

保存版



“まち衆共和国”・関西



～個人の主体的行動が魅力溢れるコミュニティを育み

自立したコミュニティが活力ある都市をつくる～



平成5年2月

社団法人 関西経済同友会

都市問題委員会

〔問題意識〕

○本提言の狙いは、関西を“生活の都”として再構築することである。

☞いままでの都市づくりは、経済成長の優先、効率の追求が主眼であった。その結果、都市では、便利さと引きかえに、人間らしい生活をおくることを犠牲にしてきた。

○これからの都市づくりは、経済活動だけではなく、『住むことを筆頭に、働く、遊ぶ、学ぶ』というトータルな生活の場としての観点からの取り組みが必要である。そのためには、都市全体というマクロのみを問題とするのではなく、そこに住み、社会生活をおくる個人個人の視点をもっと大事にする必要がある。そういう問題意識に基づき、この2年間、研究を行い、『まち衆共和国・関西』という提言としてとりまとめた。

〔提言の考え方〕

○関西のアイデンティティとは『緩やかに連携しているまち衆共和国である』——これが、本提言のベースになっている。そして、「自治」と「生命」と「連携」という3つの理念に基づいた提案を行なっている。

○『自治』——個人個人の視点を大切にした都市づくりという理念に基づく提案である。本提言の題“まち衆”が、その活動を担う主体であり、都市の中のコミュニティづくりのリーダーとなる個人、そして企業である。

☞まち衆とは元来、室町時代や江戸時代に、京都や堺、大坂などで自治を行っていた有力な町人たちを指す。近代でも、大阪中央公会堂の建設、大阪城の再建など、そこに住まう市民や企業、すなわち、まち衆の活躍で関西は発展してきた。ここでは自治の強化をはかるための制度、きめ細かい都市計画の策定、権限・財源の地方への委譲を提案している。

○『生命』——トータルな生活の視点、つまり経済活動のためだけの都市ではなく、『住む、働く、遊ぶ、学ぶ』、すべてにバランスのとれた魅力と活力ある都市を創造しようという提案である。（ベースにはコミュニティのメンバー、まち衆の視点から見た都市づくり）。

☞そういう都市のあり方として本提言では、アメニティをキーワードに提案をしている。

- ①「もっと緑を」——都市内の緑と水の再生、
 - ②「もっとゆっくり」——自動車依存社会の見直し、
 - ③「もっと楽しく」——文化創造施設の充実、
- の3点をメインテーマとして取り上げた。

○『連携』——京阪神をはじめ奈良、大津、和歌山などなどの個性ある都市が犇(ひ)めいているのが、関西の独特の個性である。自治能力を持った都市が緩やかに連携する“まち衆共和国”が関西のアイデンティティとして重要だと考える。

それぞれの都市の個性を大切にしながら、関西全体としてまとまっていくために、各都市が共通に取り組めるソフトが必要であると考えている。

☞そこで、21世紀の初頭に大阪を中心に関西一円でオリンピックを誘致しようと提言した。

☞さらに、アジアとの連携を強化する施策も提案した。

実現への取り組み

○この提言の具体的に展開していくために、この4月26日（月）に大阪市長にこの提言の説明をさせていただく行く予定。大阪市を皮切りに行政・自治体に順次お願いしていくつもりである。

〔その他〕

資料①——提言『“まち衆共和国”・関西』の基本認識〔本頁〕

資料②——提言の内容（一覧図）

資料③——施策の提案内容（一覧表）

資料④——写真—2枚

都市問題委員会 提言の内容 (一覧図)

〔関西のアイデンティティと理念〕

P 1 『まち衆共和国』が緩やかに連携する関西

P 2 自治
自ら治めるコミュニティ

P 3 生命
生きる喜び(住・働・遊・学
の充実)を与える都市

P 3 連携
関西各都市の自立と協調

〔提案の考え方〕

P 5 〔提案Ⅰ〕
都市内コミュニティづくり
～自治の確立を
生活の視点から～

P14 〔提案Ⅱ〕
都市アメニティづくり
～都市を魅力と
活力の視点から～

P31 〔提案Ⅲ〕
関西の都市連携づくり
～連携のための共同事業を
ソフトの視点から～

Ⅰー①
主体的・参画型の
コミュニティづくり

P 7

(a)(b) 『都市生活デザイナー・チーム』の設置を
『まち衆アクション委員会』制度の創設を

Ⅰー②
きめ細かい都市計画策定

P10

大都市は区(ブロック)別の
都市計画・マスタープランの作成を

Ⅰー③
自治体への分権化の促進

P12

生活と文化関係の都市計画の
権限と財源を国から自治体に

Ⅱー①
『もっと緑を』
緑と水の再生

P17

(a)(b) 『エコ・サンクチュアリ』の創設を
『屋上・壁面緑化促進条例』の制定を

Ⅱー②
『もっとゆっくり』
自動車社会の変革

P20

(a)(b)(c)(d) 空中歩道回廊網の設置を
水(海)上バス』の再生と活用を
路面電車

Ⅱー③
『もっと楽しく』
文化創造施設の充実

P28

身近に利用できる文化創造施設の充実を

P23
大阪の橋の掛け替え
橋上ビルの建設

Ⅲー①
都市連携のシンボルと
なりうる共同事業

P33

リレー・イベントのゴール事業として
関西にオリンピック誘致を

Ⅲー②
関西からアジアへの視点

P35

『アジア情報センター』機能の整備を
ATCに『アジア伝統工芸パーク』と

Ⅲー③
関西の情報発信力の強化

P37

『メディア・ヴィレッジ』と
『メディア大学院』の創設を

P34
KANSAI-CULTURE-PASS
KANSAI-RAIL-PASSを作り、連携して“KANSAI”
を内外に訴求

〔施策の提案〕

都市問題委員会 施策の提案内容（一覧表）

提案名		内容	実施対象（案）
提案Ⅰ－①－(a) 『まち衆アクション委員会』	*(P7)	コミュニティのメンバーが自らまちづくりに参画するための制度。地域づくりの計画を作成、行政に提案する。	扇町公園周辺地域 旧港区地区（芸術家村・外国人コミュニティ構想）
提案Ⅰ－①－(b) 『都市生活デザイナーチーム』	(P8)	『まち衆アクション委員会』に専門的な助言を与えまち衆によるまちづくりを支援する。	
提案Ⅰ－② 『区別・ブロック別マスタープラン』	(P10)	市内各地区の特性を考慮した、よりきめの細かいマスタープランを作成する。	京都・大阪・神戸、および中核的な都市
提案Ⅰ－③ 『国から自治体への分権』	(P12)	文化と生活に関する権限と財源の地方分権化を要求する。	
提案Ⅱ－①－(a) 『屋上・壁面緑化条例』	(P17)	ビルの屋上・壁面を都心部での緑化スペースとして実施企業には優遇措置を与える。	扇町公園 大阪野鳥園 バイエリア開発地域
『透水性舗装』		地上の緑を支える良質な地下水を確保するため、雨水を吸い込む透水性舗装を採用する。	
提案Ⅱ－①－(b) 『エコ・サンクチュアリ』	(P18)	単に緑の確保だけでなく、野鳥やホタルなどの昆虫や小動物をふくめて、自然の生態系を保護する都市内自然公園。	
提案Ⅱ－②－(a) 『路面電車』	(P21)	都市部に流入する車を制限し、町に表情を与える路面電車を復活する。	京都市街周回路線 天保山～中央市場
提案Ⅱ－②－(b) 『水上・海上バス』	(P22)	河川、海上を活用し、アメニティあふれる水上交通を創造する。	南港～天保山～中之島 六甲Ⅰ～ポートⅠ～ハーバーランド 南港～天保山～西宮～芦屋～青木～神戸港 中之島周辺
『橋上ビルディング』	(P23)	橋上の空間を利用し、ユニークで新しい水辺の景観を創出する。	
提案Ⅱ－②－(c) 『都市型ロープウェイ』	(P25)	建設費が大幅に安く、臨海部でも敷設可能であり、観光資源としても有効である。	三宮～ハーバーランド キタ～ミナミ 四天王寺～通天閣
提案Ⅱ－②－(d) 『空中歩道回廊網』	(P25)	鉄道ターミナルの利用者と幹線道路の交錯する地点に設置し、信号待ちや交通事故のリスクを回避し、歩行者のアメニティを高める。	梅田から淀屋橋・渡辺橋・茶屋町・扇町方面など6方向 難波から4方向 三宮から3方向
提案Ⅱ－③ 『文化創造施設』	(P28)	美術館や劇場といった展示・発表の施設に加え、稽古場や練習スタジオといった多様な創造活動に個別に対応できる施設を設置する。	旧港区地区（芸術家村・外国人コミュニティ構想）
提案Ⅲ－① 『オリンピック誘致』	(P33)	オリンピック誘致のために、京阪神をはじめとする各自治体や民間団体で連絡会議をもうけ、関西全体の運動に発展させる。	A T C
『KANSAI RAIL PASS』 『KANSAI CULTURE PASS』	(P34)	関西の公共交通の一定期間、乗り放題の周遊券カード。EURAIL PASSの関西版。博物館、美術館など、関西の文化施設の共通入場パス。	
提案Ⅲ－② 『アジア伝統工芸パーク』	(P35)	A T C内にアジア各国の伝統工芸文化にじかに触れられる空間を設置する。	A T C
『アジア情報センター機能』		A T C内でアジア各国の幅広い情報を提供する。	
提案Ⅲ－③ 『メディア・ヴィレッジ』	(P37)	ソフト創造力を支える人材の確保の場として、最先端技術を駆使して、映像ソフトが制作できるメディア・ヴィレッジを創設する。	
『メディア大学院』		最先端の映像アートを開発するため、大学院レベルの研究・教育機関を創設する。	

*()内の数字は提言書の記載頁を示す。

目 次

はじめに	1
------------	---

提言	5
----------	---

提案Ⅰ 都市内コミュニティづくりを	5
--------------------------------	---

1. 提案の考え方～自治の確立を生活の視点から	5
-------------------------	---

2. 都市内コミュニティづくりのための施策	7
-----------------------	---

提案Ⅰ—① 主体的・参画型のコミュニティづくりのための制度	7
--------------------------------------	---

“まち衆”によるまちづくり組織の活性化と支援体制の制度化を

提案Ⅰ—② 大都市、中核都市におけるよりきめ細かい都市計画	10
--------------------------------------	----

市は、区またはブロック（複数区）別のマスター・プラン作成を

提案Ⅰ—③ 国から自治体への分権化促進	12
----------------------------	----

生活と文化にかかわる権限と財源の大幅分権を

提案Ⅱ 都市アメニティづくりを	14
------------------------------	----

1. 提案の考え方～生きる喜びを与える都市を 魅力と活力の視点から	14
--------------------------------------	----

2. 都市アメニティづくりのための施策	17
---------------------	----

提案Ⅱ—① もっと緑を——緑と水の再生	17
----------------------------	----

屋上・壁面緑化促進条例の制定と都心部幹線道路沿いの街路樹の
充実、『エコ・サンクチュアリ』の創設を

提案Ⅱ—② もっとゆっくり——自動車社会の変革 20

都市内交通体系の多様化を図るために路面電車、水上・海上バス、ロープウェイの活用と、ターミナルでの空中歩道回廊網の設置を

提案Ⅱ—③ もっと楽しく——文化創造施設の充実 28

人びとの文化創造活動を促進するための施設を身近なものに

提案Ⅲ 関西の都市連携づくりを…………… 31

1. 提案の考え方～連携のための共同事業をソフトの視点から 31

2. 関西の都市連携づくりのための施策 33

提案Ⅲ—① 関西各都市の連携のシンボルとなりうる共同事業 33

オリンピックの関西誘致を

提案Ⅲ—② 関西からアジアへの視点 35

A T C にアジア伝統工芸パーク、アジア情報センターの設置を

提案Ⅲ—③ 関西の情報発信力の強化 37

『メディア・ヴィレッジ』と『メディア大学院』の創設を

おわりに…………… 38

参考資料：臨時行政改革推進審議会 第三次答申
～パイロット自治体へ移管する主な権限と財源～ 39

都市問題委員会 活動記録 40

平成4年度 都市問題委員会常任委員名簿 42

はじめに

関西は新空港の開港前夜——文化学術研究都市、バイエリア開発、明石海峡大橋など幾多のビッグ・プロジェクトが着々と進行し、京都迎賓館や大阪ドームほか新たな構想も目白押しに控えて、大変貌^{たいどうき}への胎動期を迎えた。この大きな器に何を盛るのが、いまわれわれに問われている。変革の担い手は誰か、どのような理念のもとに行動するのか。

～変革の担い手～

かつて関西には“町衆”^{まちしゅう}がいた。京都では室町時代^{むろまち}、土倉や酒造業^{どそう}、染織業^{せんしよく}などの商工業者、下級の公家や武士などがそれぞれ集団を構成し、おのおの独自の個性ある町^{ちょう}（コミュニティ）を作り、自治を行っていたのである。堺や平野郷などの自由都市群を生み、大坂で惣年寄^{そうどしより}、町年寄という町人の自治制度を支え、市中を縦横にめぐる運河網を建設したのも、町衆であった。

明治維新後も、自治都市の伝統精神、市民の手でまちづくりを担う気風は失われなかった。大阪中央公会堂は株式仲買人岩本栄之助、府立図書館は住友家の寄付によるものである。大阪港の第一次大改修を完成に漕ぎつけることができたのは、これを民間委託事業化するという官民協力態勢の賜^{たまもの}であり、大阪城天守閣の再建は全額を市民と企業の寄付で賄^{まかな}った。近代においても、“町衆”はいたのである。

現代の“まち衆”は個人、企業を問わず、このような精神を受け継いで、まちづくりのリーダーとして行動する

〔“まち衆”という表現〕

近世・近代の“町衆”は豪商や大資産家であったが、これからのまちづくりを担うのは、さまざまな立場の個人や企業などである。自らの手で“わがまち”をつくるという意欲を持つ、民間のリーダーたちという趣旨で表現を区別をする。

意欲と能力のある、地域のメンバーすべてである。まちづくりのために自ら行動するメンバーが結集して、独自の魅力溢れるコミュニティを育て、そういう自立したコミュニティが寄り集まって、活力と生きる喜びに満ちた都市を形成する。

～変革の理念～

現代の“まち衆”はなにを^{よりどころ}拠り所とすべきか——本提言は、関西のアイデンティティを確立するために、次の三つの理念を関西で実現することが重要であるという基本認識に基づいている。

第一に“自治”——関西は、“自ら治める”という民主主義の原点に立つ。

都市の巨大化が進んだ結果、そこに関わるメンバー（住民、商工業者・商店、産業人・企業、学生・学校、消費者など）の地域に対する帰属意識や愛着が希薄になりつつある。しかし、関西においてわれわれがめざす『住・働・遊・学』のバランスがとれた魅力ある都市づくりは、それらコミュニティのメンバーが主体的に参画することによってのみ可能となろう。“論より行動”——都市論や専門家による都市計画も大切だか、その都市を実際に生きる人びとの日常生活からの視点、コミ

〔コミュニティの定義〕

本提言を通じてコミュニティとは、主に“地域社会”の意味で用いる。その地域に住む人びとと、そこで様々な生活活動（消費や遊び）や社会活動（仕事や勉学など）を行っている人びとの集まりがコミュニティである。

ただし近年は文化やスポーツのサークル、ボランティア・グループ、生協活動など必ずしも地域には縛られない形での人と人の繋がりが生活の中に織り込まれるようになったことに留意したい。

実感的、生活感覚的に、メンバーが“わがまち”として一体感を持つことができる規模は、最小で自治会程度、最大で小学校区程度の大きさであろう。必ずしも行政上の町と一致するとは限らない。

ュニティ・レベルでのまちづくりの努力が、もっと尊重されなければなら

ない。“まち衆”のリーダーシップによって、われわれの誇る歴史や文化が日常の生活の中でいきいきと継承され新たな形で再生されてこそ、初めて伝統が豊かに活かされているといえよう。

第二に“生命”——関西は、“生きる喜び”の充実を追求する。

工業化社会の持つ非人間的側面への反省が始まった。その一方で、都市化はこれからますます世界的な趨勢^{すうせい}となつてこよう。便利、効率だけが人生ではないとすれば、都市は生きる喜びを与える場所——『住・働・遊・学』それぞれの魅力に満ち溢れた場所でなければならない。“まち衆”とコミュニティのメンバーたちの生活感覚からの視点が、ここにおいても活かされるであろう。関西において、新たな都市のあり方とそこにおけるライフスタイルのモデルを創り出すことをめざす。

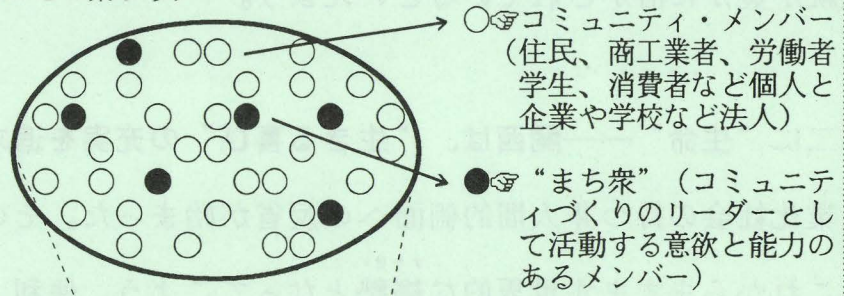
以上の二点は、“都市は新しい生活スタイルや文化を生む苗床^{なえどこ}であり、それが次の時代の産業を育む“という「文化首都論」（1988年都市問題委員会——堀切民喜委員長）を受け継ぎ、展開することをめざしている。

第三に“連携”——関西は、“各都市が自立しつつ、対等の立場で協調する”ことを基本精神にする。

これは、「関西都市連合論」（1991年都市問題委員会——井上和夫委員長）に立脚している。この地域に独自の個性溢れる都市が犇^{おし}めいていることは、われわれの大きな財産である。多様性こそ関西の個性でなければならない。都市それぞれの魅力を活かせる緩やかな連携^{ゆる}を通じて、“KANSAI”を世界に発信していくことをめざす。

関西を“まち衆共和国”に

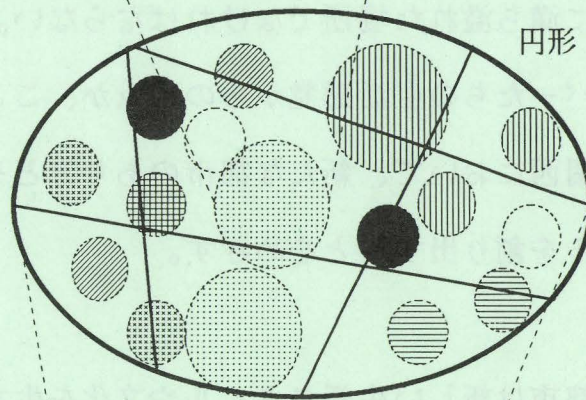
コミュニティ（地域社会：地域に住む人びとと、そこで生活活動や社会活動をしている人びとの集まり）



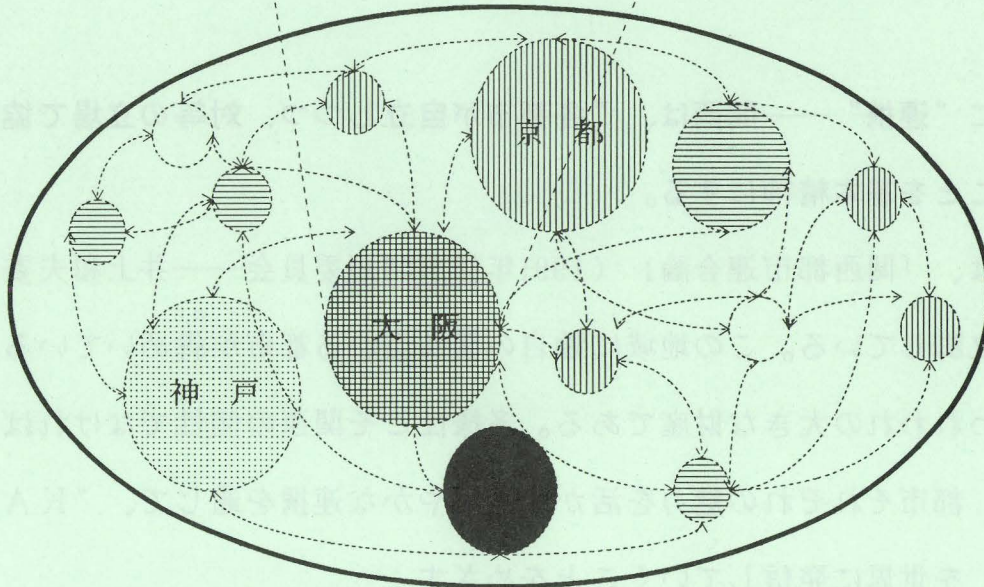
“まち衆共和国”（都市）

直線 ☞ 行政区分（区・町）

円形 ☞ コミュニティ



“KANSAI”（“まち衆共和国”の緩やかな連携）



提言

本提言では、冒頭にのべた三つの理念、“自治” “生命” “連携” に対応する形で、以下のように、関西の都市問題に関する三つの提案を行う。提案ⅠとⅡは個別の都市のあり方がテーマであり、提案Ⅲは関西全体のあり方がテーマである。

“自治” ⇨ 提案Ⅰ：都市内コミュニティづくりを

“生命” ⇨ 提案Ⅱ：都市アメニティづくりを

“連携” ⇨ 提案Ⅲ：関西の都市連携づくりを

提案Ⅰ：

都市内コミュニティ づくりを

1. 提案の考え方～自治の確立を生活の視点から～

工業化による経済発展を至上目標に置いたことによって、近代の都市は必然的に大規模化、高効率化を志向してきた。その結果、都市部に住む人びとにとっては、決して暮らしやすい場ではなくなっている。大阪市や京都市では周辺地域へ人口が流出して、旧来の地域社会の維持が次第に困難になっている地区が増え、いわゆるインナー・シティ問題を惹き起こしつつある。都市を形作っているコミュニティこそ、都市の生活文化を創出する母胎^{ぼたい}である。職場と盛り場しかなく、そこに住みその地域に愛着を持って守り育てる人がいなければ、その都市は使い捨てられ荒廃への道を辿るであろう。いまこそ従来のパラダイムから脱却し、トータルな生活の視点から、都市内のコミュニティの再構築と創造にどう取り組むかということ

を、関西における都市開発の中心的課題としなければならない。

そのためにはこれまでの“与える行政”ではなく、地域のメンバー（住民と地権者だけでなく、商店や企業などその地域に関わる人びと）全員が“参画し、自ら行動できる行政”へと変革していくことが必要である。コミュニティのあり方は“まち衆”（まちづくりのリーダーたち）の意志に委ねる——これが“自治”への第一歩である。コミュニティに自治体の計画立案機能を実質的に分担（注）させ、自治体に国の権限と財源をできる限り移す、という方向に制度と仕組みを変えていかなければならない。

（注：計画の決定と財政の執行権は自治体）

2. 都市内コミュニティ

づくりのための施策

〔提案 I : 都市内コミュニティづくり〕

I—①：主体的・参画型のコミュニティづくりのための制度

- (a) コミュニティメンバーによる主体的なまちづくりのための『まち衆アクション委員会』制度（仮称）を創設する。
- (b) 上記の委員会の活動に専門的支援を与える、『都市生活デザイナー・チーム』（仮称）を設ける。

(a) 都市計画や再開発事業にコミュニティのメンバーの意思を反映させ、自

らの意志によるまちづくりを実現するために、『まち衆アクション委員会』制度の創設を提案する。現代の“まち衆”、すなわちコミュニティづくりのリーダーとして行動する意欲と能力のある人びと（住民、店主などの個人や、学校、企業など）が『まち衆アクション委員会』を自主的に結成すれば、その活動のための費用——会議費や研究費など——を、市が負担する制度である。

大阪市の港区では地域のメンバーがまちづくりのために大阪商工会議所の支援を受けて“はしけフェスティバル”を継続して実施し、同じ

〔先進的事例： 神戸市の取り組み〕

同市では、各区役所に「まちづくり推進課」を設けている。

地域の団体が区に申請し、区長の認定を受けて「まちづくりトーク」という一種の勉強会が発足する。その活動に市から補助を受ける条件として、市の職員や専門家から講義をうけたり、コミュニティに対するPR活動や懇話会を通じて幅広く住民とコミュニケーションをとる。これに、2年間を充てている。

この段階を卒業すると、市から「整備予定地区団体」として認定され、予算がつく。地域とのコミュニケーション活動を経て、「まちづくり構想」を市長に提案する。この段階に3年間を想定している（なおこの制度が発足したのは1990年なので、まだ提案段階に達した団体はないとのことである）。

く阿倍野・住吉では有志が“文化懇話会”を設けてまちおこしに取り組んでいるなど、現代の“まち衆”の意欲は盛んである。これを行政の側から支援し、かつその活動に公的な受け皿を設けることが必要であろう。

この委員会の活動内容は、まず地域の経済や生活の現況、歴史や伝統などの研究、都市計画、建築や関係法令などの学習期間を設けて、まちづくりのための基本的知識を^{つちか}培う。次の段階で、実際のコミュニティづくり計画の作成に取り組み、それを次の『提案Ⅰ—②』の都市計画に組み込む、あるいは再開発事業として市と共に実現に取り組む。当然であるが、この委員会には地域の意思統一を図る責任や、そのための広報活動などの実行が求められる。自律的なまちづくりを保障するためには、市の計画案に対して、この委員会に一定の範囲で拒否権を与えることが検討されてもよいだろう。

〔先進的事例：

豊中市の取り組み〕

同市は、住民が主体になったまちづくりの活動が増えてきた（“豊中ロマンチック街道”も市民のイニシアティヴによる構想）ことに応え、1992年に「まちづくり支援室」を設置、1993年1月には「まちづくり条例」を作って、支援体制を制度化した。活動費の補助など、基本的には神戸市と同様の仕組みである。

“まち衆”に望みたいことは、単なる“建物と道路の都市開発”でない取り組みである。生活をどう変えていくべきか、地域の伝統を継承し、新たな文化を創造する方策はなにか、というソフトからの発想をまちづくりの基礎に置き、真に新しいコミュニティの創造をめざすものでなければならない。

- (b)上記の委員会の活動を支援するために、各市は専門的な援助を与えるワーキング・チーム（複数）『都市生活デザイナー・チーム』を設けるよう提案する。委員会の要請に応じて、このチームを市の費用で派遣し、

委員会メンバーの計画能力の育成と意識向上を促し、自主的なコミュニティづくりの一助とする。

このチームの構成は、従来の建築土木・都市計画専門家という、ハード中心であってはならない。心理学、教育学、経営実務、歴史学などを含む学際的なメンバーとし、いわゆるソフトの面、生活の視点からのまちづくりを支援できるものとする。

個性豊かな都市を生み出すのは、数多くの活気あるコミュニティである。そうしたコミュニティを形成するのは、そこに住まい、あるいはその地域に生活や社会活動の中で関わり合う人びとの、意欲的な取り組みである。

地域社会のメンバーの意識を高めるために、行政が“まち衆”と力を合わせて努力することは、地味ながら重要な活動である。自治の根幹を担うのは、最終的にはその社会を構成するメンバーの意識の高さであり具体的な行動であることを忘れてはならない。歴史的遺産や伝統芸能、祭りやイベントなど

〔日常の地域活性化活動と
支援策〕

日常的にコミュニティの活性化に取り組んでいる自治会や町内会、婦人会などのメンバーには、活動がうまく回らないという悩みがある。神戸市は、交通費など実費は市が負担し、同じ活動の経験者でその悩みに答えられる人を紹介するという「コミュニティ・インストラクター制度」を設け、支援を行っている。

は、まず住民に対してこそ、その素晴らしさをPRすべきではないか。また、“わがまち”の新しいシンボルを住民、とりわけ次代を担う子供たちの意見を交えて策定することも、有意義な活動であろう。

〔提案Ⅰ：都市内コミュニティづくり〕

Ⅰ—②：大都市、中核都市におけるよりきめ細かい都市計画

市は、市内各地区の特性を考慮したよりきめ細かい、区別またはブロック（複数区）別の都市計画・マスタープランを作成する。

都市内コミュニティにおける“まち衆”の活動をいっそう効果的にするために、市の都市計画も、都市における新たなライフスタイル構築を視野に入れて、よりきめ細かいものにしていく必要がある。とくに、京都、大阪、神戸を始め中核的な都市においては、区単位または市域をいくつかに括ったブロック別に都市計画・マスタープランを作成すべきであろう。市内各地区の特性を反映した計画とするためには、前記『提案Ⅰ—①』との有機的な繋がりを持った計画立案プロセスが求められる。

右に掲げたクリーヴランド市の例に見るように、コミュニティ問題には行政も、財団という半パブリックの組織も、市民グループの運動も、財界も、個人も取り組んでいる——この重複、競合をいとわないアメリカ型のやり方は非効率のようだが、それが地域社会に自律性と創造力を与えていくのではないか。行政の地域計画は、民間、住民などさまざまな分野での動きに開かれたものでなければならない。

〔官民一体の地域づくり例： クリーヴランド市（米）〕

同市は、レキシントン・ヴィレッジという新たな都心近接型の住宅地再開発に取り組んできた。この地区は従来、スラム化した不良街区として行政からも民間からも見捨てられていた。ここに、まずクリーヴランド・コミュニティ財団が投資事業として再開発のための立ち上がり資金を供出した。同時に地元企業から資金を募るとともに、市民の関心を喚起し行政の行動を促して、事業化に漕ぎつけた。約300戸の、比較的安価で交通至便、良質の設備、環境を備えた住宅地が姿を現しつつある。

留意すべきことは、“まち衆”が都市づくりの主役であるという認識である。いま、都市内コミュニティ崩壊の直接原因は、都心部からの人口流

出である。これは、大阪市において著しい。この流れを逆転させ、住民、とくに有力な“まち衆”として活躍してもらえらるであろう人びとを都市に魅きつけるためには、都市内部に良好な『住』環境を育てることが肝要である。JR大阪駅貨物ヤードの移転や御堂筋の高さ制限変更などが論議されているが、このような都心部の再開発を考える場合にも、ビジネス空間だけでなく、居住空間の確保も望みたい。

都市に関わる人びとの側にも、意識改革が求められる。自らが住んでいる地域だけがコミュニティではない。『住』だけでなく、『働・遊・学』の場としての地域への帰属意識、貢献意欲が必要である。そのようないわば“二重国籍”化への、発想転換が課題であろう。

〔提案Ⅰ：都市内コミュニティづくり〕

Ⅰ—③：国から自治体への分権化促進

国は、生活関連、文化関係の都市計画の権限と財源を都市（自治体）に分権する。

ようやく国も中央主導型の産業振興的地域開発から、地方それぞれの個性を活かした、生活の場としての地域づくりに目を向けつつある。「お祭り法——地域伝統芸能などを活用した行事の実施による観光及び特定地域商工業の振興に関する法律」（1992）、「地方拠点都市法——地方拠点都市地域整備・産業業務機能再配置促進法」（1992）、「メモリアル再開発事業——歴史的建築物等活用再開発事業」（1989）など、地域振興に関する法律や制度が整備されてきた。しかしその根底にあるのは、中央が地方を補助金によって助成するという、十年はおろか百年一日のごとき思想である。国の権限を幅広く地方に移管することをめざした臨時行政改革推進審議会の第三次答申（1992）——地方分権特例制度（パイロット自治体）も、“弾力的な運用”へと大きく後退している。地方が主体性を持ったまちづくりをするためには、中央集権的発想そのものが変革されなければならない。

関西は、前記の『提案Ⅰ—①、②』の施策を実行することで、われわれ自身の自治意識と自治能力を高めることをめざす。その取り組みを背景に、国に対して、自治に必要な権限と財源の地方分権化を当然の権利として要求すべきである。パイロット自治体に移管すべきだとされた「権限と財源の地方分権」（巻末資料参照）程度の改革は、その第一歩でしかない。幅広い権限の移管と同時に、地方補助金の一般財源化や、地方交付税から自治体の自主財源への振り替えなどが実現されなければならない。自治能力を備えた自治体が、教育、文化、地域内交通、衛生保健、福祉など、それ

それぞれの地域における生活と文化基盤の整備を自らの裁量で行なうことは、民主主義の大原則である。

なお、同様の観点から、府県と市町村との間での権限分担も見直される必要がある。ある程度以上の人口と財政基盤を持つ市（ないし市町村の連合体）に対しては、“第二政令指定都市”論などで主張されているように、いっそうの自治を認めていかなければならないであろう。

提案Ⅱ： 都市アメニティづくりを

1. 提案の考え方～生きる喜びを与える都市を

魅力と活力の視点から～

“関西は住み心地がいい”——これはわれわれ共通の誇りである。とはいえ現状は、大都市一般が悩まされている問題に、関西の各都市が満足な回答を与えているとは言えない。生きる喜びを与える都市として、大都市におけるアメニティをどう実現するかをキー・コンセプトにして、つぎの三つのテーマについて提案を行う。

-
- ① “もっと緑を”——都市内の緑と水の再生
 - ② “もっとゆっくり”——自動車依存社会の見直し
 - ③ “もっと楽しく”——文化創造施設の充実
-

① “もっと緑を”——目に美しい景観を提供し、心に安らぎをもたらし、街の気温上昇を防ぐ都市内の緑と、それを支えている水の再生である。近代の都市づくりの基本思想は、徹底的に自然を排除することだった。そのあげく、いまや都市内部の環境は文字通り“不自然”の極みに達している。都市内自然をどう構築していくかへと、方向転換が求められている。

② “もっとゆっくり”——大気汚染や騒音、振動などの元凶である自動車社会の見直しである。われわれは経済中心の都市づくりを通じ、効率や便利さを求めて、高速で機動性の高い輸送機関である、バスやトラックに依存する都市生活を選んだ。それと引き換えに、生活者としての人間

は自動車によって隅に追いやられている。都心部では、僅かな距離の移動にも歩道橋でのアップダウンの繰り返しや長時間の信号待ちを強いられ、交通事故のリスクに曝^{さら}される。

しかも、“より速く”を求めた自動車交通は結果として、慢性的渋滞に悩まされるいちばん当てにならない乗り物になってしまった。

われわれの価値観を、今や“より速く”から“もっとゆっくり”へと根本から変革すべきではないか。それは、“より確実に”の実現にも繋がっていく。都市内部においては高速化一辺倒でない、ヒューマン・ト

〔アムステルダムの実験〕

同市は、新しい人間主体の都市生活様式を作るため、都市部から車を閉め出す計画を発表。過去に郊外都市を建設したことは失敗であり、街から人が出てゆき、都市部は仕事のために車で乗り込む場所になってしまったとの反省によるものである。

街をただの青空博物館にしてしまうだけとの批判もあるが、都市計画担当者によれば“今度は車が街のルールに適応する時であり、人の住める職住近接のまちづくりをめざす”という。

(93.1.28付 New York Times)

ラフィック——交通手段の多様化を図り、選択の自由を拡大するという観点から交通問題を捉え直す。経済活動を行う若者と壮年者のためだけでない、高齢者や身障者にとって住みやすく使いやすい都市でなければならない。

- ③ “もっと楽しく”——生活を楽しまたいという人びとの欲求に応えて、それぞれに個性ある施設を都市内の各所に設けることである。従来いわゆるシヴィル・ミニマムを満たすために、公共施設は全ての地区に公民館、学校、病院など、基本的には画一的ないし汎用型^{はんよう}のものを配置してきた。これからは、文化的な欲求や自己実現の欲求などを満たすことへと目標をグレイド・アップすべきである。パリやニューヨークは華やかな芸術の都だが、ルーブル美術館やメトロポリタン劇場という世界的大文化施設の存在だけでそうなったのではない。モンマルトルとカフェ群、グリニッジ・ヴィレッジとソーホーなど、芸術家の卵たちが集い語り合

える街がある。そして市民が、生活の中で文化創造意欲を実践できる仕掛けがあるからである。都市シンボルとして国際レベルの大施設を備えることだけでは、“文化を買って消費する都市”に終わってしまおう。市民が手軽に利用できる文化創造型の施設を身近にたくさん整備することが、“文化を育てる都市”の必須基盤である。

なお環境庁は“アメニティ＝快適環境”と定義し、それを構成するものは、緑の豊かさ、空気の爽やかさ、自然環境の身近さ、静けさ、町並み、文化的雰囲気、きれいな水環境、道路・空気の清潔さの八要素であるとしている。しかし都市の快適さは、そのような一般的条件に加え、賑わい、^{にぎ}猥雑さの持つぬくもり、爽やかな生活マナーなどの人間的要素を無視できない。そしてなにより、活気ある経済が重要である。“都市アメニティ＝魅力＋活力”——ある程度以上の人口規模や経済活力が、都市アメニティには不可欠であることを、強調しておきたい。

2. 都市アメニティ

づくりのための施策

〔提案Ⅱ：都市アメニティづくり〕

Ⅱ—①：もっと緑を——緑と水の再生

- (a)『屋上・壁面緑化促進条例』（仮称）を制定するとともに、都心部幹線道路沿いの街路樹の充実にいっそうつとめる。
- (b)『エコ・サンクチュアリ』（仮称——都市部での自然保護区）を創設する。

(a)関西は首都圏に比べて、格段に良好な自然環境に恵まれているといわれる。しかし、もともと弱点であった夏の蒸し暑さは、都市化の進展によって耐えがたい状態になった。都心部では、自動車の排気熱やアスファルトとコンクリートで固められた人工環境がもたらす“ヒートアイランド現象”が、都市内の気温を上昇させている。やむなく、エアコンをフル回転させ、その排熱が外気のいっそうの高温化を招く悪循環おちいに陥っている。

〔ヒートアイランド現象〕

建物の密集、道路舗装、人口や産業の集中、暖房、大気汚染などによる都市気温の上昇。等温線を描くと、都市部が島のように浮き上がるので、このように呼ばれる。

専門家によれば、“都市の緑被率りょくひりつ50%を達成すると、都市気温は3～4℃低下する”という（ちなみに大阪市の緑被率は9.1%）。当面、緑地公園の整備や、都市内幹線道路と河川沿いの街路樹をもっと確保することが必要である。地価の高い都心部で広域の緑地を確保することは至難の業だが、ビルの屋上と壁面は緑化可能スペースとして、公開空き地以上に有力なゾーンである。大阪市では市所有の公共施設の屋上緑化に取り組もうとしているが、まばらに点在する屋上緑地ではなく、緑のベ

ルトを形成することが重要である。ビルの集中しているオフィス街、商業施設集積地区のビルの屋上・壁面緑化を条例化し、実施企業には、容積率のアップ、減税など、公的助成の制度化を提案する。超高層ビル建築により上から街を俯瞰^{ふかん}する機会が増えるので、景観の美しさ増進にも繋がる施策であろう。

また、地上の豊かな緑を支えるためには、地下水の量を確保し質を改善する必要がある。雨水は河川に流れ込むだけではなく、地中にしみ込み地下水として循環している。しかし、都市部はアスファルトで覆われているため、地表を伝って直接河川や海に流れ込み、地表から地下水へという循環が遮断されている。この循環を蘇らせ、良質の地下水を供給することが、都市部の緑に活力を与える。再開発等で歩道や車道の舗装を敷き替える際は、すべて透水性^{とうすい}舗装とすべきである。

〔東京都の透水性舗装〕

都は現在、歩道の 8.4% が透水性舗装。今後全歩道に採用を進めるほか、車道での実用化実験も進行中である。

(b)緑と水は、生命の象徴でもある。関西の各都市が、従来の自然排除の思想による都市づくりから訣別^{けつべつ}するために、都市内と都市周縁地域にできるだけ自然の生態系を保護するという理念を持つべきである。樹木と草花だけでなく、鳥類や小動物、ホタルなどの昆虫、水棲生物などが生態系として成り立つ緑地や親水地域を造る。これを、『エコ・サンクチュアリ』と名付け、緑と水の美しい関西のシンボルとしてはどうか。そしてその認定を受けた場所には公的な助成制度を設ける。

〔サンクチュアリ〕

聖域という意味——この提案と同様の用法としてバード・サンクチュアリがあり、これは、都市化によって棲処を失った“野鳥”を、できるだけ自然の生態系を壊すことなく保護するものである。

〔モデル計画地区としての扇町公園とバイエリア開発地区〕

◇扇町公園：扇町公園を森林公園「大阪の森」にする計画が進行中であるが、これをここに述べたエコ・サルクチュアリの第一弾のモデル計画に位置づけることを提案する。そうすれば、緑化推進の動きをさらに盛り上げる一助になるとともに、この動きを大阪だけに限定することなく関西全体の運動として広げることがめざせるのではないか。

第二に、この公園の周辺には天神橋筋商店街、一般住宅群、阪急東通商店街に繋がる盛り場や扇町ミュージアム・スクエアなどがある。公園の改造は、この地域開発全体の核となりうる事業である。ここに、先に述べた『まち衆アクション委員会』制度を結び付けて、コミュニティづくり活動のモデルにすることを、併せて提案する。

第三に、次の『提案Ⅱ—②』で採り上げる、都市交通の立体化のモデル事業として位置づけることを提案する。一部人工地盤を造成し、この地区の立体的利用を図ることで自動車交通と人流を交錯^{こうさく}させない工夫、空中歩道回廊を梅田から接続、などの提案を組み込んで活用できると考える。

◇バイエリア：バイエリア開発地域では、水という条件をうまく活かせる。大阪南港・コスモスクエアの野鳥園の整備をはじめ最低10箇所、臨海型ないし親水型のエコ・サルクチュアリを設けることを提案する。

〔提案Ⅱ：都市アメニティづくり〕

Ⅱ—②：もっとゆっくり——自動車社会の変革

交通手段を多様化し、選択の自由を拡大する観点から都市内交通体系を捉え直し、(a)路面電車、(b)水上・海上バス（船舶）、(c)ロープウェイの活用を図るとともに、(d)空中歩道回廊網を設置する。
☞また大阪市内の橋を順次掛け替えて、水上交通の活用をめざすとともに、ユニークな景観美の創造に取り組む。

車優先の社会から人尊重の都市に転換するため、効率や機動性の面で自動車（バスを含む）に劣ると見なされがちであった交通手段を再評価したい。路面電車、水上・海上バス（船舶）、ロープウェイの三つである。乗り心地、低公害、楽しさ、安心感、時間的确实性など利点が多く、よりヒューマンな移動を可能にする交通手段であろう。これと並んで、徒歩交通の改善がきわめて重要な課題である。

なお、市内の高速定時の移動手段には、すでに地下鉄や地上の鉄道網があり、これが拡充されることを望む。とくに、路線延長、相互乗り入れなどによる接続の改善や、長距離の徒歩移動で階段昇降を繰り返さなければならぬなど、乗り継ぎの不便への対策を強く要望する。

〔欧米での
路面電車の見直し機運〕

欧米では、自動車交通の発達にともなって1920～50年代に廃止した路面電車を、低騒音、低公害の中量輸送システムのLRT（ライト・レイル電車——基本的には路面電車、場合により高架化、地下化するなど都市構造に合わせて柔軟に設計。建設コストが、地下鉄や新交通システムより格段に安い）として復活させるケースが急増している。すでに復活させたのはパリなど32都市、ニューヨーク、ロンドンなど72都市が検討中か工事中、ローマ、トリノなど79都市が既存の路面電車をLRTに改善した。

(a)路面電車は、高齢者に優しい、観光資源になりうる、町に表情を与える、都市部に流入する車を実質的に制限する、などのメリットを持つ。一定の軌道を走る点も、利用者に心理的な安心感、安定感を与えるので、重要な要素であろう。

〔欧米の路面電車〕

- ☞ グルノーブル（仏）——路面電車廃止で交通渋滞が多発し商業が停滞したため87年にLRTを導入、商業が立ち直った。
- ☞ パリ——92年12月、サンドニ〜郊外のボビニー間に開通。無公害で、バスより速く正確、障害者の利用の便などで、ラッシュ時にはすしづめ状態の好評。
- ☞ ミラノ、ロサンゼルス——自動車の排ガスなどで環境が悪化したため、幹線は地下鉄、乗客が多くないところはLRTという使い分けで、市内自動車走行の総量抑制に役立っている。

〔路面電車路線案〕

◇京都市内 ☞市街周回路線

市内中心部より道路幅があり、自動車交通密度に余裕がある。京都市が充実をめざしている、若者向け観光資源としても大いに活用できる。

◇大阪市内 ☞みなと通り（新装・中央市場〜天保山）

大阪最初の路面電車敷設路線という歴史的因縁がある。そしていまや新しい大阪の文化ゾーンであり、今後空港へのアクセス拠点の一つとして発展が期待される天保山地区は、爆発的に移動人口が集中すると予想される。地下鉄線の補完交通として、水上バスとともに活用できる（自動車交通は中央大通り）。

⇒いずれも、道幅に余裕があり自動車と共存しうる、地下鉄が要るほどの移動人口は見込まれない、との条件に合う路線であろう。基本的には、既存のバス路線と置き換える。

(b)大阪は江戸時代、八百八橋^{はっぴゃくやばし}と形容されるたくさんの橋があり、縦横に堀川を巡らして水路を活かした町づくりをしてきた。神戸はそもそも港町として成立、発展してきた都市である。新しい関西のシンボルである空港も海上に位置しており、地上と並んで海上、河川を使ったアクセスが活用できる。この潜在する資源を活かし、アメニティ溢れる水上交通の創造を提案する。この場合、建築物は、河川や海に面する側は“裏口ではなく正面玄関である”という考え方に頭を切り換えて、水辺の景観づくりを誘導していく必要があるだろう。

〔水上・海上バス路線案〕

◇南港～天保山～中之島

観光資源として、また中之島界隈に働く人びとの憩いの乗り物、ビジネス・ユースにいっそうの利用が見込める。

空港へのアクセス拠点の一つであり、天保山文化ゾーンの発展により爆発的に移動人口が増加するラインである（地下鉄中央線大阪港駅の利用客は、海遊館ができたことでそれ以前より67%も増加した）。地下鉄線の補完交通として活用できる。

◇六甲アイランド～ポートアイランド～ハーバーランド

周遊海上バスは観光資源、通勤や買物客の足、市民の憩いの乗り物として活用できる。

◇南港～天保山～西宮～芦屋～青木～神戸

新関西国際空港と神戸を結ぶ、高速海上交通が予定されている。それに加えて、“各駅停車”で湾岸の国道に並行して走る海上バス路線を設置すれば、バイエリアを有機的に結合することになるだろう。

なお、大阪で本格的に市内水上交通を実現する場合の最大の障害は、地盤沈下によって水面すれすれに下がってしまった橋の存在で

〔大阪の橋の沈下〕

- ☞ 現行の 100人乗り水上バスでも、淀屋橋、錦橋、水晶橋、大江橋の下は運航できない。
- ☞ 構想中の大江橋下流～天保山路線の場合、堂島大橋が低いため、200～300人乗りサイズの船でも運航不可能という。
- ☞ 単なる観光ユース中心ではなく、新空港と結ぶ海上交通に接続するためには、抜本的な取り組みが必要である。

ある。これを順次掛け替えていくべく、長期計画をたてて取り組む必要があろう。

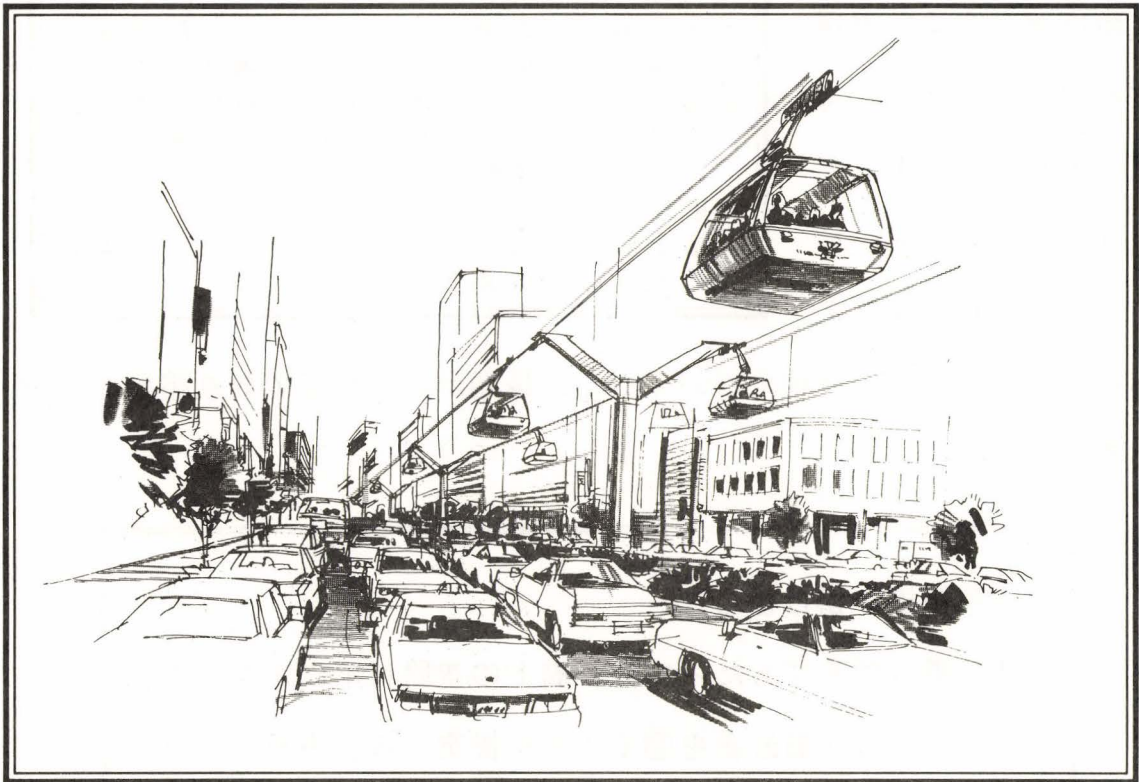
〔大阪の橋の掛け替え〕

◇ 橋の掛け替えにあたっては、橋上の空間利用に工夫して、ユニークな景観形成を図ることを提案する。中世ヨーロッパの橋の多くは、橋上の道をはさむ形で両側に建造物が乗っており、そこで商業活動などを行っていたケースも多い。この発想を現代の技術とセンスで蘇らせれば、たもとに水上バス停留所、橋の上部には道路をまたぐモニュメント兼建物を構築し、ショッピングや飲食の場などとして利用できる。橋上ビルの連なる景観は、大阪のスカイラインを極めて個性的に彩るであろう。

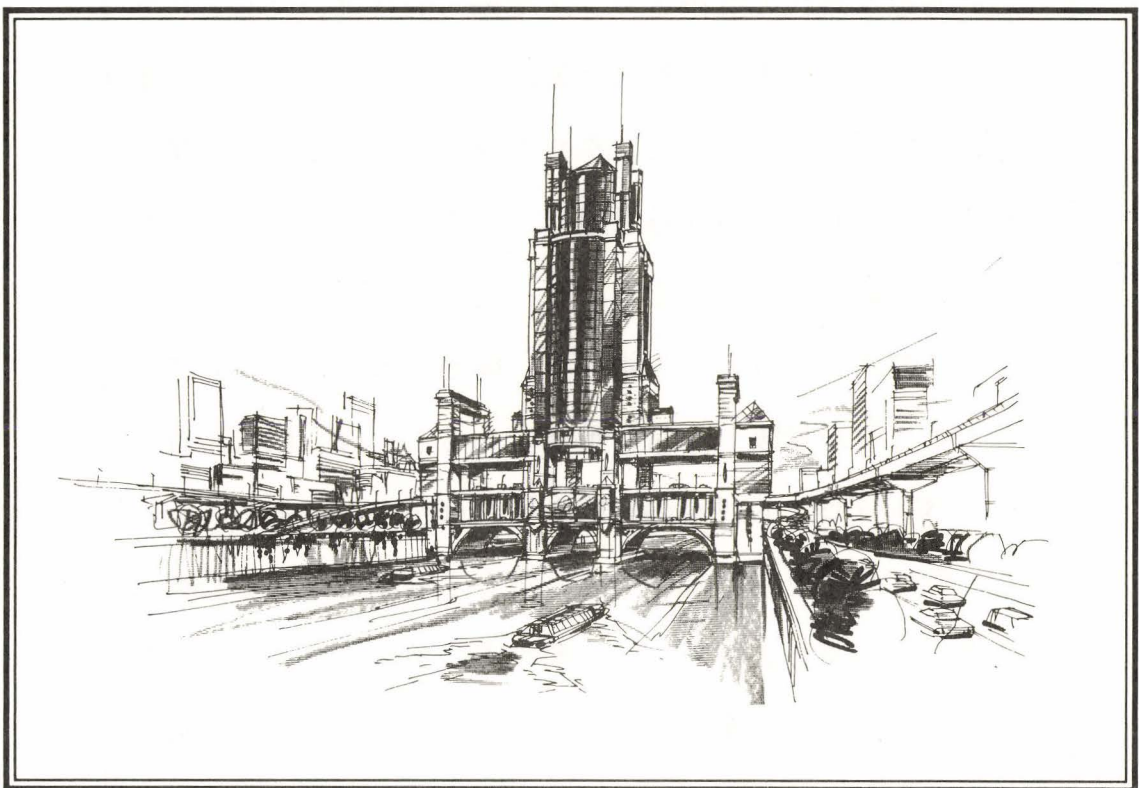
◇ 中之島の両端、OBPの端など、陸地が水辺に突出しているポイントが景観上非常に重要であることは、欧米の都市のリバーフロント利用の実態を見れば明らかである。そこを、今は高速道路で視野を遮ったり水処理施設など公共の施設で塞いでしまっている。都市美の創造のために、景観上の観点からの高速道路の改善など、長期的視野での取り組みを求めたい。

〔参考図〕

～都市型ロープウェイのイメージ図～



～堂島川に掛かる橋上ビルのイメージ図～



(c)ロープウェイは、日本では観光地でしか見られないが、運輸省が都市型中量交通に応用するため、導入・実用化を検討し始めている。建設費が大幅に安い（10～20億円／km——モノレール六甲アイランド線は同86億円）、

〔海外の都市型ロープウェイ〕

- ☞ ニューヨーク市：都心のマンハッタンとイーストリバー上の近接住宅地、ルーズベルト島を結ぶロープウェイを1976年に建設。従来、徒歩45分、バス30分、自動車15分であった行程を、4分に短縮したという。今では一日2,000人の通勤、買い物客の足として定着している。
- ☞ シンガポール：ワールドトレード・センターと海を隔てて目の前に浮かぶリゾート、セントーサ島を15分程度で結ぶロープウェイがある。フェリーと橋を補完する交通手段として大いに利用されている。

渋滞による速度低下がない、排ガスを出さない、河川の横断が容易で臨海部でも敷設可能である、急勾配こうばいや雪に強い、懸垂型のため景観を損なわないなど数多くの利点がある。むろん観光資源として、きわめて有望であろう。

〔ロープウェイ路線案〕

◇三宮～ハーバーランド間に敷設（神戸市）

◇四つ橋筋でキタ～ミナミ間、四天王寺～通天閣間（大阪市）

(d)梅田、難波・心斎橋、三宮など、鉄道ターミナルを利用する人流と幹線道路の自動車流が密集交錯こうさくする地域では、人が地下道に追いやられたり横断陸橋を渡らなければならないという不便な状況になっている。歩行者の交通アメニティを高めるため、このような地点での空中歩道回廊網の設置を提案する。

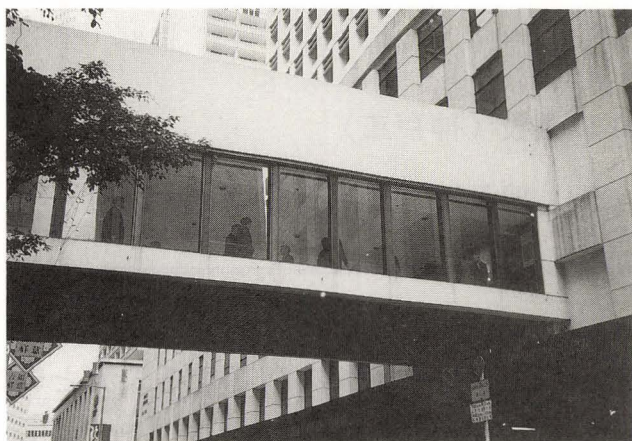
歩行者は、いったん空中歩道回廊に上がってしまえば目的地の最寄り地点まで同一平面上を移動し、アップダウンの労力や信号待ちによる時間のロス、自動車事故のリスクを回避できる。高齢者、身障者のために、

各所にエレベータやエスカレータを設置して便宜を図る必要があろう。また、地表の歩道上の空間だけでなく、ビルの二階フロアを貫通するビル連結型や建物の壁面にとりつける張り出し型などを併用できよう。将来的には、ターミナル地区では、人流は二階と地下、自動車流は地表——都心交通の完全多層化を実現し、横断歩道と信号を無くして、人と自動車、双方のスムーズな流れを確保する。

空中歩道回廊の両サイドには緑地帯を設けるなど、景観上のアメニティも高める必要がある。ターミナル周辺は街の顔にあたる地域なので、デザインは極めて重要である。決して、便利、効率、経済性のみの観点で建設されてはならない。

実現のためには、区画ごとにそのブロック内の企業をはじめ地権者、ビル所有者などが一体となって取り組む必要があろう。行政からの適切な誘導とインセンティブを与えることが求められる。

〔参考写真：香港セントラル地区の空中歩道回廊〕



〔空中歩道回廊網案〕

◇梅田駅から淀屋橋、渡辺橋、茶屋町、扇町方面等、6 方向。

◇難波駅から心斎橋ほか 4 方向。

◇三宮駅から 3 方向。

以上は都市内部の交通問題であるが、関西における都市間交通については、長期的な視点から高速大量交通インフラストラクチャ充実の必要性がある。とくに、これから発展が見込まれる文化学術研究都市と既存の大都市圏および関西新空港を結ぶ人流の飛躍的増大に対応する方策を、いまから考えておかねばならないことを付け加えておく。

〔提案Ⅱ：都市アメニティづくり〕

Ⅱ—③：もっと楽しく——文化創造施設の充実

人びとの文化創造活動を促進するため、身近にあり手軽に利用できる施設を増やす。

典型的な文化施設の一つに美術館がある。芸術作品の展示と、収集、保存、研究活動を行う機関である。それとともに、市民向け絵画教室や子ども工作教室などの事業をつうじて、人びとの生活の中の文化創造活動に貢献している。ここでの提案は、この後者のような機能を果たす施設をもっと拡充しようというものである。たとえば演劇や音楽などは、アマチュア活動もひじょうに盛んになってきたが、劇場やホール——美術館でいえば展示機能に相当するハレの場——はかなり出来たものの、稽古場、練習スタジオは、いまだに決定的に不足している。そのようなニーズを満たす公共施設があれば、大いに利用されることは確実である。演劇、音楽だけでなく、多様な文化創造的ニーズがあろう。そういうニーズに個別に応えられる、各種の施設を都市内各所に配置していくことを提案する。

また、より高次の文化創造活動を育むものとして、“芸術家村”がある。構想はいくつかあるものの、主として都会の住宅事情から、都市部を想定しているものは見当たらない。適切な誘導策があれば、都市環境を必要とするタイプの芸術活動を根付かせることができよう。さらに、地域の伝統を活かせるようなソフトの掘り起こしと活用に注力すべきである（尼崎市は、ピッコロ・シアターという施設を“近松門左衛門のまち”というソフトと結び付けて、地域づくりに役立てている）。

“都市を文化の^{なえどこ}苗床”にするためには、劇場やミュージアムなど発表、展示の施設と併せて、このようないろいろなレベルでの文化創造活動の支援、育成機能を、都市に持たせなければならないと考える。

〔モデル計画としての旧・港区地域〕

大阪市の旧・港区（西区の西半分と港区）地域は、一方の端が大阪市の伝統的文化拠点である中之島に接し、他方に民間活力で活気を取り戻し新たな文化発信の拠点に変貌しつつある天保山を擁している。ここを^{アーティスト}芸術家と^{アルティザン}工芸職人の活動、交流地域に生まれ変わらせて、中之島～天保山という文化ベルトをより厚みあるものにすることを提案する。かれらの活動に必要な施設を整備して、誘引策とすべきである。また、この地区は明治時代には外国人居留地があり、港として世界に開かれていた歴史を持っている。“芸術と工芸のまち”づくりに加えて、外国人コミュニティの建設も並行させて、異文化交流の場としての機能を持たせる。

文化発信力はハードではなく、ソフト、とりわけ人材から生まれる。この地区に関しては、芸術家や職人たち、そして外国人に対し、居住面での優遇・誘引制度が必要である（大阪ミナミのアメリカ村や東京の青山一帯は、かつては家賃の安さが魅力で、多くのクリエイターやデザイナーなどをひきつけ、ファッショナブルな街に変身した。インセンティブを整備し、人材集積のために意識的に誘導を図ることも可能であろう）。

同時に、既存のコミュニティとの交流をつうじて相互に発展をしていくために、先述の『まち衆アクション委員会』のモデル実施地域とすることが望ましい。

なお、すでに述べたように都市アメニティには賑わい^{にぎ}など、人が集まり楽しむ要素が重要である。大阪市中央卸売市場が全面改築によって、商いの活気だけではなく、見学者などが目と舌で堪能^{たんのう}できる“食”の総合文化施設に変身しつつある。しかも、中之島と天保山を結ぶライン上にあり、点から線への展開になっている。いまトライポートサザン21に花卉^{かき}卸売センターが設けられようとしているが、花の万博を成功させた関西としては、ここもまた一味変わった賑わい^{にぎ}の街をつくりだし、商業だけでなくいろいろな形で楽しめる『花の中央市場』にすることをめざしてはどうであろうか。

提案Ⅲ： **関西の都市連携づくりを**

1. 提案の考え方～連携のための共同事業を

ソフトの視点から～

関西における都市連携については、文化学術研究都市とバイエリア開発など自治体の枠を超えた広域行政への取り組みや、開港目前の関西新空港とその関連施設は交通・物流インフラストラクチャ整備など、すでに、ハード面での条件は整いつつある。これから重要性を増すのは、**それらのビッグ・プロジェクトを有機的に結合するソフトへの取り組み**であるという認識から考察を行った。国立国会図書館関西館を文化学術研究都市に建設しようという動きも、そのようなソフト重視の取り組みの一つの現れであろう。

当委員会では、大阪府、大阪市、神戸市、京都市等の自治体や新近畿創生推進委員会（すばる推進委員会）が現実にとどのような取り組みを行っているかヒアリングしてきたが、“市域にまたがって問題が発生した場合、関係自治体はその解決に共同で取り組み効果をあげている。しかし、関西に求心力を与える理念とか、都市連携の理想像を話し合うためのラウンド・テーブルを設けても、なかなかいい知恵が出ない”というのが実情のようである。

従って本提言では、理念の提示よりも、実際に各都市が共通の目的として協調しながら取り組める、具体的な事業案を掲げることを試みた。共に事業を推進することを通じて、実体的に成果を積み重ねていくこと——試行錯誤も含めて、なにより行動することが、重要である。

なお都市連携といっても、現状は全国 3,300の自治体がそれぞれ個別に

中央省庁と繋がっている。この縦割りの構造が、自治体間の横断的な相互協力関係の構築を事実上著しく阻害してきた。本提言の中では、コミュニティづくりを進めるための方策の一つという位置づけで、中央から自治体への権限と財源の分権化を採り上げたが、これは同時に現状の縦割りの行政構造の変革にも繋がる。従って、地方分権化は都市連携を可能にする基礎条件の一つでもあることを付け加えておきたい。

2. 関西の都市連携

づくりのための施策

〔提案Ⅲ：関西の都市連携づくり〕

Ⅲ—①：関西各都市の連携のシンボルとなりうる共同事業

オリンピックの関西開催をめざし、各都市の共同体制をつくって
取り組む。

1970年の大阪万国博覧会は千里ニュータウンという郊外都市開発の理想的モデルを完成させ、その20年後の1990年の花の万博は科学・工業至上主義への^{けつべつ}訣別、生命の^{おうか}謳歌という新たなパラダイムへの転換を画するものとなった。関西の各都市が20年後、2010年代に関西でのオリンピック開催実現に協力することによって、“都市連合”の動きに求心力を与えることができよう。これは、関西の都市連携を推進し、“KANSAI”を世界にアピールする、絶好のソフトである。リレー・イベント構想（平安建都千二百年祭、関西新空港開港、明石大橋開通、文化学術研究都市完成、ベイエリア開発関連などで行われるイベントを一連のものとして捉え、連携の促進に繋げようとの構想）の、ゴールとして位置づけられよう。

そのためにはまず、大阪市がオリンピック誘致活動のための体制を整えて、神戸市、京都市をはじめとする各自治体へ参加を呼び掛けるとともに、“まち衆”（産業界はその重要な一員である）を結集して、関西全体の運動に発展させなければならない。ぜひとも誘致活動を成功させ、この連絡会議をオリンピック実行のためのソフト、ハード両面でのインフラストラクチュアづくり——都市連携をもとにした地域づくりに資する機関に発展させる。

またオリンピック開催を契機に、世界一の高さを有する千メートル級のタワー、『ミレニアム・タワー“KANSAI”』（仮称）を建設して、連携

〔ミレニアム〕
千年を意味し、センチュリーの一つ上の単位。西暦2000年や千メートルに相応しい。

から都市連合をめざす関西のシンボルとし、世界に広く“KANSAI”を訴求してはどうか。

なお次のような、スケールは小さくとも着実に“KANSAI”の訴求を図れて、同時に連携の実^{じっ}をあげられる方策も必要であると考える。

◇“KANSAI RAIL PASS”（仮称）——関西の公共交通（鉄道および地下鉄、バスなど）を一定期間乗り放題の周遊カードを作ることを提案する。EURAIL PASS ——ヨーロッパ各国鉄道共通の周遊券——の関西版、あるいはJRの周遊券の各社相乗り方式である。これを観光およびビジネス・ユース向けに国内外に販売し、“KANSAI”の認知度を高める手段となす。

◇“KANSAI CULTURE PASS”（仮称）——関西の文化施設が連合体を結成し、上記と同じく一定期間有効の共通入場パス（プリペイド方式）を発行することを提案する（オランダには、ミュージウム・ヤーカルテという同様のシステムがあり、その運営母体であるカード財団は、黒字経営となっている）。まず、関西各府県の文化担当課、公共文化施設の協議会を設け、この制度の導入を検討するとともに、文化団体や民間のミュージアム、劇場、映画館など関西にある民間文化施設にも参加を呼び掛けてはどうか。

〔提案Ⅲ：関西の都市連携づくり〕

Ⅲ—②：関西からアジアへの視点

アジアとの連帯を図るため、ATCに文化交流のための『アジア伝統工芸パーク』（仮称）を設け、また『アジア情報センター』（仮称）機能を整備する。

海外交流の基本は、ギヴ・アンド・テイクである。アジアからの研修生・留学生対象の調査では、日本の経営技術や科学研究の成果を学ぶだけではなく、自国の文化を日本に紹介したいという要望が強い。PREXをはじめとする技術協力の取り組みをいっそう豊かなものにするためにも、文化的国際交流施設が必要である。たとえば、アジア太平洋トレードセンター（ATC）はトレードセンターとしてビジネスに貢献することが本来の使命であるが、そもそも単なる卸売センターではなく、一般来訪者も自由に情報に触れ合える施設として構想されている。経済・ビジネス情報の発信に加えて、アジア各国の伝統文化や生活情報、街の表情などを盛り込んだソフトを、付帯設備やイベント、情報提供のサブ・プログラムに組み込めば、“関西は地域をあげてアジアと連帯する”という意思を明確に伝えることができよう。人が集まり楽しめる施設として、ATCの魅力を高めることにも役立つと考える。

このような、アジアの人びとと関西の庶民が交流できるソフトを充実し、歴史的にも文化的にもアジアと関わりの深い関西の個性を内外にアピールするべきである。

◇ATC内に『アジア伝統工芸パーク』を創設することを提案する。アジア各国の、生活の中で育まれた伝統工芸文化のぬくもりをじかに見て触れることができ、お互いに語り

合える仕掛けである。当面、各国デーのようなイベント方式が採り易いが、将来は常設化を目指して、草の根の国際交流による賑わい創出に繋げたい。

◇また、情報センターではハイヴィジョンはじめマルチ・メディアを駆使して商品情報、経済情報の提供を計画しているが、サブ・プログラムとして、文化情報など幅広い各国情報の提供を望みたい。このようなソフトの蓄積によって『アジア情報センター』としての、機能を整備することができよう。

なお関西新空港でも、ハイヴィジョン通信衛星システムを利用したリアルタイムのアジア情報を空港内の各所で放映（とくにメインゲイトでは5×10m級の大画面で）することを提案する。ちなみにCCTV——クローズド・サーキットTV方式が利用できる。アジアからのツーリストにとって、自国が紹介されているという親しみを抱いてもらえよう。

また、先に挙げた大阪市中央卸売市場も、関西の人びとだけでなく、アジアの人びととの連帯を図れるような交流型の運営（『“アジアの味や”大バザール』などの常設）があれば、いっそう魅力を増すものと考ええる。

〔提案Ⅲ：関西の都市連携づくり〕

Ⅲ—③：関西の情報発信力の強化

高度情報化に対応できる能力を集積するため、『メディア・ヴィレッジ』（仮称）と『メディア大学院』（仮称）を創設する。

関西の情報発信力強化のために、現在BS4の1チャンネルを獲得しようという動きがある。問題は、情報ソフトの創造能力の確保である。情報ソフト系の人材は、関西から東京や海外へ、“頭脳流出”状況にある。このような状況下で、関西が一体となって情報発信力を高めることは至難の業であり、中長期的な視点から、求心力のある仕掛けづくりに、関西全体として取り組むことがなんとしても必要である。

まずソフト創造力を育むためには、人材の確保が絶対条件である。高度情報化により21世紀は、いま以上に情報の映像化が進展するといわれる。ハイビジョン放送がスタートすれば、新たにハイビジョン映像の制作が必要となる。ソフト創造力を支える人材確保の場として、映像ソフト制作のためのスタジオ、機材など、最先端の技術を駆使できる『メディア・ヴィレッジ』を関西に設置し、映像を始めとするノウハウの高度化、蓄積を行い、人材の吸引力強化を図る。

また、そのような最先端のアート（芸術、技術）を支え開発するためには、大学院レベルの研究、教育機関が必要である。CGアート Computer Graphics Arts など先端的なものを含め、教官に内外の一流のアーティストやメディア・技術の人材を招聘すれば、世界から未来の映画監督などが集まってこよう。

関西に衛星放送局を誕生させるためにも、今後引き続き上記提案に関して、立地の問題や必要な設備、施設など、具体的な検討を深めていく必要がある。

おわりに

日本の夜景をはるか上空の衛星からの画像で眺めると、関西は大小さまざまな光が群れて、ちょうど葡萄の房のように美しいという。それはまさに、本提言でイメージする関西の姿にふさわしいものである。

一房に実る一粒ひとつぶの^{ぶどう}葡萄は、しっかり輪郭をもって輝いている。^う熟れきって甘味溢れる粒もあれば、青く酸っぱい小粒も、^{みずみず}瑞々しい大粒もある。味、形、色調の異なる大小の粒の集まりが、一房の葡萄の^{かも}醸し出す味わいでありハーモニーなのだ。

コミュニティ・レベルで見れば、一粒にあたるメンバーが“まち衆”を中心に力を合わせて、一房のユニークな姿かたちの地域をつくりあげている。都市のレベルで言えば、一粒ひとつぶのコミュニティが寄り集まって、一房の個性豊かな都市を構成していく。関西全体で捉えれば、大阪、京都、神戸や奈良、大津、和歌山を始めとする各都市それぞれが一粒の葡萄であり、連携を深めていくことを通じて“世界都市・KANSAI”というひとときわ大きく魅力的な一房を形成していく。

われわれは、21世紀の関西が収穫の秋を迎えた葡萄のように豊潤な輝きに満ちることを確信する。

以 上

参考資料：臨時行政改革推進審議会 第三次答申

～パイロット自治体へ移管する主な権限と財源～

	権 限	補 助 金
都市整備	・都市計画の決定、変更の認可 ・市長の定める都市計画の範囲の拡大 ・都市計画地方審議会を市にも設置 ・宅地造成工事規制区域の指定 ・規制区域内での宅地造成工事の許可 ・条例による屋外広告物の制限事務 ・都市再開発法に基づく市街地再開発組合及び、市街地再開発事業に係わる事業計画 ・国道の指定区間路線の管理 ・特定水利利用に関する知事の流水占用許可等に対する大臣認可 ・耐用年数を経過した公営住宅の用途廃止の承認	・地方道改修費 ・雪寒地域道路事業費 ・公営住宅建設費等補助のうち第一種、第二種公営住宅建設費補助 ・都市河川改修整備費補助のうち都市小河川改修事業、都市河川緊急事業、準用河川改修費補助
交通網整備	・公共経営のバス路線の新設、事業計画等の大臣認可の届出化 ・鉄道事業の工事計画等の認可の届出化 ・地下鉄敷設の場合の建設大臣の許可 ・公有水面埋立に関する知事の免許、国の認可の廃止 ・漁港施設の現状変更に係わる大臣許可の廃止 ・倉庫営業の許可その他監督に関する事務	・海岸保全施設整備事業費 ・港湾改修費 ・港湾環境整備事業費 ・沿岸漁場整備開発事業費
教育・文化	・小・中・高校以外の公立学校の位置変更の認可 ・教育長の任命の承認 ・図書館長の資格要件の廃止 ・公民館の設置基準の緩和 ・重要文化財、史跡・名勝・天然記念物に係わる現状変更等の許可	・公立学校施設整備費補助
社会福祉	・民生委員の指揮監督、定数の決定 ・有料老人ホームの設置の届出の受理及び指揮監督 ・児童相談所の設置、指揮監督 ・身体障害者更生相談所の設置、身体障害者手帳の交付	・社会福祉施設等設備整備費負担金 ・保健衛生施設等設備整備費補助金 ・児童保護費
衛生・保健	・市町村営水道事業、下水道事業の大臣及び知事の認可等の監督事務の廃止 ・製造所固有記号の届出 ・飲食店の営業等の許可 ・墓地、納骨堂、火葬場経営の許可	・下水道事業費補助のうち都市下水路 ・保健衛生施設等設備整備費 ・保健所業務費
商工業整備	・特定工場の新・増設の届出及び工場立地に関する指導監督 ・製造事業者の移転に際し、市にも助言指導権限を付与 ・ガス事業の許可その他の規制に関する事務 ・商工会議所設立の大臣及び知事の認可、事務 ・家庭用品品質表示法等に基づく立入り検査	
その他	・国民健康保険の保険料の料率に係わる条例の制定・改廃の際の協議	・地籍調査費負担金

都市問題委員会 活動記録

- 91年 5月13日 正副委員長会議
「本年度の活動方針について」
- 10月23～24日 視察（文化と経済委員会共催）
倉敷市大原美術館、安来市足立美術館、出雲市出雲ドーム
- 11月15日 スタッフ会
- 12月 9日 講演会・常任委員会
「関西の都市のあり方について
～関西メトロプレックス構想を中心として～」
講師 齋住信基礎研究所副社長 吉村正男氏
- 92年 5月28日 正副委員長会議
「本年度の活動方針について」
- 6月18日 スタッフ会
- 7月22日 正副委員長会議
「5つの特性から見た関西のポテンシャル調査」の討議
- 8月 6日 スタッフ会
- 9月 2日 講演会・常任委員会
「“世界都市・関西”のあるべき姿を考える」
講師 京都精華大学講師 橋爪紳也氏
- 11月 9日 講演会・常任委員会
「“世界都市・関西”への具体的提案
～都会性を中心として～」
講師 大阪大学工学部教授 鳴海邦碩氏
- 11月12日 スタッフ会
- 11月30日 スタッフ会
- 12月 1日 常任委員会
「提言の方向性について」の討議
- 12月 8日 すばる推進委員会を訪問
- 12月14日 講演会・常任委員会
「関西におけるアメニティ・デザインのあり方」
講師 東京農業大学農学部教授 進士五十八氏

- 12月15日 神戸市企画調整局総合計画課を訪問
- 12月17日 大阪市市長室企画部を訪問
- 12月18日 大阪府企画調整部企画室を訪問
- 93年 1 月12日 スタッフ会（提言案について検討）
- 1 月14日 スタッフ会（提言案について検討）
- 1 月20日 京都市企画調整局、大阪市市長室企画部を訪問
- 1 月21日 正副委員長会議
提言「“まち衆共和国”・関西
～個人の主体的行動が魅力溢れるコミュニティを育み、自立したコミュニティが活力ある都市をつくる～」（案）の審議
- 1 月26日 アジア太平洋トレードセンター齏（ATC）総務部を訪問
- 1 月28日 スタッフ会（提言案について検討）
- 2 月 2 日 常任委員会
提言「“まち衆共和国”・関西
～個人の主体的行動が魅力溢れるコミュニティを育み、自立したコミュニティが活力ある都市をつくる～」（案）の審議
- 2 月19日 提言「“まち衆共和国”・関西
～個人の主体的行動が魅力溢れるコミュニティを育み、自立したコミュニティが活力ある都市をつくる～」（案）を、常任幹事会において審議

2 月23日 提言「“まち衆共和国”・関西
～個人の主体的行動が魅力溢れるコミュニティを育み、自立したコミュニティが活力ある都市をつくる～」（案）を、幹事会において審議

3 月16日 提言「“まち衆共和国”・関西
～個人の主体的行動が魅力溢れるコミュニティを育み、自立したコミュニティが活力ある都市をつくる～」を記者発表

平成4年度 都市問題委員会常任委員名簿

(敬称略・順不同)

委員長	鳥井信一郎	サントリー	社	長
副委員長	大辻眞喜夫	竹中工務店	常	務
	小松健男	ロイヤルホテル	社	長
	南谷昌二郎	西日本旅客鉄道	専	務
	菅井基裕	阪急電鉄	副社	長
	佐藤隆二	日本エアシステム	常	務
	菅井英子	デコ・ジャパン	代表取締役	
	本多朗理	積水ハウス	常	務
	福岡嶺子	企画社	社	長
常任委員	秋山喜久	関西電力	社	長
	荒巻恭士	きんでん	副社	長
	安藤忠雄	安藤忠雄建築研究所	社	長
	井筒邦雄	大阪ガス	取締役	
	市橋伸彦	丸紅	大阪業務部長	
	尾池良行	那須藤	大部社	長
	緒方正三郎	電通	取締役	
	岡本行善	昭和設計	社	長
	勝田悦之	大林組	副社	長
	金井萬造	地域計画建築研究所	社	長
	河合愼一郎	住信基礎研究所	常	務
	川岸泰典	同和火災海上保険	専	務
	桐山輝彦	神戸屋	会	長
	久保勇	南海電気鉄道	専	務
	熊谷勝昭	全日本空輸	取締役	
	黒田昌宏	サングローバル	大阪支店	長
	高坂知忠	近畿日本ツーリスト	常務	
	後藤文彦	住友金属工業	関西営業本部	長
	佐々木英彰	住友電工ハイテックス	会	長
	澤一寛	日本カラーテクノロジー研究所	社	長

— 43 —

「“まち衆共和国”・関西

～個人の主体的行動が魅力溢れるコミュニティを育み
自立したコミュニティが活力ある都市をつくる～」

平成5年2月23日発行

発行者 社団法人 関西経済同友会

常任幹事 萩尾千里
事務局長

大阪市北区中之島6-2-27

電話(06)441-1031

印刷所 東洋印刷製本株式会社

大阪市東住吉桑津4-6-17
