

---

---

## ホットニュース(平成11年度／第14号)

---

---

### ●今月の業界ホットニュース／～都市観光への取り組み～

都市計画家協会が毎年実施しているキャラバンの今年のテーマは、茨城県古河市を対象とした「都市観光」である。

中心市街地活性化に向けて各都市が種々模索しているところであるが、商店街依存の活性化には限界があることは明らかになっていよう。以前にも紹介したが、高山市が歴史と伝統・文化を活かして、高山祭りや歴史的街並みの整備とそれを支えるコミュニティの維持により、多くの観光客を集めて活気を呈している。

高山市とは比ぶべくもなくとも、日本の地方都市はそれなりの歴史・文化・伝統・自然環境を持っていたはずであり、それを掘り起こし活かす工夫が必要であろう。長期にわたる地道な努力とエネルギーが必要であり、かつ観光流入・交流人口増大といった成果が即効的に期待できないかもしれない。しかしその過程において地域コミュニティが再生され、地域アイデンティティが共有されれば、街の活性化に向けた新たな発想も生じるかもしれない。

例えば伝統的建造物等はほとんど残ってなく遅きに失した都市もあろうが、少なくとも意識の上でのアイデンティティの再生に今取り組んでおかないと、何も無いまちになってしまう可能性が高い。各都市がまちづくりの一つの方策として、「都市観光」に取り組んでいくことを期待したい。

(代表取締役 堀田紘之)

---

---

### ●地方都市にも有効な都市計画制度の改正を

---

---

新聞報道(4月9日付日本経済新聞)によると、建設省では都市計画法の全面改正を30年ぶりに行うべく、現在、検討を進めているとのことである。報道の中では、市街化区域内の用途地域規制の弾力化など、主に大都市部の都市構造再編に焦点を当てた内容となっているが、大都市部ばかりではなく、地方都市に対しても有効な都市計画制度の改正であることが望まれる。

地方都市では、中心市街地の空洞化をはじめとする様々な都市行政上の課題があるがこうした問題に対して今ひとつ有効な策が打てない理由の一つとして、土地利用誘導・規制施策の抜け穴があるといわれている。

例えば、都市計画区域内に比較して、都市計画区域外における人口の伸びが著しい地方都市が存在する。これは、都市計画区域外において、農用地規制等が指定されていない場合には、ほとんど無許可に近い状態で建築行為・開発行為が可能であることに起因している。しかし、こうした部分では十分な基盤施設の整備が行われていないため、結果としてスプロールした市街地(集落)が形成されてしまうのである。これでは、行政や住民が中心市街地の活性化や公共投資の効率化を目指していてもなかなかその実現が難しくなってしまう。

行政区域全域が都市計画区域となっているような大都市部の市区町村では想定しにくい状況ではあるが、上記の例以外にも、地方都市部での実態や運用に配慮した方向での都市計画制度の改正が望まれる。

(第二計画室長 坂本敦彦)

---

---

### ●大型店と交通問題(その3)

---

---

2000年6月に施行される大規模小売店舗立地法の具体的運用の目安となる環境指針が決定された。大型店が設置すべき駐車場台数や廃棄物保管場所の基準が数値化されるとともに地方自治体を実施している街づくり計画への配慮も盛り込んだものとなっている。

特に注目されていた駐車場台数の算定は、地域特性／店舗面積などの条件による相違が表現されるようになっており、ピーク時の駐車台数が自動的に算出され、算出根拠としてはわかりやすいものとなっている。

一方で、周辺交通への影響については、これらの数値基準が明確に示されることで、特に市街地部ではその評価方法とその結果に対する扱い方が難しくなると考えられる。

そのためには、やはり交通運用面での対応策が求められ、交通管理者、道路管理者との協議が一層重要となってくると考えられる。

また、今後はこれらの数値基準の精度を高めるような努力（例えば、事後調査など）を官民協力して行い、本指針がより有効なものとなるよう努めていく必要がある。

（第五計画室 坂本裕之）

---

---

## ●メコンに架ける橋 Part1

---

---

陳腐な題名と感ずるかもしれないが、今日、日本をはじめ世界の援助国・機関の間で最もホットな話題の一つである。メコン川はよく知られるようにヒマラヤ山脈の東側に源流をもち6ヶ国を流れ下る国際河川である。河川延長4,880km、流域面積810万km<sup>2</sup>というスケールは、島国日本では想像もつかない規模である。このメコン川の架橋プロジェクトが90年代に入り俄然脚光を浴びることとなった。

メコン川は古くから地域の交通手段である水運の動脈であったとともに特にその下流のメコンデルタには肥沃な土壌を造ってきた。しかし、その圧倒的な存在は地域の分断要素でありつづき、実際ラオス・ミャンマー・中国やラオス・タイの国境の一部はメコン川に沿って定められている。したがって水利の帰属をめぐる紛争や川をはさんだ戦争が絶えず、1993年にベトナムがカンボジア駐留を引き上げるまで続いた。

メコン架橋は古くから提唱されてきたプロジェクトではあるが、その実現性には長い間疑問符がつけられてきた。例えば、アジア開発銀行等で実施した"Regional Transport Survey 1971"では、メコン架橋を政治的には重要と認識するが経済的に成立しにくいとして1980年代の実施にさえプライオリティをつけなかった。しかし、平和の時代に入り、1994年にラオス・ビエンチャン・タイ・ノンカイ間に初めての国際橋が開通すると事態は一変した。その越境交通の増加によって地域経済へのインパクトは、目を瞠るものがあった。ラオスは1975年の独立以来、弧壘を守ってきたが、橋を通して来た年間30万人の観光客の存在は、その政策を大きく変えさせた。川に橋を架けることがどれだけ地域経済の活性化と統合、隣国との政治的協調の気運をもたらすか如実に示すこととなった。

（ベトナム・ハノイより 海外室長 熊沢憲）

アルメックホットニュース（平成11年5月15日発行）

////////////////////