

〈研究ノート〉

大都市化・分都市化時代における『総合計画』策定のあり方 — 前橋市総社地区を例に —

戸 所 隆

What a Comprehensive Urban Design should be in the Age of Decentralization

— A Case Study in Soja-machi in Maebashi —

Takashi TODOKORO

1. はじめに
2. 大都市化・分都市化型『総合計画』の必要性
3. 歩いて暮らせるコンパクトなまちづくりによる分都市形成
4. 分都市としての総社の地区特性
5. 『総合計画』策定への総社地区まちづくり試論
 - (1) 美しい景観形成と歩いて暮らせるまちづくり
 - (2) 「総社地理歴史博物館」の実現
 - (3) 小型ショッピングセンターの立地による生活利便性の向上
 - (4) 仮称・JR上越線「前橋西駅」の新設
 - (5) コミュニティバスおよび従来型路線バスの路線・ダイヤの再整備
6. 推進機構としての「総社まちづくり協議会」の設立 —おわりに—

1. はじめに

工業社会から知識・情報化社会へと時代が大きく変革する中で、現代都市は閉鎖・階層型ネットワークから開放・水平型ネットワークの都市構造へと転換しつつある。その結果、「大都市化・分都市化型都市構造」といえる新たな都市が出現してきた¹⁾。それは、コンピュータ・ネットワークに規定される現代社会の構図でもある。

構造変革の時代には、既成の制度や慣習を改革し、新たなパラダイムを構築する必要がある。日本政府はかかる社会経済情勢の変化に適切に対応するため、“国のかたちづくり”の基本法である「国

土総合開発法」を一部改正し、名称も「国土形成計画法」に改め、2005年7月に公布した。これによって、従来の「全国総合開発計画」は計画への多様な主体の参画を求めた分権化時代の「国土形成計画」として策定されることになった²⁾。

こうした都市構造変化や国家政策の転換に対応して、各都市における総合計画の策定方法も変える必要がある。しかし、現実の策定作業は、市民公募委員の増員や住民アンケートによる民意の反映などに留まり、時代の変化に対応した策定モデルはない。そこで本稿では、前橋市総社地区のまちづくりを例に、分権社会における地域に根差した総合計画の作成方法とそのあり方について、大都市化・分都市化型まちづくりの視点から考えてみる。

2. 大都市化・分都市化型『総合計画』の必要性

“分都市化”とは、都市が多核心型のまとまった一つの都市へと成長（大都市化）しつつ、それぞれの核を中心に自立性の高い地域（分都市）が析出されてくる過程とその結果の状態を意味する筆者の造語である。分都市には大都市化する都市全体を代表する都心として中心をなす分都市とその周辺に位置する分都市に二分される。しかし、構造的な中心・周辺はあっても、相互に交流し得る構造を持つ。そのため、それぞれの分都市の自立性は高く、個性豊かで分都市間に上下関係はない。この様に情報社会への転換に伴い、現代都市は一極集中型・階層ネットワーク型構造から、分権型・水平ネットワーク型構造に転換しつつある³⁾。

たとえばかつての東京は都心一副都心一副副都心・・・と階層的で閉鎖的な垂直ネットワーク型都市構造であった。また、年輪のごとく都心から外に向かって、都心周辺部・周辺市街地・郊外と地帯構造化されていた。こうした縦型社会では、都市圏内すべての地域が中心の地域性に統合され、都市圏内における多様な地域性は喪失する。

しかし、今日の東京は外から見る一体化した巨大都市であるが、東京を構成するそれぞれの地域は分都市化を進める。その結果、東京は自立的で個性豊かな利便性・快適性の高い小都市の集合体となってきた。すなわち、新宿・池袋・渋谷・品川・上野・浅草・神田・恵比寿・柴又など多くの分都市が山手線・地下鉄・私鉄線などの交通網や通信網で水平ネットワークするモザイク型大都市といえる。大都市化・分都市化型都市構造は、多彩な楽器（分都市）からなるオーケストラ（大都市化）のようなものである。多様な分都市が切磋琢磨して多彩な空間を連続的に造り出し、個々の分都市（楽器）が奏でる特色ある音色が大都市として一体化した交響曲の魅力といえる。こうした構造変化は、都市の大小を問わず、全国的動向である。

なお、都市構造が大都市化・分都市化型になり、階層型から水平型に転換しても、中心商業地の存在は重要である。中心と周辺の構造がなければ都市の体をなさない。分権社会では対外的に存在感のある都市の顔が求められると同時に、中心商業地と分都市の商業中心地が個性的な演出で相互に連携・共生することが必要となる。

ところで、大都市化・分都市化にはスプロール型とコンパクト型がある。スプロール型は、20世紀型都市形成の延長上にあり、一般的に大規模な郊外型ショッピングセンターが分都市の商業中心地となる。そうした地域では資本の論理が強く、個性的な分都市づくりが難しい。他方でコンパクト型は地域の論理が強く、空間的まとまりの良い高密度な分都市となり、個性的なコミュニティ形成を形成しやすい。地域の自立を問われる21世紀の都市は、コンパクトな「大都市化・分都市化型都市構造」の構築を求められている。また、その視点から市町村合併で拡大した都市域の再構築が必要である。

知識情報社会ではボーダレス化が進む。そのため、これまで以上に地域の人文・自然条件を生かした個性豊かな地域づくりが求められ、『総合計画』の策定をはじめ地域政策の実施に際し、新たな手法が必要となる。すなわち、これまでの専門的行政職員に加え、分都市ごとに地域社会を熟知した人々の参画を得て、分都市ごとの計画案を策定する必要がある。また、時代の変化の速さに対応して、分都市ごとに一定の意思決定ができるシステムの構築が求められる。

従来の『総合計画』にも地域別計画がある。しかし、それは都市全体計画の一部として行政が策定し、市民に提案され、計画確定したものである。その策定に地域住民が直接的に係わることは皆無に等しい。たとえ、縦覧や意見陳述会で意見を述べても、微修正が精々である。そのため、地域に多くの有能な人材や考えがあっても、有効に機能しないできた。しかし、分都市ごとの個性を重視する時代に、たとえ議会や公聴会などで適正な審議プロセスを経たとしても、総合計画を従来の手法で策定することは不可能である。

以上を勘案すると、大都市化・分都市化時代の総合計画策定には、都市全体としての取り組みと分権的な地域独自の取り組みを同時に行う必要があり、次の視点が求められる。すなわち、①都市全体を統括する部局が大都市化を図るべく都市全体の総合計画策定理念・方向性と都市構造等の全体フレームを提示する。②全体の策定理念・方向性やフレームに基づき、分都市ごとに地域住民と自治体担当者による地区計画策定委員会を設ける。③全体の策定理念・方向性やフレームに基づき、分都市間の計画調整を図る。④分都市の計画を都市全体の計画策定にフィードバックさせ、地区計画と全体計画からなる総合計画を完成させる。

3. 歩いて暮らせるコンパクトなまちづくりによる分都市形成

大都市化・分都市化型まちづくりは、スプロール型でなくコンパクト型を目指す。それには、歩いて暮らせるコンパクトな市街地によって構成された分都市形成が欠かせない。そして、次の条件整備が必要となる。

①誰もが歩きたくする都市環境の整備

同じ大きさのものなら速いスピードの物体ほど、多くの空間を必要とする。そのため、自動車が多数進入した20世紀型都市には、街並みの連続性がなくなり、歓楽性・安全性も低下した。車に乗っ

ていては建物のデザインや人々のファッションに目を遣る余裕もなく、ウインドー・ショッピングの機会も減少する。その結果、人々は歩くことを忘れ、市街地は無節操に拡大し、次第に街の美的感覚も低下し、つまらない街が形成されてきた。

科学技術の発達で優れた交通手段が開発されようとも、歩くことは人間の基本的移動手段であり、健康上も欠かせない。そのためには街並みを、地域の歴史や文化遺産・自然と調和させ、誰もが歩きたくなる安全・快適な都市環境と空間にする必要がある。

②日常生活の利便性・快適性の確保

コンパクトで高質な都市空間の創造には、日常生活に必要な各種の店舗、診療所などの対個人サービス機関、公園などが歩行圏内に不可欠である。歩行圏内に一定水準の利便性や快適性が確保されなければ、人々はそれらを求めて行動範囲を拡大する。その結果は郊外への市街地拡大を誘引し、コンパクトとは逆の自家用車依存型都市形成となる。

③公共交通による分都市間ネットワーク

歩ける空間づくりがコンパクトな分都市の基本である。しかし、人間の歩行距離には限界がある。それを補うためには公共交通機関の整備が不可欠となる。分都市内はコミュニティバスや自転車の活用が基本となる。また分都市間ネットワークは、軌道系公共交通機関を骨格にバスで補完するのが望ましい。コンパクトな分都市からなる 21 世紀型都市づくりの成否は、公共交通ネットワークの構築如何といえる。

街の賑わいは商業的な魅力の他に、人が人を呼ぶ効果も大きい。コンパクトな空間で地域内外の多彩かつ魅力的な人々が交流可能な公共交通システムを再構築すべきである。

④町衆の活躍する交流空間

コンパクトな都市づくりは、新規開発による量的拡大の都市づくりから既存のストックを活用する再開発型都市づくりへの転換を意味する。それには、各地域の歴史や地域性、価値観を鮮明に打ち出し、地域のモノ・情報・カネを最大限に活用することが不可欠となる。それを可能にするのが、地域を熟知した町衆である。

町衆は地域に住み、働き、地域の過去・現在そして将来を見据えながら地域の活力増進に努める人々である。また、地域の歴史を掘り起こし、固有の文化を育て、地域の結束を高める祭りなどを運営できる人材といえる。多くの町衆が、一定の空間内で日常的に交流することで新たな文化も創造される。それは、分都市運営を支える良きリーダーの育成に繋がり、他方で分都市の集合体である「大都市」の議員を育てることになる。

⑤求心力のある高質・高密度な積み重ね空間

コンパクトな都市は、結果として再開発を積み重ね、歴史の重層化した都市となる。しかし、歴史の重層化は、その地域が求心力を持たない限り生じない。不断の求心力によって高密度・高質な空間を創造しつづけなければ、コンパクトな都市はできない。

4. 分都市としての総社の地区特性

いわゆる昭和の大合併時に大前橋建設をうたう前橋市からの誘いに乗り⁴⁾、群馬郡総社町は1954(昭和29)年4月1日に前橋市に吸収合併された。その結果、総社地区は前橋中心市街地を頂点とする階層構造に組み込まれ、その中心性は低下した。

合併後直ぐに、利根川を挟んで中心市街地に接する総社地区には、前橋の産業構造や税収構造を変えるために工業団地が造成され、問屋団地も建設された。かかる開発は前橋市全体には大きく貢献したものの、その恩恵を総社地区は必ずしも享受してこなかった。また、地域の人々も総社に立地した工場や事務所を地域の活力として活かせずにいる。

総社町には、歴史性豊かな地域資源も多くある。国史跡の二子山古墳・宝塔山古墳をはじめ、蛇穴山古墳・愛宕山古墳・王山古墳などの総社古墳群や山王廃寺がある。また、律令時代には総社に接する前橋市元総社地区に上野国国府が、群馬町国府地区に国分寺が置かれ、この地域は東国文化の中心地域であった。さらに近世初期には秋元長朝が総社城を築き、佐渡奉行街道と城下町を造った。秋元家は後に、都留・川越・山形・館林などの藩主や江戸幕府の老中職を務める有力武将であり、歴史的にみて総社町の中心性は相当高い。

明治以降も全国で最も早い段階での水力発電所の建設や蚕糸業の発達があり、県立蚕業試験場も存在する。また、上越線の開通と群馬総社駅の開設は工業化時代の基盤整備となり、第二次世界大戦後にはロクロ技術を生かして全国一の創作こけしの産地に発展した。さらに、工業団地や問屋団地の造成で前橋市全体の高度経済成長を支えた。そのため、今日では多くの優良企業が立地し、法人事業税等で前橋市全体への貢献度も大きい。それにも係わらず、合併により総社の存在・歴史は、前橋の中に埋没した。たとえば、前橋市の広報は前橋藩主の酒井家や松平家に重心を置くため、総社城や秋元家を知る人は少ない。

しかし、知識・情報化社会では、地域性を主張する大都市化・分都市化型都市づくりに転換する必要がある。そのため、前橋市総社地区でも地域の歴史の見直しが始まり、伝統行事の復活や新たな祭りへの取り組みが始まった。「秋元歴史祭り」の創設や暫定的な総社資料館(かつての酒造蔵を活用)の設置はその例である。その結果、地域のアイデンティティを求める人々が多くなり、東国文化の中心地としての誇りも持つ人々も増えた。また、前橋の中にあって分都市的意識で総社地域の再生を図ろうとする人々も見られる。

総社の人々は協力的で、おとなしい。他地域に比べ、市の工業団地造成や区画整理計画にもすぐに賛同し協力した。そのため、区画整理にしてもゴネ得がなく、総社地区は他地域に比べ10%強も減歩率が高かったにもかかわらず、歩道や緑道の整備などが他地域に比べ劣る。しかも、総社の外縁部にある吉岡町や群馬町の土地利用規制が緩いため、その郊外化によって前橋中心市街地と郊外部の狭間にある総社は、日常生活に必要な店舗の撤退などで空洞化し、利便性でも大きく劣って

きている。

こうした事態を改善し、地域の再生を図るために、これまでのように前橋市に対して何も主張しない地域でなく、口も出せば金も出し、行動もする分都市に総社を変身させる必要がある。地域にはそこに生きた人々の血と汗がにじみ込み、長い苦難の歴史が刻まれている。しかし、地域から発信しないと地域性や歴史的な地域の枠組みを無視した地域計画が策定され、無用の混乱を生むことになる。たとえば、前橋市の『都市計画マスタープラン』（1999年）の地域別構想には、総社の人々の血と汗が滲んだ多くの土地に、他地域の名前を冠した地域区分が設定された⁵⁾。その結果、総社の貢献度が正しく評価できなくなった。こうした事態を避けるためにも、地域から発信する計画策定が求められる。

5. 『総合計画』策定への総社地区まちづくり試論

総社地区にあっても、少子高齢化と知識情報化社会に対応したヒューマンスケールの高質なコンパクトな都市空間・分都市を創造する必要がある。それには車を運転しない人々が、安全に歩いて暮らせるまちづくりにしなければならない。また、知識情報化社会をリードする人材を育成・集積するために、利便性に優れ、良い教育・医療環境と美しい景観が不可欠となる。こうした環境を一気に整えるのは不可能であるが、戦略的事業の重点的推進によって実現する必要がある。総社地区における今後10年間の重点課題は、次の5事業と考えている。すなわち、①美しい景観形成と歩いて暮らせるまちづくり、②小型ショッピングセンターの立地による生活利便性の向上、③「総社地理歴史博物館」の実現、④JR上越線「(仮称)前橋西駅」の新設、⑤コミュニティバスおよび従来型路線バスの路線・ダイヤの再整備、である。

(1) 美しい景観形成と歩いて暮らせるまちづくり

総社には多くの近代化遺跡や史跡がある。もし総社が近畿圏にあったなら、すでに広域から集客できる歴史的景観地域が形成されていたであろう。しかし、歴史的遺跡が分散立地するだけで、その保存状態は劣悪である。そのため、他所から来た人は、かかる歴史的に重要な地域であることを何ら認識せずに総社の地を通過してしまう。

歴史的に貴重な地域資源は、まちなかを歩くことでその価値が高まる。しかし、行政も地域住民もこうした地域資源への関心が薄い。そのため、高度成長期以降のまちづくりの基調は、自動車対応型になっている。歩道のある街路は少なく、既存の歩道も狭く歩きにくい。また、街路樹は市内他地域に比べ少なく、その管理も悪い。その結果、安全に歩いて暮らせる生活環境にはほど遠い状況である。

歴史的景観は勿論、現代都市景観にも建物の側壁や屋根の色彩がまちまちであるなど、問題がある。たとえば、本来歴史的景観づくりを主導すべき教育施設が、景観破壊を促進している。2004

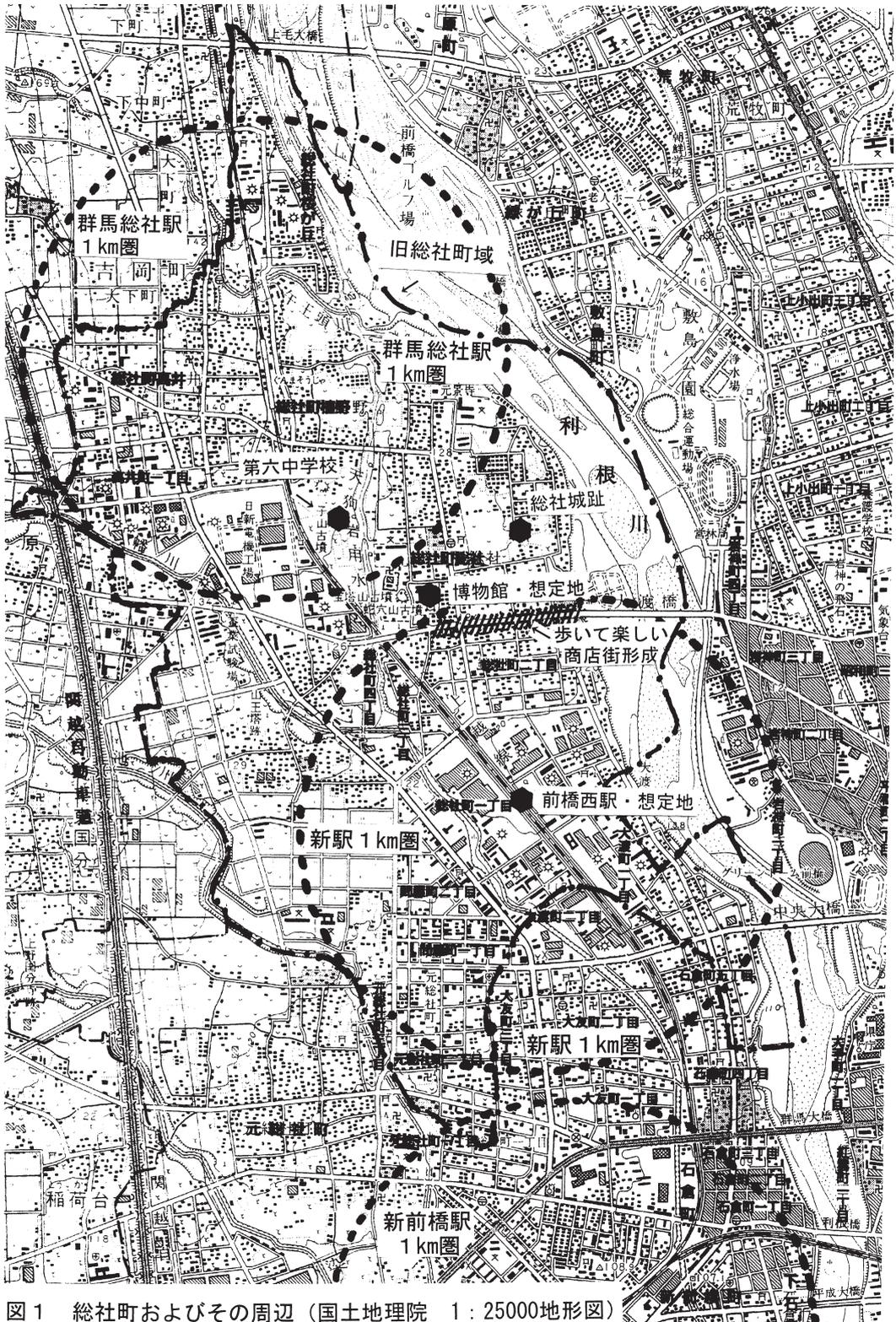


図1 総社町およびその周辺 (国土地理院 1:25000地形図)

年に完成した前橋市立第六中学校のデザインは、隣接地にある国史跡の二子山古墳や愛宕山古墳への配慮がない。屋根は、校舎が黒で体育館は青と一体感もない。体育館の隣接地には青屋根の大規模工場があるため、工場が増設されたかの印象を受ける。また、第六中学校の旧校舎を総社小学校校舎に使用すべく改修工事が進むが、校舎の側壁はこれまでのモスグリーンからオレンジとベージュに変わった。そのため、周囲にある秋元家の菩提寺・光巖寺や宝塔山古墳、天狗岩用水の緑とのミスマッチが著しい。

文化財保護や歴史的景観形成に尽力すべき教育委員会が、率先して問題景観を形成する姿を見るにつけ、地域から発信する計画策定の必要性を強く感じる。そのためには、歴史的景観形成を必要とする地区には、都市計画法に基づく地区計画を導入すべきである。また、美しい景観形成と歩いて暮らせるまちづくりを実現するために、総社全域および隣接町村への土地利用規制や景観規制が必要となる。これを実現するには、地域住民の理解と協力が不可欠であり、意識改革を図る施策が先ず求められる。

(2) 「総社地理歴史博物館」の実現

総社を前橋の観光拠点の一つとして再生し、都市観光時代における前橋の活性化に資する政策として「総社地理歴史博物館」を実現が急がれる。

第六中学校の移転拡充に伴い、総社小学校が第六中学校跡へ移転する。そのため、総社小学校の用地・建物が空く。この建物・用地を「総社地理歴史博物館」に活用する。ここへは総社公民館と本間酒造跡に間借りしている総社資料館を移し、この地域に所蔵される多くの文化財を収集保管・展示すると同時に、文化財研究拠点・都市観光拠点とする。

総社幼稚園跡地は整地して、宝塔山古墳・蛇六山古墳の環境整備を行う。堀の復原も検討すべきであろう。更に、宝塔幼稚園を可能ならば公民館跡へ移転させ、光巖寺と二つの古墳および博物館を一体的景観のもとに整備する。これにより、総社地区の観光価値は飛躍的に高まり、天狗岩用水をはじめ、総社水力発電所跡や総社城や幕府の老中を多く排出した秋元家の墓地なども蘇るであろう。また、総社小学校体育館をイベントホール・講堂にし、その他の施設も生涯学習施設として活用できる。アドベンチャーな幼稚園の開設もおもしろい。さらに、総社が育てた近代こけしの展示即売などが行える空間を整備し、地域文化発信の拠点にしたい⁶⁾。

(3) 小型ショッピングセンターの立地による生活利便性の向上

郊外型大型ショッピングセンターの立地が相次ぐ中で、中小規模のショッピングセンターや中小零細専門店が閉鎖されてきた。そのあおりを受けて生活利便性が落ちてきているのが、中心商業地から半径2～5km圏に当たる地域である。総社はまさにそこに位置する。こうした地域での商業再配置計画は人口減少下の高齢化社会にあっては不可欠である。

総社のような地域では、大型ショッピングセンターの立地は不要である。しかし、これからの商

業施設立地を考えると、コンビニより大きく、日常生活者が最寄り店舗として利用可能な小型ショッピングセンターの需要が増える。そうした動きの先鞭をつけ、新たな経済情報発信地へと変身するためにも、土地利用のあり方を十分検討する中で生活利便性が高く、質の高い小型ショッピングセンターの立地を計画誘導する必要がある。その際、レング倉庫を活用したレストランのある大通りを単に通過交通路とせず、歩いて楽しめるショッピング街にすることも一案である。大渡橋に連なるこの位置は、前橋中心商業地・敷島公園とも共棲可能なところでもある。

(4) JR 上越線「仮称・前橋西駅」の新設

地方分権化時代を迎え、広域での地域間連携が重要になっている。そのため、従来の自立自治体を多数束ねて広域経済圏・生活圏を再構築する必要が緊要の課題といえる。こうした広域圏の再構築に際しては、鉄道による都市構造の骨格づくりが欠かせない。

かかる視点から見た時、群馬県央地区は新町から高崎・新前橋・前橋・伊勢崎までほぼ環状に JR 高崎・上越・両毛の各線が繋がり、伊勢崎・新町を結ぶ新線によって東京・山手線に匹敵する環状線ができる。この沿線には百万強の人口が居住し、経済活動も活発でその面積も現在の広島市や仙台市程度である。また、この環状鉄道は高崎から信越線、新前橋から上越線、新町・倉賀野間から八高線、伊勢崎から東武鉄道などが放射状に敷設され、放射環状鉄道網がほぼできている⁷⁾。

これらの鉄道網における現行ダイヤは東京との結節に主眼を置くため、群馬県央地域間での移動には不便となっている。東京・群馬間は新幹線や高崎線の優等列車・快速列車に任せ、それとは別系統で県央地域間連携を強化する鉄道ダイヤにするべきである。県央地域間の移動が鉄道中心になれば、環境的・経済的・土地利用的にも、その他多くの点で問題を抱える車王国の群馬は大きく変わる。すなわち、鉄道とバスが各鉄道駅で連携でき、歩いて暮らせるコンパクトなまちや高齢化社会に適した生活環境も実現できよう。

こうした鉄道による交通体系を考えた時、県央都市圏の鉄道駅はほぼ歩いて 15 分で駅に到達できるように、駅間距離を 2km に設定する必要がある。すなわち、駅勢圏 1km が連続することで、乗っては降り、降りては乗る山手線を中心にした東京のような鉄道体系ができる。こうした構造を構築するには、可能なところから駅を増設する必要がある。総社町の玉山運動公園と 2 号団地公園に面した地区は、それに最も適した駅増設地であり、この駅が前橋をはじめ群馬県全域に及ぼす影響は計り知れない。

すなわち、この地区には駅勢圏内に前橋 2 号工業団地・問屋団地・前橋警察署等があり、約 2 万人の就業者や居住人口がいる。これらの 1 割が自家用車から鉄道に転換するだけでも約 4000 人の乗降客が発生する。これにより交通渋滞は解消し、中心街との連携も進み、中心商業地の活性化にも資する。また、群馬総社・新前橋駅・前橋駅その他既存駅の利用可能性も結果として高まろう。

駅の構造は徒歩で集まる人が乗降できれば良い。ホームと改札口があれば十分である。自動車交通と連携する広大な駅前広場を持つ駅は、既存の前橋駅・新前橋駅・群馬総社駅などに任せ、その

間にある駅は安全性が確保できれば、簡便なものでよい。東京山手線の神田駅・御徒町駅・有楽町駅などに駅広はない。歩いて暮らせるまちづくりの課題は、投資が少なく効率の良い駅をいかに創るかである。近年新設された両毛線前橋大島駅のような規模の駅舎は必要ない。

玉山運動公園と2号団地公園に面した地区は、線路両側に幅員約10mの道路がありアクセスに優れている。また、その道路と線路間にも鉄道用地として両側にそれぞれ約5mの空間があり、その用地だけでホームの建設が可能となる。ホームの前後に改札を付ければ、用地の問題はない。跨線橋を付けるなら、両側の道路をまたいで玉山運動公園と2号団地公園の一部を駅入り口に使うこともできる。

(5) コミュニティバスおよび従来型路線バスの路線・ダイヤの再整備

総社地区でバスが最も利用され路線数・運行本数が多かったのは1960年代であった。前橋の都市構造や総社の地域構造は当時に比べ大きく変化し、路線も運行本数も激減した。また残った路線も運行経路は当時のままである。公共交通の活性化には、鉄道ダイヤと連携したバス路線やダイヤに変更したり、新たな中心施設を結節する路線の開発等、バスの路線やダイヤを乗客の利便性に合わせたものにする必要がある。たとえば「前橋西駅」想定地付近に前橋警察署があるが、公共交通によるアクセスは出来ない。弱者ほど不便を強いられている。

前橋市が中心市街地の活性化を目的に運行を始めた「マイバス」も、大幅に路線やダイヤを見直す必要がある。現行の「マイバス」の路線や運行コンセプトは、東京武蔵野のムー・バスなど大都市部での成功事例に類似する。しかし、大都市部と前橋では人口密度や都市構造が全く異なる。前橋で真に「マイバス」を必要としている層は、現行の運行エリアのもう一回り外側にいる。歩いて中心街へ行ける範囲で人口も少ない地域を運行しているがために、運行実績が悪くなるのは当たり前である。中心部から半径2～5km圏の人々が都市構造と利便性の空洞化の中で「マイバス」を求めている。総社もその中にはいる。

総社を通る新路線とその運行のあり方を総合交通政策として計画し、その運行実績を向上させ、中心街の活性化にも資する必要がある。

6. 推進機構としての「総社まちづくり協議会」の設立 —おわりに—

都市域全体を対象とする計画は、行政が議会や公聴会などの適正な審議プロセスを経て市民に提案し、計画・実現する。この場合も、従来とは異なり、常に情報を市民に公開し、拡大・スプロール型の都市づくりから従来の都市空間を再構築した高密・高質でコンパクトな都市づくりを目指すこととなる。

他方で、分権化社会にける地域レベルの都市づくりには、地域住民が主体的に取り組む必要がある。これからの地域づくりには、全国画一的なワンセット主義は通用しない。地域のアイデンティ

ティを確立するためにも、その地域にとって何が重要か、何を特徴として打ち出すべきかが求められる。その選択は地域住民以外できない。

しかし、総合計画や都市計画マスタープラン、地域振興計画など地域の将来を左右する計画策定に地域住民が係わることはほとんどない。また、策定委員にならない限り、個人的提案の多くは最終的にどこかで消えていく。他地域の総合計画策定にいくら関わっていても、地元でその知識を活かせないと嘆く有識者も多い。

こうした事態を打開し、地域の声を政策立案担当者に届け、実現するには、それに適した組織が不可欠となる。道路の簡単な補修など日常的な住民要求には既存の自治会が機能する。しかし、新たな計画や総合的なまちづくりへの意見具申や計画策定には、行政の末端組織・下請的存在の既存自治会では機能しない。まちづくりへの政策立案には行政とも対等に意見交換できる自立性が求められる。それには専門的行政職員に加え、分都市ごとに地域社会を熟知した人々の参画を得て、分都市ごとの計画案を策定する必要がある。地域のまちづくりに精通した人をリーダーとし、まちづくりに熱意と努力を惜しまない専門家・支援者との混合組織が適している。また、その組織形態は自立性と水平ネットワークを基本に、風通しの良いNPO的組織運営でなければならない。阪神淡路大震災時に脚光を浴びた神戸の自律型「まちづくり協議会」はそれに近い組織といえよう。

総合計画の策定および実現に際し、総社地区が地域に根差した政策を立案し行政に提言していくには、その第一歩として賛同者有志による「総社まちづくり協議会」の設立が欠かせない。そこで議論と行動の積み重ねが、大都市化・分都市化時代における総合計画の策定とその実現への道標にもなる。

(とどころ たかし・高崎経済大学地域政策学部教授)

<注>

- (1) 戸所 隆：『地域主権への市町村合併 一大都市化・分都市化時代の国土戦略』古今書院 171p. 2004年。
- (2) 国土交通省国土計画局資料(2005年8月11日)による。
- (3) 戸所 隆：分都市化と大都市化 ―コンパクトな都市づくり― 日本都市学会年報34、160-165頁、2001年
- (4) 総社町誌編纂委員会：『総社町誌』前橋市総社出張所 112-114頁 1956年
- (5) 戸所 隆：地域性・歴史性を活かした学校建設と地域づくりのあり方
―前橋第六中学校移転拡充計画への政策提言を例に― えりあぐんま(群馬地理学会)第8号 1-22頁 2002年
- (6) 戸所 隆：前掲4)
- (7) 戸所 隆：鉄道を活かした大都市化・分都市化構造のまちづくり 日本都市学会年報37、209-213頁、2004

*本稿の作成には、平成17年度高崎経済大学特別研究奨励金(研究代表者・戸所 隆)の一部を使用した。

