
ホットニュース(平成13年度／第42号)

●今月の業界ホットニュース／～豊かなセミパブリック空間を創ろう～

青森県黒石市は「こみせ」の街として有名である。雪除けのいわゆる雁木の通りを維持している。この通りは歩行者空間であり、利用形態としては明らかに公共空間であるが、所有形態は私有地であるという。江戸時代から、この空間の税金を免除することにより、大店や旧家の並ぶこの通りはそのまま守りつづけられてきたらしい。

このためこの街はセミパブリック空間を非常に大切に扱っている雰囲気がある。沿道の旧家の庭は、訪問者に開放され自由に眺めることができる。観光客の多い日は騒がしくて迷惑なこともあると思われるが、セミパブリック空間を大切にしてきた歴史的な伝統によるもてなしの心ではないだろうか。戦後の土地所有の一方的な権利意識をたてにセミパブリック空間を破壊し、みすぼらしい都市景観を創り続けてきた日本にも、「こみせ」通りのような街がまだあったことに意を強くするとともに、今後の街づくりのヒントがあると思う。すなわち税制等によりセミパブリック空間を豊にしていく方策が考えられるのではないだろうか。

さらに驚くべき話を聞いた。旧家の一軒が売りに出されたときにマンション業者が入り、反対運動では埒があかなくなり、ついに街の人たちで契約直前の3日間で6000万円を集め買ってしまったということである。ここまでくると唾然としてしまうが、自らの街は自ら守ることを当然として行動するこの街に敬意を表したい。

(代表取締役 堀田 紘之)

●LRTの導入・普及の課題-環境交通社会づくりの牽引役

LRTはバリアフリー度が高く環境負荷も小さく安全で快適に利用できるなど、多様な優れた輸送特性を有する魅力的な都市交通機関である。海外では、1978年以降、LRTを復活・新設した都市は52都市に上り、建設中・計画中を加えると約100都市にのぼる。一方、わが国では最盛期には全国65都市、82事業者に達した路面電車は次々に廃止され、現在では19事業者にすぎない。一方、LRTの導入論が起こっている都市も多く、仙台、いわき、前橋、さいたま、京都、枚方など全国20都市以上に上る。しかし、導入空間確保や事業採算などの面から課題も多く、事業化の見通しがたたないのが現実である。

従来の取り組みをみると、LRT導入を目指す市民は「理念」先行で事業としての視点が不十分ではなかったか。補助導入にはコンセンサスが必要であるし、事業採算が低すぎでは持続可能な都市交通とはいえない。一方、行政・事業者は事業採算性をみるばかりで、例えば「環境交通」といった新しい価値観に遅れをとりがちであった。しかしこれからの環境重視型社会では、社会的外部費用が大きく節減されるのであれば、市民の意識・コンセンサス次第では法定外税や炭素税・ロードプライシング等で新たな財源を確保できる可能性もある。

長期的な交通需要の趨勢の中で、新しい価値観に基づく交通手段選択は、LRTの需要を拡大する可能性もある。LRTの導入を牽引役として、市民・行政・事業者の協働による環境交通社会づくりに向けた多種多様な取り組みが必要である。(第四計画室長 矢島 充郎)

●泉麻人氏の「東京23区」

コラムニスト泉麻人氏の「新・東京23区物語」(新潮文庫)が旧刊を改訂して発売された。同書は都内23区をその歴史、住民特性や流行もの等からかなり面白おかしく特徴づけており、例えば旧刊では区別パンチパーマ率を、新刊ではスターバックス分布図を表していたりする。各区の特徴を見ようと手にしたわけではあるが、やはり15年振りの改訂ともなると、かなり内容が異なっている。その間に、バブルが崩壊し、牛井の値段は下がり、お台場タウンが発生し、女子学生の顔色が変わった。そもそもエッセイなので独断的な解釈があるが、かなり楽しく読むことができる。あくまでも消費者・生活者の視点で捉えて、まちが店舗や購買客、生活者によって構成されているという視点に共感できる。

好きなまちとは何か、と問われてその決定要因となるのは、やはり店舗やまちの人種ではなからうか。鳴り物入りで作られた施設が「兵どもの夢の跡」となる一方で、不景気の中でも活気のあるまちとは何かを探る上で、ぜひ一読をお勧めする。

(第三計画室 黒坂 剛)

●青年海外協力隊レポートvol.4 ～モロッコは移動が大変...～

モロッコ国内の主な公共交通機関には、鉄道、バス、タクシーが挙げられる。

鉄道線路はアルジェリアとの国境の街ウジダからラバト、カサブランカを通りマラケシュまでの約 900km に及ぶ。また、途中で北に分かれ、モロッコ北端の街タンジェまで続く線路もある。長距離は本数が少ないが、首都ラバトと商業都市カサブランカ間は、30分～1時間に1本の列車が運行しており、時間もほぼ正確である。また、駅の方もきれいに整備されており、切符の販売にはコンピューターが導入されていて、近代的である。

バスは大都市の市内バスと都市間を結ぶ長距離バスとがある。市内バスは、首都でも大概ボロボロだが、フェズの街中では2台連結バスも走っている。料金は日本円にして約30円程度の均一料金で、市内のどこまででも行ける。長距離バスは、主要な街にターミナルがあるが、大概途中の街や村でも人の乗り降りが可能である。

さて、一番特徴的なのは、タクシーである。タクシーはプチタクシーとグランタクシーがあり(プチ=小、グラン=大)、プチタクシーは市内のみ、そしてグランタクシーが中距離都市間を運行している。このグランタクシー、基本的にはベンツの普通の乗用車なのだが定員は7人である。つまり、運転手を除き前に2人、後ろに4人と計6人の乗客を乗せる。そして、6人の乗客が集まらないと出発しない。目的地は決まっているが、途中下車または(空きがあれば)乗車も可能である。が、一度市街地を出ると、時速 100kmでかつ飛ばし、追い越しもお手の物である。

鉄道のルートが限られているモロッコにおいて、長距離バスまたはグランタクシーが都市間を移動する人々の主要な足となっているようである。地方や山間部などではバスが物資の運搬を担い、グランタクシーは国内のほとんどの市や村に乗り入れていると思われる。これがもう少し安全運転だと安心して利用できるのだが...、意外と事故に遭ったという話を聞いたことがないのは、イスラム教徒の言う所のアッラー(神)のおかげなのだろうか。

(第三計画室 酒井 夕子)

アルメックホットニュース(平成13年9月15日発行)

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