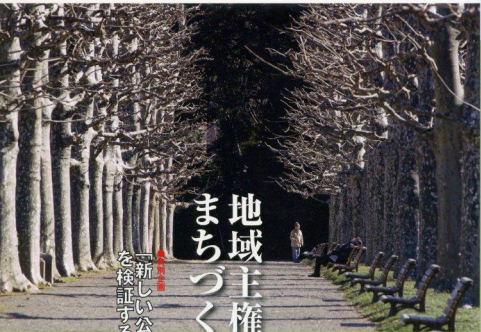


1-15079

季刊 30 1104
quarterly
machizukuri

まちづくり



地域主権時代の まちづくり条例

●特別企画
「新しい公共」の仕組みづく
を検証する

特集

●対談
市民事業は前進する
林泰義×西村幸夫

●イギリスの景観政策の新展開 第
都市再生における
アーバンデザインと
マスターアーキテクトの

●地域レポート
石炭産業の景観を記憶と
ともに継承するまちづく

鞆の再生——埋め立て架橋計画の行方(上)

毛利和雄（NHK解説委員）

鞆の埋め立て架橋計画は、自民党政権時の2009年1月に金子一義国交相が「国民的合意が必要」との判断を示したのに続いて、広島地方裁判所が、同年10月1日に鞆の景観は国民共有の財産だとして埋め立ての免許を交付しないよう判決を出した。景観を理由に公共工事を差し止めた初の判決であり大きな反響を呼んだ。

こうした事態を受け、広島県の湯崎英寿知事は広島高等裁判所に控訴しこの裁判を事実上棚上げし、埋め立て架橋推進派と反対派の地元住民による鞆の振興策を探る話し合い（鞆地区地域振興住民協議会。以下、住民協議会と略）を続けている。湯崎知事が表明したように、埋め立て架橋の是非はひとまず置き、地元住民の話し合いで鞆の振興策を探ろうという住民協議会の行く方は、どうなるのだろうか。一方、湯崎知事は「瀬戸内海・海の道構想」の政策を打ち出し、瀬戸内海もつ地域資源を探り、磨き上げ、住民の動きを支援してネットワークをつくるなど、広島県、ひいては瀬戸内海一帯の活性化の推進をめざしている。

■湯崎新知事の、話し合い路線。と

住民協議会

判例訴訟の判決直後の11月8日の知事選挙で初当選し、知事に就任した湯崎知事は、鞆の埋め立て架橋問題に関して、同問題はひとまず置き賛成派と反対派の地域住民の話し合いで鞆の振興策を探ろうとの話し合い路線を打ち出した。利害関係者間で意見が対立し膠着してしまった問題を解決するために中立のメデイエーターを立て話し合いによって事態の打開策を見出すメデイエーションという方法だ。中東紛争の

打開にも使われた手法だという。

鞆の住民協議会は、当初広島県が

選定したメデイエーターの中に利害関係者に与している研究者が入っているのではないかとこの異論が出て、その調整に手間取り当初の予定より3ヵ月遅れて2010年5月15日に第1回目の話し合いが開かれた。賛成派、反対派それぞれ5〜6人ずつの代表が参加し、鞆の抱えている問題点などについてそれぞれの意見を述べることから出発した。もともと港町であった鞆が明治以降、山陽鉄道（今のJR山陽本線）から外れた

など生活環境上の課題、④埋め立て架橋が計画されている港等の景色・景観、⑤観光や地場産業の鉄鋼業などの産業活性化、⑥協議会での議論の進め方。

住民協議会は、12月23日に第7回目が開かれた。これまでの話し合いで、鞆にとって最大の課題である交通問題については町中を通っている県道鞆松水線が狭くて車のすれ違いに支障があるので、車が離合できる場所を確保することができるとか広島県が検討し福山市に諮って、その結果を住民の話し合いの場にフィードバックすることになった。

また下水道問題に関して、これまで福山市は、下水道敷設工事で道路を通行止めさせざるを得なくなるので代替道路が必要だとして、埋め立て架橋ができないと下水道を敷設できないとしてきた。それについて埋め立て架橋反対派の住民から、道路を掘り返さなくても地下の排水工法

ため立ち遅れることになった。人口流出、少子高齢化の進展などを抱え、そうしたことへの対策は急務など様々な意見が出された。参加者が率直に意見を述べられるようマスコミ取材は認めず、非公開で話し合いは進められている。

その中から問題点を整理し論点をまとめ、それぞれの論点ごとに話し合いを進めていく方法が取られ、論点は以下六つにまとめられた。①歴史的町並みの保存のあり方などまちづくり全般、②混雑する道路網などの交通問題、③下水道整備の遅れ

道（今のJR山陽本線）から外れた

述べることから出発した。もともと

歴史的町並みの保存のあり方などまちづくり全般、②混雑する道路網などの交通問題、③下水道整備の遅れ

で敷設工事ではできるだけはずだとの意見が出され、これについても広島県が検討することになった。この話し合いの過程で、埋め立て架橋推進派の住民から、現状でも下水道の敷設ができるのであれば、下水道敷設の前提が埋め立て架橋だとうる福山市の説明は、いったい何だったのかとの疑問が出される一幕もあった。

また、狭い道路を消防車や救急車など緊急車両が通過する為に小型車などに改良すべきとの意見も出され、この件も検討することになった。こうした話し合いの進展に応じて、福山市は平成23年度予算で小型で高規格の救急車の導入を図る検討に入ったとの報道もされている。

橋の振興策、住民の生活環境の改善



湯崎英彦広島県知事

善の前提が埋め立て架橋だととして、何が何でも埋め立て架橋を推進する一方で、今でもできる施策を放棄しているとの福山市に対する批判はかねてから出されてきたが、湯崎知事の話し合い路線によって、ようやく福山市も今でもできる生活環境の整備に乗り出さざるを得ない情勢が生まれてきたといえる。

■橋の訴訟は、橋上げ・し、話し合い路線を優先

橋の世界遺産訴訟に、景観保護を理由に埋め立て免許差し止めの二期的判決が出て大きな反響を呼んだ。それに対し、悲願の政権奪取を果たした民主党政権の前原誠司国交相は、判決の一部には民主党政権が目指すところと共通するところもあると一定の理解を示しながらも、訴訟の当事者は広島県であり、判決が確定したわけではないので訴訟の行く方を見守りたいとのとの見解を示すにとどまった。

被告広島県は、控訴期限ぎりぎりの2009年10月15日に広島高等裁判所に訴訟した。藤田知事は、3期

目の任期の終わりに後援会幹部の政治資金規正法違反事件が摘発され、その政治生命が問われたが、何とか乗り切って4選を果たした。4期16年に及んだ任期の満了を前に藤田知事の最後の仕事は橋訴訟の控訴であった。後述するように藤田雄山知事は、金子一義国交相の水戸下での埋め立て架橋見直しの要請に応ずるとの意向も示したが、羽田福山市長に翻意を促すこともできず、30年近く

にわたって広島県政の課題でもあった橋の埋め立て架橋問題に関して、なすすべもなく任期を終え退任した。

新たに登場した湯崎知事は、前述したように住民による話し合い路線に転換したが、橋の訴訟に関しては控訴を取り下げの意思のないことを合わせて表明した。しかし、住民による話し合いを優先し、訴訟は急がないとの見解を表明している。そこで、これまでに控訴審の進行協議が1月27日を含め4回開かれたが、裁判の期日決定は先送りされたままで、控訴から1年以上経っても裁判が始まらないという異例の事態

となっている。

控訴を取り下げれば1審の判決が確定し、埋め立て架橋を断念した形になるので、その問題をひとまず置き住民による話し合いを優先するとの前提が崩れる。そうすると埋め立て推進派の住民が話し合いに応ずることができなくなり、話し合い路線も破たんするので、そうした事態を避けるため控訴は取り下げない。しかし、裁判でこの問題に決着をつけるのではなく、あくまで話し合い路線で解決策を見つけたすとするのが湯崎知事の真意であろう。

■計画続行にこだわる福山市、羽田市長

福山市長の羽田市長は、「橋のまちづくりは、福山市の仕事」としながらも、「広島県の湯崎知事が住民の話し合いにより橋の振興策を探る」との方針なので、その行く方を見守るとの意向を記者会見で表明する一方で、住民協議会の話し合いの進展に関して、「時間がかりすぎて」との意見も表明している。その、

て裁判を進めるべきとも主張し、その旨を要望するとの意向も表明している。

また、上述した朝の町中を通る県道に車の離合場所を設けることは、家屋同士が連続しているのを損なうことになるので重要伝統的建造物群保存地区（以下、重伝建地区と略）をめざしている朝の町並み保存の趣旨に反する。仮設であれば検討の余地はあるが、それには代替道路を早急に造る必要があるとの見解を記者会見で表明した（2010年10月4日）。このことは仮設の離合場所は認めるが、その場合でも埋めて架

橋までのつなぎであり、埋め立て架橋へつながらない事は全てダメと言う方針に拘っているとも受け止められる。

このように福山市は、今にも取りかかれる施策にさえ依然として異見を表明して問題を先送りしているが、以下述べるように埋め立て架橋計画の実現の見通しはほとんどないのである。したがって、その代替策を早急に探るべきであり、そうでなければ保護策が急務となっている肝心の町並み保存をいたずらに遅らせることになるだろう。

り、伝統的集落の重要性を熟知している。朝が再生に向けて参みだせるきっかけをつくった金子前国交相の英断に敬意を表したい。

金子前国交相の決断に至る前には、水面下で大きなドラマが演じられた。

宮沢喜一元総理の甥で、宮沢弘元広島県知事を父に持つ宮沢洋一衆議院議員（当時、今は参議院議員）は、東京の生まれ育ちだが福山市が選挙区に含まれ、朝の振興策には埋め立て架橋が大切だとして国交省に対し認可を強く働きかけた。おりから高速道路の民営化も政治課題になっている中、宮沢洋一氏は自民党道路部会の部長だったこともあり、国交

省も特別の配慮をせざるを得ない事情もあった。もともと公有水面の埋め立ては港湾局の管轄だが、新港の埋め立ては面積が2・1haと小規模であったことから、認可の権限は中

国地方整備局長がもっていた。ところが、社会的に大きな注目を集めた問題なので、本省まで持ち上げられ、事務方では最終的に林田博清局長が認可する決断を下した。それをひ

つくり返したのが当時の金子一義国交相であった。

金子国交相は2008年10月24日の閣議後の記者会見で、「朝には土地動がないが一般論として風光明媚なところでの公共工事はきけた方がいい」と朝の埋立架橋事業に慎重な見解を表明した。このことが報道されると羽田市長は、広島県にも働きかけて国交省に対し異議を表明したいとの意向も示したが、羽田市長が藤田知事に働きかけをする前に、藤田知事が年末にもかわらず12月25日に急きょ上京し、金子国交相と会談をもった。この時の会談の内容は公にされていないので、報告しておく。

■実現が困難視される埋め立て架橋朝の埋め立て架橋計画については、広島県が埋め立て免許の前提となる認可を2008年6月23日国交省に申請し、認可は必至とみられていた時期もあった。しかし、異例の長期間わたる審査の末、金子前国交相の「国民的合意が必要」との政策判断によって、潮目が変わった。

金子前国交相は、重伝建地区を抱えた岐阜県高山市の出身で選挙区内には世界遺産の合掌集落白川郷もあ

り、社会的に大きな注目を集めた問題なので、本省まで持ち上げられ、事務方では最終的に林田博清局長が認可する決断を下した。それをひ

つくり返したのが当時の金子一義国交相であった。

金子国交相は2008年10月24日の閣議後の記者会見で、「朝には土地動がないが一般論として風光明媚なところでの公共工事はきけた方がいい」と朝の埋立架橋事業に慎重な見解を表明した。このことが報道されると羽田市長は、広島県にも働きかけて国交省に対し異議を表明したいとの意向も示したが、羽田市長が藤田知事に働きかけをする前に、藤田知事が年末にもかわらず12月25日に急きょ上京し、金子国交相と会談をもった。この時の会談の内容は公にされていないので、報告しておく。

この会談は事前に福山市にも知ら

朝の年表

1925 (大正14)	年	名勝「朝公園」に指定
1934 (昭和9)	年	瀬戸内海国立公園に指定
1963 (昭36)	年	新国立美術館、福山海地方港湾審議会を設立
1995 (平成7)	年	埋立面積を同審議会で2.32haに縮小
1996 (平成8)	年	福山市、朝地区まらつくりマスタープラン策定
2000 (平成12)	年	埋立計画を2haに変更
2003 (平成15)	年	三好福山市市長が、排水権者の同意取り付いで埋立架橋計画を凍結
2004 (平成16)	年	羽田福山市市長が計画凍結を表明
2007 (平成19)	年	反対派住民が、埋立て免許差し止め求め提訴
2009 (平成20)	年	金子一義国交相、埋立については「国民的合意」が必要。広島地方裁判所、埋立て免許差し止め判決

されずに行われたことからその内容をいふかしんだ羽田市長が、広島県庁に藤田知事を訪ね会談した。この会談の内容について筆者は詳らかにしないが、藤田知事が羽田市長に埋め立て架橋計画の推進について意見を促すか、そこまで積極的でなくとも計画変更の意向がないか質したのに対し、羽田市長があくまで計画推進を表明したことは容易に推測できる。

その後、羽田市長は、2009年1月28日に国交省に金子一義大臣を請ねて会談し、大臣の要請を断ったことは、すでに周知の事実だ。

こうした経緯を経て、金子国交相の朝の埋立架橋事業には「国民的な合意」が必要との判断が下され1月

30日の記者会見での発言となったの

国民的合意が必要との金子国交相の判断に対し、福山市の羽田市長は、「埋め立て架橋は住民の多くが望んでいる、朝の振興策に必要な事業である。広島県と福山市の事業であり、「国民的合意が必要」とするが、どうすればいいのかわからない」との見解を表明した。

当時は、埋立架橋事業の事業者である藤田知事が、計画の見直しに言及したことが公になっていなかった。金子国交相の判断の意味が理解できにくかったが、「国民的合意が必要」との発言の裏には国交相の提案に対して当事者同士の知事と市長との間でも対応が異なっていたことがあった訳だ。

金子一義前国土交通大臣



「国民的合意が必要」としたのは、埋め立て架橋は羽田市長の公約と聞いていたので、羽田市長に配慮した結果だ。宮沢さんも衆議院選挙を控えていたので迷惑をかけてはいけないと随分気を使った」と、配慮に配慮を重ねた結果の判断であると自らの政治的判断について語った。

実は埋め立て架橋計画を見直しするようにとの政府サイドの事実上のサインは、小泉純一郎政権当時の2006年にまで遡る。ウイジツトジャパンの推進に向けて有識者による懇談会を開いた際、在日アメリカ人のアレックス・カーさんが日本にとって貴重な財産である朝の景観を破壊する埋め立て架橋計画を見直すよう訴えた。

これを受け、小泉首相が国交省に検討を指示した。それを受けて、当時の北側一雄国交相が2006年3月26日に非公式に朝を視察した。地元が計画を見直すなら、その代替策の面倒を国交省がみるとの国交相による意思表示を受け止められる。

それに対し、羽田市長は直後の4月17日に国交省に北側大臣を訪ね、

埋め立て架橋は朝の住民にとって最善策だとして推進方針を表明した。これによって事実上、政治的な解決の可能性がなくなった訳だ。

以上みてきたような政治的な状況があり、それに加えて国民的な反響を呼んだ広島地裁の差し止め判決がその後出されたことも勘案すると、計画策定以来30年近くたつ同計画にはすでに政治的な判断が下されていると見るべきだろう。それをひっくり返して埋め立て架橋を実現することは極めて困難とみるのが実情に即している。その一方で、広島地裁の判決でも指摘するように道路事情の改善の必要性が指摘されているので、埋め立て架橋の代替策を探ることが賢明な問題の解決策だろう。

そうであるにもかかわらず、羽田市長が埋め立て架橋に拘りつづけることは事態の解決を遅らせるだけでなく、自らの立場をも脅かす事態になりかねない。そうした事態にならないことを願いたい。もともと心配なのはこの問題を解決できないままに朝の町家の老朽化が進み住民の生活を脅かしていることである。