
ホットニュース(平成14年度／第49号)

●今月の業界ホットニュース／都市再生への道(・)

前号で、市場主義に基づかない都市再生という言葉を紹介して、このことが気になっている。逆にいえば、市場主義に基づく都市再生への危惧である。

経済が停滞すると、規制緩和の一環として都市計画制度を対象にすることは、これまでしばしば行われてきた。端的に言えば、床面積当たりの土地コストを下げ、床生産性の効率を上げようという方向である。しかし長い目で見て、この種の方策は上手くいったといえるのだろうか。不良資産化し処理に難渋している物件が、まだまだ数多くあることは想像に難くない。

思うに、景気のサイクルと都市や建物のライフサイクルに差がありすぎるのが、景気の刺激策として都市や建物を扱うこととのミスマッチを引き起こしている。

たとえ話で話は飛ぶが、平安時代に当時の高層建築の高さを「雲太和二京三」と表現していたという。出雲大社、大和の大仏殿、京都の大極殿の順である。現世の政治の最新シンボルは、宗教シンボルより低かったのである。建築基準法も都市計画法もない時代に、建物に何らかの規制・タブーが働いていたのではないかと考えさせるものである。

すなわち、都市計画法の少なくとも規制に係る諸項目は、都市のあり方やライフサイクルを前提としたタブー集といえなくもない。そうだとすると、その前提条件を十分に認識して、都市再生の方向を検討すべきであろう。

(代表取締役 堀田 紘之)

●ヴィエトナム伝統工芸調査スタート

国際協力事業団調査の「ヴィエトナム国地域振興のための地場産業振興計画調査」が始まり、本年2月下旬から3月下旬まで約1ヶ月、第1次現地調査が行われた。この調査は英語タイトルでは“The Study on Artisan Craft Development Plan for Rural Development”といい、Artisan Craft(アルティザン・クラフト=職人による工芸品)という言葉が示すとおり、農村部での工芸品の振興による地域振興及び貧困層削減を目標としている調査である。

ヴィエトナム国民の多くが農業で生計を立てているが、全国の貧困層の90%は農村部に存在するといわれている。また、54の民族構成のうち、53は少数民族であり、その多くは中国やカンボジアなどの国境付近や、山岳地帯などの僻地に住んでおり、彼らは農業の傍ら織物や刺繍などの工芸品づくりによって生計を立てている。工芸品といっても、日本の伝統工芸のように高級・高品質なものから、少数民族のように生活用品(衣服など)としてつくられているものなど幅広く、また工芸製作に従事している村は全国で1,000以上ともいわれている。

今後は、現在進めている全国マッピング調査によって、ヴィエトナム全土の工芸品及び工芸村の実態や課題などを明らかにし、地方の省庁や他ドナー、NGOなどと協力しながら、工芸品振興に係る政策フレームの確立(マスタープランの作成)やパイロットプロジェクトの実施などを進め、2004年3月に完了する予定である。

6月から成田ーハノイ直行便が飛ぶなど、今後ますますヴィエトナム人気が高まるのは必至である。観光開発が進む一方で、伝統価値や環境保全の視点も忘れないよう、本調査を通じて真実のヴィエトナムの姿を捉えたいと思う。

(都市計画部 阿部 朋子)

●ロンドンでロードプライシングを実施

来年(2003年)2月17日よりロンドンで混雑課金(Congestion Charging)を開始することが本決まりとなった。1999年のGLA法によりロンドン市長に実施の権限が付与されていたものである。祝日を除く月曜から金曜日の午前7時から午後6時30分に、ロンドン中心部21平方キロメートルの対象区域内を通行する車両は1日5ポンド(1ポンド=190円として950円)を支払うことになる。対象区域内に設置したカメラによりモニターされ、違反した場合は80ポンドの罰金が課される。自動二輪車、タクシー、大型旅客自動車、特定の公共サービス用自動車、身体障害者が利用する車両、低公害車等は減免あるいは割引される。また、対象区域

内の居住者は0.5ポンド(90%引き)の課金額が適用される。ロードプライシングを実施するための費用は、ロンドン全域での交通対策費用1億ポンドを含めて総額で2億ポンド。制度実施により、毎年最低でも1.3億ポンドの課金収入が生まれ、全額が今後10年間ロンドン全域での交通改善に向けられることが法律に定められている。

詳しい内容は、以下をご覧ください。

<http://www.london.gov.uk/mayor/congest/index.htm>

(交通計画部 矢島 充郎)

●青年海外協力隊レポートvol.11ーモロッコ『都市計画』事情

モロッコに来てちょうど一年が経ち、折り返し地点を迎えた。これまでに市の基礎調査ということで作成した報告書は、同僚や市長にも興味を持ってもらえたようである。

さて、モロッコには16の地方があり、各地方が一つずつ(1箇所だけ2つに分かれるところがあるので全部で17)の行政体を持っている。地方はいくつかの県に分かれ、その下に市もしくは村があることになる。市と村との区別は、人口が集中していること、都市基盤施設(道路、上下水道、電気等)が整備されている(または整備される計画がある)こと等であり、日本で言う市街化区域のようところが“市”とされている。また、市域の境界線は都市計画が変更されればその都度変更することができる緩やかなものであり、市の周囲は村である。

そして、各行政体には都市局が置かれ、その地方の各都市の都市計画を管轄している。各都市毎に制定される都市計画は、道路、公園などの都市施設やゾーニングが指定され高さや容積率などの建築制限が行われる。これらは各地方都市局で調査・計画され、10年に一度見直されることになっている。一方で、大都市などでは、市と住民と自身の3者で資金を分担し、土地を購入して都市基盤施設を整備し分譲するという機関が複数存在する。

ただし、モロッコの都市計画はフランス流の都市計画の流れがあるものの、理論と建物を建てるという実務に終始し、どういう方向に持っていきたいのかということが不明瞭であるように感じられる。また、都市局という上位機関が一方的に調査し、住民の意思というものが忖度されていないようでもある。(ただし、これには宗教や歴史等による国民性の違いもあるので、まず住民が将来の都市の方向性に対して何らかの意思を持っているかに注意する必要がある。)

まだ漠然としか掴めていないモロッコの都市計画ではあるが、このへんに今後の活動のキーポイントがあるのではないかと考えている。

(第三計画室 酒井 夕子)

アルメックホットニュース(平成14年4月15日発行)

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