

「川越交通まちづくり」の物語描写研究 —交通問題解決に向けたまちづくり実践とその解釈—

澤崎 貴則¹・藤井 聡²・羽鳥 剛史³・長谷川 大貴⁴

¹正会員 独立行政法人都市再生機構 (〒231-8315 神奈川県横浜市中区本町6-50-1)
E-mail:sawasaki.t@gmail.com

²正会員 京都大学大学院教授 工学研究科都市社会工学専攻 (〒615-8540 京都市西京区京都大学桂4)
E-mail:fujii@trans.kuciv.kyoto-u.ac.jp

³正会員 愛媛大学大学院准教授 理工学研究科生産環境工学専攻 (〒790-8577 松山市文京町3番)
E-mail:hatori@cee.ehime-u.ac.jp

⁴正会員 株式会社リクルート (〒100-6690 東京都千代田区丸の内1-9-2)
E-mail:00990513@r.recruit.co.jp

まちづくりにおいて有益な知見を得る方法として、これまでは自然科学的な手法による定量的な分析が多く行われてきたが、まちづくりに関わる人々の思いを理解するためには、「物語」を解釈するという解釈学的方法論を用いることが不可欠となる。そこで本研究では、埼玉県川越市にて進められている「交通まちづくり」を対象として、交通問題の解決に向けた合意形成プロセスについて考察することを目的とし、その方法としてまちづくりの物語を描写し、それを解釈することとした。物語描写にあたり、関係者へのインタビューや会議傍聴等を行い、収集した個々人の語りを総合することを通じて、まちづくり全体の物語を構成し、その解釈を行った。その結果、町並み保全の取り組みからつながる交通に対する問題意識の共有化、あるいは交通問題の検討に向けて基本的な合意がなされていたことが、交通まちづくりを進展させていく重要な要素であることが示唆された。

Key Words : *transportation and urban planning, consensus building, narrative, hermeneutic study*

1. 研究の背景と目的

全国各地でまちづくりが進められる中で、種々の問題に苦慮し、その問題の改善に向けた議論が進展しない地域は少なくない。特に、「交通まちづくり」は、当該地域を越えて広範囲にわたる問題であり、複雑な利害関係を調整しながら、合意形成を図ることは容易ではない¹⁾。その一方で、商店街の活性化や町並み保全、交通政策の合意等、住民や関係者らの活動によって、まちづくりが成功に導かれた事例もいくつか報告されている^{2) 3) 4)}。

こうしたまちづくりの問題を解決してきた事例について、「如何にしてその成功が導かれてきたのか」という一般的な知見を得ることは、様々な地域における今後のまちづくりの取り組みを発展させていく上で、有益であると期待される。

さてここで、まちづくりの事例から一般的知見を得る典型的な方法として、“論理実証主義”を援用した、「自然科学」の考え方に基づいた方法論が用いられるこ

とが一般的であったと考えられる。この方法論では、1つや2つではなく、様々な成功事例をデータとして網羅的に収集し、それらを総合的、あるいは統計的に分析することを通じて一般的な知見を抽出するという手続きが必要となる。そして、そこから得られる一般的了解とは、「まちづくりの成功を導くメカニズム」と、そのメカニズムより示唆される「まちづくりの成功を“結果”として導く“原因”」である。しかしながら「自然科学」の対象は一般に、天体や物質等の“非精神的”なものである。それ故、こうした「自然科学的方法論」が、まちづくりに取り組む人々の思いという“精神的”なものに対して採用できるか否かについては、議論の分かれるところである^{5) 6) 7)}。

一方で、既に著者等が指摘したように⁸⁾哲学の一領域である「解釈学」では、人間精神を理解する上で必要なのは“因果関係”ではなく“解釈”である、ということが主張されている。この解釈学ではまず、一切の人間精神の産物を“経験の表現”として捉える。そして、その

経験の表現を通じてその背後にある“人間精神”について何かを理解するためには、その経験の表現に対する“解釈”が不可欠であるという立場に立つ。例えばディルタイは、経験とは、思考や行為とは異なり、環境、目的、手段、意図を包括的に含んでいる、と指摘している。そして、その経験について語られる言説、あるいは「物語 (narrative)」を“解釈”することを通じて、その経験に含まれる環境や目的、手段、意図などが包括的に了解されるということが論ぜられている。さらに、そうした解釈において重要となるのは、その言説や物語に対して“自己移入”を行い、「その物語の中を生きる」事なのだ」と主張されている。そうすることではじめて、語り手の思考や感情のみならず、彼等が意識していない深い精神的な事柄までも取り出す事が可能となるのである⁹⁾。

こうした「物語」を活用した研究は、人文社会科学の分野でその蓄積・展開がなされ、まちづくりの分野においても活用され始めている¹⁰⁾。例えば、まちづくりに関わる人々の語りを採集し、口述史の記録を積層させコミュニティ史を編纂し、そのまちにおいて共有された物語を抽出することによって、当該地域の将来像の構築する試みが行われている¹¹⁾。また、そのまちの“共有された物語”を重視した、シビックプライドを中心としたブランディング戦略が重大な役割を担うと指摘されている¹²⁾。そして、震災に遭った人々の物語を短くまとめ、それらの物語に触れることを通じて、様々な人々・組織・地域の防災力を高めることを目指す実践が続けられている¹³⁾。さらに、観光カリスマの成功事例についてインタビューを通じて物語的に記述し、その内容の出版を通じて、受け手にその成功を自身の現場で実践せんとする活力・動機を生じさせるという、「活力伝染」の実践が図られている¹⁴⁾。

こうした「物語」を活用した「解釈学的方法論」は、一つの一般的了解を抽出するにあたって、先述の「自然科学的方法論」とは異なり、必ずしも多様な事例を包括的に分析することを要請しない。むしろ、包括的分析を拒絶し、徹底的に特定の一つの経験、あるいはその表現の解釈を試みることを通じて、一般的了解を得ようとする。なぜなら、一人の人間が同時に複数の人生を生きることが不可能であり、いずれの時点においても一人の人生をしか生き得ないのと同様に、ディルタイが言うように自己移入を行い、その中を生きることができない物語は、それぞれの時点においては特定のものに限定しなければならないからである。それ故、まちづくりの成功事例について解釈学的方法論によって一般的了解を得るためには、特定のまちづくり事例を選定することが必然的に求められる。

以上の議論に基づいて、まちづくりの成功事例として、様々な文献で、あるいは専門家からも取り上げられるこ

とが多い埼玉県川越市を選定した^{15) 16) 17) 18) 19)}。川越では、歴史的な町並みの保全や商店街活性化などの活動が盛んに行われてきたが、近年では、交通問題が顕在化しており、交通対策の検討が進められている。そして、数年の歳月を経て、対策案についての提言書がまとめられ、現在、施策の実施に向けてより具体的な議論が進められているところである。この成功事例として挙げられる川越が、直面する交通の課題にどう取り組んできたのか、その実践を解釈することは、今後の交通問題の解決や合意形成に向けた要素を導く上で有益な知見をもたらすことと期待される。こうした背景から、川越の交通まちづくりに関わる人々に対するインタビューや、会議傍聴等を通じて、個人個人の“物語”を収集する。そして、それらを総合し、解釈を重ねることによって全体の物語を構築する。こうした解釈学的方法論を採用することを通じて、交通まちづくりにおける合意形成を図る上での一般的了解を得ることを研究目的とする。

このようにして描写した物語は、その読者を通じて、住民達はそのまちづくりに付与した思いや、問題に直面した際に感じた葛藤、そしてそれを乗り越えていく決然たる意志など、住民達の人間精神を理解し疑似的に体験する事を支援する可能性が期待されることが、従来の物語に関する心理学研究において示唆されている^{5) 20)}。そして民俗学では実際に、物語を通じて、住民が自らのまちの問題を他人事ではなく自身の問題であるという認識を醸成し、人々が自発的に地域に資する行動をとる傾向を促進する事が示唆されている²¹⁾。本研究は、こうした既往研究で理論的⁵⁾、かつ、実践的²¹⁾に示されている物語描写とその解釈の有効性を、まちづくりの実践に活用することを企図したものである。

2. 川越交通まちづくりの概要

川越市は 2011 年現在、人口約 34 万人の中核都市であるとともに、小江戸と呼ばれる歴史的都市でもある。この町には昔から商業地として栄えた「一番街通り」があり、その通りの両側に古くから残る蔵造りの町並みが広がっている。この蔵造りの町並みを保全していく活動がこれまで盛んに行われてきた。

例えば、1988 年に、住民組織が独自に「町づくり規範」という自主規制を作成し、個店改装の指導を行うなど、町並みの保全活動を進めてきた。その後、1992 年に一番街通りの電線地中化が行われたほか、一番街周辺の街路整備が行われるなど、まちの景観を良くしようと努力がなされてきた²²⁾。そして、旧城下町の自治会から組織される「十カ町会」や商店街から、町並み保存に対する要望書を受けて、1999 年に「伝統的建造物群保存

地区（伝建地区）」に指定されるに至る。

こうした活動が功を奏し、川越を訪れる観光客は年々増加傾向にあり、1989年は338万人であった観光客数が2009年には627万人にまで増加している²³⁾。

伝建地区指定の後、2000年にパーク&ライド社会実験、2001年にはパーク&サイクル社会実験が実施され、交通対策に向けた調査が行われてきた。こうした調査と並行して、川越北環状線や川越市役所周辺の道路整備も進められてきた。2007年8月には、地元自治会や警察、バス会社、道路管理者、埼玉大学などによる「川越市北部中心市街地交通円滑化方策検討委員会（検討委員会）」が設置され、第1回検討委員会が開催された。この検討委員会で一番街における交通対策が協議され、交通シミュレーション、アンケート調査等を通じて、一番街周辺の交通のあり方を検討してきた。その結果、一番街通りにて約半月にわたって「交通社会実験」が実施されることが決定された。そして、2009年11月7日から23日までの17日間に、一番街通りの一方通行ならびに歩行者天国が実施された。

その後も、検討委員会や意見交換会などで、交通規制に対する検討が継続して行われてきた。そして、2011年2月16日に検討委員会から川越市長へ提言書が提出されるに至った。

3. 川越交通まちづくりの物語描写に向けて

本稿で取り上げる交通まちづくりの物語を描写するにあたって、交通という問題が持つ特性に着目し、本研究では図-1に示したような物語描写の構成をとることとした。これは、本稿冒頭でも述べたように、交通により生じる利害関係が複雑であり、その影響が広範にわたるといふ問題に起因する。交通まちづくりの現象をとらえるためには、交通対策に関わる住民、行政、専門家といった方々の、各々の物語を俯瞰し、それを総合した上で全体の物語を構成する必要があると考えたためである。

なお、こうした多数のインタビューを収集して帰納的推論を重ね、理論的モデルの修正を通じて社会的現実に向き合う方法、社会学における「ライフストーリー研究」でも行われてきたものである²⁴⁾。本研究では、このライフストーリー研究のアプローチを踏襲するものと位置づけることができる。

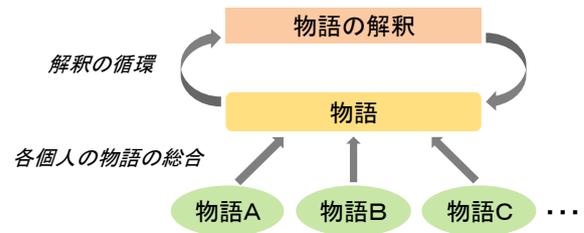


図-1 交通まちづくりの物語描写の構造

さて、交通まちづくりの物語描写に先立ち、筆者らはまず、川越の交通政策を担当している川越市役所都市交通政策課の方々に、川越市の交通問題の現状と課題をお伺いした。そこでお伺いした話をもとに、一番街周辺の交通円滑化に向けた「川越市北部中心市街地交通円滑化方策検討委員会（検討委員会）」の傍聴や、検討委員会の委員長（埼玉大学教授）へのインタビュー、関係する自治会長や地元商店主を含む住民へのインタビュー、さらに川越市が開催した地元説明会への参加等を行ってきた。また、こうしたインタビューや会議傍聴を行うと同時に、これまで開催された検討委員会の資料や川越市議会会議録、交通調査報告書、新聞記事についても調査し、川越の交通まちづくりの変遷について理解の深化に努めた。

本研究ではこうしたインタビューや会議傍聴、文献資料により得られた多くの方々の個人の物語を総合し、解釈をしながら帰納的推論を積み重ね、全体の物語を構築することを試みた（これが、図-1の最下層から中間層にかけての複数の矢印に対応する作業である）。その物語についてあらためて現実のまちづくりに照らし合わせながら物語の再解釈を行い、場合によっては更なるインタビューの実施を経て、物語の修正を行う。このように本研究は、図-1に示したように、物語の構築とその解釈を循環的に繰り返し、物語を修正、洗練していくことによって、社会的現実を描写しようとするものである¹⁾。こうした物語描写を通じて、交通まちづくりの課題解決に資する一般的了解を提示することを目指したい。

なお、ここで取り上げる川越の交通まちづくりは、これまで交通問題に対する抜本的な解決策が見出されない状況が続いていた中で、近年、交通社会実験の実施や交通規制に向けた検討、議論が活発化してきている事例である。それ故こうした計画策定段階における各人の語り聞き、それぞれの思いや変遷に着目することは、今後の交通まちづくり、ひいては土木計画において重要な示唆に富むものであると期待される。例えば、後に詳しく述べるように交通まちづくりの関係者にインタビューを行うことで、交通に対する考え方、規制案に対する賛否など、様々な意見がある中で、関係者各々の間に「共通した思い」が当初から潜在しており、かつ、それが交通

まちづくりの進展に伴って深化している様子が示唆されている。交通をめぐる種々の問題により、解決が困難な様相を呈しているかに見える川越の交通まちづくりだが、その解決に向けた兆しが見え始める様子が見てとれる次第である。

それでは、以下に川越の交通まちづくりの物語について描写していくこととしよう。

4. 川越交通まちづくりの物語描写

(1) 潜在的な意識の共有化

現在、川越のメインストリートでもある一番街通りは、道の両側に歴史的な蔵造りの建物が残り、その蔵を店舗として商売が営まれている商店街でもある。今でこそ美しい景観をなし、賑わいを見せる一番街であるが、一時期は、人通りもなく車のみが通る、閑散とした商店街であった。さらに、歴史的な蔵が近代化の波にさらされ次々と取り壊されていったほか、残った蔵も店の看板で蔵の外観を覆っていたり、電線が張り巡らされている等、現在の町並みとは程遠い景観が広がっていた。そうした状況の中、一番街ではこれまで、蔵造りの町並みを保全するため、マンション建設反対運動や、電線地中化の実施等、住民や行政、専門家等のまちづくりの関係者が、町並みを守っていきこうと尽力してきたのである。

そうした中、伝統的建造物群保存地区の指定を含め、住民自らがまちのあり方について考えるために、一番街周辺の自治会から構成される「十カ町会」という組織を立ち上げた。この「十カ町」という名は、川越の城下町を象徴し、その昔、松平信綱が町割りを選んだ「十カ町四門前」にちなんでつけた名前である。当時の住民の間では、蔵造りが多く残る一番街通り沿いだけでなく、その周辺を含む旧城下町全体で、町並み保全あるいはまちづくりについて考えようという意識のもと、一番街の周辺自治会が集まって勉強会が開かれたのである。検討の末、住民の伝統的建造物の保存に対する理解が深まり、十カ町会から伝統的建造物群保存地区の要望書が提出される。これを受け、市や省庁間での調整、議論が様々に重ねられ、一番街周辺の蔵造りの町並みが、「伝統的建造物群保存地区（伝建地区）」に指定（1999年）され、さらに国の「重要伝統的建造物群保存地区」にも選定されるに至る。この伝建地区指定とともに、もともと道路拡幅の都市計画がなされていた一番街通りの縮小変更と、一番街周辺の交通負荷を軽減するためのバイパス計画を含む都市計画変更が行われた。このように住民、行政、専門家が尽力してきた結果、現在、多くの観光客が訪れるほどの魅力ある町並み・商店街を形成するに至っている。

こうして、川越の町並みは、そこに住まい、そこで働く人々のみならず、重要伝統的建造物群保存地区の選定という国からも価値の高いものとして認められてきたわけである。しかし、その一方で依然として取り残されていた課題が浮かび上がってくることとなる。

先述の通り、伝建地区に指定され、石畳の街路が整備されるなどしてきたのであるが、一番街通りには日々多くの車が行き交い、歴史的な景観にそぐわない風景に川越を訪れる方からも不満の声が出ていた。また、もともと一番街通りは市の北部地域から中心市街地へ入るための重要な幹線道路となっており、交通量の多い道路であった。そして、川越周辺の道路の構造上、一番街のある市街地へと入ってくる通過交通が多い状況となっており、伝建地区指定以前から交通の問題が川越のまちの課題の一つとして存在していた。その一方で、先に指摘したように、町並み景観やそれ以外の諸問題が徐々に改善されていった。その結果、未解決なまま放置された交通問題が、徐々に明確化され、交通問題が、川越のまちづくりにおいて最後に残された大きな問題である、という意識が、潜在的に共有されていくこととなる。

例えば、住民の方々に今の川越のまちの問題について尋ねると、『やっぱ交通でしょ』といったような声が随所で聞かれた。あるいは、『交通の問題はね、今までどっちかっていうと避けてきたんですよ。利害関係が色々で、それを口にする、今まで（町並み保存について）養成してきた人が反対にまわっちゃったりするんで』と語っている。そして、川越市役所の職員の方からも、『蔵を保存してけって言うんだったらば、交通なんとかしなよ』という意見が住民からかねてより出ていたと言う声が聞かれた。また、別の市職員は、『今のステールで生きていくと決めた町ですよ、今の状態でもう。ってことは基本的には、明治の、あるいは城下町の当時の町並みで生きていく、唯一最後に残る問題は何かといい交通でしょう。あの町にそぐわないのは、あとは残るは交通だろう』と語っていた。

さらには、2003年に実施した「市民意識調査」では、市民から見た力を入れるべき川越市の施策の第一番目が「道路交通網の整備」であったことも、付記することができよう²⁹⁾。

この様に、市職員や住民の語り、さらには、市民全体の意見としても表出してきたように、町並み保全の取り組みを進めてきた中で課題として浮かび上がり、行政職員や住民を含めたまちの人々皆に共通して明確に意識されるようになってきたのが「交通」という問題なのであったのである。

こうした交通に対する問題意識の共有に至ったのは、先の伝建地区指定以前から共有してきた、蔵の町並みを守っていきこうとする思いがあったためであるに違いない、

という点は特筆に値する。もしも川越の人々が皆、蔵の町並みに何の思い入れも無かったとするなら、様々な問題を改善しようとするまちづくりの動きが生まれたとは考えがたいし、「交通問題が残された最後の問題」というかたちになることなども、あり得なかったに違いないからである。したがって、「交通問題が残された最後の問題」という認識は、「蔵の町並み」を守ろうと考える意識が既に共有されていたからこそ、必然的に共有されるに至ったものと解釈することができるだろう。

ところで、川越において「交通」の問題が、対処すべき最後の課題として残されたことそれ自体については、交通の持つ厄介な性格にその因を求めることができる。川越の人々の視点からみれば、愛すべき蔵の町並みのある一番街通りは、実は、広域的な道路ネットワークの視点からは「幹線道路」に位置づけられているのである。したがって、この一番街通りには、他地域間の通過交通や、他地域と川越との間の生活・物流のための諸交通など、当該地区だけでなく広範囲にわたる様々な交通が関わっているものであり、それ故に、川越内部の人々だけの努力で、直接的に解消していくことが原理的にできないという問題構造があったのである。すなわち、交通問題は、川越内部において「閉じた構造」を有した町並み保全等とは本質的に異なる、川越外部に対しても「開かれた構造」を有した問題なのである。こうした問題の構造故に、町並み保全の解決が図られる中において、交通問題に対する対策のみが後回しにされてきたものと考えられることができるだろう。さらに言うなら、様々な関係者が関わる交通問題は、町並み保全問題よりもより大きな問題だという点に着目するなら、比較的改善困難性の低い問題から、より改善困難性の高い、より規模の大きな問題へと、一つずつ、着実に取り組みの歩を進めてきた結果、現時点に於いて、交通問題に取り組む段階に達したのだ、と解釈することもできるだろう。

(2) 共有意識の具現化

この様にしてまちの人々の間で交通に対する共有意識が醸成されていったのだが、そうした問題意識を背景として、徐々にその改善に向けた取り組みが展開されていくようになる。

例えば、川越市は伝建地区に指定された翌年（2000年）に早くも、マイカーからバスへの乗り換えを促すパーク＆ライドの実験を行っている。このパーク＆ライドの実施は、首都圏では鎌倉で行われていたものの、埼玉県では初めてで²⁰、当時は埼玉県の担当者が市役所内に机を置いて常駐する程に対策に力を入れていたようだ。さらにその翌年には、マイカーから自転車に乗り換えてもらうパーク＆サイクルの実験も実施している。

しかし、こうした取り組みは、あくまで一時的な対策

に終始しており、抜本的な交通問題の解決に向けた方策はまだまだ検討が必要な段階であった。

同じ頃、川越の蔵の町並みがテレビで取り上げられるなどして、一番街周辺を訪れる観光客や車の数が増加し、もともと問題が指摘されていた交通状況に拍車がかかり、狭い町中の街路に人や車があふれるようになってきていた。その結果として、一番街通りの歩道をはみ出して通行する歩行者と自動車が接触しそうになるなど、地域の安全性を確保することが難しい情勢となり、交通事故の危険性が指摘されるようになる。このように一番街の交通状況がますます悪化し、共有された問題意識が一段と高まっていった。

そんな中、一番街通りの状況を目の当たりにした埼玉県警職員から、市の交通を担当する部署に、状況改善に向けた対策を講ずるよう要請が下る。場合によっては交通規制について後ろ向きな態度が一般に見られる警察組織からも、この一番街の交通状況を何とかしなければならぬという話が持ち上がったのである。

この要請を受けた当時、交通を担当する部署にいた市の職員が、いわゆる「ホンネ」の部分では最初に『私はやりたくないって、そんな無茶な話・・・』と感じたと赤裸々に語るように、交通が川越にとって解決すべき課題であることは市でも認識されていたものの、それに手を付けることがどれだけ大変な事かということも同時に認識されていたようである。事実、川越市は、埼玉県警の要請を受けて、現況調査や交通シミュレーションを行い（2005年）、関係自治会との協議を進めていったものの、一番街の交通量を受けるだけの代替道路が無いまま歩行者天国等の交通規制を行った場合、様々な問題が考えられることもあり、有効な対策が講じられることなく約2年の歳月が過ぎていったのであった²¹。

しかし、その間にも、高まっていた交通問題の意識がくすぶり続けており、行政内部においても、さらなる対策の検討が持続的に行われてきていた。そしてその検討の一つとして、市は新たに、それまでの調査結果をもとに、関係者間での協議の場として委員会を設置することとなった。その委員会設置に際して関係自治会との会議を開催するなど、着々と準備が進められてきた。そして、2007年8月、埼玉大学教授を委員長とし、地元自治会代表や商店街、警察、バス会社などで構成される「川越市北部中心市街地交通円滑化方策検討委員会」（以下、検討委員会と略す）が発足されるに至った。

こうした一番街通りの交通状況への問題意識は、川越市長の発言にも現れてくる。当時の市長は、以前から川越市議会にて、市内の交通渋滞の対策を進めていきたいとの発言をしていた²²。特に市内中心部の渋滞については、進入禁止部分をつくれれば安心して歩けるようになり商売繁盛にもつながるという市民の意見を持ち出し、交

通規制に対して積極的な姿勢を見せるようになる¹⁴。そして、先述の検討委員会が設立された数日後の定例記者会見で、一番街通りの車両通行止めに強い意欲を示したのである²⁷²⁸。これは、交通問題に対する共通認識に根差す交通規制への気運の高まりが、市も検討委員会の立ち上げにまでこぎつけた今、市長の意思をも動かす力となったと解釈することができよう。それだけ交通規制に対する機運が煮詰まっていたのであり、この“一押し”とも言える市長の記者会見での発言により、一番街通りの交通規制についての検討が大きく進展することとなる。

しかし、市の交通に携わる部署が交通問題を解消するにあたって、なかなか越えられない壁があったという。

「予算」の壁である。

言うまでもなく、市長までもが前向きであるなら、行政内部で適切に速やかに調整を図り、交通問題を解消するために必要な調査や調整等の諸事業に必要な財源を確保する、というのが筋であることは言うまでもない。しかし、そうした必要十分な調整が速やかになされるとは限らない。そして、この市長の発言時点においても、やはりというべきか、そうした財源確保ができなかったのである。

もしもこの時点に於いてたかだか「予算の壁」が存在するだけで、交通問題解消に向けたアクションが何一つ起こせなかったとするなら、これまでと同様、結局は、交通問題解消に向けた「思い」だけが持続しつつも、何も起こることは無かったに違いない。そしてさらには、そうした「無作為」が継続されれば、交通問題解消に向けたある種の絶望的な気持ちが徐々に共有され、その「思い」そのものが「鎮火」していくようなことともなったかも知れない。

ところが、この時、こうした大局的な流れに憂いを感じ、具体的に、アクションを起こすことが可能な人物が、「非常識的」といわれても致し方ない挙に出たことによって、川越の様々な人々の間で共有化され、花開きつつあった「交通問題解消に向けた思い」が、具体的な展開を見せることとなる。

その人物とは、検討委員会委員長を務めておられた、交通まちづくりに実践的に長年取り組んで来られた埼玉大学教授であった。

教授は、川越における交通まちづくりの経緯と現状について十二分に理解した上で、ここで、交通問題を解消するために求められているのは、自動車の交通に対して何らかの規制を加えた時に、どのような交通状態となるのか、より具体的に言うなら、その規制によって周辺にどのような「しわ」がよってしまうこととなるのか、そして、その「しわ」は許容可能な範囲のものなのか、ということ、可能な限り科学的根拠がある形で明らかにすることができるのかという点に違いない、と川越市との

内々の打ち合わせの際に感じたと言う。しかしながら、本来ならばそうした調査やシミュレーションはコンサルタントに発注するのが一般的である一方、そうした作業を大学が行えば、ともすれば民業圧迫になりかねず、その意味に於いて、必ずしも、そうした作業を大学がやってしまうことについては、常識的に望ましいことではない、という点での悩みがあったという。しかし、ここでこの依頼を拒絶することがあれば、これまで何年もくすぶり続けてきた川越における交通問題の解消という、川越に関わっている人々全ての悲願を具現化する小さな流れが潰えてしまうかもしれない、という危惧が、民業圧迫になりかねないという懸念を、上回ることとなったのである。こうした経緯の末に、教授は、川越市の要請に応える形で、調査・分析に協力することとなったのであった。

具体的には、各車両の経路を把握するためのナンバープレート調査を行うとともに、地域の交通量を把握するための交通量調査を実施し、それらの調査に必要な大量の人員を大学側で集め、調査員の数は104名に上った²⁹。そして、そこから得られたデータの整理・分析を行い、その結果をもとに交通シミュレーションを実施した。またそれに加えて、その成果報告書の作成や検討委員会の運営を含めて、川越の交通まちづくりに、全面的なサポートを、大学側で提供することとなったのであった。

(3) 交通規制をめぐる問題の顕在化

この様に、交通問題についての問題意識は、住民、行政、そして関連大学を巻き込みながら徐々に共有され、深化していくと共に、その解消に向けた思いを抱いた様々な組織の様々な人々の力によって、具体的な取り組みが進められるようになっていった。

ところが、そうした実践が進めば進むほどに、交通規制に対する住民の意見が様々で、合意を得る事の難しさが顕在化していくこととなっていく。

例えば、埼玉大学が行ったアンケート調査からも、各交通規制案について賛否が分かれており、「反対」を表明する方々も決して少数ではないという結果が示されている³⁰。もともと一番街の交通規制については、川越まつりなどのイベントの際には行われてきてはいるのだが、一番街周辺の道路が狭い上に交通量が多く、回り道も無いことから、定期的には実施するのは難しいとの見方がかねてから強かったのである²⁷。

とはいえ、交通問題をなんとか改善していこうとする川越市は、こうした状況を踏まえながら、「川越まちづくり最後の問題」である交通問題を解消しうる交通規制を少しでも具体的に進めることを期して「交通社会実験」の実施に着手することになる。この背景には、市役所内の担当部局はもとより、住民や警察、そして市長と

いった、交通規制に関わるそれぞれの主体において、規制を具体的に進めるべきではないかという意識が、ある程度ではあるものの共有化され、そして、先にも述べたように、関係大学の協力もあって具体的な定量的分析も進められてきており、社会実験を行う機が熟してきたであろうと考えられたためであった。

こうした流れの中、社会実験前の2009年5月のゴールデンウィーク、8月の2日間、9月の2日間に一番街通りの通行止めが行われた。ただしこれら数日間の規制は、あくまでも「観光対策」として行われたもので、以上に論じた「交通まちづくりの本流的な流れ」の中で実施されたというよりはむしろ、それと「関連」する形で実施されたと解釈可能な取り組みであった。とはいえもちろん、これもまた川越における交通規制の大きな流れの一環であることは間違いなく、また、その後川越市が実施しようと調整を図る一番街通りでの（後に述べるように同年11月に行われることとなった）「交通社会実験」と同区間での交通規制であることから、その規制の影響について住民の間でも様々に議論され、認識されていくようになっていった。

例えば、筆者らが行った一番街周辺でのヒアリングや会議傍聴によれば、「自動車の通行止め」については、歩行者にとって安全に通行できることや、一番街の蔵の振動を抑えることができるといったメリットがよく議論されていたようである。特に車の通行による振動が蔵へ与える影響については、一番街通り沿いの住民は問題意識を強く持っており、蔵の損傷に困っているという意見が多く聞かれていたところであった。なお、蔵への振動は、筆者も実際に体験しているものであるが、「僅かな振動」とは決して言えない様なもので、これが長く続けば、建造物が大きく劣化していくであろうという危険性を十二分に容易に想像可能な水準のものであった。

一方で、交通規制によって自身の生活が不便になるといった意見、あるいは市の政策への不満等も多く聞かれるようになった。こうした交通規制への反対意見の背景には、まず、規制による一番街周辺の道路渋滞が予想されている点にある。渋滞が発生する地域の住民からは、周辺の道路整備を行ってから社会実験をすべきだという意見や、当該地域にはメリットが無いという意見が聞かれた。また、商売をされている方々は、車で来る客にとって通行が不便になることや、商品の配送が遅れてしまうことを懸念する声も多い。それから、観光客のマナーの問題を訴える住民も多く、住民が観光のために生活を犠牲にすることへの反発や、市が住民をないがしろにしているのではないかと疑念を持っている方々もおられた。

以上のような賛成・反対といった様々な意見は、川越市（都市交通政策課）の担当者の耳にも複数のルートを通

じて入っていた。それ故、社会実験を進めるためには、出来るだけ多くの関係者の賛成反対の声を集めながら、それを踏まえたかたちで進めることが不可欠であるということが、行政内部においても認識されていった。ついでには、市では、社会実験を進めるにあたって、検討委員会、ならびに住民説明会等を開催していくこととなった。これらの会合では、以前から行われていた交通調査の結果への不信や、実験内容の改善を望む意見など、不満や要望が相次いで出されていった。市はこうした意見に対応しながら、実験時に併せて行う交通対策や調査の検討を行い、日程調整等を経て、2009年11月に17日間にわたる「交通社会実験」を行うことを決定した。この実験で、一番街通りの一方通行化ならびに歩行者天国が実施され、この規制による影響をまちの人々が実際に体験することになったのである。

なお、筆者も交通社会実験時に一番街周辺を歩いてみたのだが、一番街通りを交通規制することで、車の通行を気にすることなく蔵造りの町並み景観を見学することができた。ただ、規制区間の周辺を通る道路では所々渋滞しており、地元生活への影響も懸念される場所である。

(4) 融和の兆しが見え始めてきた交通まちづくり

このように川越のまちづくりにおいて、交通に対する問題意識の共有がなされ、その共通認識によって、問題を克服しようという段階にまで至り、その結果として具体的な交通社会実験が企画され、実施されたのであった。

この社会実験では前節で述べたように、約半月にわたって一番街通りの交通規制がなされたのだが、この社会実験後には、川越市が事務局となる形で数回にわたる「検討委員会」や地元住民との会合が行われた。筆者らはそれら会議のそれぞれにはオブザーバーとして参加したが、その間、徐々にではあるが、着実に、交通規制に対して反対意見を唱える人々と、交通規制を何らかの形で支持している人々との間に融和の兆しが見えてきた様子が見て取れた。については、本章の最後の節である本節では、そうした融和の兆しが見えてきた様子を描写することとしたい。

交通社会実験後初めて行われた第7回検討委員会（2010年2月）では、一番街通りの交通規制を長期間にわたって体験した住民から、この規制のメリットやデメリットについて様々な意見が出され、その賛否が顕著にあらわれることとなった。賛成意見としては、一番街通りが歩きやすくなり、快適に過ごすことが出来るといった意見や、規制によって一番街通りの交通量が減ることによって蔵へ及ぼす振動が減ったといった意見が聞かれた。その一方で、一番街周辺で通常時の何倍もの交通量となり、普段よりもひどい渋滞が発生したという不満の声や、路

線バスに遅れが出ることで日常の移動に支障が出るといった反対意見も多数聞かれた。

しかし、こうした反対意見を表明される場面が多々あったものの、議論そのものを否定したり、投げ出したり、あるいは、議論の余地無く絶対反対の姿勢を貫く方は一人としていなかった。このことから、それぞれの具体的な懸案事項について反対賛成の意見は多様であったとしても、「合意を探ろう」という一点においては既に、議論開始時点に於いて「合意」されていたと解釈することができよう。

例えば、検討委員会の席上で、交通規制によって渋滞が予想されている地域の自治会長は、『何でもかんでも反対という訳ではなく、やはり何かいい方法が見つかるばと思っております』⁶⁾と語っていた。

それに対し、交通規制に賛成意見を持つ方からも、反対者に配慮する発言が聞かれたことも、特筆に値するものと考えられる。

例えば賛成の多い地区の自治会長からは、検討委員会の席上にて、『実験そのものについては、町の中では本当に喜んでおります。しかし、周りの方々に対して申し訳ないという気持ちがあるのか、少し声を控えめにしている』⁵⁾との発言がなされた。同様の意見は、他の賛成派の自治会長にインタビューした際にも聞かれ、『(反対意見の)皆さんの気持ちわかるから、時間帯もこういう風にしますよとやって出てくればいいんだろけれどね』と、どのような条件が整えば合意がはかれるのかに、賛成者側も配慮している様子が見て取れた。

この様に、交通規制の具体的な条件そのものについては賛否が分かれ、多様な意見が併存する中でも、「川越まちづくりに残された最後の課題である、交通問題を解消しよう」という認識が、前項までに述べてきた経緯を通して共有されてきたことを背景として、合意形成に向けた建設的な議論が成立しうる状況にあったものと、解釈することができる。

以上に述べた第7回検討委員会に引き続く第8回検討委員会は、交通社会実験実施から半年後に開かれたが、その中では、合意の形成に向けたさらなる議論が展開されることとなる。例えば、『これ(交通規制についての議論)何年やってるってという話題も出てきてるんですよ。』というような、皆が納得できる落としどころ、合意点を、速やかに見いだすべしという趣旨の発言も、委員会の中では聞かれた。同様の趣旨の発言は、次の第9回検討委員会でも聞かれた。

こうした議論の進展にもなって、「各論」における問題が徐々に浮き彫りとなってきたのである。その結果、交通規制を実行する上では、様々な問題の中でも特に、一番街付近の道路渋滞と、一番街通り沿いの各住戸や商店街の各業種に生じる不利益という、2つの問題がネッ

クとなっていることが明らかになってきた。

1つ目の渋滞問題は、これまでの検討委員会でも常に議題として上がる問題であり、委員会中も住民から、『常時渋滞、それから自転車・バイク、危険性が非常に多い』⁶⁾という発言がなされた。このように、交通規制による渋滞の影響が大きな課題であることがわかる。

2つ目の一番街通り沿いの利害に関しては、そもそも、一番街通りは交通規制の実施区間であり、かつ規制の影響を一番に被る地域である。そのため、検討委員会の場でも他の地域の住民から、一番街通り沿いの方々の意見が大事になるとの発言がなされている⁶⁾。当該地域の住民からも、委員会の席上にて、『営業している者としては、個人商店の立場、商店街としての立場、住宅環境としての立場と相反しており困ってしまう』⁷⁾といった発言が聞かれる。このように、一番街商店街の利害関係が生む損得、あるいは通行規制による車利用時の不便が、規制実施の抵抗力となって当該地域に横たわっているのである。

このような、交通規制を行うにあたって浮き彫りとなってきた問題に対し、委員会全体として、そのネックを解消しようとする議論、影響を緩和するための対策の検討が進められていくこととなる。すなわち、実験を通して問題の所在がさらに鮮明になることを通じて、合意の形成に向けた動きがさらに前進することとなったのである。

まず、市は渋滞問題の解消に向けて、これまで住民から出された要望をもとに、一番街の「周辺」の道路整備を進め、市街地へ流入あるいは通過する交通量の抑制等を図る動きが加速する。とりわけ、町の外周を走る外環状線と呼ばれるバイパス道路の整備を進め、既に一部区間が開通しているほか、街中の狭い交差点の隅切り整備を、これまでも県と協力して進めてきたのだが、そうした取り組みをさらに続けることの重要性が、さらに強く認識されることとなったのである。またこうしたハード整備に加え、道路上に誘導看板を出して、市街地に流入する交通を迂回させる取り組みなどの計画が、さらに進められることとなる。

また、川越市都市交通政策課の職員は、自治会会議や地元の集会などに積極的に参加し、交通規制に関して住民に説明するなど、政策への理解を促す姿勢が見られるようになる。特に、社会実験実施後の12月から順次、地元との「意見交換会」を開催し、各自治会だけでなく商店街や地域全体を対象にした集会も含め、数十回にわたって市は会合を開くこととなった。こうした協議を経て、例えば交通規制実施によって車の出入りが不便になる方々に対し、規制実施時には近隣に駐車場を用意する等、個別的な対応を進めてきたのである。

こうした市の担当者の積極的な姿勢に、住民からも、

『(川越市都市交通政策課の方々)よく町に出ていますね。市の中でも出てる方じゃないですか?市の職員はなかなか外へ出ないけど。あの課の人はよく出ます。色んな事を聞いてるんじゃないですか?』と、評価をする声が聞かれるようになる。

また、ある町内の自治会長からも、『(町内の会合で、)何のために一番街の事をやってるのか、観光客のためなのか、最初そんな質問がありました。それで市の方も色々説明してもらって、皆さんいくらか納得されたみたい。』⁹⁾というような発言も聞かれた。この発言が示唆するように、市の担当者が町内に足を運び、交通規制について丁寧に説明したことによって、規制について反発を見せていた住民が「納得」する方向に徐々に動き出すこととなったのである。

そして、社会実験実施から1年程経った際に行われた第10回検討委員会では、これまでの議論を踏まえて、川越市から交通規制案が発表され、その案に沿って検討していきたい旨の発言が市からなされた。この案は、一番街通りを「終日一方通行に加えて土休日歩行者天国」にするというものであり、日常生活の影響を考慮しつつ、歩行者の安全確保と蔵造りの保全を効果的に実現する案として、これまでの議論を全て踏まえながら、市が練り上げたものであった。

この市からの具体案の提示によって、交通規制案を決定する機が熟したとする意見が、さらに多く表明されることとなる。例えばある住民からは、『これだけデータ出してですね、もうある程度決定段階じゃないかなと思います。・・・できるだけ早く決定していただいて、やってみなければわからない事で、これを駄目だと言えばまた修正すればいいんじゃないかなと思います』という発言がなされている。これは、すでに長期にわたって検討を重ねてきたのであり、一度交通規制を実施してみて、適宜案を修正してはどうかという見解を示したものであった。それに加え、『ただ賛成、反対だけで終わってたんじゃ駄目なんです。反対だったらばどういうふう改良していくか、賛成だったらば賛成でもとかくいいですけどね、いいにつけ悪いにつけ、それを改良していく点まで話し合っていないと先へ進まないんですね。』というような、もう既に交通規制案について決定すべき局面にきており、反対であればどう改善していけばいいか具体的に意見を出し合っていくべきだという発言もなされている。

ここで図-2をご覧ください。この図は、これまで実施されてきた各検討委員会において、委員(市の担当者、委員長を除く)から出された交通規制に「前向きな発言の数」を示したものである。ここで、「前向きな発言」とは、交通規制に対する賛成意見、あるいは規制案について決定段階だという意見のことを指す。図-2示し

たように、第9回までに徐々に交通規制に対する前向きな発言が多くなされており、かつ、行政側が具体案を提示した第10回目においてさらに前向きな発言が増加していることを踏まえると、行政側が具体案を提示した第10回目は、具体案を提示する機が熟した時期であったと事後解釈することもできるだろう。

いずれにしてもこのように、市・住民・関係組織との協議によって、交通規制について前向きに考えていく雰囲気が生まれ、それに答えるように市が交通規制について具体的に検討するための方針を発表したものと解釈することが可能であるものと考えられる。

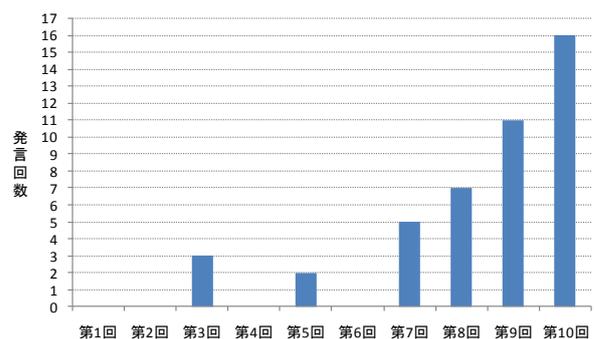


図-2 各検討委員会における交通規制に対する前向きな発言の数

こうした市の努力、それに答える住民の思い等により、交通規制実施に向けた議論が前向きに進められてきた。第11回、第12回の各検討委員会では、市から発表された交通規制案も含め、個別の問題点についてより具体的な検討と、解決に向けた議論がなされた。

例えば住民からは、『やっぱり商売してるもんですから、・・・どうしても利害関係が一番多い・・・車の出入りが不便になるという事も、・・・そういう所が解決できれば賛成・・・』¹⁰⁾といった発言が聞かれた。

また、交通規制によって渋滞の影響が懸念される町の自治会長は、『よく考えて(交通規制案)を決めようと言ってるんです。もちろん決まったら、私も町民というカウチの町内に、市が決めたんだからっていう、説得する自信はありますよ』¹¹⁾と語っていた。このように、反対意見の方からも、規制案の決定に向けて前向きな姿勢が見られるようになってきたのである。

そして、年度末にかけて議論が大詰めを迎え、第13回検討委員会(2011年2月4日)では、これまでの議論に基づいて市が作成した最終的な交通規制案について、市の担当者から説明された。この案に対して、各町の自治会長から賛同、あるいは規制の実施を認める発言が相次ぎ、これまで反対意見を表していた方々も、規制を実施することを了承したのである。例えば、交通規制による渋滞

が懸念され、規制に反対であった町の自治会長は、『そろそろ皆様言うように、まとめた方がいいのではないかと考えております。』と発言している。また、同じく規制実施を疑問視していた町の自治会長からは、『皆さんがそういう形でこれを進めるといふかたちでいるなら、それはそれで皆さんの意見で、・・・従う』と述べている。このように、賛成意見の人々は勿論のこと、反対意見の人々からも、交通規制実施および、規制内容の方向性について同意を得るにいたったのである。

そして、住民、関係事業者ら全委員が認めるかたちで、提言書の提出が決定され、委員会として一番街通りの交通規制実施についての最終的な合意が達成されたのである。

こうして、計13回、約3年半におよぶ検討委員会での議論や、市と住民との協議を経て、2011年2月16日に、検討委員会委員長から川越市長へ提言書が提出されるに至った。

そして今後、より具体的に交通規制の内容について議論・調整が図られることとなる。

もちろん、詳細な交通規制の内容に関する議論が錯綜し、不満や反発が出てくることも予想されるが、これまで住民や行政、関係者らの間で行ってきた配慮や理解をしつつ、慎重かつ丁寧に議論を進めることができるのなら、住民が納得する形での交通規制の実現がなされるに違いないと思えるのである。

5. 川越交通まちづくりの考察

以上、本稿では、川越の交通まちづくりに関わってきた方々の実践を物語的に描写してきた。本節では、これまで描写してきた交通まちづくりの物語について解釈を行い、今後のまちづくり、合意形成に資する考察を加える。

(1) 交通まちづくりの展開には「意識の共有化」が不可欠

未だ川越の交通まちづくりは完結した話ではないものの、以上の描写からも明らかな様に、一番街における自動車規制の具現化に向けて、着実に、歩み続けてきたものと解釈可能である。

そして、そうした歩みが可能であったのは、「伝統的に引き継がれた蔵の町並みを保全し、かつ、生き生きとした形で後世に引き継ぎたい」という暗黙の、しかも、強力な共通認識が、住民や行政を含めた川越に関わる多くの人々の間で形成されていたことが、全ての前提であったと解釈することができるだろう。そして、そうした基本的な共通認識をベースとして様々な「まちづくり」

の取り組みを進め、個々の蔵の保全や、町並みの景観保全のための具体的な法的取り組み等を進めた挙げ句に残された、最後の、そして最大の課題が、「自動車の規制」なのであった。しかも、こうした町並み保全、さらには、交通こそが最後の課題、という認識そのものも、多くの人々に共有化されていたのであった。そして、その共有化の過程は、住民や担当の行政部局のみならず市長や県警職員や、さらには、大学関係者など、様々な人々を巻き込む形で展開していったのであった。

川越の交通まちづくりが、これから成功に結びつくのか否か、今のところ未定ではあるが、少なくともここまでの経緯は、「交通まちづくり」が成功に結びつくための基本的な条件は、まちづくりを進めるべしという思いが関係各位に共有され、その帰結として「まちづくりのためには、交通問題の改善・解消が何よりも大切である」という問題認識が同じく関係各位に共有されることが最低限必要とされる条件であると考えられることができるだろう。

(2) 交通まちづくりのための「意識の共有化」のためには、そのまちのシンボルが重要な役割を担う

川越において、交通まちづくりに向けた意識の共有化が可能であった根源に、「蔵」の存在があることは間違いない。

例えば住民からも、『(交通規制がなされれば、)大事な蔵とかの振動とかやっぱ減ってくるでしょうし、そういうことで保存も考えながら・・・もう200年、100年以上つながってる蔵だから・・・』といったように、蔵が大事であるとの発言がいくつも聞かれ、蔵を守っていくためにも交通規制が必要になるとの発言も聞かれた。

市の担当者も、蔵造りを守っていこうという、川越に潜在する共通項を汲み取り、住民にも市の方針として、『これから先、さらに50年100年とあの町(一番街の蔵の町並み)を守れるかどうかという事が一番大事な視点』⁹⁾であると訴えていた。

すなわち、歴史と伝統の中で引き継がれてきた「蔵」の存在が、川越を象徴するシンボリック存在として市民に共有認識され、かつ、それを、子々孫々にまでそれを保全し、伝えていかなければならない、という「物語」が、共有化されていたことが、川越における交通まちづくりが展開していく、全ての原動力となっていたと解釈できるものと考えられるのである。

(3) 交通まちづくりにおける合意形成のためには、問題認識の共有化に基づく「基本合意」が必要

さらに、川越の交通まちづくりの物語描写からは、そうした「共有認識」があれば、たとえ具体的な各論にお

いて賛否が分かれていたとしても、その共有化された認識をベースとした「議論」が成立することが可能である、ということも、示唆される。なぜなら、検討会議において、交通規制そのものに否定的な意見を表明する方々におかれても、先に述べた「蔵の町並みを保全することが必要である、そして、そのためには、自動車の問題をどうにかしなければならぬ」という点については、共通認識が形成されていたからである。もしも、そうした共通認識が会議開始時点で形成されていなければ（特定の何らかの強権が存在しない限り）、議論そのものを破壊する方向の発言を為すことも不可能ではなであろうからである。つまり、「合意の形成」のためには、そのプロセスを開始する時点において、何らかの「合意」が（いわば、“メタレベル”において）既に形成されていることが不可欠であると考えられるのである。

(4) 行政による物理的・精神的ケアが不在であれば、交通まちづくりは進展しないであろう

本稿にて描写したとおり、川越市街地では、一番街通りの交通規制によって周辺道路の渋滞が発生することが予想されており、普段から渋滞が起こっている地域もあるため、住民から道路整備による混雑緩和の要望が出されていた。その要望を受け、川越市も、市街地郊外部にバイパスを整備したり、交差点の整備による道路拡幅、歩道拡張等を進めてきた。こうしたハード面での整備により市は住民の要望に応じてきた、いわば住民に対する物理的ケアを行ってきたのである。

さらに、川越市は、本来であれば行政権を行使して交通規制案などの施策を実行することは決して不可能ではなかったということも考えられる。しかし、一番街周辺の交通規制について担当する市の部署では、地元自治会からの要望があればもちろんのこと、市の方からも積極的に話し合いの場を設け、市の施策について理解してもらおうと会合を開いてきた。こうした市の取り組みの中で、これまで反発していた地域の住民が、会合の場で市の説明や説得を聞くことで施策に対する理解が深まり、納得するに至ったという事例もあったことは本稿にて記述した通りである。このように、市が地元地域に積極的に向かいあって直に説得して回るといふ、住民に対する精神的なケアを図り、それを実行してきたのである。

そしてこうした行政による物理的・精神的ケアによって、行政が住民の要望を受け入れつつ、行政が提案する施策に対して住民の理解を得ていくこと、つまり、行政によるケア、ないしは誠意を示していくことが、行政と住民との間での合意を導く一つのきっかけになりうるものと期待されるところである。

ある住民も、『(交通規制によって迂回先の交通量が) 増えるのをどうやって最小限にするか、そういう努

力をしてるかってのが無いと駄目だと思う。・・・行政やこういう事しようとしている人達の対応力を示すべきじゃん。・・・その対応力によって決まるんじゃない。』と語っている。すなわち、市の政策によって住民の生活に影響が出るとしても、市が住民の要望を聞き入れ、それに対応する努力を見せるというその姿勢が、住民の政策に対する理解や納得を導きうる上で、重要なものとなりうるのである。逆に言うなら、そうした姿勢がなければ、例えば、第10回目の検討委員会にて、行政が交通規制に向けた行政案を提示した段階で、交通規制に対する前向きな発言が増加することは、恐らくは無かつただろうと容易に想像できるであろう。

すなわち、まちを管轄する行政官庁が、住民の要望を汲み取り、それに一つ一つ応えていくという姿勢が、そして、その姿勢が住民に、十分に「伝わる」ことが、交通まちづくりの展開においては、極めて重要な要素となるものと解釈可能である。

(5) 第三者的研究機関の適切なバックアップは、決定的に重要な役割を担う

この様に、川越における交通まちづくりの展開に於いて何よりも重要な役割を担ったのは、「蔵」という、多くの市民が共通に、守るべき川越のシンボルと見なされる存在があったことであり、そのために様々な問題を解消すべきだという意識の共有化と、行政側のきめ細やかな配慮が決定的に重要な役割を担ったものと考えられる。しかし、川越の事例においては、それらだけでは、川越の交通まちづくりの展開は今日の姿には至っていなかったと解釈可能である。なぜなら、行政内部の調整が必ずしも迅速かつ適正に行われておらず、交通まちづくりに向けた機運が高まりを見せた瞬間に、機を見て敏に、適正な行政的対応を図ることができなかつたからである。

そうした、行政的な調整不良を補う存在として、川越にとって第三者の研究機関である大学の研究室のボランティア的（あるいは、義侠心的とでも言いうる意識に基づく）協力が、決定的に重要な役割を担ったのであった。

こうした行政内部における迅速かつ適正な調整が不良に終わるケースは、少なくとも日本国内の様々な行政において多々あるものと考えられることから、日本の行政における調整がより良質に展開する体制となるための取り組みを図ることが必要であると同時に、少なくともそれが叶うまでの間は、こうした「専門家」による協力は、それぞれのまちづくりの展開においては重要な役割を担うものと考えられる。

(6) 生物学のまちづくりへの示唆

以上、川越の交通まちづくりの展開についていくつかの解釈を加えたが、こうした交通まちづくりの展開そのものについては、次のような、生物学的な視点から総合的に解釈を加えることも可能であると考えられる。

社会学の古典的な理論である、コント、スペンサーによる「社会は生き物である」という考え方の社会有機体説³¹⁾³²⁾に基づくと、まちづくりの課程そのものが生命課程そのものであると解釈することができる。例えば多田は、都市で進行している建設・破壊、創造・退廃も、「都市」が常に自己変革を行いながら発展するためにもともと付随していた生命活動の現れであると指摘している³³⁾。

ところで、生命体には「免疫システム」というものが機能している。免疫システムには、体内に侵入してきた細菌やウイルスなどの異物を排除する、あるいは異物と微妙な共存関係を作り出し自己を適応させていく働きがある³⁴⁾。この生命の持つ免疫機能に起因するシステムが、まちづくりそのものであると、多田は主張する³⁵⁾。

この主張に基づくと、例えば、川越では町並み保全が積極的に行われてきたが、これは、マンションや電線といったまちにとっての“異物”を“排除”してきた免疫システム的な活動であったと解釈することができる。そして、良好な風格ある景観というものは、まちの異物を取り払い、“健康”となることを目指し、美しい状態へと改善していく地道な努力によって授けられるものなのだと解釈することもできるだろう³⁶⁾。こうしたマンションや電線等のまちの異物を排除していく中で、川越のまちに残されていたのが自動車交通であった。この自動車交通という異物に対しても排除を試みてきたのである。

こう捉えると、「良質」な川越のまちを目指したまちづくりの展開とは、「川越という生命体」が、自らの「健康」を確保するために展開する免疫活動そのものだと言えることができるだろう。それ故、川越のまちづくりを展開させるために何よりも求められているのは、川越の免疫システムの「活性化」に他ならないのである。そうした「活性化」を通して、様々な「不健全な異物」が排除され、場合によっては、「異物」を既存のシステムに「調和」させ、最終的に「健全なる川越」の実現が叶うものと期待されるのである。

そして、この「免疫システムの活性化」において重要とされているのは、様々な立場の、様々な人々の「意志」だということができるだろう。それは、一人一人の住民であったり、川越市の職員であったり市長であったり、そして、大学の研究者であったりといった、様々な人々の「意志」であると解釈できるだろう。無論、そんな多様な「意志」もまた、「川越という生命体」と独立に存在するのではなく、その生命体から、場合によって

は「発露」されるものですらあるものではあるが、一人一人の判断や意思決定や決意や決断に胚胎する「意志の力」によってもまた、川越という生命体の「免疫システム」は活性化したり、不活性化したりすると解釈することもできるのである。そうである以上、「まちづくり」に携わる者は皆、その「まち」に身を預け、埋没しながらも、それぞれの心の内にそのまちを客体視する視点を常に持ち合わせ、そのまちの「健康」の実現を祈念しつつ、そのまちの免疫力の活性化を図らんとする意志を携えることが求められているものと、解釈することができるであろう。

謝辞：本研究・調査を行うにあたって、インタビューをお引き頂いた皆様方、住民の方々、川越市役所の方々に、多大なるご協力を頂いたことを付記し、ここに深謝の意を表す。なお本研究は、科学研究費補助金（基盤研究(B)）「サイレント層の意識・位置づけを明確にする交通調査手法および計画プロセス」の研究助成により行われた研究成果の一部である。

脚注

- [1] なお、このような物語を巡る再循環課程は、ハイデガーが論ずる「解釈学的循環」³⁶⁾と呼ばれる、人間精神が介在する解釈行為において不可避的に立ち現れるものである。
- [2] このあたりの詳細は川越市議会会議録（平成19年第4回定例会、2007.6.25）にも記載されている
- [3] 2004年9月22日の川越市議会（平成16年第4回定例会）における市長の発言
- [4] 2007年2月28日の川越市議会（平成19年第2回定例会）における市長の発言
- [5] 第7回検討委員会（2010年2月15日）時の発言
- [6] 第8回検討委員会（2010年5月19日）時の発言
- [7] 第9回検討委員会（2010年7月30日）時の発言
- [8] 第10回検討委員会（2010年9月29日）時の発言
- [9] 第11回検討委員会（2010年11月18日）時の発言

参考文献

- 1) 藤井聡：「交通まちづくり」と「モビリティ・マネジメント」～社会有機体説に基づく今日的都市交通計画論～、都市問題研究、60(12)、pp. 3-22、2008。
- 2) 国土交通省国土計画局：地域活性化プロジェクトを成功に導くために プロジェクトパッケージのすすめ―事例・ポイント集―、2010。
- 3) 経済産業省中小企業庁：がんばる商店街77選、2006。
- 4) 世界のSSD100都市持続再生のツボ：東京大学cSUR-SSD研究会、彰国社、2007。

- 5) Bruner, J : Life as narrative, *Social Research* 54(1), 1987.
- 6) Bruner, J (岡本夏木・仲渡一美・吉村啓子 訳) : 意味の復権 フォークサイコロジーに向けて, ミネルヴァ書房, 1999.
- 7) Bruner, J (田中一彦訳) : 可能世界の心理, みすず書房, 1998.
- 8) 澤崎貴則, 藤井聡, 羽鳥剛史, 長谷川大貴 : 「川越まちづくり」の物語描写研究—伝建地区指定に至るまちづくり史—, 土木計画学研究・講演集, Vol.42, CD-ROM, 2010.
- 9) デイルタイ (久野昭訳) : 解釈学の成立, 以文社, 1981.
- 10) 藤井聡, 長谷川大貴, 中野剛志, 羽鳥剛史 : 「物語」に関わる人文社会科学の系譜とその公共政策的意義, 土木学会論文集, (印刷中), 2011.
- 11) 後藤春彦, 佐久間康富, 田口太郎 : まちづくりオーラルヒストリー, 水曜社, 2005.
- 12) 伊藤香織・柴牟田伸子 監修, シビックプライド研究会 編集 : シビックプライド—都市のコミュニケーションをデザインする, 宣伝会議, 2008.
- 13) 矢守克也 : アクションリサーチ—実践する人間科学, 新曜社, 2010.
- 14) 羽鳥剛史, 藤井聡, 住永哲史 : “地域カリスマ”の活力に関する解釈学的研究 : インタビューを通じた「観光カリスマ」の実践描写, 土木技術者実践論文集, Vol.1, pp.122-136, 2010.
- 15) 社団法人日本建築学会 (編) : 景観法と景観まちづくり, 学芸出版社, 2005.
- 16) 新谷洋二 (編著) : 歴史を未来につなぐ まちづくり・みちづくり, 学芸出版社, 2006.
- 17) 西村幸夫 : 西村幸夫風景論ノート 景観法・町並み・再生, 鹿島出版会, 2008.
- 18) 安島博幸 (監修), 国土総合研究機構観光まちづくり研究会 (著) : 観光まちづくりのエンジニアリング 観光振興と環境保全の両立, 学芸出版社, 2009.
- 19) NPO 法人電線のない街づくり支援ネットワーク (編著) : 電柱のないまちづくり 電線類地中化の実現方法, 学芸出版社, 2010.
- 20) やまだようこ (編著) : 人生を物語る, ミネルヴァ書房, 2000.
- 21) 山下裕作 : 実践の民俗学, 農村漁村文化協会, 2008.
- 22) 宮崎正美, 福川裕一, 内田雄造, 可児一男ほか : *Esplanade No.50* 住民の主体性を取り込んだまちづくり 埼玉県川越市, INAX, 1999.
- 23) 川越市 : 川越市入込観光客数, 2010.
- 24) 桜井厚, 小林多寿子 : ライフストーリー・インタビュー 質的研究入門, せりか書房, 2005.
- 25) 川越市議会会議録, 平成 18 年第 4 回定例会, 2006.9.12
- 26) 日本経済新聞, 2000 年 2 月 17 日, 本紙地経面, 埼玉
- 27) 読売新聞, 2007 年 8 月 31 日, 埼玉 東京朝刊 埼玉南, 33 頁
- 28) 毎日新聞, 2007 年 8 月 31 日, 地方版/埼玉, 29 頁
- 29) 川越市, 埼玉大学 : 平成 19 年度川越一番街周辺地区交通調査計画書, 2007.11
- 30) 川越市・埼玉大学 : 川越・一番街の交通環境改善に関する実験的研究, 2010.3
- 31) 藤井聡 : 土木計画学—公共選択の社会科学—, 学芸出版社, 2008.
- 32) 挾本佳代 : 社会システム論と自然—スポンサー社会学の現代性, 法政大学出版局, 2000.
- 33) 多田富雄 : 生命の意味論, 新潮社, 1997.
- 34) 多田富雄 : 免疫の意味論, 青土社, 1993.
- 35) 田中尚人, 柴田久 (編著) : 土木と景観—風景のためのデザインとマネジメント, 学芸出版社, 2007.
- 36) マルティン・ハイデッガー (著), 桑木 務 (訳) 存在と時間, (上) (下), 岩波文庫, 1960.

(???)受付

DESCRIPTION OF NARRATIVES ON TRANSPORTATION AND
URBAN PLANNING IN KAWAGOE :
PRACTICE AND THE INTERPRETATION
FOR TRAFFIC PROBLEM SOLVING

Takanori SAWASAKI, Satoshi FUJII, Tsuyoshi HATORI and Daiki HASEGAWA