには、少なくとも主権・計画権・折衝のための財政基盤を備えなければならない。国の通平歩(通保護)により曖昧になっている輪郭、それを明確な自立的なものとするためには、こうしたヨコ方向の関係は強化する以外に方法がないと思う。

2.3 「意味の問題」 各レベルの輪郭は、相互補完的なヨコの関係のなかでしか意味をもたない。前述のように、下位レベルは上位の物語を前提とし、その分節によって産み出され、逆に、下位の輪郭が複合して上位の物語を構成する図式を作る。だから、下位の輪郭が相互に結び結ぶ関連性によって、上位レベルを貧困にも豊かにもできる。そして、現状は貧困化を示しているように思う。というのは、国の計画が、下位的であるばかりでなく、具体量を意味とし、科学的という名目の下で、輪郭や状況を量で割り、量で比較し、現状肯定的で外押的な量の論理によって施策を練るという一元的なものでしかなく、なからである。

一般的に見て、意味は価値となりうるが、量に置換できるものではない。昨今の自発的な開発行為は、そうした点を踏まえ、地域の輪郭を他地域との差異、自然の環境条件、社会的条件などによって相対的に意味づけると

とを試みている。このことは、上位が押しつりてくる定義的意味と要なる関係的な意味を明確化し、低レベルの物語を豊かにするはずである。そうすれば、結果的に、上位レベルを豊富化し、量の論理を転換させることもつながるだろう。とにかく、今は、低レベルの輪郭に計画格を委ね、その質的な可能性に賭ける時だと思う。区画整理の一般化に10年がかったとあるなら、同じ10年をかりて、要なる状況を生み出すべきではなかろうか。

2.4.「ネットワークの問題」 場の静的図式化には、ネットワークが用いられる。前回イメージについて述べた通り、それは二重性をもつ。一つは配置構造、もう一つは経路構造である(いわば前者があるレベルにおける一位の輪郭群の位置関係、上向的統一的なパターンと、後者が同じ輪郭群相互の連結関係、水平的統一的パターンと)。従来の考え方では、逆ならしめ前者の関係(向的輪郭規定)が重視され、後者もかなり高いレベルに内質化(経路構造のレベル)されている。特に後の問題は、低レベルの輪郭を切り崩し、相互の関係や輪郭独自の意味を成立せえなくさせた主原因である。道路のパラドクス(施設としての道路は存在しない、全ての道路は唯一の道路)がその事態を端的に表わしている。経路すれば、国のマスタープランを低レベルへと引きずり下ろしたのは、加えて、低レベルの場を無化して内質空間(加地弘社会)へと導いたのは、このパラドクスに他ならない。今後は、このパラドクスの解消を計ることが先決問題である。

そのためには、まず、道路をその即応するレベルに応じて軌道のような不連続施設へと転換すること、各レベルの適切な連結関係やその媒体を明確化し、輪郭の不連続性をはっきりさせること、図はその輪郭に計画権を保証し、従来のマスタープラン作りを回帰すると共に、財政面での改善を行うことが必須である。そして、その上で、各レベルの圏域が互いの不連続な輪郭を尊重し、内部の論議や圏域間のヨコの連繋によって、子供の成長を包み、高齢化社会に適應できる生活の場の整備方式を組み立てていくことが必要だろう。

2.5.「形態の問題」 レベル構成は認識の基本体系であり、そのゆきによって物語は下位レベルへと分節する。そして、分節が濃縮化し、下位の輪郭が関係を編む契機となれば、意味が生成され、物語が重層化する。ネットワークやレベルを意識するのはその後である。このことは計画問題にも適用できた。まとめると、戦後の地域開発は、面と点、面と線と点、面のレベルへと進展し、輪郭はその基本レベルから把え直す時期にある。そして、量の論理やネットワークの矛盾を存む従来の構造が問い直されなかつた問題は、具体的形態の中に潜んでいる。

しかし、環境が過度に人工化された都市空間は、従来の構造になじみずおいて、生活の場に関する豊富な情報を期待できない。むしろ、そこには、稀薄化された制約の下で、物・記号に操作された受動的欲望が露く姿を見出すだけである(都市論は、それらしい事態を生み出している)。一方、人工的な度合の低い場では、本来の自然を前提とする風水思想が残され、人々が社会的制約の強い生活の場を維持している。今、我々が学ぶべき形態は、そうした伝統を色濃く残す社会にこそ見い出されるはずである。

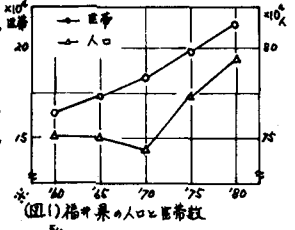
ろ. 生活の場の構成

生活の場は、単純化すると、常に校正段階にある原稿の如きものである。各レベルの各輪郭が、全体としての主題を基に、自然条件、生態構造、社会的な相互関係、情報、あるいは、様々な制約に応じて、互いに意味や形を修正し合っていく(ある輪郭の消滅や新の生成が起こる)、そうした生きの形態をもつことが特徴と言える。しかも、その全貌を詳細にわかって熟知することは不可能である。我々がそれだと思っている生活の場は、我々がそれについて抱いているイメージにすぎない。「我々」は、「日常生活のなかで、原稿の身近な部分(特定レベルの特定の輪郭)を眺め、他の輪郭との比較や情報の助けを借りて、それに対するイメージを構成し、イメージを基盤に、原稿の当該部分を修正(維持、破壊、強化)する」、こうした連鎖の契機でしかないのだ。つまり、「我々」は、あらゆるレベルのあらゆる輪郭と等しい関係を結ぶことができず、特定レベルの特定の輪郭を生活の場としてイメージし、それとの密接な連鎖関係を自覚せざるをえないわけである。しかし、そうした事実は現在見えにくくなっている。というのは、生活の場が土地へと抽象化され、さらに、土地があらゆる機能を分離・配置させる場所へ、量的な可塑性を特性とする空間へ、価格で表示され細分化された商品(あるいは所有権のサイン)へ、機能配置を効率化し、交通の場として合理化すべき対象へと抽象度を高め、最終的に道路構造へと一元化(製化)されてしまったからである。既に述べたよ

うに、道路とその機能は低レベルにまで退縮し、それを個別的に利用するだけのカプセル社会を導いている。特に、公共交通機関が十分に整備されていない地域では、その事態の進展が急激であった。以下、県レベルの福井という輪郭、あるいは、丹南(伊勢市)地域に限定して論を進めるとしたい。

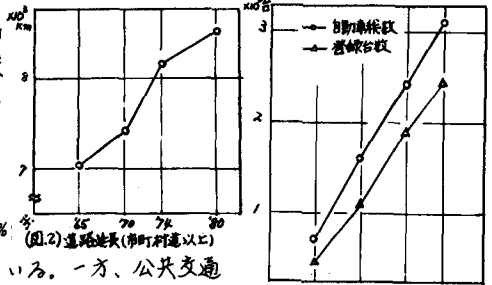
3.1. 「福井県、その生活の場」 (明治44年、6藩から2県に、同7年、1658村238町877前21分郷がある。)

同14年、福井県成立。22年、1市9町168村、32年時代のレベル構制が再編され、戦前まで続く行政区画をほぼ確立する。戦後は市町村合併が促進され、行政の効率化のため輪郭が広域化する。結果、古い県界を除く低レベルの輪郭が弱体化する。1971年以降、7市22町6村である。60年代後半から大都市の生活様式が普及し、人口は漸増傾向へと変わる。消費が増加し、公共投資、ある程度の民間投資が行われる。そして、



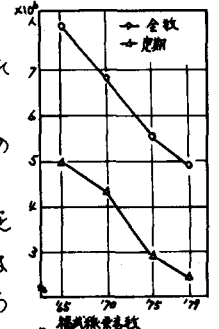
(図1) 福井県の人口と世帯数

前述のように、道路化とカプセル(クルマ、ビル)の増加が、生活の場を細分化し、道路空間から人(歩行者)を排除していく。現状では、持家率81.8%(79年)と見える各世帯(通称は核家族)が殆ど道路に接している。車の保有台数も高い数値(乗車は4.44人1台、全数では2.64人1台;79年)を示し、77年のパーソナリティ調査によれば、福井都市圏における交通の自動車分担率が全目的で48.9%



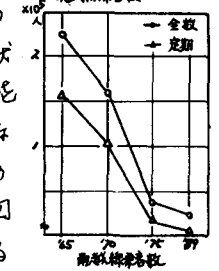
(図2) 道路延長(市町村道以上)

(通勤:57.7%, 通学:6.5%, 業務:32.6%, 買物:23.5%, 私用46.1%)に重ている。一方、公共交通機関の分担率は、バス網が比較的整っている福井市圏でも7.9%、それが貧困な丹南地区では2.6%にすぎない(但し、丹南地区は、自動車利用率も低く、37.2%、歩行者利用率が59.2%とある。勿論、地区内交通に於ける数字である)。人口密度の低い地域は自動車交通に通じていると言われるが、そのことが過度に進展していけば、樂觀できない事態が待ちうけているに違いない。今でも、各市の中心市街地は、第三産業の集中立地・大規模化も手伝って、周辺からの車の集中で混雑し、生活の場の人工空間化がかなり進んでいる。また、用途地域別の機能分化、さらには、小規模ながら職住分離の現象さえ目立つようになっていく。しかも、各市の郊外には、大規模駐車場をもつショッピングセンターの立地までが実現し、今後とも増えしていく情勢にある。道路は次々拡張整備され、増設される。免許取得年齢に達しない者が、競争するように車を手に入れている。



(図3) 福井県内自動車台数

にもかかわらず、公共交通機関の整備は一向に進んでいない。むしろ、変化に対応した新たな路線を考える余裕などなく、現行する路線を維持存続させるだけで精一杯の状態にある。例えば、福井驛に誕生を結ぶ福武線の乗客(図4)、廃線になった南越線(図5)の状況はひどいものだ。運輸省・自治体の補助が打ち切られれば、即座に廃止というバス路線は少なくない。



(図4) 福武線乗客数

とにかく、交通手段の全般的自動車化、生活の場の完璧な道路化という事態を想定し、その評価について真剣に考えねばならない。確かに、この過程は、エネルギー問題により、早い時期に限界を迎えるかもしれない。さらに、どのみち限られた空間の中で壁にぶつかるほかないであろう。しかし、そんな事態にまで進んでしまえばよいのだろうか。今後の低成長時代を考えると、道路についてかなり慎重な対応が必要である。従来のように、現状を肯定し、それを量的に外挿する方向一歩に収束し、経済的・技術的制約の下で可能な限り実現する。そうした生産第一主義にひきずられる計画論議では、何の解決にもならないであろう。主観的(評価意識)・規範に欠け、適時的権衡のみを正しい道であるがゆえに粉飾するそれは、結局、数値・数量の裏側へ「機能化・最適化すべきだ」「経済性を図るべきだ」という別の主観を着けてしまふにすぎない。しかも、科学的・客観的と称せられる統計学、様々な予測手法は、ある程度以上の量を対象としなければなり意味をなす。論議はかなり高いレベルに釘付けにしてきた。低レベルの場を考えるに当たっては、あらゆる量の論理がそれ以上で整合しえないことわかってはいるはずだ。以下、いくつかの点について、主観的であることを恐れずに提案をしてみたい。

3.2. 「問題提起」 交通の大半が自動車を手段とする。そのことは、現状でも、道路による生活の場の切り崩れにつながり、マイホームを一方の極、職場・店舗・学校などを他方の極とする2極構造を出現させている。問の広がり、道路構造と、それに細分された孤立した核の離散集合である。さらに、そこは次第に自然から遠のき、切り詰められ人工化され、道は道路となり、土は隠され、水辺は閉じられ、排水路(渠内は融雪水路でもあり)が下水道化され、空地は駐車場と化し、建物、道路と車、まばらな歩行者という装置のような景観に包摂つく。県内ではまだ進行形の段階にあるが、各市の中心部が周延へ向け、このカプセル空間(大都市景観のカリフォルニア)が確実に出来上がってきている。大都市景観は、戦後における土木(都市)計画の1つの成果であり、場のレベルを平坦化し、輪郭を無化(空間を機能化)する実験であった。そして、それは踏襲すべき方策ではない。むしろ、住民の側からの「過度の道路化を阻止する、さらに、集団の結束と生活の場の輪郭を相即させるための試み」にこそ着目すべきである。それは、低レベルの生活の場の整備姿勢を物語っている。既述の如く、国は、財政的縛りの付けにより、県を通じてそうした場の計画まで管理する。だが、市町村やそれ以下のレベルと、県国のレベルとの間には、徹底的な不連続性のあることをはっきりさせておかなければならない。つまり、道路自体のレベルとそれに応じた輪郭を明確にし、自動車交通を本来機能すべきレベルに制限すべきだということである。子供の成長をきき込み、1日生活圏としての総合的なまとまりをもつという点から考えれば、市町村がその境目である。そして、これまでの論議は、すべてこのレベルに向けられ、そこ以下のレベルに対する計画権を認め、そのための責任体制を確立するとの提起に結びついている。

3.3. 「低レベルの生活の場」 では、市町村以下のレベルについて、どのような対策を考へるべきなのか。前回の子供の成長に関する論議をふまえ、次の表現を引用しておきたい。そして、鏡けて方策を求めておく。

『大人の世界が本来あるべき姿であるならば、即ち子どもも住みうるものであるならば、「元気いっぱいのかれらのための保護区」といったものを作ってやる必要はないでしょう。…子どもは、ほんとうは、大人といっしょに、同じ一つの世界に住み込んでいると思います。自分たちも参加しない、そしてこの世界を自分たちの家と感じ込んでいるのです。』(M.エンゲル:上田真由子訳「児童文学をえてより」)

1. 輪郭に関する改善(マホウからマホウへ) 従前の町は西米両側町的な意味合いが強い(図6)。近隣の単位では、その点を基盤とした輪郭作りが必要である。例えば、袋小路のような形として、の脱離ではなく、現行の町丁目の区割りを相対するより、自動車の侵入できない道を定める。同時に近隣協定などにより、自割の集団と輪郭を即ちしなすこととする。これについては、ある程度の試行を行い、協議の上で、その道の管理責任を近隣に任せる。さらに、道のコンテストなどを介して、集団的行動の促進をはかり、また、道の中央などに融雪水路を設けるなど、低レベル圏域内での除雪処理を促進する。こうした施策を継続させて、歩行圏のネットを複数作り出し、駐車場の場所を調整し、その町丁目の輪郭を尊重しながら、生活の場にまとまりを作り出す。そして、小学校区程度の輪郭へと統合する。

2. 交通に関する改善(マホウからマホウへ) 交通には、輪郭内に含まれるもの、輪郭外に出ていくもの、さらには、目的に関して、不可避性の強いもの(通勤通学路線など)とかなりフリーなもの(散歩、買い物など)が考えられる。その方策を実施するためには、内部歩行圏として整備する以上、当然ながら、自動車交通、自動車台数の双方を減りさせねばならない。何故なら、自国域について考えられることは、他の圏域についても当然適用されなければならないからである。つまり、公共的な交通手段の整備を目指す必要はない。そして、その方策を練るためには、市町村レベルといった輪郭が重要になる。これまでの需要予測という考え方でなく、低レベルの各輪郭が、地味カルテ的な意味で、交通の実態を把握し、そうした基礎データを基に、不可避性の交通に即した、しかも、フリーな交通を促進しようとする方向で、路線などについて折衝する。そうした場が市町村レベルだと思ふからである。なおとがき、市町村レベル以下の生活の場について、その計画権の重要性を検討し、方策についても若干ふれた。今後はさらに具体的方策について検討したい。参考文献: 図6への提言(東洋経済新報社)、圏域的計画論(国土総合計画会)