

き家・空き地の活用政策にある。その二つの政策を結びつけてコンパクトな「街なか居住」をどのように実現させていくかが問われている。多に知恵を出し合うとともに、空き店舗・

空き家・空き地が生み出されてきた経緯と現状、権利関係の複雑さ、地権者の意向等について実態を把握し、その将来方向を個別に検討する必要もあろう。

これまでの中心市街地活性化は商業活動の活性化を意味し、そのことを目指して再開発事業を実施してきた。確かに、中心市街地に「賑わい」をもたらす上で商業が果たす役割は大きい。できることならば、「商業者の街なか回帰」を望みたいところであるが、いわゆる「アルネ問題」を抱えるに至った経緯を振り返れば、商業活動の活性化に重点を置いてこれまでの再開発事業は破綻したと見るべきであろう。

今後は「街なか居住」の促進に重点を置いて再開発事業をコンパクトに進め、「街なか人口」の増加に伴う多様な商業活動の展開により、中心市街地の「賑わい」を少しずつ回復していく道を進んでいくべきであろう。

「コンパクトシティ化」街なか再生」の方向を主として高齢者を中心とする「街なか回帰」街なか居住」に重点を置いて論じてきたが、大学生・高専生・高校生の「街なか居住」の可能性についても検討していく必要がある。例えば、美作大学が入寮希望者増に苦慮している状況を踏まえて、行政が街なかのアパート借り上げの仲介をするとは考えられないか。「街なか若者居住」の経済効果は小さいかもしれないが、中心市街地の活性化に貢献することは確かである。中心市街地郵便局前のかつてのストリートミュージンヤンは「近隣騒音」として排除され、津山駅前移動したが、「街なか若者居住」を促進するということであれば、双方が許容し合えるルールをつくり上げていくべきであろう。「若い力」は時に暴走するが、現在の街なか居住者もかつての青少年時代別の「暴走」をした経験者であらうと思う。相互に許容しあい、ルールの構築を通じて世代間のコミュニケーションを促進していくことが、将来的な「街なか文化」の形成につながり、また、新たな商業活動の展開に

結びついていくことになると思われる。

(4)安全安心で安らぎのある「街なか空間」へ向けた再開発の事業内容

中心市街地の高齢者に加えて、中山間地・郊外からの高齢者の「街なか移住」を受け入れるということになれば、高齢者が安心して移動できる「安全な街なか空間」へつくりかえていくことが第一の課題になる。

幸いにして、街中には医療施設が集積しており、加えてさらなる福祉施設の充実を図れば、高齢者にとっては「福祉の街なか」となり、ひいては子育て世代等にとっても「安心な街なか」になる。問題は街中の現状が車からの歩行の安全が確保されていないことにある。したがって、昼間の街中への車の進入を規制することを基本にした「街なか交通政策」を検討する必要がある。外来車はアルネ駐車場を含む「街なか駐車場」に駐車し、人々はそこから街なかを歩き、あるいはミニバスに乗って街なかを移動する、というのが理想的な姿である。もちろん昼間の街なかへの車の進入が規制された場合、商業等の経済活動に影響を与えたり、歩行困難な患者を医療施設へ直接送り迎えることができなくなる、といった問題が発生する。そのような現実的な問題と理想的な姿をすり合わせるながら「街なか交通政策」に関わる関係者・関係機関が知恵を絞るべきであろう。なお、当然のことながら、緊急車両の街なか進入は規制の対象にはならないことはいまでもない。

街なかから外部へ車で通勤する場合も、自宅から駐車場まで歩くか、あるいはミニバスに乗って駐車場まで移動する、というのが理想的な姿である。ための遠出のために車を所有している人々については、カーシェアリングを促進し、街なかの車保有台数を減らしていく方向を検討していく必要がある。モータリゼーション（車社会化）が郊外拡散型都市を形成した要因の一つになっているが、「コンパクトシティ」の概念はそれを根底から否定するものであるから、「車庫付住宅」というこれまでの価値観もまた根底から見直さなければならぬ。

ミニバスについては、街なかの周囲ルートが検討されつつあるが、高齢者等が歩行中にミニバスを見かけたらどこでも乗れ、また、どこでも降りられる、というのが理想的な姿であろう。要するに、ミニバスはタクシー並みの公共交通機関であつて欲しいし、「デマンドタクシー」との連携も必要になる。また、金沢市の「ふらっとバス」にならってミニバスが商店街の中を走れば、商業活動の活性化につながる可能性もある。したがって、バスルートの設定に当たっては、高齢者を含めて街なかを昼間に移動する人々がどのようなルートで移動しているか、その移動手段（歩行を含む）は何か、移動先（アルネ・商店街・医療施設ほか）はどこか、などについての実態把握が必要になる。その実態を踏まえてバスルートを検討すれば、周囲ルートのほかにもいくつかバスルートを設定したほうが良い、ということになるかもしれない。なお、新たな「街なか交通システム」の検討とその構築については早急に着手すべきだ、というのが本委員会の一致した意見である。

「街なか空間」の再開発の第二の課題は、高齢者を含む街中居住者と外来者にとって、安らぎを感じられる街中につくり変えていくことである。まずは高齢者や幼児にとって優しい歩行空間につくり変えていくことである。歩行移動の途中で休み、憩える場所も必要になる。津山城の濠の一部を復元して親水空間とし、ベンチで休み、憩えるようにすることも検討されるべきことの一つであろう。出雲街道・因幡街道の一里塚・高札場・並木道の再現なども検討されるべきである。

公園はこれまで「面」として考えられてきたが、「線」として「緑」に接することができようようにすることも考えていく必要がある。4校の高校生が津山駅前から歩いて登下校する鶴山通りも、彼らの青春時代の思い出に残る「楽しい道」につくり変えていく必要がある。登下校時間に合わせた一方通行の時間帯を設定することや、歩道を拡幅してポケットパークや停車場を含む1車線の歩車共存道路につくり変えていくことも一案である。

津山市の街なかは、津山城址を中心とする「小京都」と言われて久しい。だが、その名を汚す事態に至っている。アルネビルが出雲街道を分断したことは、その象徴的な出来事の一つである。「小京都」であることに誇りを抱く市民は、当時、この問題にどのように対処したのであるか。今となつては「完全な復元」を目指すのではなく、自戒を込めた記念碑として歴史遺産を可能な範囲で再生すべきであろう。

城東の「むかし町家」の保存・保全事業もそれなりの成果を上げて今日に至っているが、地権者の高齢化等の事情で事業の推進が困難になり始めている。したがって今後は、個別住宅に対する補助金による誘導策だけではなく、空き店舗・空き家・空き地の利活用の検討とあわせて、街並みを構成する建築物・看板等工物に対する景観規制を検討する段階を迎えている、と考えるべきであろう。その景観規制は、すべてを「むかし」に戻すものではなく、現代的なスタイルの建築物をどのようにして「むかし町家」になじませるか、という景観誘導策であるべきである。空き地については、植栽を施せば街並みとしての見栄えがよくなる、という指摘が市民団体からすでに行われている。こうしたことも景観誘導策の一つとすべきであろう。

「むかし町家」「武家屋敷」「歴史的洋館」「昭和名建築」等と現代建築が違和感なく混在する景観政策のありかたを検討していく必要がある。また、そうした街並みになじむ現代建築の「津山らしさ」についても今後の検討課題になる。これらの景観政策の策定・街なか改造事業」の決定に当たっては、大学生・高専生・高校生など市外からの来住者による「街なか環境・景観点検調査」を実施し、その結果を踏まえることも重要であろうと思われる。

私権の制限を伴うことであるから、地権者の合意を得るのに時間がかかるが、「景観線三法」が成立したわけであるから、津山市の景観政策を思い切つて転換させる必要がある。点在する武家屋敷ほか「街なか空洞化」以前の面影を残す地区についても同様な景観政策が必要になる。これらの「面影」に接するとき、高齢者に限らず人々は心

を中心とする「小京都」と言われて久しい。だが、その名を汚す事態に至っている。アルネビルが出雲街道を分断したことは、その象徴的な出来事の一つである。「小京都」であることに誇りを抱く市民は、当時、この問題にどのように対処したのであるか。今となつては「完全な復元」を目指すのではなく、自戒を込めた記念碑として歴史遺産を可能な範囲で再生すべきであろう。

が必要がある。そのことが次の駅前再開発への第一歩となる。なお、JR津山駅構内「回転車台」の保存・活用も駅前再開発事業の課題の一つに位置づけていく必要がある。

最後に、今後の「街なか空間」の再開発を考える上で「街なか空間」は誰のものか、という点について付言しておきたい。「街なか空間」は商業者等による私的経済活動の場であると同時に、市民にとっては「公共空間」でもある。ドイトでは街なか「公共空間」であることを重視し、店を閉めた店舗の利活用を行政が積極的に進めている。イギリスではタウンマネージャーと呼ばれる公務員が中心市街地の賑わいの維持を担っている。津山市においても、身勝手な私的経済活動の根底にある私権を可能な限り制限し、「街なか空間」を「公共空間」という認識を地権者・商業者・市民の間にどれだけ広められるかが「街なか再生」の課題になるものと思われる。

また、中心市街地活性化協議会の立ち上げ準備とあわせて、「市民サポーター制度」についても検討し、多くの市民が中心市街に愛着を持てるようになり、提言を寄せられるような形にしていきたいことも必要になる。なお、アルネを含む一連の再開発事業の権利関係者のうち商業床の権利を有する権利者は54人で、そのうちアルネに出店した権利者は10人にとどまっている。残りの44人の中には不動産所有者として高級団地といわれる鶴山団地に居住している方々もいる。権利者の意向を無視することはできないが、このような方々を協議会メンバーとして連携してコンパクトシティに関するシンポジウムを企画し、コンパクトシティという言葉とその概念を市民の間に広めていくようにしてはどうか。シンポジウムは、津山市の中心部だけでなく、旧町村中心地でも開催されるべきであろう。

また、伊達市、青森市、金沢市等先進地への視察、情報収集についても検討していく必要がある。なお、コンパクトシティの概念については識者間で比較的早くから語られてきている。例えば、平成14年6月7日付の「津山朝日」には「歩いて楽しめるコンパクトな城下町をつくる

必要がある。そのことが次の駅前再開発への第一歩となる。なお、JR津山駅構内「回転車台」の保存・活用も駅前再開発事業の課題の一つに位置づけていく必要がある。

修正された中心市街地活性化法は、まちづくり交付金事業（再開発事業）を実施する前提として、専門家を加えた中心市街地活性化協議会による中心市街地活性化基本計画の策定を義務付けており、そのことを踏まえて本委員会は、「富山市・青森市の中心市街地活性化基本計画がすでに国に認定されており、津山市も早急に中心市街地活性化協議会を立ち上げる必要がある」という結論に達している。

中心市街地活性化協議会の構成メンバーとしては、これまでの市街地再開発事業のように地権者・商業者を中心に組織するのではなく、中心市街地に居住する人々、中心市街地で働く人々を含めた幅広い組織構成を検討していく必要がある。

また、中心市街地活性化協議会の立ち上げ準備とあわせて、「市民サポーター制度」についても検討し、多くの市民が中心市街に愛着を持てるようになり、提言を寄せられるような形にしていきたいことも必要になる。なお、アルネを含む一連の再開発事業の権利関係者のうち商業床の権利を有する権利者は54人で、そのうちアルネに出店した権利者は10人にとどまっている。残りの44人の中には不動産所有者として高級団地といわれる鶴山団地に居住している方々もいる。権利者の意向を無視することはできないが、このような方々を協議会メンバーとして連携してコンパクトシティに関するシンポジウムを企画し、コンパクトシティという言葉とその概念を市民の間に広めていくようにしてはどうか。シンポジウムは、津山市の中心部だけでなく、旧町村中心地でも開催されるべきであろう。

また、伊達市、青森市、金沢市等先進地への視察、情報収集についても検討していく必要がある。なお、コンパクトシティの概念については識者間で比較的早くから語られてきている。例えば、平成14年6月7日付の「津山朝日」には「歩いて楽しめるコンパクトな城下町をつくる

必要がある。そのことが次の駅前再開発への第一歩となる。なお、JR津山駅構内「回転車台」の保存・活用も駅前再開発事業の課題の一つに位置づけていく必要がある。

必要がある。そのことが次の駅前再開発への第一歩となる。なお、JR津山駅構内「回転車台」の保存・活用も駅前再開発事業の課題の一つに位置づけていく必要がある。

最後に、今後の「街なか空間」の再開発を考える上で「街なか空間」は誰のものか、という点について付言しておきたい。「街なか空間」は商業者等による私的経済活動の場であると同時に、市民にとっては「公共空間」でもある。ドイトでは街なか「公共空間」であることを重視し、店を閉めた店舗の利活用を行政が積極的に進めている。イギリスではタウンマネージャーと呼ばれる公務員が中心市街地の賑わいの維持を担っている。津山市においても、身勝手な私的経済活動の根底にある私権を可能な限り制限し、「街なか空間」を「公共空間」という認識を地権者・商業者・市民の間にどれだけ広められるかが「街なか再生」の課題になるものと思われる。

また、中心市街地活性化協議会の立ち上げ準備とあわせて、「市民サポーター制度」についても検討し、多くの市民が中心市街に愛着を持てるようになり、提言を寄せられるような形にしていきたいことも必要になる。なお、アルネを含む一連の再開発事業の権利関係者のうち商業床の権利を有する権利者は54人で、そのうちアルネに出店した権利者は10人にとどまっている。残りの44人の中には不動産所有者として高級団地といわれる鶴山団地に居住している方々もいる。権利者の意向を無視することはできないが、このような方々を協議会メンバーとして連携してコンパクトシティに関するシンポジウムを企画し、コンパクトシティという言葉とその概念を市民の間に広めていくようにしてはどうか。シンポジウムは、津山市の中心部だけでなく、旧町村中心地でも開催されるべきであろう。

また、伊達市、青森市、金沢市等先進地への視察、情報収集についても検討していく必要がある。なお、コンパクトシティの概念については識者間で比較的早くから語られてきている。例えば、平成14年6月7日付の「津山朝日」には「歩いて楽しめるコンパクトな城下町をつくる

必要がある。そのことが次の駅前再開発への第一歩となる。なお、JR津山駅構内「回転車台」の保存・活用も駅前再開発事業の課題の一つに位置づけていく必要がある。

必要がある。そのことが次の駅前再開発への第一歩となる。なお、JR津山駅構内「回転車台」の保存・活用も駅前再開発事業の課題の一つに位置づけていく必要がある。

最後に、今後の「街なか空間」の再開発を考える上で「街なか空間」は誰のものか、という点について付言しておきたい。「街なか空間」は商業者等による私的経済活動の場であると同時に、市民にとっては「公共空間」でもある。ドイトでは街なか「公共空間」であることを重視し、店を閉めた店舗の利活用を行政が積極的に進めている。イギリスではタウンマネージャーと呼ばれる公務員が中心市街地の賑わいの維持を担っている。津山市においても、身勝手な私的経済活動の根底にある私権を可能な限り制限し、「街なか空間」を「公共空間」という認識を地権者・商業者・市民の間にどれだけ広められるかが「街なか再生」の課題になるものと思われる。

また、中心市街地活性化協議会の立ち上げ準備とあわせて、「市民サポーター制度」についても検討し、多くの市民が中心市街に愛着を持てるようになり、提言を寄せられるような形にしていきたいことも必要になる。なお、アルネを含む一連の再開発事業の権利関係者のうち商業床の権利を有する権利者は54人で、そのうちアルネに出店した権利者は10人にとどまっている。残りの44人の中には不動産所有者として高級団地といわれる鶴山団地に居住している方々もいる。権利者の意向を無視することはできないが、このような方々を協議会メンバーとして連携してコンパクトシティに関するシンポジウムを企画し、コンパクトシティという言葉とその概念を市民の間に広めていくようにしてはどうか。シンポジウムは、津山市の中心部だけでなく、旧町村中心地でも開催されるべきであろう。

また、伊達市、青森市、金沢市等先進地への視察、情報収集についても検討していく必要がある。なお、コンパクトシティの概念については識者間で比較的早くから語られてきている。例えば、平成14年6月7日付の「津山朝日」には「歩いて楽しめるコンパクトな城下町をつくる

必要がある。そのことが次の駅前再開発への第一歩となる。なお、JR津山駅構内「回転車台」の保存・活用も駅前再開発事業の課題の一つに位置づけていく必要がある。

(8)付記

「再開発事業のありかた委員会」は、本日（平成19年5月23日）、第15回委員会、成案となった「委員会見解3」をもって所期の目的を一応果たしたことになる。

しかしながら、アルネのユニーアル効果は上々とはいえず、周辺に大規模店の新規出店や増床の動きがあるなかで、アルネのおかれている状況は決して樂觀できるものではない。また、第3次再建計画の目安とされている3年後の黒字化についても、来春に達成しなければならぬという状況にある。

本委員会は、国のまちづくり3法の改正、街中回帰・コンパクトシティという方針の大転換があったことを受けて、新しい中心市街地活性化基本計画を視野にいれながら最終的な提言をしつたわけだが、これを受けての行政・まちづくり会社・駐車場管理会社（地域振興開発㈱）・商業者・街なか居住者等の今後の取組みを見守る必要もある。委員会の所期の目的を終え、リニューアル後のアルネの好調な出足に期待しつつ当面は状況を見守る時期と考えるが、時期を捉えてまた本委員会を招集し、状況の分析をし、場合によってはさらに提言をする必要もある。当委員会の活動は暫くの間休止となるが、まちづくり会社、量販店スタイルへの転換④アルネ駐車場の無料駐車時間の延長⑤バスセンター設置とあわせて