

歴史的津の巷から発した市街地の環境整備の 方向性に関する媒介的考察

盛岡 通¹・尾崎 平²・山本 司³・山口 徹也³・森川 雄貴³・
木下 朋大⁴・神瀬 史雄⁴

¹正会員 関西大学 環境都市工学部 教授(〒564-8680大阪府吹田市山手町3丁目3番35号)
E-mail:tmorioka @kansai-u.ac.jp

²正会員 関西大学 環境都市工学部 助教(〒564-8680大阪府吹田市山手町3丁目3番35号)
E-mail:ozaki_t @kansai-u.ac.jp

³学生会員 関西大学大学院 理工学研究科 博士前期課程(〒564-8680大阪府吹田市山手町3丁目3番35号)

⁴関西大学 環境都市工学部 学部生(〒564-8680大阪府吹田市山手町3丁目3番35号)

近世の海辺の津の多くは、①帆船および徒歩での往来をもとに形成され、②近代化で成長点から外れ、③外部への産業化(鍛冶が鉄工所等に移転)が進み、④外界への適応を避けた巷のみに、歴史的市街景観が残る。鞆の浦、室津、下津井等の歴史街区を比較した。鞆の浦では架橋と埋め立てが論じられ対立が続いている。計画案及び各団体の提案や報告等を精査し現地調査を行い、調停的行為に見られる①熟議による緩衝媒体の形成、②前提条件緩和、③相互譲歩・折衷・補償、④立ち返り、の4点の兆候・試行を鞆の浦の事例に則して比較・考察した。①歴史街区に住み続ける生活観を共有し、②生活衛生、水回り浄化、駐車等生活環境の改善をめざすことが、対立軸からの「緩衝・緩和・互譲・立ち返り」となる可能性が高い。

Keywords: mediation process, environmental conflict management, deliberation, appropriate harbour development, alternatives design, cultural landscape

1. 鞆の浦の開発保全の位置づけ

鞆の浦は、近世には潮待ちの港として賑わったが、近代には産業育成や都市交流の場として発展することには遅れた。明治以前からの日本の港町のなかでは、赤間(下関)や尾道のようにその後も人とモノの海上輸送の拠点を担い続けたところもあるが、下津井、室津等は衰退した。特に北前船の寄港地であった港は、近代港湾との対照で凋落が著しく、其の歴史的街区には支援の手を差し伸べないと中心市街の集落の維持も容易ではない。

例えば、環境モデル都市として採択された富山市の近代の富山新港は新産業工業整備特別地区にあって重化学コンビナートの活動を支えた半面、北前船の寄港で栄えた岩瀬地区は歴史的雰囲気味わう観光の場となっている。岩瀬地区はまちづくり会社設立等地元の注力に合わせて街並み修景等整備事業補助制度によって街並みを整備するとともに、富山市内へのLRTを用いた通勤によって住み続けられる空間となっている。すなわち低炭素社会を展望する環境モデル都市づくりの中でも、歴史的市

街地・都市生活空間に持続的に住み続けることができるように支援することもまた重要な施策対象となっている。

ひるがえって鞆の浦の場合には、1983年に港湾整備計画が示され、1992年に鞆地区道路港湾計画検討委員会で

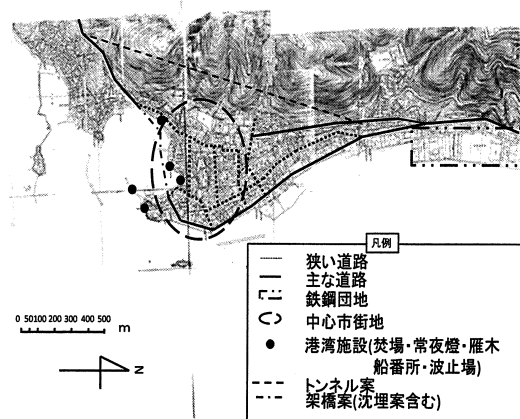


図 - 1 鞆の浦の地形と架橋埋め立ての計画

道路整備にトンネル案を含む4つの代替案が示され、集大成として2007年に「鞆地区道路港湾整備事業の整備効果」¹⁾が県、市によって提示された。港湾空間の開発を進めたい人々と伝統的市街地を保全したい人々との間で和解と互譲が進まず、まちづくりに本格的に手をつけられないままに現在にいたっている。

街路舗装を美しくし、伝統的建造物の現況が調べられているが、空き家が増大し、修築が進んでいない建築物が多い。他方で、港湾では当初の埋立面積4.6haを伴う形で、漁業と交流の近代化を支える港湾を整備し、港湾からの接続のよい道路を整備する方針は、2.3ha、2.0haと埋立面積を減じながら、現在に至るまで維持されてきた。

福山市は、1990年に賛成派が結成した組織(鞆町内会連絡協議会、鞆鉄鋼連合、医師会、女性会等からなる鞆港整備ならびに県道建設期成同盟会、1994年に明日の鞆を考える会発足)等の動きと要望を受けて鞆地区まちづくりマスタープランの策定(1993年3月)²⁾を急ぎ、広島県も埋立面積を削減して、県鞆地区道路港湾景観検討委員会を通して「迎賓都市」をコンセプトとする景観像(1993年作成)へと景観の重視の面から修正しながら道路港湾整備の方向の基本は維持しようとした。

他方で、著名人を巻き込んだ反対派の全国ネットワーク化および2007年の埋立免許差し止め訴訟により、鞆の浦での事業は全国的な関心を巻き起こした。2008年の推進派市長再選で地元の民意は事業推進に傾いたように受け止められたが、それに続く同年10月の埋立反対10万人署名の提出や年明けの国土交通省大臣(県の埋立申請の許可権者)の「埋立の是非の判断は国民的視点で」という慎重発言に続いて、広島地裁は原告の景観利益を認め免許差し止めを命令(2009年10月)した。

この経緯で、その前の8月に市が出した「鞆地区まちづくり整備方針」³⁾は、その意図に反し、まちづくりの基本として活用する機会を失ったように見える。もともと、福山市は「鞆まちづくり整備方針(2009年8月)」をまとめて、まちづくりの推進役としての市の立場を明確にして地元説明に乗り出し、街路や下水道などのまちの基盤に加えて、市民の財産でもある住宅・市街地建築物の修復・整備を図っていかうとした。しかし、この鞆まちづくり整備方針は、一方で、道路港湾整備事業の代替案選択の過程とその結果に影響を受けており、いわゆる伝統的市街地のまちづくりと道路港湾整備と相互連携の部分に賛否がある。

さらに複雑なのは、2009年11月に広島県知事に就任した湯崎英彦県知事は、就任直後にも「橋を架ける・架けないの前提を一度置いて、地域のために何をするのがベストか、早急に議論を進めたい」⁴⁾と、現在推進している事業計画を事実上見直す意向を示したとされている。そして、県は2010年に入り、賛成反対の代表者と弁護士

等からなる意見交換の場をつくり、そこで賛成、反対の双方の意見を聞きながら、両者の共通理解の範囲、其の可能性を探っている。2010年夏に3回目の意見交流がなされた。その場での様子は、市民団体のウェブサイト⁵⁾で一部は紹介されている。

本研究は、このような県当局の2010年春以降の仲介的な行為が明確になる前に構想したものであり、県の行政的行為について批評し、それに直接提言するものではない。言い換えると、2009年の1年間に見られた鞆の浦の埋立をめぐる激しい状況の変化、転換は、環境価値の捉え方(文化景観を国民の価値とするか否か、その保護にかかる制度や権利を育んでいくか否か)の根幹に関わっていると考えている。政策形成における利害対立に対して、時間的引き延ばしをするのではなく、積極的に対立を解釈し、時に緩衝、緩和、相互譲歩、立ち戻り等の媒介的行為を行うことが必要ではないかと着想したからである。

2. 近代化の過程での海の道と津の巷の盛衰

(1) 鞆の浦と室津、下津井、和歌の浦の比較の視座

瀬戸内海の海上交通は、日本の歴史上、江戸時代までは陸上交通を上回る位置づけがなされ、港まちは賑わった。しかし、鉄道の開通に加えて、動力船や水深の深い大型船による舟運が盛んとなると、岬、閉じた湾等に位置する小型の港の多くは舟運拠点を維持することができない。港の交易で形成された歴史的市街地は、その過去のストック(特色ある街並み、歴史と文化、生業)を引き継ぎながらも、明治(大正)に加わった産業や生活の近代化の潮流を加えて、磨きをかけ、生活文化を重ねた市街地のレトロの魅力を訴えることを迫られた。

鞆の浦を歴史上著名にしたのは、弧を描き岬と島の織りなす鞆の浦を日東第一の景勝と称した朝鮮通信使の10回余を重ねる訪日であり、その瀬戸内海での主な寄港先は、赤間関(現在下関)、倉橋島(長門桂浜)、蒲刈(三ノ瀬)御手洗(常磐町通りの重要伝建造地区)、鞆の浦、下津井、塩飽本島(笠島重要伝建造地区)、牛窓(しおまち唐琴通り)、赤穂(坂越浦)、室津、兵庫津等とされる。ここでは、北前船の寄港地としても栄えた備後鞆の浦、播磨室津、備前下津井を取り上げ、さらに架橋と海辺保全の論争がなされた紀伊和歌浦を比較対象とする。

(2) 交易から商業をおこし、鉄道時代に適応する

多くの瀬戸の港は万葉の時代から海上の道にあり、参勤交代、北前船等の交易で栄えた⁶⁾。塩・醤油・酒等の生産交易の港、ニシン粕からの背部の綿栽培(下津井に典型例)、船大工から岡大工へ(塩飽本島に典型)、廻船業

から銀行業への展開等が見られた⁷⁾。朝鮮通信使の寄港が最も多いのは鞆の浦である。塩田の規模から赤穂が突出して豪商田淵家が成長し、長崎からの調達で保命酒の特色が鞆の浦(中村吉兵衛の生玉堂・保命酒屋)⁸⁾で生まれ、嶋屋・魚屋(室津)等に代表されるように、いずれも廻船業で豪商が活躍し、修復あるいはその再建建築が當時を偲ばせる。

蒸気船(動力)により潮待ちの必要が薄れ、鉄道開通により、これらの港は明治半ばより急速に寂れていく。鉄道時代に応じ、鞆鉄道(1913年)、下津井電鉄(1913年)⁹⁾で、幹線鉄道や成長する中核都市と結びつくが、丘陵に囲まれた浜辺や岬に進出する近代産業はほとんどなく、技量をもった人や組織は新規の産業化の流れに適応しようとした。まずは、母都市との合併であり、潮待ち港は合併された町の縁辺となった。

(3) 産業化とまちの継続的な生業を求めて

産業化の担い手である重化学工業はより深い港を選ぶが、近場ではそれぞれ、常石造船、サノヤス・ヒシノ明昌、三井造船玉野、旧日本鋼管福山、IHJ、住友金属和歌山等が、「新産工特」指定による地域振興の流れもあり⁷⁾、歴史的市街地の近くで重化学産業の発展を担った。当然、既存の鉄工、あるいは金物加工、建設業等はそれらの産業との結びつきを強め、鞆の鉄工団地に典型的に見られるように新規産業団地を整備した。祇園社、鍛冶屋町、山車等を町内で有するほどにコンパクトなまちを形成していた鞆の浦では、多様な手工業が存在したが、これが工芸的要素でまちの雅に成熟するまでに至らなかった。都市文化を支える経済が持続的に維持成長しなかったことと関係している。

海の魅力を観光によって盛り上げようと競い、各地ともマリーナの整備を図り、見て味わう漁業を志向するとともに、海沿いの伝統的市街を観光の空間として整備することが企画され、伝統的家屋の密集する市街地を『重要伝統的建造物群保存地区』として整備することが試みられた^{10) 11)}。他方、和歌の浦ではマリーナシティの開発¹²⁾、下津井では本四架橋記念公園の整備など、コントラストな景観ができあがっている。

(4) まちづくりの根幹としての道路と都市計画の扱い

まちづくりにとっては、大きな影響を与えたのは都市計画の手順であり、鞆の浦では合併(1956年)直後の都市計画決定(1961年)で鞆の浦を結ぶ道路等の整備の基本方針が打ち出された。交易、観光、物流等で整備道路を港の両側につなぐと言う発想は何れの町においても共通であったようで、沼隈半島の東部(県道 22, 251)、七曲シーサイド(国道 200)、鷺羽山公園(県道 21)片男波公園ライン(県道 15)等が整備された。それらの都市間交通を歴史

的建築物街区に直結させるか、歩行者観光空間として分離するか選択が問われた。

因みに、室津の豪商嶋屋・魚屋前の伝統的通りは小学校への道ではあるが地域街区として閉じているのに対して、豪商荻野家(美術館)や廻船業高松屋の廻船問屋前の伝統的市街は県道 21 号を通し半島の周遊に開かれているが、街路は二重で車でのモビリティに対処しやすい。これに対して和歌の浦では、玉津島・塩竈神社の裾で石橋(不老橋)を渡って片男波海滨に出る必要から、石橋を箱庭化せざるを得なかった。鞆の浦では、市街地が発展する過程で鞆町北部から南の沼隈を結ぶ道も一部は形成されたが、その延伸拡張はなされず、本格的な道路港湾整備事業の必要性が訴えられてきた。

3. 鞆の浦と他の歴史街区との比較と共通点

(1) 風、潮に適した津と足で通う巷の空間的特徴

歴史的街区では、車利用の無い状態から街区の基本骨格ができあがっている。建物の保存や街並みの修景に価値を認める視点からは、海辺に沿って弧を描き寺社につながり核となる町家(脇本陣や豪商宅)を結ぶ津の道は、それらのまちに共通した市街地景観の軸であり、それを維持することに価値がある。中世から津の巷で幾ばくかの伝統的街区が伝承されているのは、多く、浜に並行して曲った巷子の形状(ドイツの山村の教会に向かう小川沿いの道でマルクトをもつ通り(Hauptstrasse)の景観と比肩)の带状の集落である。

この形状は坂越(赤穂)、室津はもちろん、蒲刈(三之瀬の県道74号沿いの本陣と厳嶋神社や弘源寺等)等で見られ、津の巷で主流である。これらの浜沿いの巷子が「横出しの形」で地域間道路の幹線からは離れて位置することで伝統的建造物群は維持されてきた。一方で、塩飽の各島を治めるまちの性格を強く持った塩飽本島の笠島では東小路、マッチョ通(旧真木家宅で現まちなみ保存センターが面する)、神社通り、田中小路の回遊性が見られ、この幅のあるゾーンを横切る道路交通が乏しいことによって、歴史的建造物群の集落は維持されてきた。

鞆の浦は狭い市街地ではあるが、山裾にも、医王寺や沼名前神社等の多くの寺社をもち、江戸時代にも周辺の島等との交易の拠点のまちの役割を演じていた。大正期にかけても城の北や西にも市街が拡大した鞆の浦は、かなり回遊型の空間構成をなし、街中を歩く二次元型の街区を形成していた。山沿いに沼名前神社境内付近までバイパスが建設されたが、伝統的市街地を前に終点となっている。対潮楼(福禅寺)の裾に県道22号を回して海岸で行き止まりとなっている以上、南から岬を回ってきた鞆バイパスと連結するには海を渡るか、中心市街地を突き

抜けるかしかない道路骨格になっている。これが30年にわたるコンフリクトが生まれた軀の街路特性である。

軀の浦の場合には、面的に広がった街区ではあるものの、現実には、津の巷に特有な「浜に沿った中心通り＝津の巷みち」に沿って伝統的建造物群が集中し、その空間が交通のボトルネックになっていて、この帯状の市街を貫く上で障害となってきた。利便性を尊重するならば車のすれ違いが困難な街路を拡張せよということになる。逆に伝統的建造物群を保存する立場からは、全面的な建物セットバック等を伴う激変型市街地整備は避けねばならない。津の巷道を修復整備しながら交通環境を漸進的に改善する行動提案の見通しが得られないゆえに、港湾埋立と海上を渡る橋を選ぶ代替案がつけられたと言える。

(2) 近代化で外部の産業社会化が進み、新たな動きも

塩、水産加工・練り製品、船具、船大工関連、塗装材料、船舶機械等の海に直接に関係した製造販売とサービス提供に加えて、後背地や交易の産物として酒、醤油、菜種油、石材、金物、木材・木工、菓等のまち工場や商いが近世には成長した。廻船業・問屋・金貸し(銀行)業をも津の巷は育んだ。近代の前半はその変化は緩やかであったが、やがて、これらの近世の商いの原型的ストックは現代にいたるまでにほとんど流出し、あるいは内部では枯渇した。軀の浦では保命種、船具の関連グッズ、練り製品等一部を残すのみである。

鍛冶師や船大工等から発した関連産業も、高度経済成長期には近代的な鉄鋼業、造船業、あるいはその関連産業が外部で急速な成長を遂げるのに応じて転出し、旧市街地では人口と作業場の転出、伝統的な産業形態の衰退が目立った。このことについては、2.の(3)で述べたが、津の巷の鉄工、船舶、建設等の経営主体にとっては、産業連関上で大企業の発注を受ける関連会社として活路を見いだす方向を選ぶことが多かった。

そのなかでは、軀の浦市街地でも水産加工の独自製品の販売、こだわりの食の提供、茶屋風の食堂、手づくり製品の販売、アート製品の販売、観光客向けの体験サービス、歴史的建造物を活かした喫茶店等を工夫する動きも生まれている。このような滞在型、手づくり型、楽しみ提供型を模索する動きは津の巷のいずれにも見られ、都会からのU(J)ターン組や、女性の担い手が目立つ。

地方に在って軀鉄バスの運行は生活を支える運行頻度を持つが、自動車交通が主役となる変化は避けがたく、まちづくりに公共交通を活かす基本政策が取れないと、軀の市街地は基本的に暮らしにくいものとなる。また、30年にわたり市街地整備が遅れたことで下水道や広場(公園)、細街路、街燈の整備等にも手がついていない。このため、焚場の存在が確認された浜に流れ込む雑排水による汚れも生じ、高潮などの浸水被害も生まれている。

都市の縁辺の歴史街区では、未整備の下水道に替わる合併式浄化槽が普及し、街路整備が不十分でも空地や除却された敷地を駐車スペースとして利用する暮らしが見られる。日常品の店舗や地元客向けのサービス業では商品陳列や接客の都合で建物を現代風の建材で改築することが重なり、道沿いの市街地景観は変化している。

もともと、伝統的建造物群保存地区として整備された港まちでは、伝統を継承するように建築物の保存修景を行うのに合わせ、エアコンの室外機やゴミばこ等を木質系外装で覆い、花壇等にも工夫を行っている。軀の浦では町内会が存在するものの、まちづくり協定で共通の意思を示す様な展開には至っておらず、建築物の改築や路地のしつらえは各住戸に任されてきた傾向が強い。ただ、道路港湾整備の事業が行政から提案されたときには、町内会として促進を訴え、促進協議会を組織してきた。

(3) 一線を画して伝統的市街地を保全修復する担い手

津の巷の中で、伝統的建造物群保全地区の指定を受けて修復されているのは、塩飽本島笠島地区等の一部に留まる。岬や丘に挟まれた浜の地勢や社寺を結び緩やかに弧を描く街路の空間特性は、どの津の巷の場合も継承されている。多くの津の巷では本陣、脇本陣、豪商の館を所有者から自治体が買い取り、あるいは借りて地区の観光センター、あるいは民俗資料館等として活用しているが、社寺以外は、伝統的建造物であっても質の良い形で維持されている建築は限られた数に過ぎない。

軀の浦の江戸期、明治期の建物数は、調査の結果、津の中で他の地区のそれを大幅に上回る。いろは丸展示館や太田家住宅等の開設、維持には多くの関係者がかかわっている。しかし、福山市など行政が保有、あるいは借用する建築物は軀の浦の商家(市の文化財指定建築)の他は少ない。軀の城跡に建つ市立民俗資料館が歴史資料の公開の役割を演じるが、新しい建築物に入居している。

他方で、軀の浦の場合、民間事業者等による伝建の活用は近年増えてきている。NPO法人等が、空き家再生プロジェクトを行い、独立系の財団等の支援を受けて伝建商家(魚屋)を改造して旅館兼交流スペース(いろは)とし、民間事業者が喫茶・ギャラリー・料理屋・老人福祉施設等(櫻や、作右衛門、深津屋、おてび、茜屋、四つ角、友光軒、軀の浦さくらホーム等)に活用している。また、数軒ある保命種店や、船具店等は自らの伝統的建造物群を活かしながら生業を続けており、まさに住み続けながら、歴史的市街地を維持しようとしている民間事業者、市民の活動に注目すべきである。

4. 智慧を紡いでいけば調停的行為は可能となる

(1) 道路港湾事業の手段から語ると対立は解けない

福山市(県も当事者)が推進する道路港湾整備事業の提案は、基本的に総合的に地域振興をはかる開発計画である。それは、地方港湾審議会で意見のあった「歴史的景観、伝統的建築物群の保全の要請」に対して「鞆地区まちづくり整備指針」でさまざまな配慮をし、例として埋立地東側水際線に雁木形式の親水護岸屋緑道で修景をはかって焚場の大部分を保存するとしている。しかし、埋立と架橋道路の一体的整備を図るインフラ整備からの提案の基本線は変わっていない。道路港湾整備事業(1983年原案、92年面積削減代替案比較、96年マスタープランを受けさらに景観等修正、2007年説明会用パンフ(最新版)¹⁾では、現道拡張、迂回型トンネル、埋立架橋案、埋立沈埋道路案の4つを示し、埋立架橋案が優れていると評価している。

市民に最も関心の深い生活実現では本来は鞆地区まちづくり整備方針が原点であるが、地域開発では道路港湾整備がまず根幹的な事業であるとしてきた1983年以降の積み上げ(こだわり)が行政に残る。まちづくりとインフラ整備とが『埋立架橋案』を介してのみ繋がっていると、言う政策協議舞台が過去20年以上も表に出てきた。これは二者択一論となり、譲り合いとならない。

そこで、具体案の比較というより基本的見方や戦略レベルで再考し、敢えて、意見対立の糸を解きほぐしてみる。すなわち、丁寧に各資料を読みこなしてみると、一見対立しているように見える関係者の間でも、次の(2)以降に示すように、i) 内需開発と生活実現を優先し、ii) 特色ある観光立地を促進し、iii) 熟年世代の貢献、を視野に入れる傾向や社会イノベーション的な「転換」の様子が読み取れた。

(2) 住民の暮らし優先で考える立場に立つ

鞆の浦は歴史的な津の巻として、「15-18世紀の寺院や商家の町並み、石造の港湾施設があり、極めて美しいと古来認められた海との関係を持ち、歴史的な港湾都市として特別に重要な価値をもつ。鞆の浦の住民たちがこの都市を守り、建築の修復を行ってきたことを称賛する。(第15回イコモス総会)」¹³⁾と評価されている。保存と開発を対置させず、暮らしを支える地域資源(まちづくりのための地場産業、地域の歴史、地元の気風や文化、住民の知恵等)を活用した方式へと転換していくことが期待され、その模索が続いている。

伝統的歴史建造物が多く残る地区にも、毎日の暮らしがあり、病院や高齢者施設、店があり、その生業と暮らしが維持、持続していくとともに明日への希望を生みだして行くことが必要である。物的金銭的な経済成長を追

いかけるのは他地域に比して不利であることを理解すれば、むしろ、他の地域や人からも再発見され、鞆の浦に培われてきた確かな資産を活用する方向をめざす動きが強まる。各セクターの提案や意見の中にそれを読み取ることができる。

まず、福山市の策定した鞆地区まちづくり整備方針(2009年8月)にも、福祉や産業振興、観光、防災、環境等で、住む人を支えるヒューマンスケールの視座がいくつも示されている。道路・下水道・公園等の整備で定住の空間確保により安心して快適に暮らせ(p.30)、地域資源を活かした魅力ある観光交流を促し(p.46)、体験交流型観光事業(漁業-加工-食べる、家に眠る千両箱)やまちなみ観光との連携で空き家を体験工房、宿泊施設、飲食店として活用し(p.47)、買い物散策空間、小魚市、土産物での1.5次産業を育成する(p.50)等の福山市の提案は、特色ある観光立地に注目し、生活実現を図ろうとするものである。その中身は、鞆雑誌(2000年版、最新版は鞆雑誌2008「まちづくりってなんだろう?—瀬戸内の港町観光まちづくり」)¹⁴⁾¹⁵⁾に2000年頃から建築まちづくりの専門家が提言したことと共通点が少なくない。

歴史的市街を活かしたまちづくりの側からの提案は、ICOMOS(2007)¹⁶⁾、および東京大学西村幸夫氏および同研究室、中央大学伊東孝氏および同研究室、それに建築家池田武邦氏等多くの関係者からなされている。公開された紙面の性格上、まちづくりへの考え方や随機的な記述が多いが、研究報告では、歴史的港湾、伝統的建築の2点に関する論点を中心に比較的個別要素的に掘り下げて論じ報告している。他方で、2007年に日本イコモス国内委員会第6小委員会は報告書を出し、あらためて焚場や常夜燈、雁木、船番所、波止場等の港の景観の歴史的価値の高さを強調している。

(3) 水回りを清浄にして、海とまちの環境に広げよう

下水道の整備が生活衛生のみならず港の水質保全にとっても必要だと言う点では関係者の意見は一致している。下水工事のためにもバイパス道路が要る見方や道路面開削で交通混雑が激化するとの恐れに対し、既存道路線でも地中推進工法等の工夫で道路交通を扱い得るとの意見が裁判の弁論を通して地域社会に登場している。

防災や安全確保の論点では、港湾埋立を推進する立場では事業で陸化した空間部で対策(高潮浸水防止等)を講じる防災空間が得られると考えてきた。その高潮対策施設は周辺景観に配慮して整備される(まちづくり整備基本方針、p.37)構想であった。これに反し、既存の海岸線を大枠で維持しながら高潮対策や避難場所確保ができると主張する場合でも、砂浜に直に出ていく水際線の空間的形態を享受しながら、同時に高潮からも安全・安心でありたいと住民が願うか否かも熟議の対象であり、場合

によっては相互に譲り歩み寄る要素となると考えられる。

また、快適な水辺を砂浜や雁木等の足元で実現するためにも埋立地の親水緑地が必要という開発整備イメージが提案された一方で、焚場を保護し、雁木地先の水平線、眺望の広がりなどを今のままで確保することを願う立場との食い違いがある。しかし、既存の砂浜での漁労と雑排水の砂地への流れ込みの現実を前に、劣化する海浜を再生・維持、創成したいという欲求は把握されておらず、目に見える提案や政策目標とはされていない。江戸期の名を刻んだ墓石が無造作に波浪避けにおかれ、排水が流れ込む海浜環境を直視すれば、それを改善していこうとする所作も互いの中間媒介項となろう。

(4) 賑わいを生活の場から発想し頼らしい将来を描く

人口減と高齢化の進む町の社会への対応は立場を超えて考える事項である。「空き家を利用した施設づくり」(まちづくり整備方針2007, p34)、「高齢化により重要性が増す公共交通として運行する低運賃の小型バス」(町雑誌2000, p61)、等も共通項であり、高齢者に対する見回りの面からも「災害を最小限に留めるための住民との協働による防災対策を推進する」(まちづくり整備方針2007, p36)と記された。

架橋やトンネルの新設の在るなしに関わらず、住民は明日からでも救急車両や病院への通院には今の骨格の街路・道路を使いこなす必要があり、同時に高齢者福祉の面からも児童とともに安心して歩くことのできるまち、ひろく住民、観光客が快適に歩き回れる市街にしたいとの意見は共通している。この点では、行政側からも「狭隘な市街地のため緊急車両の待機、通行を考え、防災体制の充実・強化、搬送ルートを確認することで緊急時にも対応する」、あるいは「市街地内に流入する車両をできるだけ排除し、生活者・歩行者中心の道路とする」(まちづくり整備方針2007, p30)との基本が示された。道路拡張は暮らしにも町並みの連続性にも悪影響をもたらしかねないとする歴史街区尊重の立場からも、「長期的に壁面線を指定し、徐々に建物を下げ、障害となっているものを管理して見通しを良くしていく」(町雑誌2001, p55)¹⁷⁾とか「狭隘箇所を解決するために、道路だけでなく、周辺の住宅、生活施設を生活環境として一体的に整備して、交通と生活の両面を改善する」(町雑誌2000, p61)とかいった、現実的にかつ住み手にもまちづくりの役割を演じるように促す内容が示されている。

(5) 埋立架橋案以外ではまちづくりができないか

現在の対立は、直接的には埋立架橋案を推進する福山市および推進団体が、「埋立架橋案以外にまちづくりを実行可能とする案は無い」とする解釈することから、まちづくりをも対立の構図に巻き込むことになった。市長

は住民説明会(2005年8月)¹⁸⁾では、「重要伝統的建造物群保存地区の選定に向けては、伝建地区の都市計画決定が必要であり、保存地区内を通る都市計画道路「関江の浦線」の代替となる道路が必要である。埋立架橋事業による新しい道路にその機能を求めている。町並み保存事業と埋立架橋事業は一体的な事業と考えており、事業の見通しがたてば、早急に重伝建の選定をうけ、町並み保存に取り組むこととしている。」と説明してきた。

しかし、2009年10月の埋立免許差し止めを求める裁判の一番地裁では、埋立免許の必要性を肯定することの合理性を欠くとの判決が出され、公共性を根拠とした次の主要4点、副次的2点の何れからでも埋立免許の必要性を認めるには至っていない(判決文p.191-193)¹⁹⁾。①道路整備効果(調査結果が不十分で、拡張等未了区間では山側トンネル案に比して夕方の交通緩和効果が大きいと言い切れない)、②駐車場の整備(既存空地等に分散型の駐車場を設置する案との比較検討が不十分)、③小型船だまり(水産業者の埠頭等の占拠対策や浸淫などの対策と比較検討が不十分)、④フェリー埠頭(公共性はあるが町の浦港での立地の必要性の検討不十分)の4点は効果の一部を認めつつも、公益性や必要性の根拠と判定するに至るものではないとした。

副次的な二点も、⑤防災緑地(防災上の追加効果は限定される)、⑥下水道整備(推進工法による施工を例としてあげ、架橋道路整備の効果に依存と言いきれぬと判断)につき、被告の主張を採用しなかった。総じて、被告(県)の主張を取り上げることなく、埋立架橋案によって交通状態を改善し、駐車場を増設して観光客にも利便となり、さらに下水道整備もやりやすくなるという行政論理は、埋立の必要性を肯定する根拠(公共性の判断)とは成りえないと断じている。こうなると埋立架橋事業とまちづくりを一括りとするだけでは、かえって改善型のまちづくりの取り組みにも支障が生まれてくる。

(6) ベースライン比較でも対立の緩和が難しい

一審判決では、町の浦の景観を行政上も保護すべき利益であり、その価値は高い(p.191)として、「本件事業が町の浦の景観に及ぼす影響(橋梁により眺望が遮られ、景観が大幅に変わるので、代償措置によっても償われはしないし、歴史的文化的価値は大幅に低減と評定)と埋立架橋事業の必要性及び公共性の高さを比較衡量の上」、・・・「合理的に判断すべきであり、その判断が不合理と言える場合には本件埋立免許は裁量権の逸脱」と埋立免許差し止めの判決を下した。

注意深く読めば、①～⑥の総合的事業効果を比較衡量したのではなく、その公共性の高さと必要性に焦点を置いており、いわゆる地域振興効果といった側面は裁判の争点としてあげられていないので、判決では地域整備効

果の大小につき網羅的かつ詳細には論じてはいない。

地域主体の総合的意思決定では、事業効果の帰属に関心を示すことは当然の動きである。行政が優先的に具体化した案を軸にそれに対する代替案を比較するという実務面から、計画案として何が適切かを考える立場をとれば、提案されている轄地区道路港湾整備事業の案を衡量の俎上に載せて、それらを相互に比較するというアプローチになる。この点では、①埋立架橋案、②埋立沈埋トンネル案、それに③山側トンネル案、それに④現道拡張案がそのまま対象となる。それらの比較は専門家を含めて検討会や港湾審議会で議論されているので、取り上げられている評価項目をそのまま踏襲する限りでは、概ね①の相対的優位性が認められることになる。

しかし、埋立と架橋によって轄の景観を侵害する結果となると裁判官が判定した景観価値の減少を打ち消すほどに①埋立架橋案の持つ6つの効果(①山側トンネル案もしくは轄の景観を侵害しない案との差で見ても)が大きいと現時点では言い難い。打ち消しても余りある便益があると言うなら、それは裁判判決に示された「埋立架橋案が公共的事業の必要性が高いと被告(県と補助人の市)は説明しえていない」という結論に全面的反論を用意することになるからである。

こうなると、技術的側面で設計仕様を決めてコストや機能を概算した①～④をそのままにして代替案を再吟味することでは、対立をほぐす糸は見いだせないと考え。ベースラインを現状のサービス水準とするか、埋立架橋案が提供するサービスの水準をベースラインとするかでは、代替案のデザインの方針が異なるが、いずれにしても代替案群の間では同等のサービス水準を想定して組み合わせとしての代替案の費用等犠牲性を勘案することになる。サービス水準の違う案を比較するなら、得られる便益と犠牲性を丁寧に比較・衡量することが欠かせない。後者のアプローチは裁判の一審判決の論理を今一度、費用便益の勘定で実施することになり、極めて作業量が大きくなり、かつ、それには行政の全面的な協力が必要となり、対立の緩和のアプローチに適さない。

(7) 熟議のアプローチ：考え直し、その舞台づくりも

そこで、4つの代替案の源になった市民、関係者の願い(欲求)を今一度探し求め、探し求める過程では「聴く耳をもつ、声なき声に耳を傾ける、決まったことだと切り捨てない、苦い外部の意見も聞く、衆議を盛んに」等の熟議(deliberation)を推進し、そのために緩衝となる媒体を設ける。この考え方に立つ論点はすでにほぼこの10年間に轄を対象にして示されている。

例えば、「主役はあくまで住民であり、現代において何を残し引き継いでいくのかを選択し、轄地区の将来に向けて新的住民自治を実現することにより」(まちづく

り整備方針、p.27)、「住民や町内会、企業、NPO等と行政がそれぞれの責任と役割を担い、協力しながら」(p.27)、「歴史的文化遺産や景観を保全するとともに住民自治の利便性・安全性を向上できるよう、生活環境に配慮しつつ、住民による自主的なまちづくりへの取り組みの支援を行う。」(p.40)とされている。

すでに、行政イニシアティブ側でも「町並み保存事業への体験参加の実施、また子供会行事、地域子ども教室など地域、学校をあげて伝統文化の継承を行う」(p.44)と参画の広がりも想定され、各地のまちづくりの経験が活用されている。こうしてみると、いわば、広汎な各種団体が対等に関わる地域の協働参画の舞台づくりが課題であり、そのような担い手群こそが利害関係を十分に議論し、緩衝させ、先鋭化よりは共有項を増やしていくことに貢献する。審議の詳細は公表されていないが、現知事が採用した轄地区地域振興住民協議会(5,7,8月)の運営方式は結果として、この種の熟議を促す糸口として評価をしたい。

町内会連合や期成同盟など事業推進側からすれば、30年近くの時間をかけてきた(市長発言)と自負し、また、住民にも他の地域でも山の迫る海沿いで埋立しているのではないかと苛立ちがある(第二回轄町まちづくり意見交換会、2005年)¹⁰⁾中でも、今一度立ち戻り、あるいは議論の前提条件としてきたことをいったん外して考え直す中で、一見遠回りに見えても、利害が錯綜する長期の公共事業の場合に合意形成や関係者の参画が得られやすい。

意見交換会では、地元の取りまとめ役の有力者の本音も出されている。(「反対の意見というのはあると思う。自分の意見は意見として言ってもらうのはいいが、それを振り回すのはよくない。良い悪いは良くわからないが、地元代表の一人として、私は、一日も早く事業をして欲しい。しかし、私たちはその意見を突っ張ったりしない。皆さんとよく相談して物事を進めていくというのが大前提である。ここまで物事がきたらある程度理解をするという事をして欲しい。」)

重要伝統的建造物群地区指定の都市計画決定に際して必要とされる「関江の浦線の7m幅拡張」のこれまでの見直し(代替措置の必要性を含め)を、どの「立ち位置」まで立ち返るか、外界的前提条件を外して緩和するかが専門家としても悩みどころである。道路港湾埋立事業の見直しの熟議には時間がかかる(実質的に第二審の動向、全国的な港湾事業の見直しの動き、費用対効果をより透明性の在る形で示す事業評価ガイドライン等政策判断ツールの進化等のトレンドの影響を受ける)と判断できる。すでに伝建指定に応じた市条例を制定し、基金創設を打ち出している市政の延長上で、「空き地や空き家の活用」、「すれ違い車用空地の整備」、「賑わい店舗づくり」、「建物修景支援」等の応急的漸進的な対策、

災害対応の緊急対策を講じていくことが大事であろう。

すなわち、「熟議による緩衝媒体の形成」と並行して、どのような立場でも賛同できる「安心して歩けるように小空間を整える」、「空き家をそのままにせず活用していく」、「溝や浜や街路の掃除をする」、「見通しと街並みを浮き立たせる緑化運動」等の局面で、従来の立場に拘泥せず、相互に譲れるものは譲り、様々の智慧や案を折衷させ、得る人は差し出し、不利な人・地区を補い、瞬間的な悪影響は償う等のアプローチを重ねていくことが欠かせない。

このような媒介的行為の束は、まだ社会環境的なメディアエーションの実像として定式化されてはいない。ここでは、「熟議による緩衝媒体の形成」、「外界の前提条件の緩和」、「相互譲歩・折衷・補償」及び「内部共通項までの立ち返りによる再出発」として区分し、いくつかの兆候を表-1に記述しておく。表の作成にあたり、住民説明会での地元要望、事業推進署名文、鞆町のまちづくりHP²⁰⁾に現れた市長の意見、鞆雑誌に現れた意見等を参考としたが、マスタープランを受けて作成された鞆地区まちづくり整備方針には地域代表や専門家に意見が反映しているところから、まとめとしてはそれを主として利用した。

(8) 熟議とはセクタ連携で目指す社会イノベーション

熟議とは英国等における「対立激化する市民社会への対応」として形容されたものであり、日本国内に未だ実態は乏しいが、近年注目されている。科学技術や近代の価値の衝突に曝された脆弱な二項対立の状況からの脱出を図るには、熟議の舞台である組織とそれを役割を担う人々を慎重かつ大胆に育んでいく社会技術が必要とされる。社会的信頼の形成法が注目され、JST社会技術研究開発センターでもシンポジウムが開催されている。

とくに、英国の場合は社会的イノベーションのメカニズムを取り上げる調査研究、政策的論点が明確である。伝統の中でも技術、組織、文化等のある種の行き詰まりを社会的イノベーションの立場から打開する試みをNESTAを核に発信している。発刊された労作(Munay et al, 2010)では、Prompts, Proposal, Prototyping and pilots, Sustaining, Scaling and diffusion, Systemic change²¹⁾の6段階を提示した上で、社会的イノベーションのプロセス、人々と知恵と資源を結びつける方法、社会的イノベーションを支える方法を公共、市場経済、家計経済および補助助成経済の4分野で提案している。具体のツールや項目を527に分節化し、理念的には筋の通った論点整理がなされている。家計部門に関連した支援では8つの施策類型の一つに「社会的イノベーションのための公共空間での試み」を示し、通りを活性化することを通してイノベーションを促すことも示されている。

第二段階である「提案や知恵を集める」の中核部分には、「ソリューションを想像する10の方法」に続いて、「5つの異なった側面から考えよう(Thinking differently)」が

表-1 対立を緩和し、媒介する兆候

	1)伝建群を有する歴史街区内の小規模で多様な店を核に歴史街区に住み続ける生活観を共有する。	2) 街路と下水道への適応の整備として、生活衛生。水回り浄化、内部居住の小型車両の駐車と緊急搬送を重視する。	3)漁業と海辺のくつろぎ、海からの港と路地の風景、地場産業と観光、町内会ぐるみ方方式と市民団体方式。等の趣の違いに對し、『志向性の違い』として中間項で結びつける
緩衝	●住み続ける実践的生活観をもったグループがまちにおいて認知、評価され、開発と保全の対立軸とは違った次元として、自立的かつ内省的なスタイルに緩衝の役割が期待される。 ●自ら既存建物や空き家を改造する等の実践的行為により、伝建街区で生き続ける生活観と行動が緩衝の事項として働く可能性がある。 ●開発反対論の根深さと、地区の疲弊に危機感を抱く市長や町内の有力者との間において、埋立訴訟の被告に立たされ、かつ首長がガバナンスを変更した広島県に、責任ある連携・仲介を求める声がある。	●何れの立場でも生活環境の改善は望みし、その柱として「下水道」がある。現場適応型の下水道環境整備(井戸や水回り、雨水枡や路地の改善などを含む)を通して、緩衝機能を発揮する。狭隘な市街地の生活条件の向上を目的に、町内区分ごと生活環境改善協議プログラムを作成する。 ●小型車の駐車場づくりの支援、緊急時の病院搬送、下水道整備に代表される生活環境整備の共通の話題と位置付け協働するプロセス自体が、理解と信頼を形成していく上で重要な機会である。狭隘な市街地に適した施設、規模、工法を工夫し、補助を含む事業制度の柔軟な運用を図る。あくまで国民的資産として評価されていることを前提として、鞆地域の共通の生活改善課題への取り組みに手厚い支援を行う。	●漁師まちに繋がった鞆であり、その水揚げや新鮮市を視覚とともに味わう「人間スケール」にあった港づくりを図ることで、人びとの営みの間として緩衝機能を生み出す。 ●漁船数十艘、漁民数十人余に相応しい浜辺を活かした小振りの機織や海産物を整備する方向を検討することで、漁翁の生産と浜辺を維持する。 ●広くみんなの願いにつながる地域の宝をめざすことでまちづくりに共感を得る。生活面では、海の道に位置する島の暮らしに目を向けることが、対立図式から解説する「緩衝事項」を生む。走馬を含む周辺の島の生活と漁翁、魚の仲買いの機能を鞆で支えることが観光や鞆の賑わいになるような方向を考えると、瀬戸内らしい地域づくりを育む。
緩和	●鞆の浦辺沿いの中心街路の海側の街区等では高潮浸水対策が必要で、全面埋立を代替する防潮対策を考案し、環境と景観に配慮した海辺整備手法を模索している。 ●歴史街区に住み続け、商いを続ける担い手が主体的に関わり、現行の浜の基本的な防潮ゲート等を組み合わせつつ、住み手も参加する賢い防災へと進化させていく。	●架橋賛成でも、多品種少量生産の工業品化による振興を考へる。祭りの山車を維持する町会など、手づくり型の生活像・町内像を打ち出すことで、老若間の緩和の効果を生む。 ●観光地での生活グッズの手作りは伝統的街路の整備という点に集約するスタイルと分ち離れ、この人間サイズに即する整備は、架橋に賛成と反対の間の衝突と対立を緩和する。	●『水面に接する抑制された形に架橋を織り込んだ新風景によって歴史的港と街並みの魅力は高まる』のか、それとも『小型船舶が仙酔島から船番屋を経て灯台と街並みを眺め、吉田博や土屋光造が木版で描く海からの風景を体験する魅力の方が大きいのか』の間に答えをみよう。架橋が別の代替案かの議論は、文化景観の価値をめぐると本質に繋がっている。
互譲	●対潮堤のむろの木の元に寄せる波打ち際を道路と防潮堤に変えた現代防災事業は大筋で社会に許容された。 ●福澤寺の開け放たれた窓等に朝鮮使の日本第一の評価に反する構造物が写し込まれる眺望は許容されない。 ●こうして、生活景観で受け入れ可能な水準を複層的に構想するなど、開発派と保全派の双方の譲り合える線引きを幅のあるものに広げてゆく。	●伝建市街地に進出、通過する通商者。ビジネス関係者が伝建内部の生活とモビリティを優先し、道の見通しとスレ違いのスポットを心地よい道と創出すること支援する。 ●歴史と文化の景観を重視する立場でも、暮らす人々の切実な暮らし実現に共感し、伝建市街地内に位置する医院、内部の酒造業、日用品店等にとっての建築線の扱いと道と駐車スペースの取り方などに係る「賢い使い方」を支持する。	●近代港灣の歴史的街並みが灯台、石道・煉瓦造の倉庫と運河、荷揚げ場などで保全されまちづくりに活用されていることに因み、近世の港を活用する試みは、個性あるまちづくりのチャンスと考える。 ●瀬戸内の海の道の交流では、変わることに、変わらぬことの「不易流行」を見極め、適切に手を入れることを双方とも認めていき、「新たな時代の港づくり」を取りあげる。
立ち返り	●第一に、鞆の街で暮らすことでのライフスタイル自身を対立から立ち返り異種を結びつける根本とする。 ●持続社会のデザインでは、連携して社会イノベーションを構想し、企画を夢語りリーダーシップを発揮し、離散傾向を総合・統合する一方で、コミュニティが主体となつて、自己責任と自律によって、足元行動を実践する。広域主体は補完的役割(subsidiary)に徹する。	●第二に、狭小で混雑する道路などの交通課題とともに、下水道整備等を、持続的に生活していくことのできる市街地環境上で、みんなの課題として捉える。 ●快適な暮らしと歴史的魅力的な街並みを両立するべく、文化景観、ゆかりある観光サービスで交流・訪問を拡充するなど、鞆で暮らす次世代が依拠する資源を最大限に育むことに立ち返る。	●第四に、海の道での交流を通して観光や地場産業を振興させることを、内部の担い手が持続的に発展させる知的産業上の課題として捉える。大島や瀬戸内芸術祭の始まりの着想に立ち返り、鞆を特徴づける海と陸との交流場(港)に相応しいモノ、ゆかり、コトに立ち返って、人と社会の歩みへの立ち返り、生きた歴史と風景を表すグッズ、作法を味わうイベント等を生みだし、育んでいくことを続ける。

あり、表の中で著者が「立ち返りによる再出発」と記した視点と重なる。因みに、Murray等は異なった視角を持つ例として、「空間を考え直す」という側面を強調し、都市環境再生で注目を集めている“The Highline, NY”をあげている。場末から最上の公園に変身させた“Prompts, inspirations and diagnoses”が社会的イノベーションだと言っている。

5. 結論：緩衝・緩和・互譲・立ち返りの切り口

景観上、重要な港の5つの要素に近接した海面を埋め立てて、半島の集落を結ぶ道路、観光用駐車場、小型船の船だまり、フェリーターミナルの機能を提供し、防災緑地を創成し、道路面を掘削する下水道工事の道路代替を可能にする埋立架橋事業は総合開発であった。しかし、伝統的歴史的景観を損なう恐れから30年にわたり、地域は賛否の論争があり、裁判の一審判決(埋立免許の差し止め)により、さらに複雑な曲面(事業やまちづくりの具体政策は動かずに、協議会をリードする県の動きを注視する)に立ち至っている。

しかし、歴史的市街に住み続ける立場からは、埋立架橋案の扱いに見通しが得られる前であっても、改善的、漸進的な環境整備、空き家対策などに取り組んでいく流れをつくりだしてほしいと願う。対立の源が埋立架橋案と伝統的建築物群保存地区の指定とを不可分と解釈した政策判断にあった以上、住民・市民の願いに立ち返って、共通して期待する未来像や欲求を明らかに区分して、それを共通項として優先して取り組んでいくべきだと考えられる。この立場で、対立している組織、団体、セクターのそれぞれが立ち返っていき、互いに譲り合い、案を選ぶ前提もしくは束縛条件を緩和し、結果として担い手の形成を含めて緩衝の役割を演じることができるような突破口となる主たる論点は、次のとおりである。

伝統的歴史的街区には空き家が増え、多くの課題を抱えている。それらの付き合いに時間を割き、ときに不便をものとしせずに楽しむ過程で、将来を語ることが実りを生む。将来像や結果では無く、プロセスが人々の共感を呼ぶ。観光案内ボランティア等の鞆の浦の熟年世代の動きに見られるように、楽しみ再発見でもあり、そのなかでまちづくりをも担いながら、自己実現と他利実現を両立させて住まう人と行為に対しては、立場を超えて感謝あるいは共感を禁じえない。

伝建群を有する歴史街区内では、マスタープランで描いた「迎賓都市」の所作の原型が展開されている。空き家を改修し、そこで手づくりアート、食サービス、地元魚、酒、そして龍馬やポニョの所縁等で人びとをもてなす暮らしが展開されている。酒屋に後継ぎが戻ってく

るように、小規模で多様な店を核に歴史街区に住み続けることに共鳴することが大事である。穏やかな暮らしに対し、宮崎駿以前の近現代でも、井堂雅夫(縁者が鞆警察赴任し、アトリエが港の前)や土屋光逸(鞆の浦、昭和15年作)、吉田博(光る海、大正15年)を感激させた風景の生活観を幾ばくかでも共有することが、出発点である。

関江の浦線の未改修1kmの区間の修景・市街地整備は残されたままであり、老朽化が進む周辺の市街地について、大規模改造とは違った住み手側からの工夫と修景が期待されている。その際、暮らし優先から、路地の使い方、下水整備(雨水を含め)に加え、家庭ゴミの収集と美化、花や緑の彩り、子供の通行安全確保等、身近で切実な課題から取り上げて、その願いを実現していくことで、対立しがちな関係を緩和していくことが必要となっている。内部居住者向けの小型車駐車場の確保や病院用駐車スペース等の確保もそのなかで実現される。木造建築物では致命傷となる失火や延焼を防止し、内部の高齢の居住者が避難でき、健康増進のためにも歩いて回れる路地の再整備をはかり、さらに安心の歩行やすれ違いに対応して道沿いの小空間を提供するような施策が積み重なる過程で、人々の間で意見や権利をめぐる譲り合いや共通のまちづくり目標が明確になり、さらに拡がってくる。

都市計画の制度手法を柔軟に適用するのは行政のしごとであり、まずは町内の分区ごとに「コミュニティの診断図」をつくるような素朴で柔軟なアプローチをとることが、ここまで対立し複雑化した伝統的市街においては効果的であろう。高齢化対応で還暦世代以上が過半を占める分区では、健康診断、健康増進、そして緊急輸送のために住戸ごとに抱え出しによる相互扶助型の搬送モデルを含めて、広範囲の「生活環境改善協調プログラム」の作成をめざすことになる。

謝辞： 調査にご協力いただいた、行政関係者、市民団体、そして市民のみなさんに御礼を申し上げる。本調査研究は、関西大学大学院および学部のゼミナールとして実施したものを、著者らの責任で取りまとめたものであり、引用の内容はすべて著者らの責任である。

参考文献

- 1) 広島県福山市：鞆地区道路港湾整備事業~期待される整備効果~, 2007年。
- 2) 福山市：鞆地区まちづくりマスタープラン, 1993年3月。
- 3) 福山市：鞆地区まちづくり整備方針(素案), 2009年8月。
- 4) 広島県ウェブページ>ようこそ知事室へ>知事記者会見, 平成21年11月30日。
<http://www.pref.hiroshima.lg.jp/category/1259541927949/index.html>
- 5) 鞆まちづくり工房ウェブページ>過去ログ 2010年5

- 月, 7月.
<http://tomonoura.seesaa.net/category/6054075-1.html>
- 6) 国土交通省国土計画局：瀬戸内海の地域資源マップ, 「瀬戸内海の地域資源活用による総合的な地域活性化方策検討調査」報告書, 平成21年3月.
 - 7) 白幡洋三：瀬戸内海の文化と環境, 社団法人瀬戸内海環境保全協会発行, 1999年3月.
 - 8) 瀬酒造株式会社ウェブページ>保命酒屋
<http://tomonoura.jp/houmeisyu.html>
 - 9) 青木栄一：近世港町瀬および下津井における鉄道交通の導入とその性質, 東北地理 21(3), pp.143-149, 1969.7.
 - 10) 兵庫県県土整備部まちづくり局都市政策課：たつの市御津町室津地区歴史的景観形成地区の区域の変更及び景観形成基準の変更(案)について, 資料3, 平成22年2月.
 - 11) 倉敷市ウェブページ>倉敷市下津井町並み保存地区整備計画.
<http://www2a.biglobe.ne.jp/~marusan/phshimotsuiminato1.html>
 - 12) 和歌山県企業局マリーナ建設室：和歌山マリーナシティ - 景勝の地, 和歌浦湾に拓く国際リゾート都市 -, 建築と社会, Vol.71, No.11, pp.70-71, 1990.11.
 - 13) 瀬の浦に関する第15回 ICOMOS 西安決議
 - 14) 東京大学都市デザイン研究室有志：瀬雑誌 2000, 2000年.
 - 15) 東京大学都市デザイン研究室有志：瀬雑誌 2008, 2008年.
 - 16) 日本イコモス国内委員会, 第6小委員会, 歴史的港湾都市瀬の浦文化遺産保全に関する調査研究部会：歴史的港湾都市「瀬の浦」文化遺産保全に関わる調査研究報告書(第1次報告), 2007年8月.
 - 17) 東京大学都市デザイン研究室有志：瀬雑誌 2001, 2001年.
 - 18) 福山市ウェブページ>資料一覧>第2回瀬町まちづくり意見交換会の概要
<http://www.city.fukuyama.hiroshima.jp/tomo-machidukuri/ikennkai2.html>
 - 19) 平成19年(行ウ)第16号 埋立免許差止請求事件判決文, 2009年10月1日.
 - 20) 瀬町のまちづくりウェブページ>瀬への思い
<http://www.city.fukuyama.hiroshima.jp/toshikeikaku/css/tomo/goroku/moi.html>
 - 21) Robin Murray, Julie Caulier-Grice, Geoff Mulgan: The Open Book of Social Innovation, The Young Foundation, 2010.3.

Mediatory Context for Environmental Betterment in Historical Harbor Area under the Condition of Unresolved Social Conflicts

Tohru MORIOKA, Taira OZAKI, Tsukasa YAMAMOTO, Tetsuya YAMAGUCHI,
Yuki MORIKAWA, Tomohiro KINOSHITA and Fumio KAMISE

The human-scale streets along Tomo traditional harbor area have proud of pedestrian-footpaths, pre-modern heritages of merchant wooden architectures, rock-made lighthouse, pier and typical medieval harbour structures, and fantastic townscape, which are expected to be conserved or rehabilitated even in the modernization projects for convenient port and road services in the planning phase. The mediation is identified in this context to be to see both sides of arguments and to reconcile the debates in development of old harbor town. Focussing on more immediate issues in old town as in living drainage improvement or smart use of street-side spaces for community-based environmental betterment, the actions for mediation are itemized as follows: keeping pace with stakeholders, relaxation of planning constrains, compensating for disabilities, and thinking differently for deliberation.