

はじめに

山野 正彦

かつて 1970 年代に大阪から鳥取や松江に旅するときには、山陰本線を経由する「まつかぜ」というディーゼル特急で行くのが常だった。この列車は豊岡、鳥取、倉吉、米子、松江、出雲市、浜田、益田と山陰の主要都市を順に通って、下関、博多まで一日かけて堂々と走るのである。大都市と地方都市とのネットワークが今ほど密にはりめぐらされていなかった時代のことである。現在では、大阪から鳥取・倉吉へは智頭急行経由、米子・松江へは伯備線経由、浜田へは広島から高速バスで行くのが順路である。

この 20 年間ほどのあいだに東京や大阪などの中心都市から日本の端々までの交通ネットワーク網が整備され、日本はますます小さくなった。日帰り可能な範囲が拡大している。これは確かに便利さの改善である。がしかしよく言われることであるが、それと並行して、ローカルカラーの喪失に拍車をかけたこともまた事実である。鳥取も松江も出雲市も駅はよく似た設計の高架になり、観光客の目を意識した景観づくり、街づくりが進行している。歴史的景観保存と大都市のポストモダンの消費景観の小型版が山陰地方のどの町でも目につく。燕趙園や宍道湖自然館ゴビウスなど注目すべき例外もあるのだが、全体として均質化が進んでいることは否めない。

ところで先般のマイカル・サティの経営破たんは、駅前等の開発の核になる店舗としてサティを配置していた地方都市の都市計画に大きな暗雲を投げかけるニュースであった。山陰地方の都市には、米子、松江、出雲、浜田、益田など町の中心部にサティの店舗を有する都市が多い。今後の地元の苦悩を招く事態の到来が予想されるのではないか。

資本と情報の源としての中心地の支配力がますます強力になってゆく現代、地方のユニークな生き方が問われている。地球規模で展開する経済と文化の巨大なインパクトからローカルな生活をいかに保護し、育てるのか。パナキチャーな景観とローカルな場所の精神（ゲニウス・ロキ）を都市づくりにそう生かすのか。今回の実習調査で学生諸君の得た資料と印象が、そのような問題を考える手がかりになるであろうことを期待したい。