

## 住民がもてなすツーリズムへの芽：鞆におけるまちづくりと遺産管理

著者	窪田 亜矢
雑誌名	国立民族学博物館調査報告
巻	51
ページ	77-89
発行年	2004-03-29
URL	<a href="http://doi.org/10.15021/00001699">http://doi.org/10.15021/00001699</a>

## 住民がもてなすツーリズムへの芽 鞆におけるまちづくりと遺産管理

窪田 亜矢  
工学院大学

### Sprouting of Tourism with Residents Hospitality Machizukuri and Asset Management in TOMO

Aya Kubota  
Kogakuin University

中世に栄えた港町の雰囲気と江戸時代の町家が維持されている鞆（広島県福山市）では、生活に密着した魅力的な風景が展開している。歴史的市街地が湾を丸く囲み、後背には緑地が迫る。しかし近代以降、鉄鋼業の衰退や町と市の合併、人口減少や高齢化などが起き、さらには20年前から構想されてきた埋め立て架橋計画を巡り住民間で対立が生じている。こうした状況のもと、外部者の支援なども受けながら自らのまちの良さを見つめ直してきた住民の中には、空き家を土産物屋や飲食店として活用するなど（現在新たな活用方策を模索中）、積極的にまちづくりの問題と新しい観光スタイルの確立を融合させる努力が営まれている。

Tomo area in Fukuyama City of Hiroshima Prefecture is a historical small port town with old townhouses constructed in Edo era. The lifestyle of residents has created natural connection between the townscape and landscape.

Decline of steel industry, merger of city and town, aging and decreasing in population have occurred since the modern age. In addition, the plan for land-fill and bridge-building has brought about serious opposition among residents for twenty years. Some of them use vacant old houses as restaurants and souvenir shops. This means that they try to solve problems of community development and to treat tourists in their best way at the same time. They know what is the best tourism in Tomo based on experiences of Machizukuri.

- |                        |                        |
|------------------------|------------------------|
| 1 ツーリズム——もてなす側ともてなされる側 | 5 保全制度や事業の状況           |
| 2 はじめに——本論の構成          | 6 まちづくり——埋め立て架橋計画をめぐって |
| 3 鞆の歴史的背景              | 7 観光スタイルの変化に向けて        |
| 4 鞆の浦の風景               | 8 おわりに                 |

\*key words: Tomo, landscape, townscape, community development, vacant houses

\*キーワード：鞆，風景，まちづくり，空き家

## 1 ツーリズム——もてなす側ともてなされる側

ツーリズムそのものを論理的に整理する力は今の筆者にはないが、いくつかの歴史的町並みを訪れてきた経験から、また限られた文献から、そして一般的な常識から判断すると、ツーリズムには、もてなす側がもてなされる側を意識的・主体的に招待する、という大原則が成立すべきではないだろうか。

駐車場や広規格の道路、大宴会場の付いたホテルなど、大量の旅行者をさばく旅行会社や旅行者にとってのみ都合の良い施設が、ときに外部資本によって整えられていく、というツーリズムのあり方は、結局、そもそもの環境や町並みを壊すことになり、人気がなくなり経済的に破綻しているのではないだろうか。いくつかの大規模レジャー施設の倒産はそうした事実を裏付けていよう。

住まい手が、暮らしと一体となった町並みに美しさを感じ、自分のまちに誇りを持ち、その美しさを分け合おうと考えたときに、そうした美しさや暮らしを尊重できる人のみを客人として招待する。そんなツーリズムであれば少なくともまちの美しさを損ねることはないし、その結果としてツーリズムも持続するだろう。

以上の前提に基づき、住まい手が自分のまちの美しさを強く認識している例として、広島県福山市鞆の浦を採り上げたい。

鞆の浦では、まちの美しさを極度に損ないかねない埋め立て架橋計画が2003年6月現在も進行中であり、予断を許さない状況にある。市長選挙を控えて、現市長は7月に推進か中止かを決める、と明言した（中国新聞インターネット版2003/6/20）。

この埋め立て架橋計画の可否をめぐって、地元住民たちは大きく揺れてきた。そうした経緯があるからこそ、まちの美しさを再認識する動きにも真剣さがある。

## 2 はじめに——本論の構成

鞆の浦には、まちの中心部を為す歴史的町並みと、江戸時代に構築された港湾施設群、さらに周辺の山並みがセットになった風景がある。そこでは、朝の漁、路上での魚売り（天売り）、小学生が日々行き交う路、浜辺で戯れる犬、軒を連ねる商店での買い物など、いわゆる「観光地化」されていない生活が営まれている。この風景は地元住民にも来訪者にも好まれる豊かさを持ち、一言にすると美しい。宮城道雄が「春の海」を作曲した場でもある。人口は鞆一帯で約5,600人であるが、1960年代初頭には18,000人だった。こうした風景を守るために様々な施策も講じられてきた。しかし最近では後述するように、この風景を破壊する埋め立て架橋計画があり、地元住民をはじめとする様々な主体がまちづくりに関わりを持っている。

一方、そのまちならではの生活に密着した何気ない風景を求めるツーリズムが近年新

たな観光の潮流になりつつある。鞆の浦におけるまちづくりをふまえたうえでの観光への展開予想は、こうした近年の潮流において、示唆に富むものではないかと考え、報告したい。

本稿では、鞆の浦における保全の経緯や実態を整理し、そこから日本の保全にかかる状況を考察する。そのうえで、鞆という港町が持っている資産をツーリズムに活かしていくうえでの住まい手のもてなす意識について、考察したい。

第二章「鞆の歴史的背景」は、これまでの華やかな鞆の歴史を振り返り、歴史的文化的価値を明らかにしたい。また、政治上の経緯についても触れ、福山市という自治体における鞆の浦の位置づけについて考察する。

第三章「鞆の浦の風景」では、歴史的経緯をふまえた上で、鞆の浦の現状の風景を読解することを試みる。

第四章「保全制度や事業の状況」では、これまで鞆の浦において、実施されてきた保全目的の制度や、歴史的環境を生かすための事業などを整理し、実態を明らかにする。

第五章「まちづくり——埋め立て架橋計画をめぐって」では、現在進行中の計画について、その経緯や現状を整理する。特に、様々な団体が、まちづくりプランを提出していることに触れ、それぞれの価値判断を明確に述べたい。

最後に、第六章でまちづくりに深く関わってきた住民が観光をどのように捉え、展開しようとしているのかを説明し、これまでの観光スタイルが大きく変化しようとしていることを述べたい。

なお、東京大学都市デザイン研究室（西村研）有志は2000年3月～現在に至るまで、何度か訪鞆し、鞆の資源を探すところからまちづくりへ貢献できないかと活動してきた。その結果をまず「鞆雑誌2000」としてまとめた。さらに翌年はまちのプランづくりに重きを置き「鞆雑誌2001」をまとめた。本稿の内容は有志一同の活動の成果である。文中の〔 〕内は同雑誌の対応箇所なので参照していただきたい。

### 3 鞆の歴史的背景

広島県福山市の鞆の浦は、瀬戸内海に面する歴史的な港町で、後背地は後山と呼ばれる緑の山に、前面は瀬戸内海に浮かぶ仙酔島をはじめとする島々に囲まれている。

中世以来、潮待ちの港町として著名で、朝鮮からも通信士が必ず立ち寄る貿易港であった。特に、17～19世紀に至る200年以上の間、日本でも最も栄えた港町の一つであった。このときの港湾施設が五つセットになって現在もその姿が受け継がれている。すなわち常夜灯、雁木、たで場、波止、船番所の五つである。五つともセットで現存しているまちは鞆以外にない。

戦前は、鉄鋼で栄え、福山市の現在の中心部へと鉄道がひかれていた。むしろ港の中

心とした都市構造であったといえよう。しかし戦後になると、鞆の浦よりも現在の内陸中心部（現在の新幹線駅がある中心市街地）へと、経済活動の拠点に移り、鞆のまちなかの鉄鋼工場は周辺の鉄鋼団地へと移転した。

さらに、これまで鞆町としてひとつの地方自治体であった鞆の浦一帯は、昭和31年（1956年）福山市へと合併された。その際には、鞆の住民から鞆合併反対期成同盟会が結成されるなど、必ずしも円滑に合併されたわけではなかった。このことが、後々の公共事業の実施にあたって、微妙な影を落とすことになる。

福山市全体からすると、鞆の浦は行政区域の端部に位置し、福山市の中心部への人口流出は続いている。現在の主力産業は、鉄鋼や漁業、観光となっている。

[都市デザイン研究室有志 2000: 8-9]

## 4 鞆の浦の風景

第二章では、「鞆雑誌2000」の内容に沿って、鞆の浦の風景資源をどのように読解できるのか、説明する。

### 4.1 風景の構造

そもそも島々であったところが、少しずつ埋め立てられて現在の鞆になっている。そのため、盛り上がった小山があちこちにあり、高いところからの眺望を楽しむことができる。そうした眺望をもとにした大きな風景のあり方として、三種類がある。ひとつは仙酔島のある東方面、ひとつは南側に広がる瀬戸内海方面、もうひとつは丸く湾曲した鞆港である。

[都市デザイン研究室有志 2000: 15]

### 4.2 歩いて感じる小さな風景

もう一方で、歩くときに感じる小さな風景がある。それらを読み解くキーワードとして、「眺望」「まちなか風景」「みちのタイプ」「まちかど」「たてもの」「海際」「商店」「たまり場」「精神的環境」「跡」「駐車場」「うつろい」「素材」「かたち」「よわい美」「おと」「いきもの」という12個を採り上げた。

[都市デザイン研究室有志 2000: 13-38]

### 4.3 地区毎の特徴

これらの小さな風景は、実は、もともと小さな地区レベルで、まち歩きを重ねることですくい取れたものである。その地区とは、「鞆中学校まわり」「沼名前神社の参道界限」「海岸線あたり」「城山まわり」「鞆港のあたり」「江之浦浜のあたり」「平のまち」の7地

区である。ここで採り上げた地区の中から、「鞆雑誌2001」では3つの地区に重きを置き、そこからまちづくりを進めていくことをプランニングして提案している。

[都市デザイン研究室有志 2000: 39-53]

#### 4.4 風景の読解

まちを歩いて初めて感じる小さな風景，地区レベルの風景，さらに都市構造に起因する大きな風景，これらが重なりあって，鞆の風景が構成されている。特に，歩いて実感できる風景の切り口と，地区毎の特徴は，お互いに大きく影響し合っており，その両者をフィードバックさせながら，確からしい風景の読解にたどり着くと考えられる。

[都市デザイン研究室有志 2000: 56-57]

### 5 保全制度や事業の状況

#### 5.1 国立公園

大正14年（1924年）仙酔島を中心に鞆の浦は名勝地に指定された。その後，国立公園への運動が高まり，国会でも鞆の美しさが話題になるなどを経て，昭和9年（1934年）全国初の国立公園の一つとして指定されている。

このように非常に早い段階から，鞆の風景は，特に外からの高い評価を得て，保全が始まる。

[都市デザイン研究室有志 2000: 6]

#### 5.2 風致地区

一方，鞆内では，名勝地の宣伝も兼ねて，当時鉄鋼で潤っていた商工会が活動を始め，これを引き継ぐ形で昭和7年（1932年）「鞆の浦保勝会」が大がかりに発足した。こうした内部の活動が，昭和13年（1938年）都市計画導入時の風致地区指定へと結びつく（対象地は後山と海岸寄りの市街地，海岸地）。

しかしその後，既述のような合併や，鞆の活力低下に伴い，保全活動は停滞する。経済的な位置づけが下がったことにより，保全と開発を対立的に捉え，保全よりも開発を求める声が強くなっていく。

[都市デザイン研究室有志 2000: 7]

#### 5.3 面的歴史的環境・伝統的建造物群保存地区

鞆を対象とした伝統的建造物群保存地区（以下，伝建）対策調査は，昭和50年（1975年）すなわち伝建創設当初に既に行われている。しかしこのときは地元住民の意見もまとまらず，選定のための申請は見送られた。

昭和57～58年（1982～83年）にも東大稲垣研チームが調査に入るなど、鞆の浦の歴史的建築的価値が次第に明らかにされていった。

1999年より、市教育委員会が中心になって再調査が行われている。既に2001年9月、伝建とするための条例も市議会を通過している。しかし足踏み状態となっていた（報告書は完成）。なぜなら後述するように埋め立て架橋を推進したい市は伝建指定と埋め立て架橋はセットであると考えている。一方で埋め立て架橋には賛否両論が巻き起こっているからである。伝建の範囲は、港や港湾施設が対象範囲から抜け落ちている。歴史的背景や風景の項でも述べたように、鞆は、湾曲した港湾を囲んでいるからこそ多くの交流が生まれ、繁栄をみた。鞆の成り立ちは海に依っている。伝建の主旨、すなわち「伝統的建造物群及びこれと一体をなしてその価値を形成している環境を保存する」（文化財保護法第83条の2）ことを考えれば、当然、港湾部と町並みはセットで地区指定されなければならぬ。さらに伝建は文化庁の所轄で、埋め立て架橋は運輸省関連が主であり、文化庁が港湾部の歴史的建築的重要性について主張したところでそれが聞き入れられる正式な手続きはない。また伝建成立には住民の合意が欠かせないが、後述のように、埋め立て架橋計画が住民の総意として認知されており、同時に伝建も合意がとれているという状況になっている。こうした状況の中、2003年5月24日、伝建として鞆の中心部8.6haが指定された。

今後は、港湾部の大切さに加えて、まちの歴史的町並みの中心部を走っている道路が、現在4m幅員から7mへの拡幅が都市計画決定されているが（1950年）。50年前の交通計画を前提としていることも議論にしていかなければならない。

[都市デザイン研究室有志 2000: 9]

## 5.4 歴みち事業

昭和57年（1982年）に創設された歴史的地区環境整備街路事業いわゆる歴みち事業（平成8年1996年より「身近なまちづくり支援街路事業」として改変）も全国に先駆けて行われた。まちなかの細街路が一部石畳舗装となっている。

歴みち事業は、歴史的環境における生活の場という考え方を重視した整備を行うもので、歴史を活かしたまちづくり事業のひとつと位置づけられる。つまり歴史的環境を如何に活かしてまちづくりを行っていくか、という状況に次第に変わってきたのである。行政主導だったとしても、この意義は大きい。

次のステップとしては、たとえば雨の日はすべりやすい、等の苦情も出ており、これらの声をまとめて改善していくことこそが、歴みち事業を真に活用することになる。

[都市デザイン研究室有志 2000: 9]

## 5.5 太田家住宅解体修理

太田家住宅（太田博太郎東大名誉教授実家）は、約200年前に建てられ、主屋や土蔵など9つの建物から成る。鞆のまちの中心部でおかつ鞆港にごく近い、非常に重要な場所に立地している。江戸時代から明治時代にかけて、保命酒という鞆の名産品を醸造し販売していた。

平成3年（1991年）重要文化財として指定を受けた。しかし根本的な修理が必要となり、解体修理が行われた（平成8年1996～平成13年2001）。2002年春から一般入場者を迎え入れているが、地元住民を主体とした組織がお茶会などの活用も含めてもてなし方を検討している。鞆の住民の環境学習の場としてはもちろんのこと、外部からの観光客にとっても一大スポットとなる。平成13年（2001年）10月21、22日、文化財保護法50年記念協賛事業の一環で、社団法人文化財建造物保存技術協会が主催する文化財修復現場一斉公開の対象のひとつとして、公開された。このとき既に大勢の観光客が訪れ、太田家住宅一帯が鞆の中心部であることが改めて認識される。

## 5.6 鞆学校

後述するように、環境保全を目的とする地元グループはいくつかあるが、その中の「鞆の浦海の子」は外部とのネットワークを活かして、「鞆学校」を2001年度開催した。約2ヶ月に一度、様々なテーマでイベントを企画している。たとえば鞆の風景の良いところを見つけたり、歴史クイズに答えるためにあちこちまち歩きをしたり、港湾施設の遺構調査に加わったり、大工さんと一緒に歴史的建築物を見て回ったり、縁台をつくったりと、毎回趣向をこらして行われた。

地元住民を中心に行われる一連の企画は、鞆というまちそのものを学びの場として、つまり鞆学校として、鞆を良く知る、そして考える機会となっている。

## 5.7 World Monument Watch

また世界に向けて情報の発信も始まっている。国際的なNPOでニューヨークに本部があるWorld Monument Fundでは、World Monument Watchというプログラムの中で、危機に瀕している100箇所のリストを作成している。リストにはアンコールワットの遺跡や万里の長城などの著名なものから、ヨーロッパの小さな国の協会に至るまで様々なものが掲載されている。危機に瀕している理由も様々で、風雨にさらされているもの、観光客が多すぎて傷んでいるもの、戦火の恐怖、等様々である。

2000年12月、鞆もこのリストに応募し、2002年からの二年間のリストに選定された。その理由は、鞆の風景が下記で説明する埋め立て架橋という公共事業によって、危機に瀕しているというものであった。



## 6 まちづくり——埋め立て架橋計画をめぐって

### 6.1 軀のまちづくりの経緯と現状

さて、軀のまちづくりはこれまでどのように進められてきたのであろうか。

既述のように、漸次、埋め立てをしながら軀は土地を増やしてきた。後山がすぐ海まで迫ってきている地形に起因して、軀には土地が少なく、交通が不便である、という認識が根強い。平成8年（1996年）の軀地区マスタープランでも、そのことが強く主張されている。軀地区マスタープランは、「市最大の観光拠点にするともに地域特性を引き出す整備を行う」として軀を位置づけた平成7年（1995年）の「第三次福山市総合計画」を受けて、その基本方針や目標像を検討したものである。この軀地区マスタープランでは、上記課題の解決策として、軀港を横切る架橋とその周辺の埋め立て、埋め立て地の開発、という一連の計画が為された。これらの動きには、昭和58年（1983年）から構想されてきた埋め立て架橋計画を進めるに当たって、広島県が国に埋め立て免許を申請する条件として、地元住民の合意に基づいた地区別マスタープランをつくるように福山市に要請したという背景がある。軀地区マスタープランを報じた中国新聞などによると、計画ありきで、必ずしも地元住民の合意が形成された結果としての地区別マスタープランでないことが推測される<sup>1)</sup>。

またもう一つの根強い意識として、福山市行政の中で、軀が不利な扱いを受けている不満や、今回埋め立て架橋計画という公共事業を断ってしまったら必要な整備もしてくれなくなるのではないかという不信、さらにはせつかくやってくれるなら何でも良いからやってもらおうという依存心なども、様々な立場の方のヒアリングより伺える。

しかし一方で、軀を愛する住民のグループもいくつかある。1970年代前半にできた「軀クラブ」、1983年の「軀を愛する会」、現在活発な行動を行う既述の「軀の浦海の子」、町内会連絡協議会を母体「明日の軀を考える会」などである。近年、これらのグループ同士あるいは外部とのネットワークが形成されつつある。新たな参加者も増えている。「軀の浦海の子」を中心としたメンバーは、NPO法人「軀まちづくり工房」となり空き家調査などを行っている。

[都市デザイン研究室有志 2000: 10-11]

### 6.2 対案としての課題の解決策

この埋め立て架橋計画を含む軀地区マスタープランに対して、地元の有志グループ「軀を愛する会」の面々は、「21世紀をめざす軀町のまちづくり」をつくりあげ、欲しいものを列挙するまえに大切にすべきものがある、という主旨のもと、山側トンネルを含む提案をしている。

他にも池田武邦氏（日本設計）は、風土やコミュニティを大切に理想都市という

コンセプトを提案している。

同様に、都市デザイン研究室有志一同も、この埋め立て架橋計画に対して、果たして本当に正解なのか、疑問を持った。そこでまちづくりの基礎として、まずはそこにある風景を読解することからはじめようという試みが、既述の2章である。

都市デザイン研究室の提案は、大きく以下の三つの方針で展開された。

[都市デザイン研究室有志 2000: 58-59] [都市デザイン研究室有志 2001, 全般]

一つめが「くらしのなかの交通改善」である。すれ違いの不便さや車同士あるいは車と建物の接触危険性の大きさこそが最大の問題と考えられている。

二つめは「くらしの中の場所性の守り育て」である。課題は土地の不足ではなく場所性の軽視と捉えられよう。

三つめは「くらしと訪れる人との新しい関係」である。消費型観光スタイルの踏襲や志向からの脱却の必要性と考えられる。

提案をするにあたってまずまちを歩いた。そして、課題の部分を既存の鞆地区マスタープランと共有した。しかし解決策はまるで異なったものとなった。

既存の空き家や空き地を活用することによって、つまり新たな埋め立てではなく、有効な活用によって土地を増やそう、ということと、すれ違いができる場所をいくつか創りだし、スムーズで、かつ安全な交通を目指そう、というものである。詳細については触れないが、交通量調査などを行い、この方法でも現在の渋滞を解消できるものと結論した。

[都市デザイン研究室有志 2000: 10-15]

### 6.3 鞆のまちづくりの展望

鞆が目指すまちは何なのか。そこをまちの人が話し合い、共有していく過程からはじめなければなるまい。その先によりやくまちづくりの大きな方針が定まり、具体的なプランの内容を詰める段階となる。さらに、これらのプランが実現を迎えていく過程では、常に住民参加の場を設け、実現したモノやコトの評価を新たなプランに活かしていく、という循環システムが必要となる。

しかし、現場である鞆を考えると、そのような道のりは平坦ではないことが予想される。大きな問題は、住民参加というシステムそのものが欠如しており、住民参加とはどのようなものであるか、想像すら難しい状況が挙げられる。また行政の側にも、市民参加を促進するという意識は感じられない。

必ずしもこれまでの町内会システムを全否定する必要もなく、その良い部分（たとえば助け合いや町民の一致団結性など）を受け継ぎつつ、各住民が主体的に意見を議論できるシステムをつくり出さなければならない。そして重要なことは、近い将来、橋が架かるか架からないかという結果もさることながら、その結果をどのように受け止めて、

まちづくりを継続していくか、ということだ。そのためにも市民がまちに関心を持ち、その意見が実際のまちづくりに反映する仕組みが大切だ<sup>2)</sup>。

## 7 観光スタイルの変化に向けて

### 7.1 現状の観光スタイル

アンケート（実施は2000年4月、回収票157）の結果によると、訪問回数については「初めて」が54%と最も多いが、「二回目」14%、「それ以上」32%となっておりリピーターも多い。

滞在日程については、「日帰り」70%と圧倒的に多数を占めており「一泊」は24%である。連泊は「二泊」3%、「それ以上」3%となっており極めて少ない。

英語の旅行ガイドブックに載っていることもあり、外国人観光客も多い。地元の方のボランティア・ガイド（ママさんガイドやシルバー・ガイド）を頼むこともできる。観光施設となる歴史的な建築物や遺構があちこちに散在しているが、港町としての港湾施設や、港と町中の関係などについての正確な情報はわかりやすい形で提示されていない。東部埋め立て地には大型高層ホテルが3軒建っており、そこからの眺望は良いかもしれないが、まちからの風景を阻害している。

これらのことは、軻を愛する軻住民がまだまだいる一方で、海に対する価値認識が低くなっていることを物語っていると見えよう。近年になって、日本大学伊東研究室により、海の価値を再認識する契機になるであろう、たで場の発掘調査が進められている。この結果は、海との関わりの中で軻が育まれてきたことを改めて明示するであろう。そうした歴史的な風景の価値を再認識する契機になることが期待される。

[都市デザイン研究室有志 2000]

### 7.2 新たな観光スタイルの芽

今後の方向としては、団体で大型バスに乗ってきて、高層ホテルに泊まり、仙酔島へ渡島して終わりではなく、軻の生活景に触れながらまちなかに滞在し、歴史をゆっくりと振り返ったり、眺望を楽しみながら歩いたり、何らかのイベントに参加したり、などの新たな観光スタイルが軻には適しているのではないだろうか。それが軻の遺産を満喫する方法だからだ。であるならば、そのような機能を満足する施設がまちなかに必要であるし、まちなかの改善や、もてなす人=住民が必要となる。

これまでのまちづくりに深く関わってきた記述の地元 NPO「軻まちづくり工房」が行った空き家調査によると、伝建に指定された8.6ha内の248棟の町家のうち、43棟、17.2%が空き家だったという。これらを、今後のまちのビジョンに適した方法で活用することが重要であろう。

現在、地元住民のひとりが大田家住宅にほど近い空き家を整備し、保命酒屋としてオープンさせている。また、「駒まちづくり工房」も、まちなかの空き家を借り受けてセンターにしようと活動を始めている。その際にワークショップを開いて広く意見を求めている。ここにもこれまでのまちづくりの経験が顕れているといえよう。「駒まちづくり工房」のメンバーには、民宿経営を考えているものもいる。

まちづくりに深く関わってきた人々は、当然、まちの美しさを認識しており、輻に適した観光スタイルを感じ取っており、その実践に向け動き出しているのだ。

[都市デザイン研究室有志 2000]

## 8 おわりに

輻の場合は、歴史的で、かつ生活に密着した風景が遺産であることを、昭和初期より外部の人間からも指摘され、また内部の人間もそのことに気づきながら、諸処の事情により保全型まちづくりは円滑に進んでこなかった。しかし、埋め立て架橋計画を契機に、内部の盛り上がりと外部とのネットワークが進み、新たな観光スタイルも視野に入れたまちなか改善が始まっている。

遺産を自覚し、遺産の活用としての観光を進めるためには、こうしたまちづくりに深く関与した組織が必要なのではないだろうか。

## 注

1) 公共事業としての疑問点は、

「公共事業としての埋め立て架橋の必要性」

「埋め立て架橋計画の策定プロセスの透明性」

「輻の歴史的価値や風景の価値に対する評価」の三点にまとめられる。順に説明したい。

まず、今回の埋め立て架橋計画にかかる公共事業費は、110億円となっている。一方、架橋した県道を使用することが想定される自動車の量は、約6000台とされており、現在は約100台である。想定された交通量の根拠は定かではなく、それほど劇的に増えるかどうか疑問である。これだけの費用を使って行うべき公共事業なのかどうか。たとえば病院を建設する等の方が、実は市民の生活を向上させるのではないか。歴史的建築物の修理にも助成は必要だ。まちづくり組織のバックアップもあり得よう。もちろん補助金の使用分野が、たとえば建設畑なら使えるが福利厚生では使えない、などのいわゆる行政の縦割りの欠点があるが、ここにも出ているようだ。また数値にリアリティがあるとするなら、そのような台数の車が通ることで、現在の静かで穏やかな暮らしに支障が生じることも説明されるべきであろう。

つぎに、埋め立て架橋計画の策定プロセスについて。埋め立て架橋計画は、2000年3月に広島県の港湾審議会を通過しており、策定プロセスとして残すは、直接埋め立てに関連する土地

所有者が、敷地境界線の位置確定に同意するか否かである。当然、ここまで計画が進行するにあたっては、様々なハードルが越えられてきており、住民の合意がとれているものと、県港湾審議会は捉えていた。しかし果たして本当にそうか。鞆は、まちなかだけでも約15の町内会から成っており、町内会が地元の意見をとりまとめる。町内会長はまちなかの権力者といえる。これら町内会長の横の連携組織である「町内会連絡協議会」は市や県、政治家とのつながりを持っている。鞆のような小さなまちで、お隣さんらの意向に逆らって意見をするのはなかなか難しい。そのため今回のように、町内会連絡協議会が埋め立て架橋計画の推進役である場合には、たとえ反対の意見があっても表面には出て来にくい。埋め立て架橋計画そのものがどのような影響を与えるのか、という点に対する情報が極端に少ない。たとえば埋め立て架橋した部分と既存市街地とのつながりの部分はどうなるのか、架橋部分から陸寄りでも水たまりとなってしまう部分の水質はどうなるのか、レッド・データに載っているカニの生育環境は確保されるのか、架橋の直近の家屋の環境はどうなるのか、県が港湾審議会時に用意した景観シミュレーションに誤りがあるという指摘（和歌山大学教育学部米田助教授）……挙げれば切りがない。まちづくりの意志決定システムが硬直的であり、判断に足る十分な情報が提供されていない。

さらに、鞆の風景との衝突について。既述のように、港の遺構とセットになった町並みであること、すなわち港町であるスケール感、交流や繁栄の中心であった鞆港の周りの囲み感、自然に直結している厳しさを持ちながらも平穏で静かな暮らしが反映された落ち着き、これらが鞆の風景である。埋め立て架橋によって、大きな風景をつくり出している都市構造が崩れ、日々の暮らしに密着した小さな風景が失われることになる。「鞆らしさ」がなくなれば、結局どこにでもある過疎化のまちになってしまう。福山市から人を招くための広幅員道路は、福山市へと人を流出する幹線になってしまう。

- 2) 鞆の浦の実態をふまえて、日本の歴史的環境保全にかかる状況を行政内部の事業検討プロセスとまちづくりの歴史的環境の直接的関係という点から考察したい。

行政内部の事業検討プロセスでだが、行政の内部における価値観として、歴史的環境保全は完全に確立されているとはいえない。鞆においても、海と一体となった歴史的環境としての価値は、さんざん評価されてきたにも関わらず、全く別の価値観である利便性との比較において、軽視されている。これは鞆に限ったことではなく、多くの日本の諸都市において共通の状況であろう。ただし鞆の例でも明らかなように、当該公共事業がどれほどの効果・影響をもたらすのか、という点については、明確な情報が必要である。行政が歴史的環境保全のために何らかの規制をかけるところか、行政主体の公共事業が歴史的価値を損なってしまうという事態も生じる。また、鞆の埋め立て架橋計画の施行面積は、県で許可できる範囲であり、県・市行政が、当該公共事業を進めたい場合には、行政内部でのチェック機能は働かない。広島県は義務づけられない事業にも環境アセスメントを行う制度を備えているが、万が一このアセスが実施され、どのような結果が出ようとも事業を停止させる権限はない。市レベルでマスタープランの中に、歴史的環境保全に関する部門別計画を策定し、その内容については、他の計画と連動させる、等の総合的なプランづくりが必要だろう。部門別計画をつくる際には、一般市民はもちろんのこと、専門家も参画し、議論はすべて公開し、検討を進めなくてはなるまい。

つぎに、まちづくりと歴史的環境の直接的関係について考えたい。鞆の歴史的環境としての価値は、中世から現在に至るまで、特に外部から高く評価され続けてきた。しかし外部からの評価が、都市計画的な手法として担保される制度はない。前項でも触れたマスタープラン内の部門別

計画策定への参画もあろう。しかし同時に内部からの評価もなされなくてはならない。なぜなら、歴史的環境保全是、まちづくりに直結しているからだ。このことは、鞆の例を出すまでもなく1970年代から繰り返し唱えられてきた事実だ。1980年代以降、歴みち事業に代表される歴史を活かしたまちづくり事業を、建設省（当時）だけでなく、自治省や農水省、文化庁なども、次々と導入したことも、こうした事実の反映といえるだろう。内部からの評価がなければ歴史を活かしたまちづくりは進まない。まずは、住民が共にまちを歩くこと、まちの中の資源の発掘、その評価、課題の議論、将来像の共有、さらなる資源の発掘、そのような繰り返しの中で、次第にまちづくりの大きな方針が明らかになろう。その過程においては、住民の合意形成や協議の手法、行政による場づくり、専門家による情報の提供などが欠かせない。特に、地方の小さな集落やまちでは、人材の不足や因習などによって、開かれた合意形成のシステムをつくることは困難である側面を持つかもしれない。しかし小さなまちであるからこそ、柔軟な側面も持ち得ることは既にいくつかのまちで実証済みといえるだろう。外からの評価と内からの評価がお互いに共鳴する仕掛けとして、鞆の事例からは、外部者とのネットワークを持つこと、文化財修復の現場公開やまちを学ぶ機会をつくっていくこと、そして住民が楽しみながら学習すること等は有効である。

## 文 献

都市デザイン研究室有志

2000 『鞆雑誌2000 まちづくりってなんだろう』東京大学都市デザイン研究室。

2001 『鞆雑誌2001 まちづくりってなんだろう』東京大学都市デザイン研究室。

中国新聞

n.d. 中国新聞インターネット版。

