

名古屋都市センター

Nagoya Center for Urban Advancement

VOL.2
1993.11

機関誌



特集
「まちづくりと国際協力」

VOL.2
1993.11

機関誌

Nagoya Center for Urban

CONTENTS

グラビア…………… 2

「特集」まちづくりと国際協力

ドイツへ調査団を派遣して
廻行する思い 小寺 稔…………… 8
森岡侑士…………… 14

ESSAY

色彩と匂いのある街 高野史枝…………… 20

水道部門の国際協力に参加して
タイの都市事情と 中村章男…………… 25

日本の国際協力についての雑感

長野 啓…………… 33

INTERVIEW

国際連合地域開発センターの
活動と今後の課題 梶 秀樹…………… 37

都市計画に関する国際研修の課題 岸井隆幸…………… 43

マレーシアにおける区画整理技術の

移転に係る体験と考察

築瀬範彦…………… 50

ESSAY

ニューヨークのサバーバンエリア 青山公三…………… 56

名古屋都市センターの活動から

1. 都市開発政策国際会議名古屋'92…………… 62

2. JICA 集団研修の受け入れ…………… 68

3. アンケート調査「外国人がみた名古屋のまちづくり」…………… 70

(資料)

英国の都市政策とその実施

—インナーシティ問題と都市開発公社制度—

ピーター・Z・ターリック…………… 73

(財)名古屋都市センターについて…………… 85

まちづくりと国際協力

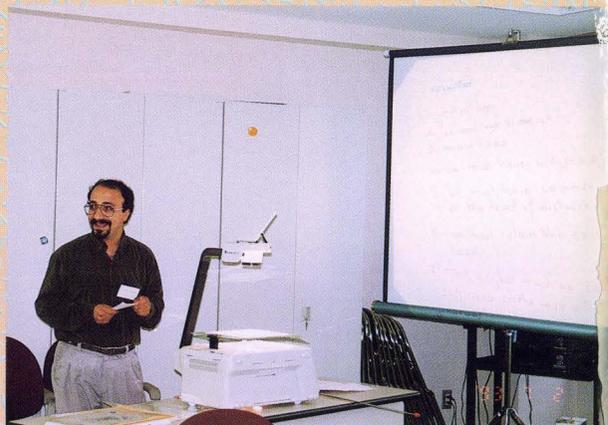
平成4年度JICA研修（都市整備コース）

10ヶ国11名（平成4年6月23日～26日）



平成5年度JICA研修（都市整備コース）

13ヶ国13名（平成5年6月29日～7月2日）





ホーチミン市街



ハノイの通りで



タイ・チェンマイでの水道技術指導



コンケン市での水道管布設工事



クアラルンプール、再開発をまつカンボン・バル地区



クアラルンプールのモスクより都心を望む



タイの伝統文化



バンコック、チャオ・プラヤ川から寺院、王宮を望む



フランクフルト都心部



フランクフルト、区画整理で改築中の建物



コロンビア、ボゴタの新しい都心部



ボゴタ旧市街地



シンガポール、中華街の保全



シンガポール、ウォーターフロント開発模型



ニューヨーク、マンハッタン

再開発が進むリバプール市マージーサイド沿岸
アルバート・ドック周辺



ドックランド・キャナリィ・ウォーフ地区の再開発事業

特集

まちづくりと国際協力



ドイツへ調査団を派遣して

工学博士 小寺 稔

1. はじめに

私は長年大阪市役所で、区画整理と再開発の仕事をし、何回か欧米に調査に行きましたが、予々機会があれば本格的に区画整理や再開発の調査をしたいと考えておりました。戦後日本は、戦勝国米英仏の真似に終始していたのですが、我々の区画整理や再開発というような都市計画の分野でも同様で、ドイツの情報は入りませんでした。然し、段々分るようになって来てはおりますが、未だ未だ知りたいのに分らないことが沢山あります。

序でにと云っては何ですが、細川護熙総理は昨年「近代的都市計画の限界の突破口にはドイツに学ぶものが沢山ある、地区計画制度、都市計画無しに開発しない事、地方分権等」と土木学会誌に書いておられました。さてどうなるのでしょうか。

ドイツ文学・思想の専門家である京都大学の高橋教授は「長いことドイツの文学や思想に携わってきながら、私はドイツ人の心の原風景について随分と無知であった我が身を恥じずにはいられなかった」又「他国との交流がますます増大し、より一層の国際化が迫られている今日、我々に必要なのは他国の人々をより良く知ることであろう」と書いておられる。ましてや我々においておやである。

こんな事から、私は昭和62年区画整理士会近畿支部を設立した時、私の公約の一つに海外研修を入れ、平成元年から毎年、ドイツの区画整理と欧州の再開発を中心テーマとした調査団を派遣しているのです。日本で

このような調査団を毎年出している所は他にありません。この調査団には愛知県の方々も何人かご参加戴いており、第3回の株式会社塚本都市計画研究所長の塚本兼光さん、第5回の株式会社ミチモトコンサルタント社長の道本修さん、弁護士の大場民男さん等、区画整理のリーダーの方々です。

調査団の成果については、支部機関誌にその都度発表し、多くの事柄が明白になって来ておりますし、又多くの指針を得ました。この稿ではドイツの区画整理のみについて述べたいと思いますが、区画整理調査を主に再開発又は都市計画調査をした都市はHamburg, Hannover, Essen, Düsseldorf, Köln, Frankfurt am Main, Stuttgart, Münchenと連邦政府です。都市視察をしたのはOsnabrück, Bonn, Heidelberg, Tübingen, Rothenburg, Nördlingen, Augsburg, Landsberg, Lindau等です。

本題に入る前に、区画整理のことを少しだけ解説させて戴きます。

区画整理とは、図-1のような街を“換地”と言う手段を用いて図-2のような街に作り



小寺 稔(こでら みのる)

大正13年岡山県生まれ
昭和22年京都帝国大学工学部土木工学科卒業、
大阪市建築局に勤務。昭和46年都市再開発局
長、昭和55年退職。
現在は(株)大阪市都市整備協会顧問、(社)全日本
土地区画整理士会近畿支部長。これまでに京
都大学工学部講師、(株)大阪市都市整備協会理
事長、都市計画中央審議会専門委員等を歴任。
工学博士。

変える手法である。換地とは今まで土地所有者の持っていた図-1のA~Gの土地の代わりに、図-2のように区画整理された街に渡す土地A'~G'のことである。従って、区画整理では道路等は買収によって作るわけではありません。

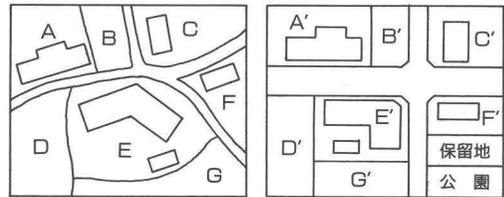


図-1 区画整理前の地図

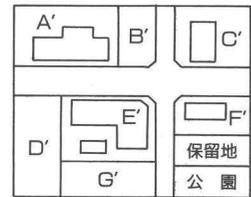


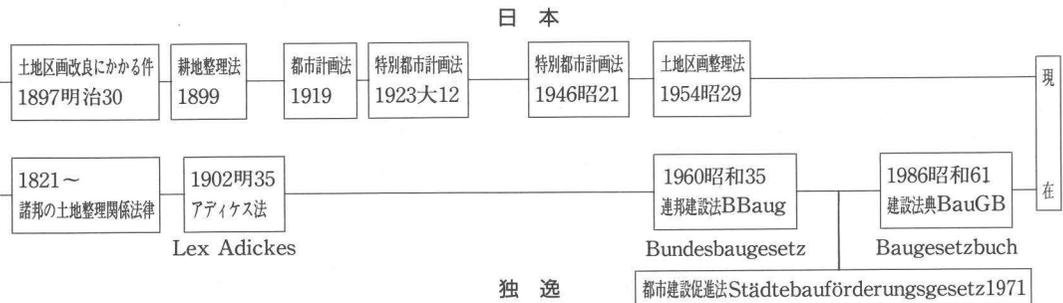
図-2 区画整理後の地図

区画整理は世界中で行われている訳ではない。日本・台湾・韓国・独・仏・スイス・ギリシャ・スウェーデン等で実績があり、フィリピン・米²⁾等で施行しようとする動きがある。それら諸国の中で歴史・量・質共に際立っているのが日独である。

区画整理としての最初の記録は、春秋時代の鄭の総理大臣である子産がBC520年頃行った、区画整理らしきものである³⁾。これが他の文物同様日本に渡来したであろう事は想像に難くない。日本で記録されている最初は、天平12年・AD740年に制度が整備された条里

制である。又、江戸時代には福井県、山口県、岐阜県等各地で区画整理の記録が残っている。更に明治時代に入っても各地で区画整理と言える様な事業が行われた。

近代的法制に於いては、日本では明治22年地租条例の改正の際区画整理がその座を得、ドイツでは1718年最初の区画整理法規と言うべものが出来、以来下図のような変遷を経て現在に至っている。



次に日独の区画整理制度の骨格を示すと

【日本の区画整理】

[目的] 健全な市街地の造成の為の公共施設の整備改善と宅地の利用増進

[事業の内容] 土地の区画形質の変更と公共施設の新設・変更

[手法の根幹] 換地：従前の宅地と換地の位置・地積・土質・水利・利用状況・環境等が照応するように定められる。

減歩：区画整理によって公共施設が整備され公共用地が増加する、従って換地地積は整理前の宅地地積より減少する。その減るのを

減歩、減る割合を減歩率と言う。

【ドイツの区画整理 Umlegung】

[目的] 地区詳細計画 Bebauungsplan (B-Plan) 実現のための新開発又は再開発の区画整理

[地区詳細計画 B-Plan] B-Plan とは道路・公園・建物等の計画を市条例で都市計画として決め、法的拘束力を持つ。従って、B-Plan は区画整理の内容ではなく、前提に過ぎない。

[手法の根幹] 換地：従前の土地に対する換地の照応条件は位置・評価又は面積

2. 今後は再開発型の区画整理へ

ドイツの区画整理を調べて感じたのは、市街地で随分やっているなということである。

表-1 日・独の都市人口比較 (単位 百万人)

年号	昭和25	昭和45	昭和55	平成2	平成12予測
A D	1950	1970	1980	1990	2000予測
ドイツ	36	50	52	◎ 54	54
日本	31	☆ 75	89	95	99

日独の都市人口の動きは表-1の通りである。日本では都市人口の極端な増加時期☆で“区画整理法”が制定されている。ドイツでは、都市人口が停滞し、将来も増加しないであろうと予測される時点◎で“BauGB”ができています。自ずから、日本のは新市街地造成の手法即ち再開発型手法になっており、ドイツのは、新市街地は殆ど出来て来ないから、既成市街地の再開発に重点のある手法即ち再開発型手法になっている。

所が最近数年、日本においては、都市人口の増加は東京圏のみとなって来た。他の地区はドイツと同じく、都市人口が停滞乃至減少に転じて来ている。だから日本には全く違う基盤に立つ2つの都市のグループがあると考えても良いのではないかと思う。即ち、東京圏は再開発型の区画整理に重点のある手法が向いているし、他の地区は再開発型に重点のある手法が向いている。然し、法律は再開発型の区画整理法1つであるから、東京圏以外の都市にとっては具合が悪いのである。どうなっていて何処が具合が悪いか、多くの問題があるのであるが、此処ではドイツと比較しながら2つの点について考えてみたい。

1) 住民参加の問題

ドイツの BauGB は、第3条で基本的、包括的に住民参加を規定している。日本では、都市計画法でも、区画整理法でも住民参加の規定はないが、住民参加らしき部分はある。

①都市計画の案についての公聴会制度及び縦覧・意見書制度

②土地所有者、借地権者は施行者又は区画整理審議会委員になれる。

③区画整理の事業計画及び換地計画についての公衆の縦覧・意見書制度

等の制度であるが、ドイツの制度に比べて次の様な欠陥もっている。

i 独の住民参加は基本的、包括的であるが、日本のは枝葉末梢的・断片的である。

ii 独の住民参加は計画案の作成段階から知らせるが、日本は知らせない。

iii 独では賛成反対に拘わらず意見を徴するが、日本では反対者の意見のみを徴する。

iv 独の住民参加は全住民を対象としているが、日本では借家権者・住民は除外している。

以上指摘した点は、人間が其処に財産こそ持っているが人の住んでいない所でやるのに適した日本の“再開発型区画整理手法”と、多数の人達が財産を持ち、住み、憩い、働き、遊び、遊んでいる所でやるのに適したドイツの“再開発型区画整理手法”の違いである。

従って、東京圏以外の都市では再開発型区画整理をしようとしているのに、住民の合意を得難いような手法になっているから、再開発型区画整理は進まないということになる。

以上、日本の区画整理の制度は、東京圏以外の地区の都市にとってはドイツの様に“再開発型”の、即ち住民参加でやるものに変えて貰わねば困るのである。

2) 照応の問題

区画整理に於いては、換地は従前の土地に照応する様に定めなければならない。日本の照応条件は位置・地積・土質・水利・利用状況・環境等の六点である。ドイツでは位置・価格又は面積の二点照応である (BauGB § 57~59)。これを見れば一目瞭然。日本の照応条件はより耕地対象的であり、ドイツの照応条件はより宅地対象的である。

即ち、日本の“土質”“水利”と言うような照応条件は耕地でこそ重要な要素であるが、市街地の宅地では取立てて言うほどの重要性は持っていない。これに較べドイツの照応条件は日本に無い“価格”がある。土地の価格は耕地では大して重要な意味を持たないが、市街地の宅地では最重要問題である。

即ち、日本の照応条件は、耕地などを区画整理して新たに市街地とする“新開発型区画整理”用であり、ドイツのは宅地を対象とする“再開発型区画整理”用である。

これでは東京圏以外の都市では、再開発型区画整理の換地を決める際に困るのである。区画整理法を改正して換地の照応条件の“土質”“水利”をやめて“価格”を入れて貰わねば困るのである。

3. 減歩限度の設定

区画整理に於ける特徴的且中心的課題は“換地”である。日本では、整理前宅地総地積から、公共用地の面積を引いて、整理後宅地総地積を決め、これに嵌まるように“従前の宅地”に応じて“換地”を決める。

ドイツでは区画整理総用地から公共施設用地を差し引いたものが配分総用地 Verteilungsmasse で、これを“従前の宅地”に応じて“換地”として配分する。

此処までは、形の上では、日独全く同じであるが、気持ちは全く違うのである。

日本では法律で“減歩”と言う詞は使っていないが、区画整理関係者は総て“減歩”を頭に描き“減歩”を口にして事業を行っている。

ドイツでは Flächenabzug, Aufschcheidung と言う“減歩”を意味する詞はあるし、法律にも出てくるのではあるが、“減歩”と言う表現や感覚は無いに等しい。区画整理関係者全員が区画整理は Verteilen (分配) することだと思っているのである (verteilen は動詞で名

詞は Verteilung)。BauGB にも第55条～第59条等随所に出てくる。

この日独の違いは大きい。同じ“換地”を貰っても“減歩”と言う消極的概念で把握するのと、“分配 Verteilung”と言う積極的概念で把握するのとでは月とスッポンである。

Essen 市の Brackmann 区画整理課長に会って話を聞いた時、私が“減歩”の事を根掘り葉掘り聞くものだから、向うも段々話の食い違いに気が付き、区画整理の1から確かめ合って漸く日独の換地の仕方と気持ちの食い違いを理解したのであった。

この“減歩”の歯止めの問題については、更に大きな違いがある。

日本では2度の特別都市計画法で減歩限度を決めた経験がある。大正12年の震災復興特別都市計画法第8条で「施行後の宅地の総面積が施行前の宅地の総面積より1割以上減少したときは減歩補償金を交付する」と定め、昭和21年の戦災復興特別都市計画法では同じく15%の減歩限度を設定した(昭和24年に現在のように改められた)。現在は区画整理法第109条で「施行後の宅地価格総額が施行前の宅地価額総額より減少した場合においては減価補償金を交付する」のである。この昭和24年の改悪は一寸見には“減歩補償金”が“減価補償金”に変わっただけに見えるが、全く違うのである。戦災復興区画整理を施行した都市は皆スタートの時は15%以上減歩したならば、減歩補償金を交付すると約束をし、約3割の減歩をして置きながら法律が変わったので1円も補償金を払わなかったのである。この昭和24年の法改悪は占領軍の命令で強制されたものであるから、不可抗力と言えばそれまでだが、後で述べるようにドイツでは、この法改悪は行われなかった。その理由は知るべくも無いが、恐らく、日本を占領したアメリカは区画整理を全く知らないのに比して、ドイツを占領した英・仏は区画整理の経験者である。このためドイツには減歩限度の条項

元来、ドイツ人とは議論すると言われていたのであるが、多くの都市で議論をした。然も、通訳が百点満点でないこともあって、喧嘩がくがくのやり取りになる。まあ教えて貰いに行っているということもあってか、おかしなことにはなつた事はない。逆に2度目に会ったときは、私を覚えていて親しくして呉れてビックリした位である。

5. Frankfurt am Main と大阪市の比較

区画整理では日独の代表的な都市である Frankfurt am Main と大阪市の区画整理の比較をして見たい。

表-2、3から解る様に区画整理の施行総面積は大阪市が Frankfurt の9倍ある。又、Frankfurt の一地区当りの平均施行面積が6

ha で、大阪市の1/14になつている。日本でこの位の施行面積であれば一般的に言って都市計画的効果に疑問を持たざるを得ないが、ドイツでは B-Plan があるので都市計画的効果に問題はないのであろうが、能率的ではないように思う。然し、別の見方からすれば、住民参加で権利者一人一人と克明に話をして換地を決めるにはその方が良いかも知れぬ。

(注1) 高橋義人著「ドイツ人のこころ」P.213 岩波新書 平成5年発行

(注2) 小寺稔他訳「カリフォルニア州区画整理法案 Land Readjustment Law」全日本土地区画整理士会近畿支部機関誌第4号 PP.3~29 平成元年発行

(注3) 貝塚茂樹「古代文明の発見」P.154 中公新書・世界の歴史1 昭和60年発行

表-2 Frankfurt am Main における区画整理事業の実績

人口 61万人		市域面積 249km ²		
事業年度	事業区分	地区数	面積 ha	地区当面積 ha
1897~1907	自発的 区画整理	16	153	10
1907~1948	自発的並法的区画整理	69	372	5
1948~1963	自発的並法的区画整理	66	170	3
1960~1987	自発的並法的区画整理	47	197	4
協議中		31	368	12
合計		229	1260	6

表-3 大阪市における区画整理事業の実績

人口 264万人		市域面積 213km ²			
事業年度	事業区分	地区数	面積 ha	地区当面積 ha	
戦前	区画整理	耕地整理名目	23	2392	104
明治40~昭和20		市施行	1	5	5
1907 1945		組合施行	72	3545	49
戦後	区画整理	土地改良名目	4	73	18
昭和20~昭和62		市・市長施行	26	4322	166
1945 1987		組合施行	6	548	91
合計		132	10885	82	

逆行する思い

株都市計画設計研究所 森岡侑士

1. はじめに

国際協力事業団 (JICA) の派遣専門家として南米はコロンビア国の首都ボゴタ (1991年にサンタ・フェ・デ・ボゴタと改称) に滞在した。1988年から1993年にかけての4年間である。しかし、それ以前に既に1983年~1987年の間、同国第4の都市バランキージャで、JICAのいわゆる開発調査団員として、都市交通と都市再開発の計画に参画していたから、コロンビアとの係わりは足掛け9年半、実際には丸6年滞在した。このいささか長きに過ぎた係わりの成果を簡単に要約するのは至難の技なのである。

これはあらかじめの弁解でもある。だが、上記の開発調査で提案した計画案は未だに着手されず、また専門家として力を注いだ積もりの人材育成も、その当否を計るには無論日が浅すぎる。それに、滞在が長くなると解決よりもむしろ課題の方がより広く深く見えてくる嫌いもある。そのこと自体、この日本から遥かに隔てられた文化圏で、都市という人間が生きる場に身を置いた者には、当然の結果だとも思えてくるのである。

どの分野でも、技術協力というのは出来合いのものを持ち込めば通用するというほど生易しいものではない。こと都市という領域での技術協力というのは、かなり特異な様相を帯びてくるのである。そして、そのことを改めて思い知らされたのが、自分にとっての何よりの実りなのだと考えている。

そのような訳で、今回の「まちづくりと国

際協力」というテーマの主旨にどれだけ沿えるのか疑問もあるのだが、マクロな立場からの話題程度は提供できるかもしれない。

2. 構造を読む

長期の赴任ともなれば、いわば心のカウンターバランスを保つために、日本に関する書籍をなにがしか抱えて行くことになる。だから、この赴任期間というのは、実は日本を振り返る絶好の時間でもあるのだ。

井上ひさし氏の「私家版日本語文法」というのも熟読に値した。ところが、おかしな個所がある。こういう記述である。

『…彼地の新聞の天気予報は、まことに簡潔で、即物的である。一九七六年四月十九日の『ザ・キャンベラ・タイムス』が手許にあるので、これに載っている天気予報を書き写してみよう。

『 FORECAST FOR TODAY

A fine, cool day. Light to moderate south to south-east winds. Forecast maximum 19 degrees.

(今日の予報 晴れて、涼しい一日。はじめ軽やかで、そのうちやや強くなる南風。やが



森岡侑士

1941年 満州生まれ
1967年 東京大学工学部都市工学科卒
1973年 フィレンツェ大学建築学部卒
1974年以来、サウジ・アラビア、インドネシア、タイ、フィリピン、コロンビアで、都市/地域開発に参画

てそれが南東の風になって吹く。最高気温は19度)』

原文では、風の吹き方の順序など示されてはいない。可能性の範囲を予報しているに過ぎないのである。「弱からやや強い範囲の風が、南から南東の間の方向で吹く」というのだ。だからこそ、windsとした複数形が、さまざまな風を暗示して生きてくる。「軽やかな南東の風」だってあり得るのだし、その可能性を殺していいものではない。

異文化の構造を自己流に解釈して読み取ってはならない。異文化の社会にも、その構造を規定する要因が、いわば語法や文法や構文法を伴って存在する。国際協力という側面では、このことは何はさて置き前提である。ましてや、「まちづくり」や「都市計画／開発」という領域では、その社会の構造の読みの深さがなくては、もはや何もし得ないというのが実情であり常識であろう。

近代建築ひいては近代都市計画の開祖とされるル・コルビュジェが、実はボゴタの中心地区再開発計画を1950年代の初めに提案したことがあった。ル・コルビュジェには南米の弟子も多く、結構影響力があったと聞く。最たるものは、ブラジルの新首都ブラジリアであろうか。ボゴタでは、国会議事堂とその前面の建国者の名を戴くポリバール広場を囲むいわば国の行政の中枢部一帯の再開発案で、いかにも彼らしい高層ビルが立ち並ぶ壮大な計画である。結果的には実現に至らず、立ち消えとなってしまった。

その間の事情を立ち入って明らかにしてみたいと考えたのだが、40年を経てのことで、どうにも要領を得なかった。1986年、ウッドロー・ウィルソン国際研究者センターが主催し、「ラテンアメリカ都市の再考」をテーマとした会議が開かれた。アルゼンチンのホルヘ・ハードイが行った報告は、近代ヨーロッパの都市計画思潮と実践のラテンアメリカへの移植に触れるものであった。ル・コルビュ

ジェに関して、示唆的なことが述べられているので、以下に引用しておく。

『個人的な意見だが、ル・コルビュジェとその追従者達が犯した基本的な誤りは、都市計画の解決策が、大陸間や、国々によって、また地域間や都市同士で根本的に異なる諸問題に、敢えて言えば“普遍的に”適用できると信じたことである。大変な社会的貧困、制度的機構の不備、提案されたスケールの仕事を実施するには不足な投資などを背景にして、8年ないしは10年、12年で人口が倍增する都市の問題を、善意の都市デザインで解くことはできない。』

「まちづくり」といい「都市計画／開発」といい、それを「国際協力」という観点から語るとすれば、まずは“普遍的解答”という偏見を捨てる勇気が欲しい。そして、“問題と課題”の背景をなす社会の構造に迫る五感と見識とを備えなくてはならないのだ。

3. 制度というもの

社会の構造に迫るといっても、それだけでも幾つもの学問領域が錯綜する。そのひとつひとつに立ち入ることなど、およそ不可能なのは明らかだ。風土や日常的な習慣は、身をもって会得するしかなかろう。おそらくは、接し得る制度や法の、建前としてではなく実際の運用面に、社会のもつ構造が投影されているのではないかと思われるのである。

1985年11月6日、武装ゲリラ M-19が、ポリバール広場を挟んで、国会議事堂と向かい合う最高裁判所を襲った。公判中の同志を奪還するのが目的だった。28時間に及ぶ軍との銃撃戦はさながら市街戦で、居合わせた最高裁長官を含む判事全員、突入したゲリラ40数名に軍を含めて死者の総勢は120名に及んだ。

その時コロンビアにはいなかったが、記録写真はつぶさに見た。入口を突き破って突入する装甲車の回りに、鳩が2羽舞っているの

は愛嬌としても、その入口高くに、やはり建国の一翼を担ったサンタンデルの言葉が刻み込まれているのが印象的である。

『コロンビア人達よ、武器は諸君に独立を与えた。法は諸君に自由をもたらすであろう。サンタンデル』

その後、M-19は長い政府との交渉の末に、武器を捨てて議会政治に復帰した。領袖が飛行機内で暗殺される波乱もあったが、今では閣僚も輩出し、地方では首長に選出されるほどの勢力である。150年前のサンタンデルの夢と、社会規範としての法の現代的意義を巡って、解釈に苦しむ一連の事件であった。

さて、こと都市に関しては、それを制御する法の整備が著しく遅れているのが実情である。ちょうドル・コルビュジェが案を出した頃が、人口の都市部への集中という意味での都市化の大きな波の始まりであった。それから既に40年、農村部からの人口流出のひとつの要因であったという政治的保革の「暴力の時代」を挟んで、未だに都市を制御する有効な法体系が整わない。そういう点に、どうもこの文化の構造の一角が表出しているのではなからうか。

1989年1月に、国法として制定された「都市改革法」が、都市整備に関する法律としては最初で唯一のものである。それも30年来に13度にわたって議会上程された経緯があるという。

まず驚かされるのは、この法律がいわゆる議員立法という性格のものであるためか、制定時点では行政府はその内容を存知していなかった点である。言い替えれば、この法律に基づいて、行政府が都市整備を実行していく可能性への配慮がほとんどないことになる。それでは、これがいわば都市整備の方針の大綱を定めた基本法のようなものかという点、そうでもない。内容としては、計画権限の地方移譲や整備手法の導入等が混じり、全体の脈絡が実に捉えにくいものなのである。

既にその第1条〈都市開発計画の策定〉からして、地方自治体の計画権限、計画が近代都市計画の手法を用いるべきこと、国・地方計画に整合すべきこと、10ヶ月以内に計画を策定すべきこと、などが規定されているが、少しでも地方の計画能力に通じている者の目には、それらは空文に等しいと映る。近代都市計画の手法とは何か、整合させるべき国・地方計画が存在するのか、10ヶ月という短期間で何ができるのか、疑問ばかりが湧き出てくるのである。果たして期限までに幾つの地方自治体が開発計画を制定したのか、中央政府でも把握できていないのが実情である。

さらに驚くべきことは、第77・78条において、土地地区画整理の導入が規定されたことである。当時のコロンビアで、表面的にしろ土地地区画整理の知識を有する者がどれだけいたのだろうか。確かにそれまでに、日本から幾分か知識の流入があったのは事実である。しかし、議会へ法案を上程した議員の説明を調べてみると、「外国にはそういう手法があって、都市開発に有効らしい」と、楽天的の上もない。

1990年秋、法制定から1年半以上を経過して、中央勸業銀行に在任していた私のところに、国家企画庁・経済開発省・ボゴタ市計画局とが土地地区画整理の勉強会を始めるについて、指導の要請が届いた。その後、1991年初めの私の国家企画庁への赴任で、勉強会は本格化した。かつて名古屋市で作成された英文の「土地地区画整理入門」もスペイン語に完訳した。JICA主催のセミナーも開催した。「都市改革法」をベースにして、「土地地区画整理法」を制定しようという機運も生じてきた。

ところが、幾つかの地方都市でモデル・スタディをやってみようという辺りから雲行きが怪しくなってきた。まずは、地方への知識として土地地区画整理の伝達が容易なことではない。ましてや、モデル・スタディのためのスタッフを割くだけの説得性が伴わない。国

からの補助金制度など皆無なのである。無論スタッフの力量の問題はある。加えて、中央と地方の積年の軋轢ばかりか、地方が中央に冷たい態度に出るのは、どうもあの都市改革法の第1条で、地方が計画権限を得て勢いづいた点にも原因があるらしいのである。

こうした動きと並行して、憲法の全面改正作業が進められていた。1991年7月には新憲法が公布された。計画関連法規はこの新憲法に沿って再編されることがそれに謳われている。全てを新しく制定すべき「全国計画法体系」を基礎にするという訳である。大統領府でその草案の検討が始まった。私のところにも回ってきて、意見を求められたその草案とはいえば、およそ計画という行為に携わった者が関与した形跡もなく、法手続き論に終始した代物である。意見に対する反応もない。

そうした過程を経るうちに、土地区画整理の話はどこかへ棚上げの形になってしまった。そして、それが全くの立ち消えではないことも確かなのである。いつの日か、必ず思いついたように話題に上ってくるのである。

地方と中央を問わず、一般には行政に対する根強い不信感がある。それは同時に、行政の依って立つ法への不信でもあるのだ。そのような背景で、「計画」という行為に対する一般の信頼感が高いはずはない。

先の「ラテンアメリカ都市の再考」の総括で、リチャード・モースが言う。「管理の枠組という点からすれば、社会的、経済的、政治的、行政的、そして文化的に、都市は“制御不能”なものである。そうだとすれば、未来は一義的に管理者の手にあるのではなく、ひとびと自身にあるのだ。彼等の意向、声、そして伝統的ないしは自発的な社会形成と努力に注目しなくてはならない。都市のデザインは、彼等に由来するのであり、省庁や政府機関、大学からでも、ましてや資本家、つまり工業化西欧の神聖な都市理念から生まれるものでもない。」

手厳しいが、やはり文化と歴史の根底に係わる構造を読み取るべきなのだろう。その姿勢がなくては、「まちづくり」における国際協力という観点も、ひどく皮相なものに思えてくるのである。

4. 人を育てる

公の立場で国際協力に関与するとなれば、当然その舞台に登場してくる相手方も、公の立場を担った人物ということになる。ところが、先にのべたような行政の立場の弱さは、行政に携わる人物の立場の不安定性として現れてくることが多い。バランキージャでの4ヶ年で、市長公選以前のことはいえ8人の市長に遭遇したことなど、その最たるものであろう。原則的には、地方自治体の局長・部長クラスは市長の選任によるのだから、これまた大変なことなのである。

市の計画局職員のリストに目を通すと、全員ひとりひとりについて最後の欄に、市議会議員から国会議員に至る推挙者の名前が書き込まれている。ある日突然ある職員の首が飛ぶ。さては推挙者間で争いでもあったかと思うと、そうではない。後任の職員も同じ推挙者だ。つまりは、推挙者としては、複数の者に就業の機会を与える方が、選挙の集票上有利なのである。最大多数の最大幸福とはこのことかと、妙に感心したりした。

地方都市の計画局で、ディブハンテといえ、製図工のことで、技術職の最も低いところにある。ギジェルモという製図工がいた。愛称はギジョである。たまたま叔父が市長に当選して、一躍計画局次長に抜擢された。ギジョは早速職員を集めて宣言した。「今日から俺をギジョと呼んではならない。ドクトール・ギジェルモと言え。」公共事業を請け負う会社を起こして、両天秤で財を成したことは言うまでもない。市長は、開発計画の策定には聞く耳を持たぬ態度に終始した。

中央官庁の職員は、さすがにこれ程のことではないが、それでも職を得るには有力な推荐者の後押しがなくては難しいようだ。無論、大統領の交替ともなると、各省庁の部長、時には課長クラスまでが職を去ることになる。普段でさえ、有能な人物はほとんど常に、少しでも給与のいい転職の機会を窺っている。

公の研修やセミナーへの出席で得られた資料や、自分が関与したプロジェクトの報告書などは私物化するのが常道である。官に官としての技術の集積を求めても無理である。全ては当事者個人の技量ということになる。

要するに、パテルナリスモ（社会的家父長主義）であり、アミーゴ（知友）の世界であり、ペルソナ（個人）とファミリア（家族）こそが大事な社会なのだ。幾分かの変化の兆しがあるとはいえ、これが文化のひとつの基層だとすれば、それを逆手にとるしかない。

これはと目を付けた人物に対して、計画の何たるかを自分で考え抜けるように徹底して鍛える。内容は無論個人の資質に応じて多様である。計画の一通りの技法を理解している者にはその応用の仕方を、文献の必要な者にはその入手の方法と読み方を、もっと原理的なことに興味も疑問もある者にはこの社会での計画のあり方を、真摯にアミーゴとして語り、議論し、身をもって示すことである。

思えば芒洋とした遙かな道程である。私の滞在が比較的長かったので、こうしたことを試みることができたとも思う。片やこれが最上の方法かという点では疑問もある。ただ、究極的には、彼等こそが自分たちの「まち」を「都市」をつくってゆく主体でなくてはならないとするなら、それが正攻法で意外な近道なのだとも思えてくるのである。後は、それこそ異邦の友人として、長い付き合いに持ち込めるし、かえって正直な悩みにも個人として忌憚のない応答ができるのである。加えて、「ここ1～2年で着手すべき緊急プロジェクト」の是非を、10年にもわたって論じ合う

風土も、こうなるとかえって有り難い。

5. いくつかの気掛かりなこと

以上は、コロンビアでの体験をやや一般化する方向で述べたが、「まちづくりと国際協力」という点で、普段から気になっている点を最後に記しておきたい。

まずは、「先進一開発途上」という枠組ないしは構図に注意したい。これを固定化して考えると、非常に単線的な発展図式しか描けない。頑張ればいつの日にか、という架空の物語である。日本がそうではないかという指摘もよく聞く。しかし、それはそれで特殊な条件が重なりあつてのことで、その功罪についての評価は、まだこれから時間を要することなのであろう。

20年近くも前になるが、中近東のある国でこんなことを目撃した。泥のブロックを積み重ねた家屋を次々に壊して、垂直にさえ立たない鉄筋コンクリートの柱とセメントブロックで建て替えていた。余裕のある者はそれに物凄い音のクーラーを入れることになる。何故だという質問には、これが近代化だという答えである。しかし、あの泥のブロックの家というのは、中はひんやりした快適環境で、適切に維持すれば100年はもつという。それに、その地域のものは外観が見事に美しい。外壁には、積み重ねるブロックの間ごとに、薄い石が挟んである。太陽の熱とたまに降る雨からブロックを守るのである。あの群落はおそらく世界的にも貴重な人間の知恵の遺産なのではなかろうか。問題はただ設備系の更新だろうと思えた。それを恥であるとして潰してゆくのである。気候もまあいいところだし、幾分かは緑もあるところなので、いずれは外国からも観光客が来るところにしたい、それにはケーブルカーも欲しい、というのが為政者の弁であった。

ル・コルビュジェの例ではないが、“普遍的”

な近代化や発展図式があるのではない。先進—開発途上という構図を取り違えると、先進側の優越感と開発途上側の援助マヒだけが残るというのは、よくある例であろう。

やはり「内発的發展」として、個々の文化が活力を持つことになることに、どれだけ力になりうるか、というのが国際協力としての原点であろう。普段の身近な友人というのも、食べるものが違っていたり、ポケットの状態が異なっている、自分との関係で生き生きしているのが嬉しいように、国際協力というのも、普段着の友人関係でありたいのである。かなうことなら、国際協力の国際という文字を、カッコに入れてしまいたいのだ。

いまひとつ気掛かりなのは、国際という言葉に、どうも二国間というニュアンスがつきまとう点である。特に公の援助という場面では、これは決定的とも言える。「援助する国される国」という構図である。

ところで、協力の現場ともなれば、様々な国が入り混じることにもなる。コロンビアの都市改革法のように、様々な国の計画技法が導入されるようなこともある。そのような状態の中で、自分の国に捉われていては、かえって方向を見失うことにもなりかねない。

幸いというべきか、日本の文化の雑食性のようなもので、日本人は他の国の制度やまちづくりの状態などにも普段から目を配っているといえよう。この点をもっと活用して、場合によっては、最適解として他の国の計画技法を推奨するようなことがあっても良いはずである。そういう姿勢を、国際的国際協力というのであろうか。

最後に、協力の様々な場面で、有形無形にこちらが学ぶべきところが実は多くあることを述べておきたい。

ちょうど半世紀前、ラテンアメリカ諸国の都市計画の状態をつぶさに調べた、アメリカのフランシス・ピオリックが、海浜の水際線が広く公共資産とされているのを激賞し、マ

イアミやロスアンジェルスでの私有化を嘆いている。「私が訪れたラテンアメリカの海浜都市で、自然景観地区の公共利用に私的な特権を優先させる例はひとつもなかった。」と言い切り、「コパカバーナの浜辺では、黒人と白人が混ざりあい、絶対に疑問の余地のない自由を享受している。既に1890年以来、ブラジルの国勢調査では黒人の血という区別を廃止している。これこそ理論ではなく、実践としての民主主義なのである。」と言う。

半世紀を経て、経済の力学はアメリカ流のプライベート・ビーチという方向にあるとも見受けられる。しかし、いまのコロンビアにおいても、都市公園の維持管理が民間企業を主とした浄財で賄われている点など、ピオリックの指摘に通じる何かが生きているのではなかろうか。派手な広告など一切ない。

個人的には、私が感謝しまた信頼しているのは、ある日何の予告もなしに、私をスラムに案内してくれた若き友人である。それは凄惨な情景であった。人間こうまでしても生きなくてはならないのかという疑問と、幼な子がその環境に生まれ出る不条理に打たれた。タイの難民キャンプで、片手を地雷に吹き飛ばされながら、屈託ない笑顔をみせるカンボジャの子供に出会って以来の衝撃である。こうしたことも、内心に食い込む学習であるに違いない。

「まちづくりと国際協力」という場面でもSUSTAINABLEということが課題になるとすれば、それは何よりも、強靱な個という出発点に支えられるべきだと思えてならない。

色彩と 匂いのある街

高野 史枝(フリーライター)

PROFILE

- 1949.7 名古屋市緑区生まれ
1972.3 愛知大学法経学部経済学科卒業
講談社出版販売株式会社
1978 NHKラジオドラマコンクール佳作入選
これを機に勤務の傍ら放送作家としての仕事を始める
1989.6 講談社出版販売株式会社フリーライターとなる
著書「わが家はビストロ」(六法出版社刊)
「名古屋とっておきの店」(風媒社刊)



いったいどんな職業？

ひとさま
人様に、お仕事は何を？と聞かれるのが苦手である。

「はア、フリーライターと聞いて…」と、モゴモゴ答えるが、たいてい(なんだろ、それ?)とげげな表情をされてしまう。なかにはフリーター(プータローとも言う!)と間違えて「大変なんですよ…」と同情して下さる方もいたりするので答えにいいよ窮する。

まあ、不定期不安定な仕事であり、それに伴って収入も不定期不安定という点では、フリーターもフリーライターもたいして変わりはないとも言えるだろう。

フリーライターとは基本的には取材者だと思っている。自分の関心のあること、知りたいことを調べ、記事にしたり話したりする仕事で、好奇心が人一倍強い私には向いているといえる。ただしかし、一点、大きなハンデがある。それは私が重症の地理オンチであるという点である。あちこち走りまわらなければ商売にならないフリーライターにとってこれはなかなか辛い。

悲しき地理オンチ

広小路・錦・桜通りがどう並んでいるのか今だにどうもはっきりしない。反対方向へ行く電車に乗ってしまう事がよくある。地図を見てもその意味する所がわからない、特に東西南北に弱い。取材先に行くため、相手に電話をする

「すみませんが 御社の場所は…」

「地下鉄××駅の○側を出て(私、この辺で少し不安になる)△△通りを西へ行き初めての信号を南に入ります(地図の上を手がオロオロと動く。)十字路を今度は東、すぐの角を北へ曲がればすぐですよ(ほとんど絶望している)」

「あの——、その辺に何かレストランとか喫茶店はありませんか…(何とかそれを目あてに行こうと思って必死に聞く)」

「特に目だつものは……とにかく駅から南西の方角ですから(ガチャン!)」

こういう電話のあと、私は呆然自失、半泣きになっていることがしばしばである。

友人との待ちあわせは、栄界限なら三越ライオン前、名駅方面なら新幹線旧壁画前と固

く決めている。これだけは絶対間違えない自信がある。ただしロコツにバカにされる。「三越ライオン! アンタ、いったい名古屋に何年住んでるの?」、生まれてからずっとだがそれとこれとは別の問題なのだ。

どうしようもない時はタクシーに乗り、住所だけを言っておまかせしてしまうが、これでも時々失敗する。ベテランならばいい。しかし

「私、3日前に九州からこちらへ来たばかりで…わかりませんのでお客さん、指示して下さい」

などと言われたらパニックになる。運転手さんと2人して地図をああでもない、こうでもないといひねくりまわしたあげくに迷い、無線で誘導してもらった事もあった。

免許を取るまでに

自分の能力は自覚しているから車の運転はしない。

——一方通行を逆行、正面衝突の車大破——などの新聞記事が浮かんでくる。車の免許は10数年前にチャンとってはいるのである。ただし、この免許を取る時も地理オンチがたたった。最初の“運転適性テスト”で、いきなり「車の運転にあまり適していません」と判定されたのはご愛敬だったが(係の人が“珍しいですねェ…”と感心(?)した)、その後、仮免はたった3回落ちただけで無事通過した。問題は自動車学校の外、路上に出てからだった。ABCDの4コースを練習し、少し慣れてくると、「本日は……コース」と指示される。これがどうしても覚えられない。すぐこんがらがってしまうのである。「そっちじゃない!」「いったいどこへ行くつもりだ?」等々、指導員の叱咤にオビエつつ頑張ったものの迷走に迷走を重ね、顔見知りになった指導員に「またおタクか…」とため息をつかれ

る始末。昼間、そのコースを自転車で走ってみると、別にどうということもなく行けるのに、車に乗った途端にわからなくなってしまうのが不思議といえば不思議だった。大方の予想通り路上試験には二度落ちた。三度目の試験の最中、「早く合格したい、そうすればもう運転しなくても済むから…」という私の言葉に理解を示してくれた指導員のおはからいにより、とうとう免許証はわが掌中のものとなったのだった。その後、この免許証は銀行や病院で、“大層高価な身分証明書”の役割を果たしている。

意外/外国の街なら

名古屋の街ではこんなに右往左往して暮らしている私なのに、妙なことに外国の街には強いのである。外国と言っても、私は東南アジアの国が好きで、ヨーロッパ諸国には行った事がないという片よった旅歴しかないのだが、どの街でもあまりひどい迷い方をしないのだ。シンガポール、タイのバンコク、バリ、カンボジアのプノンペン……そして、もっとも自由に歩きまわったのがベトナムの南の都市、ホーチミン市(旧サイゴン)だった。



ホーチミン市街をホテルの窓から

ベトナムにひかれる訳

私達、いわゆる団塊の世代は思春期がまるごとベトナム戦争と重なっている。精神的なものごころのつく15・6才のころにアメリカによる北爆のニュースを聞き、青春も終わるとする20代後半に戦争の終結を知った。その間10数年、絶えず“ベトナム”という文字や映像を見続けたおかげで、この国には“他人のような気がしない”親しみを持っていた。長い願が叶って、8年前にホーチミン市を訪れた時、初めて来た街のような気がしなかったのは、そうした過去のせいだろう。

ホーチミン市を歩く

この都市は19世紀の半ば、フランスの統治時代に発達した。そのために街の風情はどこかフランス的だと言われている（私はフランスに行ったことがないので、“比べてそう”とは言いかねるが、歴史的にはその通り）。ところどころにサークルがあって、そのサークルから放射状に街路が広がっている。通りはたいてい美しいタマリンドの並木道だ。市の中心部は、ドンコイ通り、レロイ通り、ハムギ通りを3辺にした三角形の中におさまっている。これはわかりやすい。街中の建物はみんなさして高くない。目標になるサイゴン大教会や旧国会議事堂を見失わなければまず大丈夫、と案内の人から説明を受けた。内心私は（それでも私はきっと迷うだろう。でも、この街にはシクロ＝人力車がある。これをつかまえてホテルの名さえ言えばいいんだから）と覚悟を決め、この色彩溢れる熱い街に飛び込んでいった。

街にあふれるもの

私の好きな作家、開高健は、

「発展途上国とは生活が道路でいとなまれて
いる国のこと」とわかりやすい定義をした。
確かに生活が向上すればするほど、人の生活
は壁の中にひっこんで見えなくなってゆく。
それでゆけばベトナムは文字通り発展途上国
だろう。しかしその“途上国”の何と面白い
こと！、道路に並ぶ屋台からはおいしそうな
匂いがプンプン漂ってくる。おかゆ、うどん、
サンドイッチ、焼き鳥（生きた雀を道端でし
め、羽をむしってすぐさま油で揚げる。タコ
ヤキの経木のようなうつつわに入れてさし出
す）、しぼり立てのジュース……人々はその辺
にしゃがみ、あるいは立ったままで美味し
そうに盛大に食べている。ピンクや黄色の果物、
ただけしいまでの緑の野菜を盛った籠がズ
ラリと並んだ通りがあり、アキハバラのよう
に電化製品を並べて呼び込みをやっている一
街がある。そこをアオザイ（ベトナムの民族
服）のすそをひるがえして歩く若い美女、グ
ータラそうなおとうさん、キツそうなおば
ちゃん、すばしこい子供らが往き来する。

私は酔ったようになってフラフラと街を歩
きまわった。もちろん当初は完全に迷いま
したよ。ホテルに帰るのはいつも“シクロ頼
み”。ところがなんと、ほんの2、3日で、私
はすっかりこの街になじんでしまったのだ。

なぜ？

最初に長々と書いたように、私は地理オン
チのはずである。しかし、この街では私は迷
ったりしない！なぜ…？。簡単なことで、こ
の街の中にはわかりやすい目印が山ほどある
からだ。街に色彩があり、匂いがあり、
感触さえある。通りには個性があり人が生き
て、動いているからだ。地図を眺めてい
ても、それがただの平たい一枚の紙に見えな
い。街がそこから躰ち上ってくる。そんな気
がした。

——ホテルに戻るには、この衣裳街を抜けて

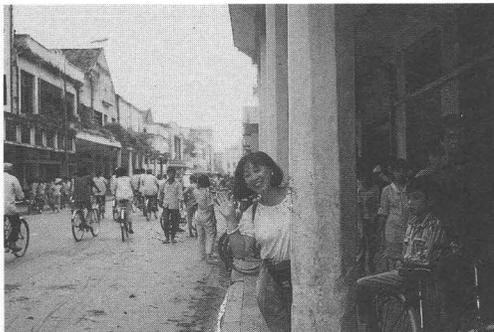
ゆく。うん、すごい大胆な模様のアオザイが飾ってあったけ。このあたりには花屋が道路にズラッと並んでた。角に、フランスパンのサンドイッチ屋があって、炭火でそれをあぶるからたまらなくいい匂いがして…そこを曲ると、座って人の足を抱えこんで商売しているマニキュア屋のおばちゃんがたしかいた。

(ニッと笑ってあいさつする)そこを通りすぎて、シクロの兄ちゃんがやかましく客ひきをやりつつ溜っている前がホテル——

こんなふうにも、五官で覚えた地図は正確である。ちょっと違う横丁に迷い込んでも、匂いが違う、感じが違う…と体が教えてくれるのだ。

ハノイの通りの名

現在のベトナムの首都、ハノイは、ホーチミン市ほど活力あふれる印象の街ではないが、緑が多く、その中を古びた市電が走って風情がある。この街で面白いのは、“ハノイ銀座”とも呼ぶべき細い36の通りが集まったホアン・キエム地区である。この通り一つ一つに、あまな商い品の名前がついているのだ。「絹の店通り」「ヌックナム通り」(ベトナムの調味料・日本の醤油のようなもの)「金通り」「銀通り」「櫛通り」「おかゆ通り」……現在は必ずしもこの名の通りのものばかり扱っている訳ではないらしいが、一度きいたら忘れられっこない名前である。人に教えるのだからって簡単で絶

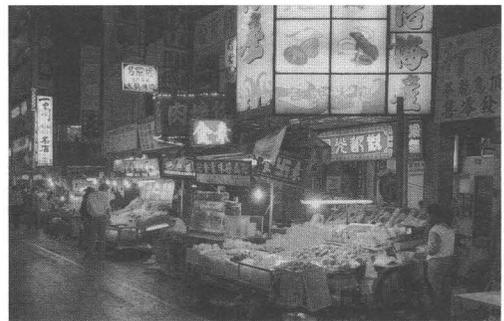


ハノイの通りで筆者

対に間違いないのではないだろうか。「ホアンキエムの砂糖通り、角から3軒目の店で…」…これでは迷う方がむずかしい。

台北も…

ホーチミンやハノイと同じように、街との“相性”のようなものを強く感じたのは台湾の首都、台北だった。台湾は急速に経済成長し、外貨保有高世界一位など、結構“お金持”の国なのに、開高型分類なら発展途上国に入ってしまうようなほど生活が道路にハミ出している。驚くような高級店もあるが、屋台が幅をきかせている事では、ホーチミン市に負けていない。店の中の商品は、公衆道徳などおかまいなし、ドンドン外へはみ出し、道路の通り抜けができない所さえある。麵の湯気、油で何かを揚げる香ばしい匂い、それにけたたましいほどの看板！思い切りの原色で、店の存在を誇示している。それぞれの通りにも特徴があって、一度通ればしっかり覚えられる。ホーチミン市より街の規模が大きいだけ慣れるのには時間がかかりそうだが“地図から街が顕ち上ってくる”都市であるのには間違いなさそうな気がした。



屋台と派手な看板でにぎわう台湾の街

名古屋の街と私の相性

長く暮らし、愛情もある名古屋の街で迷うなんて、本当はヘンだ。しかし、こうして、

好きな外国の街と名古屋を比べてみると、なぜ私が名古屋の街と、もう一つ相性が悪いのか何となくわかってくる。

- ・街に色彩が少ない
- ・街に匂いが無い。音がない。(騒音ではなく、ざわめきが)
- ・通りに特徴がない。

などである。清潔な近代都市をめざす以上、仕方のない街づくりの方針なのかもしれない。でも、本当は淋しい。おそろしく清潔で整然とした街、つくば学園都市に行った時の事を思い出す。美しい通りを歩いていても、白日夢の中にいるような気がした。頭の中の地図は全くの白紙だった。ここに住め、と言われたら、多分脱走するだろうな…と思った。究極の街の形はつくば学園都市ではないだろうという気がする。何か、もっとゴチャゴチャした街、使い勝手のいい街、整然としすぎない街……そんなイメージがある。自分がアジア人なんだと感じる。

地図を眺めていて、そこから色彩や、匂いや、音や、人のざわめきが聞こえてくる街に住みたい。「この街と自分の相性は実にピッタリだ」と感じ、物語が書きたくなってしまうような街に住みたい。

そんな街なら、私の地理オンチもいつかはきっと治るだろう。

水道部門の国際協力に参加して

名古屋市水道局中川業務所 工事係長 中村章男

1. はじめに

環境問題が地球的規模でクローズアップされている。空気・水・太陽の光は万物の生命の根源であり、とりわけ水は一日とて欠かすことができない。

現在、全世界の約12億人の人々が汚染あるいは汚染の恐れのある水を飲用に供していると言われている。その結果として、水系伝染病により毎日約3万人の生命が失われている。この現実を見つめたとき、何らかの援助の必要性を感じずにはいられない。



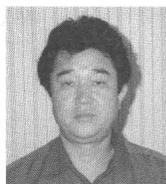
漏水防止訓練(チャンタブリ水道事業所にて)

さて、5年前までは国際協力に無縁であった私は、水道部門では初めてのプロジェクト方式技術協力事業として日本の援助で設立されたタイ国水道技術訓練センター(National Waterworks Technology Training Institute : NWTTI)に国際協力事業団(Japan International Cooperation Agency : JICA)の管路維持専門家として約3年2カ月(昭和63年9月29日—平成3年11月30日)勤務させ

ていただいた。また、帰国後も数カ月間海外研修員の受け入れ等に従事し、そして、平成5年4月から約1カ月間日本の援助によりNWTTIで開催されたアジア10カ国から22名の水道技術者が参加した「水道供給技術」の第三国研修に講師として参加した。これらの経験を踏まえて、以下述べることにする。

2. タイ国の水事情

タイ国の水道の歴史は、1909年ラマ五世(別名チュラロンコン王、タイ国民に非常に尊敬されている国王。日泰寺にその像が建立されている。)の命令によってバンコクに水道施設を建設したのが始まりである。そして、ラマ六世時代の1914年に日量1,200m³給水を開始した。奇しくも、給水開始年は本市と同じである。その後、内務省工業事業局が中心となって施設の拡充に勤め1967年にバンコク、トンブリ、サムットプラカーン及びノンタブリ地域を給水区域とする首都圏水道公社(MWA)が設立された。また、1979年にはバンコク首都圏を除くタイ全域を管轄とする地方水道公社(PWA)が設立された。なお、地方にはPWAに属さない市町村が経営する



中村章男(なかむら あきお)

1950.9 名古屋市生まれ
1973.3 三重大学農学部卒業
1973.4 名古屋市水道局に採用
1988.9—91.11 JICA 専門家としてタイ国に派遣される

小規模な水道事業者（人口5,000人未満）も存在する。

MWA は給水区域を10地区に分けて管理している。1985年、6地区については蛇口から直接水を飲んでも良いという安全宣言がなされ、歩道上に多くの給水栓が設置された。しかし、多くのバンコク市民は水道水を直接飲んでいない。アンケート調査によれば①水道水を飲めるとは知らなかった。②信用できない。③長年の習慣として飲み水は天水と決めている。④カルキ臭が強くて飲めない。⑤瓶詰水が安全と考えている。等が理由として挙げられている。一方、水道水を飲用している人もいるが、このような人でも一旦煮沸し

てから冷ました後、冷蔵庫に貯蔵して飲用する。現状では、水道が普及している地域ではほとんどの人が瓶詰水を飲み水として使用している。水道が普及されていない地区などではほとんどの人が雨水を飲み水としている。タイ全土では半数近くの人が雨水を飲用していると考えられている。ところで、タイ人はお客さんを迎えた時、冷水を差し出すのが慣習である。地方で出される冷水は大部分が雨水であり、私も何ども経験があるが、喉の乾きを潤すように飲めないものである。

PWA は10の地方事務所があり、その傘下に約200余りの水道事業者が存在している。

MWA、PWA の事業概要を表-1 に示す。

表-1 MWA、PWA の事業概要（1990年度統計資料）

項目	MWA	PWA
年間収入	39.6億バーツ（1バーツ5.3円）	28.5億バーツ
職員数	5,732人	5,736人
給水量	1,049.3百万m ³ /年	333.0百万m ³ /年
施設能力	2.779百万m ³ /日	1.068百万m ³ /年
給水区域	625km ²	3,716km ²
給水件数	94.9万件	67.6万件
域内人口	710万人	606万人
給水人口	532万人	365万人
普及率	75%	60%
無効率	31.5%	23-37%（平均28.9）
水道料金	4-8.7バーツ/m ³ （平均5.2バーツ）	3.75-10バーツ/m ³ （平均6.5バーツ）

3. NWTTI プロジェクトの概要

3.1 要請背景

MWA、PWA は事業運営、施設の運用、拡張計画等を進めてきたが、水道技術者の不足により運営が十分行えない状況にあった。また、両公社では今まで、それぞれ独自に水道技術者の教育訓練を行っていたが、研修スタッフの不足に加えて訓練施設も不十分であった。このような状況を打開するため、タイ国政府は両公社に従事する技術者及び管理者の育成を図ることを目的として両公社による全国規模の水道技術訓練センタ（NWTTI）の設

置を計画し、ハード、ソフト両面での協力を日本政府に要請した。その結果、国際協力事業団（JICA）を通じて無償資金協力により3カ所に訓練センターが建設されると共に（図-1）プロジェクト方式技術協力により①専門家の指導による訓練講師の育成②カウンターパート（C/P）の日本研修等を目的とした技術協力が昭和60年12月1日スタートした。

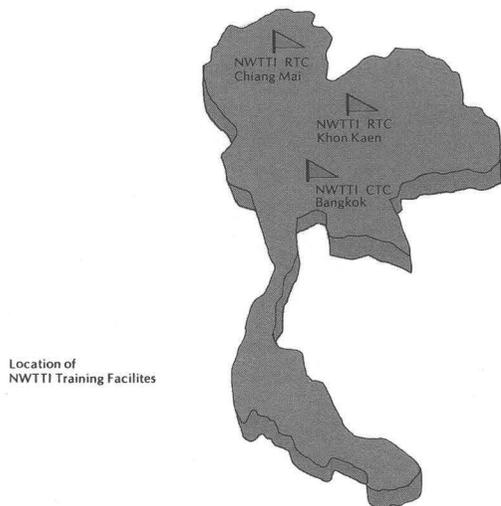


図1 タイ国水道技術センター(NWTTI)配置図

3・2 技術協力の概要

(1) プロジェクトの目的

水道の計画・設計・施工・維持管理及び事業の運営を適切に行い得る中堅技術者等の養成を通じて、MWA、PWA の水道技術水準を向上させ、もってタイ国の公衆衛生向上に寄与すること。

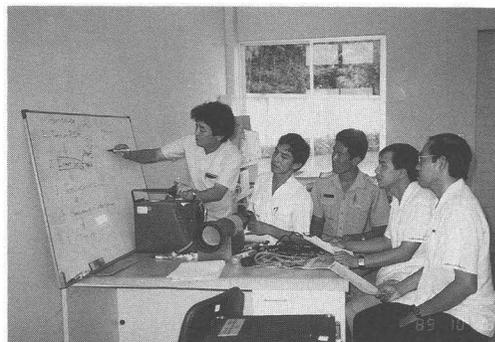
(2) プロジェクトの内容

訓練は幹部職員、上級職員、中堅技術者、上級・一般職員、技能職員を対象とし、「水道計画」「経営管理」「浄水・水質」「管路維持」「機械・電気」の5コースによって研修を実施しようとするものである。

3・3 プロジェクトの実績

5年間の協力事業として実施されたが、1年間フォローアップとして延長され平成3年11月30日、当初の目的を達成したと日本側が判断し、終了した。

期間中、長期専門家(任期1年以上)は13名、短期専門家(任期1年未満)は16名派遣された。また、C/Pの日本研修は28名参加した。6年間の訓練終了生数は延べ1,508名であった。



カウンタパート指導(RTC チェンマイにて)



漏水防止訓練(RTC チェンマイにて)

3・4 アジア地域の拠点として

NWTTIは世界的に類のない優れた水道訓練施設を有している。このような訓練センターをアジア各国に設立することも難しい。NWTTIの訓練施設を有効利用する面からも、6年間のプロジェクト期間中に蓄積された技術資料、訓練実施運営のノウハウ等を基にして、タイ国のみならずアジア地域の水道技術者の育成並びに水道衛生向上に貢献していかなければならない大きな役割があるものと考えられる。

(1) 国際的訓練コースの開催実績

プロジェクト期間中に、他の先進諸国の機関が主催した近隣諸国の水道技術者の訓練が数回実施され、専門家及びC/Pはこれらの訓練コースに講師として参加した。この国際的な訓練コース参加の経験により、アジア諸国の水道技術者が参加する第三国研修をNWTTIで開催しようとする機運が高まっ

た。フォローアップ期間中、タイ側と協議して計画案を作成し、日本政府へ支援を要請した。

(2) 第三国研修の実施

平成4年3月、日本側調査団とタイ側とで合意に達し、NWTTIで第三国研修「水道供給技術コース」を平成4年度から8年度まで年1回実施することになった。開発途上国の水道技術者が日本で学ぶより、似通った技術を持ったNWTTIで訓練を行った方が効果的で、かつ、経済的と言えるであろう。

第1回目は、平成5年3月29日から5月7日の期間で、アジア地域の10カ国から22名の水道技術者が参加し実施された。4名のJICA専門家が派遣され、講師として訓練を支援した。訓練終了時に実施された訓練生の評価から判断すると、多くの知識と技能を学びとったものと思われる。さらに、NWTTIはタイ国のみならずアジア地域の水道部門の人材育成の拠点としての役割を強く認識した。また、より効果的な訓練を実施するためには、アジア諸国の訓練ニーズと水道実態の理解が必要となり、今後の課題となる。

(3) インドネシアとの技術交換

平成3年4月に日本の援助で設立されたインドネシア水道環境衛生訓練センター(Water Supply and Environmental Sanitation Training Center : WSESTC)との技術交換を平成3年7月に実施した。この目的は、①NWTTIの訓練実施のノウハウを教示する。②相互に類似した課題を協力して解決する。③両プロジェクトが協力し合い、将来アジア地域における水道部門の人材育成の中核的な役割を果たす。④C/Pの視野の拡大と資質の向上を図る。等である。

3・5 NWTTIの課題と将来展望

プロジェクト終了前からタイ国は日本政府にNWTTIフェーズIIプロジェクトの技術協力(現在、直面している問題解決のため、水源管理・水運用管理・無収水量管理・汚泥

処理・顧客サービスといった分野)を要請し続けている。しかし、両国の合意には達しなかった。タイ国の経済成長が目ざましいということが大きな理由である。

NWTTIはハード面では優れているが、ソフト面はまだ未熟である。現在、両公社が独自でNWTTIを運営しているが、厳しいものがある。その理由として、①財政的支援と両公社の協調性の不安。②優秀なC/Pの頭脳流出③独立採算経営の困難性などが挙げられる。

世界の水道は大きく、アメリカ型、ヨーロッパ型そしてアジア型の三つに区分され、アジア型の水道は日本が範となり、リードしていかなければならないと言う話を聞き、私は非常に感銘を覚えた。①人材育成には長い年月を要すること②日本の援助で設立された訓練施設を有効に活用すること③ODA(政府開発援助)総額が昨年と同様、世界一位となり、ますます日本の国際貢献が求められ、とりわけインフラ整備で重要な水道衛生向上は重要であること等を鑑み、NWTTIをタイ国のみならずアジア諸国の人材育成の拠点となるよう、日本の支援を願う次第である。

最近、両国間でNWTTIフェーズIIの実現への機運が高まってきた。もし、NWTTIフェーズIIが実施されるならば、ソフト面が整備、強化され、水道部門の人材育成及び情報ネットワークのセンターとしてアジア地域の水道衛生向上に貢献していくものと考える。



水道管布設工事現場(コンケン市)



水道管布設工事現場(コンナン市)

催されたが、地方公共団体が主体となって国際的な水道会議が開催されたのは、1989年名古屋で開催された「第7回アジア・太平洋地域会議」であろう。

当局の国際協力事業は JICA を通じた海外研修員の受け入れ並びに専門家として開発途上国への職員派遣であったが、平成3年度から、当局で初めて海外研修員の独自受け入れを実施した。

4. 名古屋市水道局の国際協力

1978年「第12回国際水道会議」が京都で開

4・1 海外研修員の受け入れと職員の専門家派遣

研修員の受け入れ及び専門家派遣の状況をそれぞれ表-2、表-3に示す。

表-2 JICA 海外研修員の受け入れ状況

年度	研修員数	研修科目	研修員の地域、国名
1983	1名	浄水技術	タイ
1984	21名	管路維持等	中南米、アフリカ、アジア諸国
1985	21名	管路維持、浄水技術等	同上
1986	24名	経営、管路・浄水技術	同上
1987	18名	管路維持等	同上
1988	24名	機械電気、計画、管路	同上
1989	34名	工業用水、管路・浄水	同上
1990	50名	経営、浄水・管路等	同上
1991	28名	経営、浄水・管路技術	同上
1992	37名	経営、浄水・管路技術	同上

表-3 職員の JICA 専門家派遣実績

年度	派遣人員	派遣国名	派遣期間
1978	1名	タイ	長期
1979	1名	タイ	長期
1981	1名	タイ	長期
1983	1名	タイ	短期
1984	3名	タイ、フィリピン	長期、短期
1985	1名	タイ	短期
1986	2名	タイ、フィリピン	長期、短期
1987	2名	タイ	長期、短期
1988	2名	タイ、ブータン	長期、短期
1989	1名	パキスタン	短期
1990	3名	タイ、インドネシア	長期、短期
1993	3名	タイ、カンボジア	長期、短期

4・2 当局独自の海外研修員の受け入れ

当局はこれまで約200名の海外研修員を受け入れ、そして、約20名の専門家を派遣している。これらの実績を基に、平成3年度初めてJICAの支援なしで、タイ国から2名の研

修員を受け入れ、約1カ月間の研修を実施した。そして、平成4年度には南京市から2名の研修員を受け入れた。

表-4に大都市水道事業体における独自の国際協力事業を紹介する。

表-4 大都市水道事業体の独自国際協力事業

事業体名	独自の国際協力事業の内容
横浜市	①海外研修員の受け入れ—上海市4名、インドネシア2名—4カ月間 ②ケニア上級職員2名受け入れ—研修期間2週間（1992年度から）
札幌市	①瀋陽市との技術協力、専門家派遣（1992年度—1名、1月）、研修員の受け入れ②寒冷地水道技術交換事業
東京都	ソウル市、北京市から研修員の受け入れ—適宜、数名、約1週間
仙台市	エチオピア水道職員受け入れ（1989年度から—1名、1カ月間）
大阪市	上海市から研修員受け入れ—隔年、5名、10日間
神戸市	①国際管路シンポジウムの開催（3年毎）②天津市から研修員の受け入れ—1984年度から毎年、5名、2週間

4・3 国際化に向かったの課題

平成元年12月に学識経験者、地方自治体等からなる「地方自治体と国際協力のあり方」に関する研究会が設置された。第一部「国際協力時代の新たな到来」第二部「グローバル時代の地方自治」というテーマで、報告書が出されている。報告書の中に、21世紀は地域コミュニティ（自治体）による国際協力の必要性が強調されている。現在でも、NGO、自治体による地域からの国際交流、国際協力が活発化している。しかし、自治体及び水道事業体が国際協力を推進していくためには次のような課題がある。

(1) 地方自治法上の面

国際交流等の事業が地方公共団体の事務に当たるかの問題であり、自治法に明文な規定はないが、禁止する規定もなく、自治事務の一種と解されている。

実際、地方自治の本旨として、自治体の手に留保されている専権事項と憲法上、法令上、外交活動は国の専権事項であるという構造が部分的に重なり合う二重の円として理解されているからである。

地方公務員海外派遣法等の個別立法の制定もなされ、法的な整備がされつつある状況と言える。本市においても国際課が設置され種々の事業が行われている。近い将来、地方自治法で自治体の国際活動が明記され、また、ODA予算から財政的支援が得られるものと思われる。

(2) 地方公営企業法上の面

地方公営企業の経営は、経済性を発揮すると共に、その本来の目的である公共の福祉を増進するように運営しなければならない。同法2条によれば水道事業及びこれに付帯する事業しか行えないことになっており、海外研修員の受け入れ等の国際協力がこのいずれかにあたるかの問題である。まず付帯事業にあたるかであるが、収益性のない国際協力等の事業を付帯事業と考えるのは無理と思われる。次に、水道事業と考えることができないか考察すると、①水道局職員のレベルアップにもなり相互に有益であること。②名古屋市の国際化施策への協力③名古屋市水道創設時における先進国からの協力に対する恩返し等の位置づけをすることができ、名古屋市の水道事

業にとっても有益であると考えられ、水道事業の一部と考えることが妥当と思われる。

水道事業者が国際協力を推進していくためには、その大前提として、健全な経営基盤と市民の理解が必要となるが、水道事業の実務は市町村等で行われているので、法制面からの明確なバックアップが望まれる。

(3) 適正な技術移転の面

適正な技術移転をするためには、まず第一に相手国のニーズ・状況を的確に理解することが大切である。しかし、これらの情報は自治体レベルまで流れてこないのが現実である。一方、自治体側が国等の情報を収集するような体制を整えることも限界がある。日本の国際協力の歴史が浅いことも一因している。今後、国及び JICA は情報ネットワークを構築して、自治体が必要な情報を容易に収集できるよう、体制の整備が望まれる。第二に指導者側の資質である。特に、他の先進諸国と比べネックとなるのが語学力である。専門知識と共に語学力（少なくとも、専門用語と中学三年生程度の語学力が必要。）を身につけていかなければならない。

5. 国際水道の動向

国連の提唱により、1980年代の10年間について「国際水道と衛生の10カ年計画」として、国連が中心となって開発途上国の水道と衛生処理施設の整備が推進されてきた。そして、1990年9月、インドのニューデリーで世界会議が開催され、80年代の10カ年の活動が評価された。成果の一つとして、全世界の水道普及率は44%から69%に増加し、未普及人口は18億人から12億人に減少し、特に、アジア、太平洋地域では10億人以上の人々が新たに給水サービスを受けられるようになったと報告されている。1990年12月に開かれた第45回国連総会において、「健康上に決定的な影響を持つ、安全な水道と衛生サービスを今世紀末までに、すべての人々に供給するために、国家努力と国際協力が90年代に必要な。」ことを認識し、いくつかの行動計画が示された。

こうした状況を背景に、日本に対する水道分野に係わる技術協力及び資金協力に関する要請が急増している。表-5に水道分野の70年代と80年代の協力実績を示す。

表-5 水道分野の70年代と80年代の協力実績

	技 術 協 力			資金協力 (件数)	
	専門家派遣	研修員受入	開発調査	無償資金	有償資金
70年代実績(A)	48人	178人	8件	13件	16件
80年代実績(B)	364人	462人	15件	121件	43件
(B)/(A)倍	7.58	2.60	1.88	9.31	2.69

6. おわりに

帰国して驚いたことは、近所に外国人が多くなったことである。開発途上国では技術者不足が深刻な問題となっている。日本は多くの技術者はいるが重労働者が不足している。このことを考えると、近い将来に法的な整備がなされ、人材交流の面での国際化が活発になるのではないかと考える。

さて、日本の国際化は避けて通れない問題である。現在の物質的な豊かな社会生活は、世界各国からの資源で支えられている。また、世界経済は冷戦構造から協調・融和の傾向となり、グローバル的な視野に立った物の考え方が必要になってくる。現在、大きくクローズアップされている環境汚染、とりわけ安全な水の供給は緊要な課題である。水道事業は地方自治体の実務を担当しており、国際協力

の面で自治体の果たすべき役割は益々重要となる。今後、法的整備がなされ自治体レベルの国際協力がより推進されることを願う次第である。

最後に、国際協力で大切なことは、長期的視野に立ち、「してあげる」ではなく、「感謝して、させていただく」姿勢であると考え。

参考文献

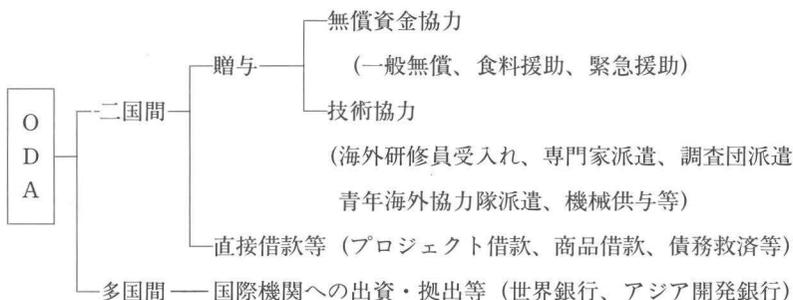
- 1) 八木美雄、田中義則、渡辺泰介、橋詰博樹：「国際水道と衛生10カ年計画と90年代の行動計画」、水道協会雑誌第684号(平成3年9月号)
- 2) 技術論評「海外協力における技術移転と交流」水道公論

- 3) 芳賀秀寿、真柄泰基、八木美雄、山崎章三、斉藤博康、橋詰博樹：「タイ国水道技術訓練センタープロジェクトの技術協力」、水道協会雑誌第704号(平成5年5月号)

参考資料

1) 海外経済協力の概要

海外協力とは、経済協力の一分野で、経済協力は国連の経済協力開発機構(OECD)の開発援助委員会(DAC)で、①政府開発援助(ODA)②その他政府資金協力(OOF)③民間ベース協力(PF)に分類されている。政府が行う発展途上国への資金援助は、近隣アジア諸国への戦後賠償からスタートし、1961年DACに加入したことでODAという考え方になった。



タイの都市事情と日本の国際協力 についての雑感

JICA専門家 長野 啓

1. はじめに

バンコクの都市問題は、近年深刻さを増しつつある。世界一とも言われる慢性的な交通渋滞、ドス黒くよどんだ運河、排気ガスや塵等により深呼吸するものはばかられる空気、無秩序に混在する高層建築とスラム、高騰する地価、……。犯罪発生率が比較的低いことを除けば、ありとあらゆる都市問題のショーケースとも言うべき都市、それがバンコクである。

20世紀初頭のバンコクは、水上交通が主要な交通手段であった。網の目のように発達した運河により、東洋のベニスとも賞賛される美しい都市であった。タイ語ではバンコクをクルンテープと呼ぶが、正式には“クルン・テープ（天人の都）、マーハー・ナコーン（偉大なる都市）、アモン・ラッタナ・コシーン（インドラ神のエメラルド）、……”と続く一種の詞であり、世界一長い名前を持つ首都である。

ところが、都市の成長に伴い、またモータリゼーションの進展に伴い、美しい運河網は次々と道路に埋め立てられてしまった。一方で、汚水排水は何の処理もされず、埋め立てを免れた運河に放流されていった。その結果、いまのバンコクには当時の面影を残す風景は、ほとんど残っていない。

2. 都市問題

バンコクは、わずか1世紀弱の間に、天人

の住む都どころか悪魔すら住めない都に変貌してしまった。それは基本的には、タイの経済成長に伴う都市への急激な人口集中に、都市側が対処できなかったことに原因がある。すなわち、都市インフラの整備がほとんど追いつかず、一方で有効な都市計画規制（土地利用、建築コントロール）を行えなかったことが、バンコクの都市問題の根本原因である。

現在最もシリアスな問題は交通渋滞である。わずか数キロの道のりに2時間以上を要することがしばしば起こる。しかも、渋滞は年々悪化の一途をたどっている。タイは年間7%以上もの高い経済成長を続けつつあるが、その一方で年間GNPの10数パーセントを、交通渋滞のためにロスしているという試算もある。

そもそもバンコクは、道路の絶対面積が不足している。基本的な幹線道路網は有る程度は整っているが、それ以下のランクの道路はほとんどネットワークを形成していない。ソイと呼ばれるアクセス道路は、大半が行き止まり道路である。加えて、バンコクにはバス以外の公共交通機関が無い。したがって、市民の足は道路交通に頼らざるを得ないのである。高い経済成長のおかげで、市民の購買力



長野 啓(ながの けい)

JICA 専門家(タイ国内務省都市・地方計画局)
1954年生
1980生より住宅・都市整備公団勤務
1991年より JICA 専門家としてタイに派遣、
現在にいたる

が増し、自動車の保有台数も飛躍的に高まってきたのも現状である。さらに、土地利用、建築コントロールが効果的でないため、大規模商業ビル、業務ビルが無秩序に（幹線道路沿いだけでなく、行き止まりのアクセス道路の奥にさえ）建築され、大量の自動車交通を発生・集中させている。これだけの条件が整っているうえに、警官による信号の手動コントロール、一方通行・アクセスコントロールシステムの多用、運転マナーの悪さ、無計画な道路改修工事、スクールによる道路冠水等が渋滞に拍車をかけることになる。

空気や水の汚染も大きな問題である。交通渋滞により充満した排気ガスは、路上で時として目を開けていられないほどの濃度に達することがある。交通整理をする警官は、防毒マスクで完全武装しており、歩行者の多くはハンカチで鼻と口を覆いながら歩いている。また、生活排水、工場排水等を野放しで垂れ流した結果、かつては美しかった運河は見る影もなく、悪臭のたぐよ汚水路となっている。

その他にも、スラム等の劣悪な居住環境の形成、電気、水道等の供給施設の容量不足、地下水汲み上げによる地盤沈下等々、問題を数えあげればきりが無い。

3. 問題解決の難しさ

都市問題の根本原因はわかっているが、ここまでの事態に至ると、どこから手をつけていけば良いのか見当もつかない。相当思い切った施策が必要であることは確かである。

基本的には、効果的な都市計画、都市整備が実施されれば、長期的には問題解決に向かうはずである。ところが、これがなかなかうまくいかない。その背景には次に述べる、タイの都市計画に関わる3つの基本問題が存在しているからである。

第一に、効果的な都市計画規則の実施がタ

イでは非常に難しいことが挙げられる。タイ人は拘束されることを非常に嫌う。タイの今日の経済成長は、民間の経済活動に対し、政府側の干渉、規制があまり働かなかったことが一因である。したがって、強力な都市計画で経済活動を規制されることは、根強い抵抗がある。1992年7月に初めて施行されたバンコクの都市計画は、土地利用以外には強制力を持たないきわめてルーズなプランであるが、その計画策定段階で猛烈な反対意見との調整に多くの年月を費やしている。

タイの都市計画（Town Planning Act による General Plan）は、土地利用計画と交通輸送計画で成り立っている。土地利用計画については、日本のように用途地域と建築コントロールが緊密にリンクしているわけではなく、建築物の用途のみを規制しているに過ぎない。また多くの場合、ひとつのゾーニングカテゴリーに10%程度の例外規定を設けている。交通輸送計画については、道路等の整備主体が概ね5年以内に事業化できるものを都市計画として定めているだけで、都市インフラのマスタープランとしての意義づけが非常に弱いものとなっている。

第二は、都市インフラの整備が効率的に進まないことである。急速な経済成長を続けているタイではあるが、インフラ整備のための政府予算はそれほど潤沢ではない。それに加え、近年の地価高騰、土地収用への根強い抵抗により、公共用地の取得は年々困難となってきた。

タイ政府では、BOT方式（民間会社が公共施設を建設（Build）し、一定期間運営（Operate）した後、政府に施設を譲渡（Transfer）する）による民間活用を推進している。しかし、BOT方式も必ずしも順調ではなく、政府側と民間企業側との調整不良によるプロジェクトの遅れ等のトラブルが絶えない。またBOT方式のインフラ整備は、高速道路、マストランジットシステム等の限られた施設にし

か適用できない。さらに前述したように、都市インフラのマスタープランが無いに等しく、各プロジェクト間の調整も事前にはほとんど行われていないし、調整すべき政府機関も実質的に無いのが現実である。

第三に、都市の実状を示す具体のデータが不足していることが挙げられる。通常、このような社会問題に対処する問題、その問題がどんな状況にあり、時系列としてどのように推移しているか、というデータは最低限必要となろう。ところが、タイの都市問題関連で得られるデータは極端に少ない。都市計画を立案するうえで欠かせない最新の地図情報、都市人口、道路交通量等のデータを定期的に収集する体制が無く、数少ない既存データにしても信頼性に疑問が残るところである。

以上述べた基本問題を解決して初めて、タイの都市問題解決のための基本条件が整うことになるが、なかなか容易なことではない。

4. 国際協力のジレンマ

日本はタイにとって最大の ODA 援助国である。しかしながら、タイの経済成長が一定レベルに達したため、無償資金協力については、1993年度以降の新規案件は打ち切りとなった。したがって、今後の日本の開発援助は、有償資金協力か技術協力の方式で行うこととなる。

過去において、日本政府の対タイ援助は都市関連分野に関してそれほどウエイトが高くなかった。援助の基本はやはり BHN (Basic Human Needs) の向上であり、都市問題はある程度発展した社会での問題との認識からである。しかしながら、今後の ODA の方向性としては、経済発展の負の側面として、環境問題とならんで都市問題に焦点を当てていくべきであろう。都市問題は環境問題の一断面と捉えることもできよう。

ところが総論として以上のことが言えても、

具体論としてどう展開するのが、なかなか難しい問題である。確かに日本の資金援助、あるいは技術援助により都市インフラを整備することは容易である。現実には、いくつかの都市インフラ関連プロジェクトが日本政府の協力の元を実施されてきている。また、JICA (国際協力事業団) の社会開発調査や専門家派遣を通じて、都市計画関連の技術移転を行ってきている。しかし、それだけでタイの都市問題が解決、あるいは大きく改善されることにはならない。前に述べたタイ都市計画の基本問題に踏み込んでいかない限り、事態は好転しないだろう。すなわち、状況把握、計画策定のためのデータがしっかり整備され、それに基づく効果的な都市計画が定められ、なおかつ計画的な都市インフラの整備を効率良く実施する体制が整わない限り、都市問題の解決は有り得ない。したがって、現在のタイ側の枠組みの中で、日本に対し要望される開発援助案件は、言わば枝葉にすぎず、本質的な問題解決に大いに貢献しているとは言い切れないのである。

日本の都市計画は、欧米諸国に比べて遅れているとの意見がある。この議論については、評価軸をどう設けるかで異なった結論となり、いちがいに決めつけることはできない。(若干日本側の歩が悪い気もするが) しかしながら、日本とタイを比較した場合、日本の都市計画の方が遙かに進んでいることは確かである。都市計画を実施するための体制、制度が充実していることが大きな違いである。実施体制、制度が充実していれば、必然的に個々の計画そのものの質も高くなり、一方で都市計画実現のための方法論についても改善、充実されていく。

その意味で、タイ政府に真に必要な都市計画関連援助は、最も本質的な部分である体制づくりをどう進めるかが中心課題となるべきである。そしてこの課題は、まさにタイ国の内政に関わるものであり、要請主義を建前と

する我が国の国際協力としては、非常にデリケートな部分であることも事実である。

5. おわりに

私がタイに、都市開発・区画整理の JICA 専門家として赴任して 2 年が過ぎた。私の専門分野の技術移転については、それなりに成果をあげつつあると信じているのだが、その成果がタイの都市計画の仕組みの中で、どの程度問題解決に寄与できるかは未知数である。いくら道路ネットワークを充実させても、やはりマストラが無いと交通渋滞の緩和は難しいだろう。また、下水道を整備しても、その設計容量を上回る人口が定着すれば用をなさなくなる。

都市計画関連の技術、手法等を効果的に導入するためには、その周辺分野まで踏みこんで行かなければならない。そして最終的にたどり着くのが、都市計画を実施する総合的な体制、制度という壁である。たかだか JICA 専門家ごときでは、太刀打ちできない巨大な壁である。

タイに限らず、都市関連の国際協力は、多少なりとも似たような課題を抱えているものと推察される。都市関連の案件が今後増大するであろうことを考えると、要請主義の枠を踏み越えた新しい協力形勢も含め、効果的な方法論を模索する時期ではなかろうか。

国際連合地域開発センターの 活動と今後の課題



国際連合地域開発センター(UNCRD)

所長 梶 秀樹氏

(聞き手：名古屋都市センター 尾関博子)

梶 秀樹
(かじ ひでき)

1942年 大連市生まれ
1970年 東京工業大学大学院博士課程(建築学)修了
1972年 建設省建築研究所研究員
1974年 東京工業大学助教授
1985年 筑波大学社会学系教授
1993年 UNCRD所長

・新しく国際連合地域開発センターの所長に就任されたわけですが、最初にこのセンターをどのようにしていくか、ご希望とか抱負をお伺いしたいと思います。

佐々波前所長が大変活発に事業を展開されましたので、まずはこれを継承して充実させていきたいと思っています。

現在、7つの分野で調査研究・研修のユニットを組織しておりますが、各国から調査やセミナーを共同してやって欲しいというプロジェクト要請がものすごく多いんです。ある程度はそういう要請にお応えするような形でやっていきたいとは思いますが、全部にやっていくことはとてもできません。

活動の規模としては現在スタッフが80人ぐらいなので、この人教のスタッフでできる程度の事業が限界です。そういう意味で当面は、現在行っている位の仕事の量をこれ以上は拡大しないつもりです。

そうした上で、研修と調査研究の質を向上させたいと思っています。今までの質が問題であったということではなくて、コンピュータ技

術をもっと強調したものにするとか。研修についても一方通行のレクチャーによる研修だけじゃなくて、もっと現場に即した体験型のものにするとかを含めて、研修モジュールというのを見直していきたいと思っています。

ここ数年、地球環境の問題と同時に各国とも政治的経済的にも大きな変貌を遂げておりますが、昔のままの教材ですとなかなか適応していかない。そこで、それに合わせた形で教材そのものを変えていく必要があると思っています。

また、もう一つの点は、今までは活動を広げていったものですから、研究員が必ずしも自分の研究成果をちゃんとした論文にまとめるということをしてこなかった。それだけ時間的余裕がなかった訳ですね。そこで研究員の研究発表活動を活発にしていきたいというふうに思っております。

そういうことで、活動は現状維持として、できるだけ全体の質を高めていこうというのが目下の抱負です。

・ありがとうございます。

次に、この国連地域開発センターについて組織や事業内容などを少し紹介をしていただければと思います。

このセンターは1971年に日本政府と国際連合との協定によってできました。その目的は、発展途上国の地域開発に関係する役所の中堅の方々の計画、立案、実行能力を高めるということを目的に作られた訳です。成立当初からだんだん予算規模も拡大してきました、現在は約7億円の日本政府の出资で運営されています。当初は、地域計画の能力向上という工業開発とか経済開発とかの立案、大都市の住宅の問題などが中心でした。しかし近年、地域開発の問題というのは経済成長一本鎗から大きく変化していろいろな価値のバリエーションが出てきました。その一つが環境問題ですね。それから、地域の安全の問題。そういうものを加えて、現在は先ほどお話ししており7部門に分かれて各部門ごとに地域開発のトレーニングを企画実施しています。そういう部門ごとの研修と別に、毎年4月から2カ月、日本で総合研修もやっております。基本的に、私どものセンターは研修を中心とす

るセンターなんです。

設立当初は東南アジアを中心に活動していたのですが、最近はアフリカとかラテンアメリカも射程に入れております。このため、1991年12月にケニアにアフリカ事務所を開設しました。最初は3人しかいなかったのですが、この10月からは7人になりました。

・このセンターの出先ということですか。

そうです。出先機関としてはもう一カ所、四日市市がオフィスを提供していただきました。この5月から四日市分室を開設しました。ここでは環境問題を主にやっています。13人ほどのスタッフがございます。

・スタッフは約80人といわれましたが、どんな方々ですか。

まず、約10人がインターナショナルエキスパートでいわゆる国連専門家です。あと10人がゼネラルスタッフで一般業務補助スタッフです。それから12人がナショナルエキスパートということで日本人の研究員です。マスタ

国際連合地域開発センター(UNCRD)

国際連合地域開発センター(UNCRD)は、アジア太平洋、アフリカ、ラテンアメリカ及びカリブ海諸島に所在する開発途上国の、地域開発計画の策定と、その実施能力を啓発するため、国際連合と日本政府との間で、1971年6月に調印された協定により、名古屋に設立されました。以来、当センターは国連諸機関の中で、地域開発の研修及び研究に関する総合的機能を持った唯一の組織として今日まで活動を続けています。

UNCRDが名古屋に設立された理由としては、当時中部圏開発整備本部、愛知県、名古屋市などが国際機関の誘致にきわめて熱心であったことや、UNCRDの前身である国際連合地域開発調査訓練計画中部センターが、1968年に名古屋で発足して以来、注目し値する成果を上げていたことなどがあります。

UNCRDは、国際連合開発支援管理局(UNDDSMS:本部・ニューヨーク)に属し、日本政府が国際連合に拠出する信託基金によって運営されています。また、地元地方自治体からも支援を受けています。

一やドクターの資格をもっています。それから、リサーチフェローということで14人、これは発展途上国の研究者で1年から3年の範囲で来ています。それから、国内の各県や市からの出向者が約10人。残りがセクレタリーで22人という構成です。国別でいきますと16から18か国ぐらいだと思います。最近、出入りがあったものですから、正確には数えていませんが。

・次に研修についてお伺いしたいと思います。国連センターでは具体的にはどんな研修をされていますか。

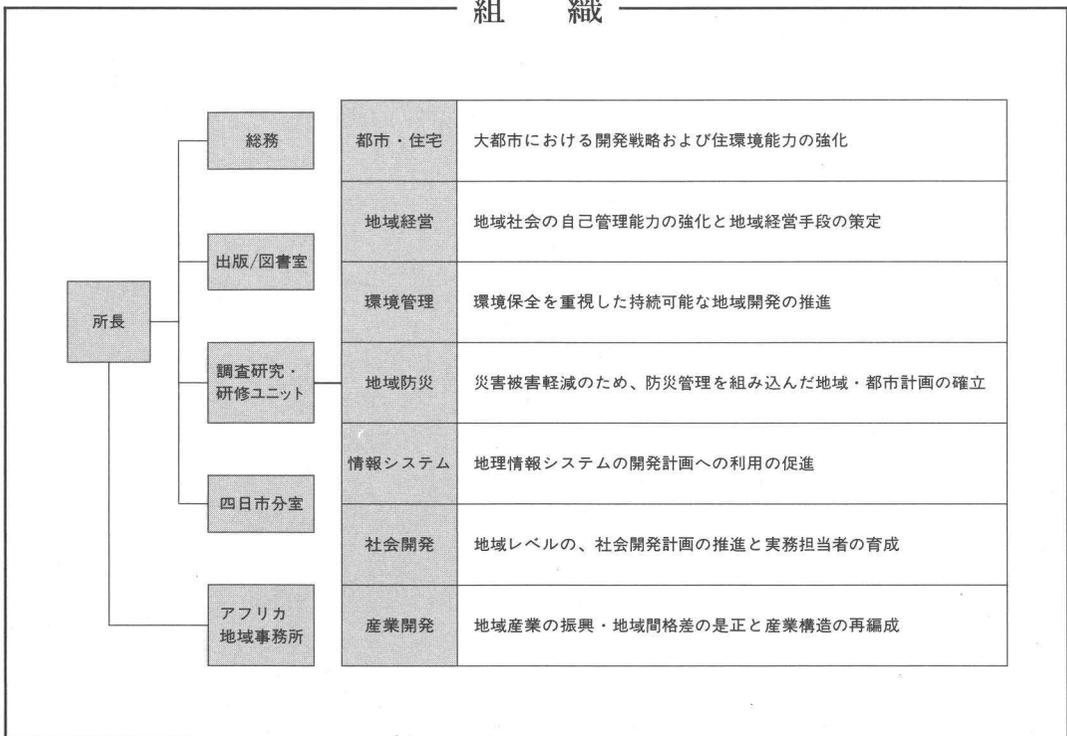
1つは、先程申し上げた毎年4月から2か月間の総合研修。これは地域開発のいろいろな側面を一つずつモジュールにして、そういうモジュールを1週間ずつひととおり講義・実習していくものです。それと各ユニットが、



防災なら防災計画研修、環境なら環境計画研修。社会開発の研修などをやっています。最近、非常に引きあいが多なのが地理情報システム研修です。あちらこちらから要請があって、追いつかないんですよ。

各ユニットが年間で大体平均3つないし4つの研修を企画しますので、全部で年間30近い研修が開かれます。個別研修の方は殆ど、

組 織





日本で開くのではなくてわれわれスタッフや日本の大学の先生方に講師として現地に行って頂いてやる形をとっています。

・そういった幅広い国連センターの活動の中から、今、問題になっていることや、今後克服していきたいことなど、どのような課題がありますか。

最初に抱負のところでお話ししましたように、全体の活動の質を高めていきたいと思えます。ただ、スタッフが入れかわるのがやや問題です。業績は残るんですが、前の人の人的ネットワークがスポンと抜けてしまいます。また、後任の研究者をどういう具合に補充していくのかという問題があります。これは、ただ単に人間の補充だけじゃなくて、7つのユニットをどう見直すのかというもう1つの問題がありまして、それと絡んで参ります。つまり一方で社会がどんどん変化してきて、ニーズが変わってくる。そのニーズに対応した組織化が必要となります。そして一方では、この7つではとてもカバーできない、いろい

ろな問題が残っています。例えば財政の問題とか土地問題、交通計画の分野が今欠落していますので充実する必要があります。

現在専門でやっている者の研究を変更しろとも言えないものですから。入れ替わりの都度ニーズに合わせて見直して行きますが、限られた人材を社会ニーズに合わせてどう配分してゆくかというのが最大の課題です。

・私どもの名古屋都市センターは、まちづくりのセンターを目指していますが、まちづくりと国連センターの関係をお伺いできればと思います。つまり、まちづくりと国際協力という視点から、国連センターがどういう役割を果たしてみえるのかをお聞きしたいのですが、いかがでしょうか。

「まちづくり」という言葉をどういうニュアンスで論じるのかははっきりしておかなければいけません。都市開発、地域開発ということであれば、私共のセンターはまさにそれを主たる業務にしている訳ですから。そういう意味では、まちづくりに係わる各種の分野

について調査を行い、アクションプランを作ったり研修を行ったり直接的業務として関わっています。

具体的な例をあげますと、中国の無錫市と協同で、計画支援プロジェクトというのですが、市が作る計画をわれわれのスタッフが行って一緒に作りました。市からデータを貰ってきて分析をしたり、その市の担当の方にも来ていただいて一緒に作る訳です。そして最後に報告書をまとめました。

同じような事例はインドネシアについてもやっております。これはジョクジャカルタ地域を対象としたのですが、この場合にはマスタープランというよりは、コミュニティーを何か所か選びまして、そのコミュニティー開発プログラムをまとめて市に提案をしました。こうした計画支援プログラムは調査研究とは違って、データをこちらで全部まとめてわれわれが計画を直接的な形で作ってあげるといふようなことで関わっております。こちらから行くのは日本人の、まちづくり技術者で、この支援を通じて計画技術のトランスファーを目的としています。

この種の仕事は引き合いが大変多くて、中国の広州とか大連あるいはモンゴルなどからもやってくれないかと言われております。また、同じ中国の常州では、物理的な町づくりでなくて財政的な裏付け、つまり財政計画を検討するためのフレームワークを作ってくれないかと言っています。

・名古屋のまちづくりは、特にデザイン博をはさんで随分変わったと言われますが、名古屋のまちづくりについてどうお感じになっていきますか。感想、期待、注文など聞かせていただければと思います。

正直いってあまり街を歩く機会がないんです。通勤時間が短いでしょう。今は、中村区に住んでいますけど地下鉄から外へ出ません。

ですから周辺部はほとんど知らないもので、こうした質問はいつも困ります。私の知っているのは中心部だけだということをお断りしてお答えしたいと思います。

名古屋の特徴は2つあると思います。

1つは、私は地域・都市防災が専門なんですけど、そういう観点では名古屋は大変、防災計画が成功した街といえます。100m道路を始め中心部の道路も非常に広いですね。このセンターのそばに四間道という道が見事に保存されていますが、あれは江戸時代の防災道路ですね。防災の意識が伝統的に市民にも行政側にも強く残っていて、それが100m道路が完成した理由ではないかと思います。

第2に、デザイン博覧会以後、このセンターの周りも中村区の方も、モニュメントを作ったり敷石を整備したり、非常にきれいになったということです。都市のデザインをするということは見かけだけのように見えますけど、実は、住民に自分の街を大事にするということを直接的に訴える最善の方法だと思うんですね。

ただし、ほんとは何が大事かということ、目に見えない安全の面が重要です。名古屋は安全の基盤がある程度整っていますので、都市景観に手をつけるというのは都市計画上のステップからみても正しい順序だと思います。一部の都市のように防災としてまだいっぱいやることのあるのに景観整備に走ってしまうというのは問題だと思います。

景観整備は行政としてやっただけ目に見えますが、防災行政は目に見えない。若宮大通りの下に集中豪雨のための遊水池が作られても見えませんがね。したがって、あまり市民受けしないのですが、あれが作られたおかげで洪水に対応できるようになったでしょう。そういうのをやった上で景観を整備するというのは理にかなっていると思います。そういう意味で私は名古屋のまちづくりを大変高く評価しています。

・これから国際協力という面で名古屋にどう
いうことを期待されますか。

私どものセンターは20年前に愛知県や名古屋
市が積極的に誘致し、応援して下さった結
果としてこうして名古屋にあるわけです。し
かし、最近は設立当初に較べ県、市の思い入
れが薄れてきたのではないかと心配しており
ます。つまり、県、市とも独自の国際協力の
ための財団を作られ大変力をいれていらっし
ゃいますが、それで私共のセンターに対して
相対的に薄くなったのかなと思ったりするん
ですけども。

ただ、せっかくここにある国連センターを
生かさないのはもったいないと思います。日
本で国連の機関を持っているのは東京とここ
しかない訳です。来年から、大阪と滋賀県に
できますけどもね。国連機関をもつというこ
とは県、市民の国際理解を深める最良の手段
です。独自に財団を作るのも大変大事なこと
ですが、そことわれわれとのリンクをもっと
考えていただくとありがたいなと思いま
す。共催で何かをやるとか、共同研究みたい
なこともできるといいと思いますね。

国連は日本の地域社会に対しサービスを行
うというのも一つの任務となっていますので、
私どもの情報で日本側で役に立つものをも
っと発信したいと思っています。そのためには、
日頃からの交流が大切です。でも現実には地
元で国際協力財団を作る時に国連と協力する
ということがあまり強調されていないよう
です。逆に私どもの国連の活動が地域の社
会に貢献できるような体制になっているか
というとなっていない。したがって、私共国
連と日本の地域社会とを直接つなぐことを
目的としたような財団があるといいと思
います。

今、私どもが直接、研修などでお世話を
いただいている市町村が幾つかあるんです
よ。1週間ほどのホームステイとか視察
とか。それは、ボランティアなんですけど、
そういう

時に、そうした財団が加わっていただけ
るともう少しスムーズにいけるのではない
かと思います。

・地元側の要望と国連側のこういうシ
ステムがうまくかみ合っていくといい
ですね。名古屋都市センターでも昨年
から JICA の研修生を一部受け入れて
研修をしていますが、こちらとうまく
協力できるといいですね。

実際問題として、県も、市も、どうい
うふうにすれば私共を活用して、何か
役に立つことを引き出せるのかとい
うことが、20年経ちましたが、まだ
お互いに良く見えていないのじゃ
ないかと思うことがあります。

・20年と言っても、県や市の担当者
は2、3年ぐらいで異動してしまい、
そうすると新しい人は「国連セン
ターって何ですか。」ということに
なって、実際には20年の蓄積が生か
されていないようにも思えます。

そうですね、でもとりあえず、今ある
国際協力に関する財団といろいろ試
みるのが大切だと思っています。

・ありがとうございました。最後に、
所長さんのプロフィールを紹介して
いただけますか。

生まれは大連ですが、出身としては東
京です。昭和17年生まれです。

趣味はゴルフが好きなのですが余り
時間がなくてできないのが残念です。
ハンディは一時は良かったのですが、
今は20ぐらいいですね。あとは皆
さんと酒を飲んだり、カラオケに
行ったり。

・名古屋都市センターにも一度お越
しください。本日はありがとうございました。
(以上)

都市計画に関する国際研修の課題

日本大学理工学部土木工学科 岸井隆幸

1. はじめに

我が国の近代化の歴史をふりかえると、西欧の諸国から多くのものを学び、日本風に育て上げる (Japanize) という過程を見ることができると言える。開国以来、常に、指導者は欧米諸国を視察し、あるいは留学して、多くの知識を吸収し、その内容に感心した上で、日本も負けないように頑張らねばと国内を煽るのであり、具体的な作業については最初こそ、お雇い外国人と呼ばれる技術者を雇い入れて進めていたが、それほど時を待たずしてわが国独自の人材とシステムを生み出している。こうした日本に対し、国際社会では、「日本はただ真似がうまいだけである」という批判がかねてよりあったが、いつのまにか「日本のシステムは欧米のものとは異なるが、欧米にない極めて有効な学ぶべきものである」という耳はゆい評判がたち、ついには「いや、やはり理解し難いものがあり、その特殊性こそ廃すべき対象である、日本は開かれていない」という論調が現れるようになった。

日本は今、何をすべきなのであろうか。

交通・通信といった分野の技術が発達したことによって、人・物資・情報は世界中を飛び回り、地球は日々小さくなりつつある。政治という壁が横たわるといっても人々の欲望は燃え上がり、企業はまさに世界を一つの市場として展開している。そして、国際的 (というより国境そのものを飛び越えた) 企業活動の結果としてつかんだ日本の国際的 (というより経済的) 地位の向上は、日本という国

の地球社会における役割を大きく変えつつある。つまり、日本は地球社会の先端システムを「Japanize する過程」から脱皮して、その更新過程を説明し、あわせて現在の状況をわかりやすく発信する立場を強く求められるようになったのである。事実、かつてキャッチアップの時代には、「大学で働く人間がやっていることは、単に横文字を縦に並べ替えるだけである」と批判されたこともあるが、近年は縦文字を横文字に直す作業もかなり増えているのである。

都市計画の分野においても、発信の幅は徐々に広がりつつある。例えば、日本がドイツなどから学び、そして独自に発展させてきた土地地区画整理事業は、

1) 戦後、疲弊した国力のなかで都市中心部を再生させ、その後の日本高度成長期の空間的支えを構築したこと、

2) 急激な都市化の波を受け止めるシステムとして大きな役割を果たして来たこと

等が評価され、広く世界の国々からその情報を求められ、すでに数多くの国際協力が実施されるようになった (表1)。いまや日本の情報を積極的に発信しなければならない時代に



岸井隆幸 (きしい たかゆき)

昭和28年(1953年)神戸市生まれ。

昭和52年(1977年)東京大学工学部都市工学科修士課程修了の後、建設省に入省。以来、15年にわたり、都市計画行政、市街地整備行政を担当。

平成4年、日本大学に移り、現在、理工学部土木工学科で都市計画・国土計画の教鞭をとる。博士(工学)。

入ったのである。

表1 土地区画整理事業に関する国際セミナー等
実施状況

〈土地区画整理国際セミナー〉	
第1回	1979年 台湾会議
第2回	1982年 名古屋会議
第3回	1985年 東京会議
第4回	1987年 フィリピン会議
第5回	1989年 マレーシア会議
第6回	1991年 タイ会議
第7回	1993年 インドネシア会議
〈日本との2国間会議〉	
コロンビア	: 1984年、1991年
アメリカ	: 1986年、1987年
フィリピン	: 1991年
インドネシア	: 1991年、1992年
スウェーデン	: 1991年
タイ	: 1993年

都市計画の国際協力については、こうした時代背景を受けて、まず、日本が学び、日本が育ててきたシステムの経過とその結果（良さも悪さも含めて）を、学ぼうとする人々、国々に素直に伝えることから始めなければならないであろう。筆者はこれまでも縁があって土地区画整理事業関連の国際会議、国際協力調査などに参加してきたが、さらに今年から、新たに国際協力事業団（JICA）の総合都市交通計画集団研修コースのコースリーダーという役割を仰せつかることとなった。このコースリーダーという制度は今年からこのコースではじめて導入されることとなったもので、従来の講義中心の研修方法だけでは必ずしも充分とはいえない研修生からの疑問に対するフォローアップ（質疑の分野）を行うことが大きな役割であるとされている。本稿では、この機会に、現在実施されている JICA による都市計画関連国際協力研修を念頭において今後の課題などについて感じているところをお示ししたいと考えている。

2. 国際協力事業団における都市計画分野の研修制度の現状

JICA（国際協力事業団）が主催する研修には、集団研修、個別研修、特別研修の3種類があるが、集団研修はその中心ともいえるべきもので、途上国のニーズを考慮したカリキュラムで、各コースには原則として1ヶ国1名、計10名程度の研修員が参加し様々な人々が交流しながら学ぶ研修となっている。研修分野は多岐にわたっており、農業、医療をはじめ、先端技術、環境関連、経営管理まで毎年約300のコースが設定されている。

平成4年度に実施した集団研修で、都市計画になんらかの関連を持つと思われるコースの一部（建設省が担当しているコース）を示すと表2のとおりである。「都市計画Ⅱ」から「ターミナル計画とデザイン」までは建設省都市局が中心の都市計画分野であり、「ハイウェイセミナーⅡ」以下は建設省道路局、住宅局が中心のコースで、都市計画と直接的に結び付くわけではないが、関連するコースであるといえる。なお、この他にも、運輸省が中心に行っている都市交通セミナーや国土庁が中心に行っている国土開発セミナー、環境庁が中心の環境政策、環境アセスメントに関するコース、そして上下水道、自動車技術行政、物流近代化、鉄道経営、建設技術、橋梁、河川及びダム工学といったコースが運営されている。

表2 JICAにおける都市計画関連集団研修コース（平成4年度）

コース名	期 間	研修定員	委託機関
都市計画Ⅱ	8. 19～10. 21	11名	勸国土計画協会
都市整備	5. 12～7. 6	10名	(社)日本土地地区画整理協会
総合都市交通計画	9. 28～12. 1	10名	勸都市計画協会
ターミナル計画とデザイン	9. 30～11. 27	15名	勸日本交通計画協会
ハイウェイセミナーⅡ	9. 16～11. 7	15名	勸日本国際協力センター
住宅建設	10. 14～12. 5	11名	勸日本建築センター
住宅・住環境改善セミナー	1. 27～2. 27	8名	勸日本建築センター

以下、順次、各コースの目的・経緯・実績について簡単に紹介する。

(1) 都市計画コース (City Planning Course)

1) 目的と内容：本コースの目的は日本における都市計画制度、事業実施例を十分に理解してもらうことにあり、都市計画概論、都市政策、都市施設、都市拠点開発、都市景観、住宅政策等にわたる講義と見学・討議が行われている。

2) 経緯と実績：本コースのスタートは昭和37年に遡り、途中昭和42年から昭和44年、昭和47年と2回の中断をはさみながら、平成4年度までに27回、316名(49ヶ国)の研修が実施された。(内容については平成元年度に一部見直しが行われている。)また、昭和62年にはインドネシア、フィリピンへ、平成元年度には韓国、マレーシアに巡回指導公開技術セミナー班が派遣され、現地でセミナーなどを実施している。

研修員の参加資格は、1) 相手国政府からの推薦、2) 大学卒(もしくは同等)で3年以上の実務経験を有すること、3) 現在、都市計画の仕事に携わるもの、4) 年齢40才未満、5) 英語の読解力・会話力を有するもの、6) 心身健康なもの、となっており、中国、インドネシア、バングラデッシュ、フィリピン、マレーシア、タイ、ヴェトナム、香港、イラン、エジプト、ブルンディ、ケニア、ブ

ラジル、コロンビアの14ヶ国(平成4年度)を対象として募集されている。平成4年度は、この14ヶ国から20名の応募があり、結局、13名(個別研修分1名を含む)の参加であった。

(2) 都市整備コース (Urban Development Course)

1) 目的と内容：本コースの目的は、日本の都市整備課題とその背景・制度・手法及び事業実施例を充分理解するとともに、各国の諸課題と整備手法について相互理解を深めることとされており、日本の都市行政の概要、都市整備事業の概要を中心に講義と見学・討議が行われている。

2) 経緯と実績：昭和58年に特設コースとして開設されたこのコースは、昭和61年に集団コースとなり、平成4年までに10回(特設コース3回を含めて)、104名(27ヶ国)の研修が実施されている。参加資格は、1) の都市計画コースと基本的には同じであるが、都市開発あるいは都市再開発の立案・実施に携わっていることを条件にしており、募集対象国はマレーシア、フィリピン、タイ、インドネシア、ヴェトナム、エジプト、イラン、ブラジル、コロンビア、メキシコ、ペルー、エチオピアの12ヶ国(平成4年度)となっている。なお、平成4年度は18名の応募があり、結局11名で実施されている。

(3) 総合都市交通計画コース (Comprehensive Urban Transportation Planning Course)

1) 目的と内容：本コースの目的は都市交通問題に対する基本的な考え方及び土地利用計画・交通特性に十分に配慮した総合的な都市交通計画の計画理念、計画技術等を理解することによって都市交通調査、都市交通体系、都市交通施設計画の確立、作成を行い得る知識技術を高めることにあり、都市交通に係わる制度の概要、わが国都市交通の現状と課題、総合的な都市交通計画の立案、個別交通施設計画の立案等にわたる講義と見学・討議が行われている。

2) 経緯と実績：本コースは昭和37年から実施されている都市計画コースの内容の一部として取り扱われてきたが、開発途上国の都市交通問題が深刻になり、都市交通計画の重要性が認識されるに従い、昭和54年に新設されるに至ったものである。以後、平成4年度までに、14回実施され、156名(32ヶ国)の研修が実施されている。参加資格は都市交通管理運営に従事していることと年齢が35才以下に限定されているという点を除けば他のコースと変るところはない。なお、現在は中国、インドネシア、マレーシア、ネパール、フィリピン、シンガポール、タイ、エジプト、アルゼンチン、ブラジル、チリ、グアテマラ、ユーゴスラビアの13ヶ国(平成4年度)を募集対象としており、平成4年度は16名の応募があり、結局11名で実施された。

(4) ターミナル計画とデザインコース (Terminal Facility Planning & Urban Design Course)

1) 目的と内容：本コースの目的は都市内ターミナル施設のデザイン手法、都市景観に配慮した都市・街路計画手法、駐車場、駐輪場、自動車ターミナル、物流センター等の都市内ターミナル施設に関する総合的な計画整

備手法、コンピュータ支援による都市交通施設の総合的な管理運営手法について、幅広い講義と演習・見学・討議等を通じて習得することにある。

2) 経緯と実績：本コースは平成2年度から新たに実施されることとなったものであり、平成4年度までに3回、44名(25ヶ国)の研修が行われている。参加資格は他のコースと大きく変るところはなく、平成4年度は23名の応募があり、結局15名で実施されている。

(5) ハイウェイセミナー (Highway Construction Course)

1) 目的と内容：本コースの目的は道路の設計・建設・維持管理等にわたる広範囲の理論課題、及び当該分野の最新の技術について習得することにより、道路の設計、建設、維持管理に関する講義のほか建設現場、維持管理主体の視察等が行われる。

2) 経緯と実績：本コースの前身はECAFE(アジア極東経済委員会)のプロジェクトとして実施されたアジアハイウェイ建設に対する技術協力事業として昭和39年に実施したアジアハイウェイ建設計画セミナーである。昭和40年からはアジアハイウェイ関連諸国を対象に道路建設コースとして実施されてきたが、昭和48年から他の諸国も加えて高速道路の建設・保守に関する技術習得を目的とした今日の形となった。(なお、平成2年度から内容の一部変更を行っている。)従って、平成4年度までに29回、389名(49ヶ国)が研修を終えている。参加資格は年齢35才未満、幹線道路の設計・建設・保守の分野で2年以上の実務経験を有するものとなっており、シンガポール、インド、タイ、フィリピン、スリランカ、マレーシア、香港、インドネシア、トルコ、イラン、クウェイト、イエメン、ガーナ、タンザニア、エチオピア、ケニア、ブラジル、チリ、ヴェネズエラの19ヶ国(平成4年度)が募集対象となっており、平成4年

度は18名の応募があり、結局15名で実施された。

(6) 住宅建設コース (Housing Course)

1) 目的と内容：本コースの目的は、日本の住宅政策及び様々な施策について、その背景・目的・運営の実態・問題点等を総合的に理解すること、また、これまでの住宅政策の発展過程を理解することにある。従って、日本の住宅問題、日本における諸制度、第3世界の住宅問題、住宅生産の現状と課題といった講義と見学・討議が行われている。

2) 経緯と実績：昭和52年に特設コースとして始まって以来、平成4年度までに15回、232名(37ヶ国)の研修を行ってきた。参加資格は中央・地方政府または関連機関で住宅政策に携わる中堅行政官、年齢30以上40才以下とされており、中国、インドネシア、スリランカ、タイ、ケニア、ナイジェリア、ウガンダ、ザンビア、イラン、トルコ、ブラジル、チリ、パラグアイ、フィジーの14ヶ国(平成4年度)が募集対象となっている。平成4年度は24名の応募に対して12名の実施となっている。

(7) 住宅住環境改善セミナー (Improvement of Housing & Living Environments Course)

1) 目的と内容：本コースの目的は開発途上国の問題実情に即しつつ、わが国のこれまでの経験や事業の進め方の中から有益な情報を伝えとともに研修員相互の討議の中から解決策を探ることにあり、そのために、住宅に関する海外協力活動、日本の住宅事業と住宅政策、戦後日本の住宅建設技術開発と促進施策のあゆみ、住宅金融、住環境問題と環境問題といった講義を行うとともに、見学・討議を行うこととしている。

2) 経緯と実績：本コースは昭和62年の国際居住年 (International Year of Shelter for

the Homeless) を契機に創設されたもので、平成4年度までに6回、51名(20ヶ国)の研修が行われている。参加資格は政府・政府関係機関に勤務しており、住宅・居住環境の改善業務で指導的立場になることが期待されているもので、年齢は30才から45才までのものとしている。中国、インドネシア、シンガポール、タイ、カメルーン、ナミビア、ブラジル、チリ、エクアドル、フィジーの10ヶ国(平成4年度)が募集対象であり、平成4年度は12名の応募から、8名を受け入れている。

3. 都市計画国際研修の今後の課題

(1) 日本の都市に関する英文資料を継続的に出版する組織の確立

各コースの講義内容を具体的に横並びにしてみると、当然のことであるが、各コースに共通する部分もあるし、それぞれに特化した内容も含んでいる。特化した内容はそれぞれに専門の講師が最新の情報を含んだテキストを持参される方が生きた講義という点では望ましいようにも思われるが、共通部分には世界に対する発信の効果を考えれば、できれば同じ内容で、共通のテキストが使用されることが望ましいとも考えられよう。共通部分の多くは都市計画制度一般に関するもの、日本の都市の現状に対するものであり、ある意味では極めて基礎的な資料であり、日本語のものを整えるのはそれほど困難なことではない。しかし、実はこうした分野でも必ずしも最新の情報と国際的な比較の視点を含んだ英文の基礎資料が十分に整っているとはいえない状況にあるのが実態であった。ようやく、建設白書の英文出版が行われ、交通に関しては Cities and Urban Transport in Japan や Urban Transport Facilities in Japan が発刊されたことは心強い限りであるが、より広範に日本の都市に関する英文の専門的かつ継続的な資料の編集とその出版を行うことが必要

であり、そのための組織を整える時期となっているように思われる。

しかし、残念ながら現在の JICA には全てを望むべくもないし、関係省庁も激務の中で多くの力を注ぎうる体制にはない。従って、実現するためには多くの関係者の協力とその協力を継続的にまとめ上げる求心力が必要となる。その意味では、政府の強いリーダーシップと各種協会、学会、各地に開設された自治体の都市センター等の組織的な連携が是非とも必要であろう。それぞれが特徴ある役割を分担して、その情報の相互交換を実現し、日本の都市情報を常に発信することができれば、それ自身で都市計画の国際協力の貴重なチャンネルが開かれたことになる。こうした組織の確立こそ我が国の国際貢献の一つであるといえよう。

(2) 継続的な情報発信を可能とするネットワークづくり

先に 2. で記したように、JICA 集団研修は既に都市局中心のコースだけでも 620 名の研修生を送り出しているし、平成 4 年度も 40 名の研修生を受け入れている。その意味ではたいへん大きな役割を果たしてきたことはいまでもないが、残念ながらいずれのコースも研修期間は 2 ヶ月程度であり、日本に慣れるのに時間を要すること、研修生が自ら学ぶためにはそれなりの自由が必要であること等を考えると必ずしも十分な時間が用意されているとはいえない。従って、むしろこうした来日研修は一つの機会であると考え、日本での研修を終えて帰国した後も継続的に日本の情報を提供して学ぶ機会を与える、あるいは帰国後直面した問題・疑問に答える窓口を開いておくことが必要ではないだろうか。こういう点では（私の知る限りでは）現在のところ、研修後のフォローアップは必ずしも充分とはいえない。もちろん、各研修コースをより効果的に行うためにフォローアップチームが派

遣され途上国でセミナーを開催するといったことも行われているし、帰国した研修員に対し、アフターケア事業として JICA の活動状況、日本の最近の動き等を紹介する KENSHU-IN という英文雑誌が年 2 回発行されている。また、帰国後の文献供与、機材供与の制度もある。しかし、こと専門分野に関しては特に大きな継続的働きかけがあるわけではないのが実態である。今後はせつかく日本で築かれたこうした幅広い国際ネットワークを維持するエネルギーを提供することも必要であると思われる。

現状では建設省の担当官は 2～3 年で配転となるし、JICA も専門分野についてはほとんど担当官庁に任せっぱなしといってよい状況である以上、こうした仕掛を築くことはなかなか容易なことではない。コースリーダーを設置するという発想も一つにはこういう所にあるのかとも思われるが、毎年来日する数多くの世界の人々を個人的にフォローすることに限界があることは目に見えており、少なくとも情報発信は JICA 或は(1)に記した組織を通じて行うことを考えるべきであろう。かつて筆者が石川県に勤務していたときに、国内へ発信する石川県の街づくりニュースをそのまま海外へ広く配布したことがある。金沢に日本語を学びにきたことがある海外の人々にあてて日本語のまま突然送り込んだのであるが、残念ながら私自身反応を得る前に転勤してしまった。どのような印象を与えたか、何か効果があったのか知るよしもないが、我々自身、海外の便りは楽しいものであるし、特に海外で知り合った人達との友情の交換は気持ちのよいものである。せつかく集団で研修を受けているのであるから、誰か研修生の中からネットワークづくりの提案が出れば、と期待するのはやや甘いというべきであろうか。

(3) 専任のコーディネーターと様々な地域・分野の講師陣の連携

現在のところ、日本の講師陣には JICA 教育を業としていらっしゃる方がいるわけではなく、それぞれ担当官庁からの依頼を受けて、自らの時間を削ぐ形で対応しているのが現状である。従って、カリキュラムについて事前に十分な打ち合わせができる時間もなければ、ましてや講師の間であらかじめ講義の内容や役割分担を協議する時間などないのが実態であろう。こうした事態は講義内容の重複や内容の前後をもたらし危険性があり、本来好ましいことではない。ここにも、コースリーダーという制度を導入するきっかけがあったと思われる。しかし、正直言って本格的に内容の重複とシナリオの整理を行い、それを薄謝で講師をお願いしている方々にあらかじめ説明して協力を依頼するという事は極めて労力のいる仕事であり、片手間に簡単にできることとは思われない。今回はこれまでの御縁もあり、小生が取り敢えずやってみるということになったが、今のところ、少し時間をかけて受講生の意見を聞きながら徐々に対応せざるを得ないというのが実感である。できることならば、都市計画の分野の経験豊富な OB を JICA の常勤顧問、コーディネーターとして位置付け、本格的に取り組むぐらいの覚悟が必要ではないだろうか。しかもできることなら全国各地の都市センターで、こうした中央のコーディネーターと連携して、実際の実務研修を担える人材の登録、もしくは育成ができればいいことはないであろう。近年、地方でも国際協力の経験を持つ人々、専門家として長期派遣の経験を持つ人達等が増えつつある。こうした経験と能力を眠らせることなく、引続き活用していただくことも重要な国際協力の人的貢献である。

国を育てるためには人を育て、人を育てるためには、まず育てる人を育てなければならない。

都市計画分野の国際協力の場面は今後ますます増加するものと思われる。しかも、社会資本が十分に整備されていない中、都市に対する強い人口圧力が働いている開発途上国では、欧米諸国より我が国のような国情を参考にする動きが高まることが予想される。そして、Imitation から Japan as No.1 へと転じたといわれてきたものの、裸の王様ほど虚しいものはない。

今、今後の課題という形で(1)~(3)を記したが、実は、われわれはこうした条件を整えながら、発信という行為を通じて引続き学び続けたいのであり、これこそが日本の歩んできた道の本質だったのではないだろうか。

われわれは謙虚に「努力」と「実現」の意味を考え、素直に伝えることが必要であると思われる。

(注) JICA 集团コースの目的・経緯・実績については、各コースの平成 4 年度実施要領を参考に筆者がとりまとめたものである。平成 5 年度については一部変更されている点もあるので、もし詳細について興味がある方は、筆者もしくは国際協力事業団東京研修センターまでお問い合わせ下さい。

マレーシアにおける区画整理技術の 移転に係る体験と考察

住宅・都市整備公団 つくば開発局 築瀬範彦

1. はじめに

筆者は、国際協力事業団の専門家として、1990年1月から1992年7月までの2年半にわたりマレーシア連邦都市地方計画局（以下、現地略称に従い「JPBD」と呼ぶ。）に在職した。JPBDにおける土地区画整理の技術移転は、1987年から開始されており、前任者の努力により、筆者の赴任時点において、現地スタッフは、区画整理のメカニズムの理解はもちろん、事業構造の簡単な地区における事業計画の策定能力をも有していた。筆者の役割は、事業計画の策定に引き続き、土地評価や換地設計と云った区画整理独自の技術を移転することであった。

本稿において、区画整理技術の移転に当り直面した問題点を以下の観点から考察してみたい。

- ① 社会や文化的な背景の相違に起因する問題
- ② 区画整理技術、或は、技術体系そのものに起因する問題
- ③ 技術者の個人的資質に起因する問題

実際に生起する問題は、上記の要因が複合しており、単純な類型化は難しい場合もあるが、一応、上記の分類に従って考察を進めることにしたい。

2. 社会・文化的原因による技術移転上の問題点

技術移転を進めるに当り、対象者（以下、カウンターパート「C/P」と略記する。）の

広い意味での資質、技術的背景の違いを認識しなければならない。

まず、理解のための前提条件として、以下の点を指摘したい。

イ. 日本の都市計画とマレーシアの都市計画の内容の差、及び、プランナーの技術的背景の相違

若干、雑駁な議論になるが、日本の都市計画技術者は、土木、建築、造園専攻者が大半であり、そして、日本で云う都市計画とは土地利用計画を除けば、かなりエンジニアリングに偏した内容を持つものである。これに対して、欧米で云うタウンプランニング、タウンプランナーのイメージはかなり異なるようだ。そして、英国の制度を導入しているマレーシアのタウンプランニング、タウンプランナーからも当然異なる印象を受けた。要約すれば、或る地域の開発全般に責任を持ち、開発全体を調整する権限を持つ者をプランナーと称している。大学の専攻も都市計画や地域計画である（組織内では、ランドスケープアーキテクト（造園技師）達も有力な一派をなしてはいた）。タウンプランニングの内容も産業の立地誘導、雇用計画、投資資金の確保を



築瀬範彦(やなせ のりひこ)

昭和28年4月生まれ
昭和53年3月北海道大学大学院環境科学研究科修士課程修了
昭和53年4月宅地開発公団入社
平成2年1月JICA派遣専門家（土地区画整理）として平成4年7月までマレーシア在住
平成4年8月現職

内容とした開発のマスタープラン作りと土地利用計画の作成であった。これは、日本と異なる地方自治体の機構の違いを反映したものと考えられるが、例えば、日本のプランナーが技官であるのに対して、マレーシアのプランナーは事務官であると言う位の差があるように感じた。そうした技術的背景の違いからか、マレーシアのプランナー達は、下水の処理システムと云った都市施設計画に対しては殆ど興味を示さない傾向があったように感じる。

ロ. 技術移転上の障害としての職場の階級性の強さ。

職階による作業の区分は明確であり、タイピストにコピーを指示して「それはオフィスボーイの仕事である」と突き返された経験を持つ専門家も多い。職場は、オフィサー、アシスタントオフィサー、テクニシャン、オフィスボーイの階級に別れ、階級間の移動はない。又、定年時のテクニシャンの給与が新卒のオフィサーの給与を上回ることも難しいと云う。

オフィサーがレポートを書き、アシスタントオフィサーが校正し、テクニシャンが図表を作り、オフィスボーイがコピーすると云う感じで一連の作業が進行した。若干の例外を除き、オフィサー自ら図面を描くことはない。筆者がトレーシングペーパーに或る地区の開発構想のポンチ絵を描いていたとき「そんなことはテクニシャンにやらせればいいよ」と親切にアドバイスしてくれた開発課長もいたものである。

次に、風土の違いが技術に及ぼす影響について考えてみたい。

ハ. 日本の都市設計技術が、近隣住区論にその基礎を置いていることから来るギャップ。

おそらく同じような北半球の中緯度地域に位置する欧米各国の技術体系の基礎も風土と云う面では日本と大差はないであろう。そも

そも、近隣住区とは人間が徒歩で500メートルや1キロは歩くことを前提に成立している概念と言えよう。しかし、熱帯地方では徒歩圏など云う概念は成立しない。又、中進国とも云えるレベルまで経済発展しているマレーシアでは、乗用車は既に世帯普及期に入っており、低所得者層もバイクをほぼ所有している。軌道系交通機関が未発達なことと相俟ってモータリゼーションの進展は著しいものがある。その結果、僅かの距離の移動にも車やバイクを使うことになる。それ故、住宅地区から一切の商業・業務機能を排除し、修理工場、コンビニエンスストアから医院までタウンセンターに集中させると云う徹底的な用途純化を行っても生活上、何の支障もない街が形成されている。車を使えば、近所のタバコ屋も3キロ先の美容院も移動時間と云う意味で大した差がないのである。

学校区の設定も当然のことながら日本とは大きく異なる。スクールバスがよく発達しており、生徒の通学距離も長い。即ち、学校区概念が異なる。それ故、近隣住区論に立脚した都市設計のパターンが通用しないことになる。その他、歩行者専用道路は、熱帯では無意味であるし、公園すら、その使用も夕方、太陽が陰ってからでなければ、無理である。

ニ. 不動産登記制度や税制の日本との制度上の差。

マレーシアの登記制度の基礎をなすものが、National Land Cord (国土法) である。この法規について、筆者は十分な研究を行っておらず、以下の内容は現地スタッフからの聞き取りによるものである。不動産として家屋・土地を一体で登記することは欧米の制度と同様であるが、極端な不整形になる分筆や無道路地となる分筆は、登記所(Land Office)の権限が強く住宅地では認められていない。

そもそも、建物と土地の登記を別にする日本の登記制度や地方自治体が財源として住民税と云う名の所得税を徴収できる日本の税制

は世界でも珍しいものであることをよく認識しておかねばならないのかも知れない。

ざっと挙げただけでも以上の諸点の違いがある。

「イ」の点について典型的な例を挙げれば、或る地区の開発計画の立案を著者が指導しようとしたとき、下水処理について全く意見の交換ができない事態に至ったことがある。

マレーシアでは、宅地開発に当り下水道はよく整備されているが、終末処理場としては、酸化池 (Oxidation pond) と呼ばれる自然曝気による処理を行っており、施設の維持管理も良くなく、雨が降れば汚水はオーバーフローして河川へ流入する。酸化池は、一見したところ日本の雨水調整池のようにみえる。酸化池による処理を当然としている現地プランナーに、「一人当たり日排出量はいくらか」と尋ねて見ても議論のかみ合う筈もなかった。日本の数値を挙げれば、「日本人はそんなにウンコをするのか？」と聞き返され焦ったものである(冗談だと思ふが)。又、別の機会に大規模な酸化池を有する開発地区の見学に際し、「酸化池を見たい」と要請したところ「あなたはプランナーなのに何故そんなものに興味をもつのか？」と逆に訝しがられたこともある。

結局、日本人の下水道の専門家から正確な情報を得るまで、この問題に対する不審は解消されなかったのである。都市施設について現地の正確な情報なしに開発計画が策定できる筈もないが、こうした施設関連の情報を縦割りの強い現地官僚組織にあって、原局から得ることは、なかなか難しいことも事実である。

「ロ」の点については、作業指示の手順が必ず、日本人専門家 C/P (オフィサー)、アシスタントオフィサー、テクニシヤンの順でなければならず、又、その回答もこのルートを通じて進められる。或る時、直接テクニシヤンに指示してさせた計算にちょっとした間違

いがあった。C/Pは著者に対して「責任はあなたにある」と追及して来た。以後、どれほど時間が懸かっても建前ルートで作業を進めたが、そうした機械的な作業指示システムの下では、テクニシヤン達は減歩率の意味も知らず、単にプランメーターを回すだけの存在になってしまっていた。

「ハ」については、赴任当初、張り切って英訳した日本の各種設計標準が全く空振りに終わったことを指摘すれば十分であろう。学校区を基準として住区毎に公園を配置すると云う日本の設計基準、或は、土地評価基準の中の路線価の接近係数などは、徒歩圏の概念のない所で実際上の意味を持たない。熱帯では日照条件よりも、日陰のほうが重要なことは云うまでもない。

余計なことかもしれないが、区画整理に限らず、今までおそらく多くの日本の設計標準や基準が英訳、或は、現地語訳されたであろう。しかし、社会的、文化的な背景の相違を考慮しない機械的な翻訳の一体何割が実際に活用されたことであろうか。時間と費用と大勢の人々の努力が報われるためにも、単純な翻訳による技術移転の限界を見極めるべきであろう。

「ニ」についても「ハ」と同じことが云える。即ち、区画整理の各筆評価は単純に翻訳ができないのである。そもそも「島地」や極端な「不整形地」が存在しないのだから、日本の各筆評価の方法は、「日本の土地登記制度は如何なる形状、面積の分筆も許容しているため、以下のような画地の種類が存在する」と冒頭に断わらない限り、各筆評価の意義を理解できないと云う意味で、極端に云えば、事例紹介とさえならないのである。

もちろん、日本と同様の制度を有する国、地域では日本の制度の直接的導入による技術移転も可能であろう。しかし、いわゆる発展途上国と呼ばれる国々の中でそうした条件を満たす国が多いとは想像できない。

3. 区画整理技術に起因する問題点

技能 (SKILL) — 技術 (TECHNIQUE) — 工学 (ENGINEERING) と云うハイアラーキーの存在を認めれば、工学とは「知識化して教科書のように客観的な表現にまとめることのできた情報」であり、技能とは「なお人の頭にそして手足感覚として人に付随するものの中で、技術の内容を客観化もしくは標準化していない部分」と云えよう¹⁾。区画整理の技術は、典型的な現場育ちの実務であるが故に、いまなお技能的要素を多分に残したものであると言ってよいだろう。工学と言えらるまでの体系化がなされていないことは誰も否定できないと考える。

もちろん区画整理について記述した数多くの実務教科書は存在する。しかし、未だ大学の都市計画の講義でテキストとして使用できるだけの理論的構成を持ち、実務技術を体系化した出版物は寡聞にして知らない。現在ある各種実務書も多くは測量、換地設計と云った分野別のものが主流であり、数少ない概論的なものは多くの人の手になる共著形式をとり、分野毎の整合性も十分とは云えないように感じる。

区画整理技術の体系化が、工学のレベルまで達していない理由の一つは、前述したように典型的な現場技術であることと、もう一つは学問領域からすれば、区画整理が、工学、経済学、そして、法学の各領域に跨った典型的な学際的な技術体系であることによるものと考えられる。言い替えるならば、都市施設の計画や建設と云う都市計画制度に関連する分野、土地評価や保留地の処分と云う不動産の鑑定制度に関連する分野、そして、仮換地指定や換地処分と云う登記制度に関連した分野の共通領域として、区画整理が存在していることによる(図-1)。こうした多方面にわたる知識、技術を一人の技術者が完全に身につけることは殆ど不可能と云える程に困難な

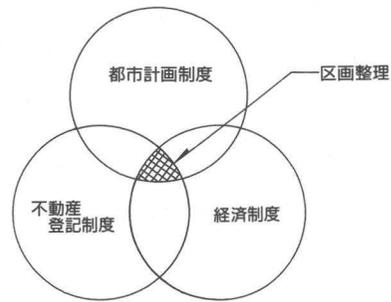


図1 区画整理の位置づけ

ことであろう。

しかしながら、途上国における技術移転の現場では、かなりの程度、区画整理のあらゆる分野に通じていることが求められる。

この現場技術故の技術移転上の隘路を打開する方法は、総合的なテキストの作成であろう。海外での技術移転に携わった経験を持つ人々による徹底的な討論を通して作成されたテキストのみがよくこうした付託に応えることができるのでないかと思われる。

蛇足ながら、日本の区画整理技術の海外移転が始まってまだ10年余りの時間が経たに過ぎない中で、例えば、建設省都市局監修の「Urban Development」(JICA テキスト)、又、名古屋市計画局の手になる「Introduction To Land readjustment」等、優れた英文テキストの存在は十分承知しているし、又、その恩恵を受けた上で、敢えて、生意気な発言をご寛恕願えれば、マレーシアにおける区画整理の技術移転の状況は、上記のテキスト作成時の状況を超越して進展しているのである。

さて、以下は全くの私見であるが、区画整理の本質に関する認識の問題である。

一般に、日本では「区画整理とは何か?」と云う質問に「換地システム」を以って答えとする場合が多いように感じる。「土地権利者の合意形成を得るための制度・技術」と云う意味で「換地システムこそ、区画整理の本質」と云う持論を持たれる方もいる。もちろん、

これは日本では正しいし、又、海外でも正しいことである。しかし、換地設計の結果（換地計画）を「自動的に」登記できる制度があって初めて換地の設計方法の議論ができるのではないだろうか。区画整理を導入しようとしている国では、耕地整理のように区画整理に先行する制度がない限り、換地の登記を担保する「換地処分」を制度化＝立法化しない限り、換地設計の技術移転をいくら行なっても区画整理の技術移転は画餅に帰すのではないだろうか。即ち、区画整理の本質が「換地処分」にあると認識した上で、技術移転の最終目標として、換地設計の結果を現行登記制度と矛盾することなく登記できる制度の提言を行わなければならないと筆者は考える。

マレーシアの幾つかの州で「Surrender and Realienation」と呼ばれる制度が開発許可に使われており、この制度が区画整理を行った場合、換地処分と同様の効果を発揮できるものと考えている。この制度は、開発許可の場合の土地所有権を一旦州政府に擬制として預けることにより、合筆と分筆を同時に行うことが可能となり、デヴェロッパーの土地買収後、販売画地に迅速に土地の権利済証を発給できるようにした制度である。筆者は、この制度と換地処分の関係の解明が、マレーシアにおける区画整理の移転の重要な点になるものと考えている。

次に、きわめて技術的な事項であるが、「増進」や「権利指数」と云った区画整理、或は、換地設計に特有な概念のモデル化である。誰にとっても初めての概念の理解は難しいものがある。まして、前節で述べたような社会的・制度的背景を異にした状況で日本の換地設計の技術的概念を伝えることは言葉だけでは難しい。そこで、筆者は増進のモデルとして次のようなものを考案した。C/Pは「YANASE'S CUBE」と命名してくれ、他のスタッフへの説明にも使用したモデルである。又、権利指数とその配分については、C

／Pが筆者の説明を聴いて、次のような鍋を考案してくれた。そこで、C/Pの名をとり「ABBS'S PAN」と名付け、これも現地のテキストに採用した²⁾。

前者は、立方体の底面積が整理前後の土地面積を表し、高さが単位面積当りの価格を表すことから、立方体の体積の増加により、資産額の増加を視覚的に表現したものである。即ち、底（土地）面積は減少しても体積（資産額）は増加する。単価の上昇を増進と捉えるのである（図-2）。後者の鍋は、指数を流体としてイメージし、比例率を乗じて増加した権利指数が、整形な立方体に収まる様子を表現したものである（図-3）。

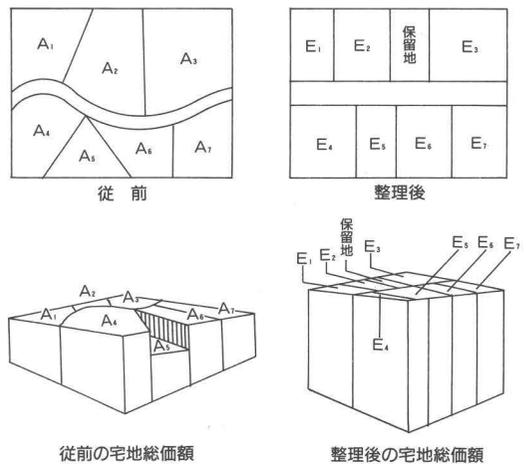


図2 増進のモデル

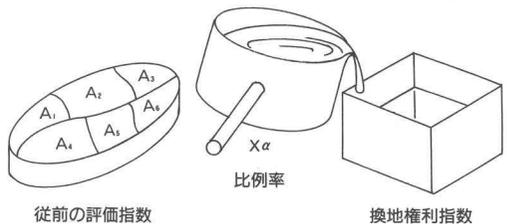


図3 権利指数のモデル

日本では、児童に類したものかもしれないが、こうしたモデルの効用は、意外に大きかった（筆者の貧弱な語学力を補う上でと云う条件を付すべきであることはもちろんである

が)。この他、清算金や仮換地のモデル等も考察したが、紙面の都合で割愛する。

4. おわりに、或は、技術者の個人的資質に起因する問題として

マレーシアは多民族国家であり、マレー系、華人系(華僑の子孫)、及び、インド系の3民族がそれぞれ固有の宗教・文化・伝統を守り、生活している。とは云え、イスラム教が国教とされており、公式のパーティーのオープニングセレモニーは、コーランの一節の朗読で始まる。

その他の慣習の違いであるが、例えば、共稼ぎが一般的で、夫婦どちらかが、車やバイクで配偶者のピックアップをするのが常識であることから、残業は殆ど行われぬ(片方が遅ければ配偶者の退社にも影響が及ぶし、一人1台の車を持つ程の財力はないし、公共交通機関は発達していない)。組織の意志決定は欧米流のトップダウンと伝統的な長幼の序が一体となった(日本人から見れば)ボスの専制であり、会議は議長の演説の場と化する等々、日本人には、なかなか理解し難い風習、慣習が多い。

筆者の所属したJPBDの本局は、中央支局と共同のビルにあり、在職者数は約200名程度であったが、この組織の中で唯一人の外国人として業務に当たるのはなかなか気骨の折れるものであった。その上、植民地時代の影響で組織の幹部は、完全なバイリンガルであり、その英語力はなまかな日本人ではとても太刀打ちできない。会議は、ろくに発言もできない内に終わるなどストレスの溜ることおびただしいものがあつた。

筆者が、尤もらしく分析した上述の内容も貧弱な語学力と慣習の違いから来るストレスによる曲解が多分に混じつたものであろうことをここでお断わりしておきたい。途上国での技術移転の体験など当事者の個人的資質により、場合によっては、同一の体験から全く

逆の分析結果を導くことも有り得るものではないかと思っている。

又、滞在が長引き現地に慣れるに従い、同じ事象に対しても全く異なる評価が生まれる。例えば、赴任当初は「非能率的だ。」と現地の組織を批判していた人物が、1年も経つと「日本は忙しすぎる。途上国の方こそ人間的だ。」と言い出すのはきわめて一般的な現象である等々。

最後に、1991年時点でマレーシアに滞在した土木系のJICA専門家有志で組織したマレーシア環境・都市問題研究会(通称グループMETS)による「マレーシアの環境・都市問題研究」(JICAレポート)の存在をご紹介しておきたい。このレポートは、各人の専門分野毎の内容と全員で討議してまとめた技術移転に係る隘路の分析とも云うべき部分からなり、このレポート作成を通して共通化した知見と情報が本稿で述べた分析のベースとなっている。

註)

- 1) 小川英次他編「日本企業の国際化」、1987年、名古屋大学出版会
- 2) N.YANASE「A THEORY OF REPLOTTING DESIGN IN LAND READJUSTMENT」、1992年、私家版

参考文献

- 1) 「マレーシアにおける土地区画整理の技術移転に係る体験と考察」1992年、私家版
- 2) グループMETS編著「マレーシア環境・都市問題研究」、1991年、JICAマレーシア事務所
- 3) 築瀬範彦「マレーシアの土地区画整理」月刊「区画整理」1991年4月号
- 4) 築瀬範彦「マレーシアの土地区画整理(その2)」月刊「区画整理」1993年3月号

ニューヨークの サバーバンエリア

青山 公三<ニューヨーク大学>

PROFILE

現在米国ニューヨーク州に在住 ニューヨーク大学
在籍 IPA:行政研究所(ニューヨーク)準研究員
1949 愛知県鳴海町(現名古屋市緑区)生まれ
名古屋大学工学部建築学科卒業
1976 (社)地域問題研究所入所
業務歴 「上流域山村の研究」
「東海環状都市帯整備計画調査」ほか多数。
また、「地方シンクタンク協議会」の設立に
関わる。



都市圏人口1,600万人に及ぶ大都市ニューヨーク。たくさんの摩天楼がそびえるマンハッタンは、世界から人々が集まる「人種のるつぼ」としてあまりにも有名である。また、世界経済の中心としても大きな役割を担っている。しかし一方で、今、ニューヨークは多くの問題を抱えている。財政難、失業問題、麻薬、犯罪、ホームレス等々、挙げだしたらきりがなし。マンハッタンの縁辺部、あるいは、マンハッタンに隣接するニューヨーク市内の各地区にはこうした問題の山積している地区が少なくない。

エアフィールド郡、東に行けば、ニューヨーク市のクイーンズ郡、ニューヨーク州のナッソー郡などである。



素晴らしい環境と利便性を 備えたサバーバンエリア

しかし、そうした問題地区を通りすぎてしまうと、そこには素晴らしいサバーバンエリア(Suburban Area——郊外)が広がっている。マンハッタンからハドソン川を渡って西に行けば、ニュージャージー州のバーゲン郡、北あるいは北東に行けば、ニューヨーク州のウェストチェスター郡とコネチカット州のフ

これらの地区はいずれも鉄道、バス、高速道路などでマンハッタンと結ばれており、通勤には大変便利な地区である。マンハッタンから時間にして30分~90分前後のところであり、パーク&ライドなど、通勤を便利にするための様々な方策もとられている。また、居住環境もすばらしく、日本の東京郊外は言うに及ばず、名古屋市郊外などと比べても雲泥

の差の感がある。名古屋の八事周辺の緑に囲まれた高級住宅地に、もっとゆとりを持たせたようなイメージを思い浮かべてもらえば良い。

安い住宅・ 高い不動産税

このような利便性と環境に比べ、住宅の価格、賃貸料は比較的安く、東京との比較では半分くらいというのが実感である。日本の経済企画庁が発表した、1992年11月時点の東京を100とした世界主要都市の物価水準の中で、ニューヨークの土地関連サービスは54となっていた。これはこのサバーバンエリアのデータではないと思うが、比較の実勢を表しているような気がする。

仮に5,000万円が手元にあったとすると、東京あるいは名古屋の都心へ1時間くらいで行けるところで、いったいどのくらいの住宅が手に入れられるだろうか。日本の事情は読者の皆さんのほうが良くご存じなので、あえて言うに及ばないが、地価等が下落したとは言え、東京でははたして物件があるかどうか心配である。

ニューヨークやニュージャージーのサバーバンエリアでは、もちろんピンからキリまであるが、標準的なところでは、1戸建てなら3～4寝室、2～3のバスルーム、居間、キ



サバーバンエリアの緑に囲まれたタウンハウス

ッチン、ダイニング、ランドリールーム、レクリエーションルームなどがついて延べ200～250㎡、土地が400㎡～600㎡くらいの家が購入できる。タウンハウス形式のものなら、土地は小さくなるが、家はもう少し大きいものが購入できる。これらは、だいたい築10年以内の物件である。特殊な物件では、敷地が1,000㎡以上などというものまである。

日本ではとても考えられないことであり、読者の皆さんの中には、ニューヨークで住む方がいいとお考えになった方もみえるかもしれない。しかしこれらの不動産にかかる税金は、市町村によっても大きく異なるが、年間で100万円近くかかる。日本の場合なら、固定資産税と都市計画税があわせて、この額の1/4～1/5になるので税金は安い。こちらでは、税金を毎年多く払わなければいけないことばかりではないが、ゆとりある住生活をおくることが出来るというわけである。

利便性が高く、充実している 日常生活、教育

また日常生活面では、これらのサバーバンエリアの幹線道路沿いなどには、ショッピングセンターやショッピングモールが立地しており、大変便利である。ニューヨークではよく問題になる治安も、日本の安全性には負けるかもしれないが、マンハッタンなどに比べれば、かなり良い方だと感じる。

さらにこれらの地区には良きコミュニティがあると同時に、良き教育がある。ニューヨーク市内の公立高校では、修業年限の4年間で卒業出来る生徒が40%に満たないのに対し、これらの地区では70%～80%にのぼっているとのことである。教育の水準はかなり高い。このサバーバンエリアの中には、全米1の水準を誇る高校もある。



スカースデール駅とその駅前

スカースデール村は サバーバンエリアの理想像

ニューヨークのサバーバンエリアの具体的な例として、ひとつのユニークな「村」を紹介したい。マンハッタンのグランドセントラル駅から北に約30km、郊外電車で約40分のところにニューヨーク州ウェストチェスター郡スカースデール村という「村」がある。典型的な、というより少しはずれかもしれないが、緑豊かな環境を有するすばらしいサバーバンエリアである。

スカースデール村は、面積約1,700ha、現在約17,000人（1990年連邦政府人口統計）の人が住んでおり、その増減動向は現在横這い状態となっている。住民の多くは医者、弁護士、大学教授、企業の経営者、一流企業のビジネスマンによって占められており、所得水準のかなり高い村である。1991年の所得統計によると、スカースデール村の世帯あたりの年間所得は\$127,800でウェストチェスター郡平

均の\$63,000の2倍にも達している。これは全米でも最高位に位置している。その意味でスカースデール村は典型的なニューヨークのサバーバンエリアとは言いにくいわけである。

こんな「村」がどこにでもあるわけではないが、ニューヨークのサバーバンエリアでは、スカースデール村が1つの理想像としてとらえられており、ニューヨーク周辺では、非常に名の知られている存在である。

コミュニティによる独自の 環境づくりの伝統

スカースデール村の歴史は古い。アメリカ独立戦争直後の1778年に、スカースデール「町」として発足したこの村は、19世紀末から20世紀前半にかけて、ニューヨーク市からの都市化の波に飲み込まれそうになった。しかし、地域の環境や独自性を失うことを住民達自らが拒否し、その態度表明の1つとして、1915年に「町」から「村」に名前を変更してしまった。この時がスカースデール村の地方

自治体としてのスタートであった。

住民達のコミュニティは、現在に至るまで、連綿と村の環境を独自の姿勢で守り続けてきたのである。住宅に関しては、基本的には1戸建てしか認められないし、道路から住宅まで一定の空間を設けることが義務づけられている。このような建築協定にあたる村独自の建築基準法が1922年にすでに出来ていたというから驚いてしまう。

また村のコミュニティは、村の中を走る自動車専用道ブロンクスリバー・パークウェイの改修を、ニューヨーク州やウェストチェスター郡当局からの再三の要請にもかかわらず、ずっと拒み続けてきている。このブロンクスリバー・パークウェイは、アメリカで最も古い自動車専用道であり、1925年に完成したものである。この自動車道の当時の大きな目的は、河川の汚染防止であった。そこに流れるブロンクス川の汚染が激しかったため、川沿いに自動車道をつくり、その周囲を公園化してしまうことによって、川の汚染を食い止めようとするものであった。

完成当時は、ニューヨークからたくさんの人たちがドライブにやってきて、公園で一休みということがあったようだ。こんな時代に建設された道路が、現在のモータリゼーショ



スカースデール村の典型的な住宅地

ンに適合できるわけではなく、州や郡はその幅と線形修復などを村にずっと申し入れてきた。しかしスカースデール村は断固としてそれを受け入れてこなかった。たかだか5分から10分の時間短縮のために、何百本、何千本の大木を切って、道路周辺に根付いた生態系を壊す必要はなく、現在の良い居住環境を守るという理由があるからである。

それでも現在の道路は十分機能しているばかりではなく、春から夏にかけては、毎日曜日の10:00~14:00まで、ここが自転車専用道に変身してしまう。スカースデール村の住民ばかりでなく、周辺の町からもたくさんのバイスクールライダーたちがやってきて、道路を賑わせている。

このような頑ななまでの村あるいはコミュニ



道路と住宅との間が広くとられている住宅地



日曜日には自転車に開放されるブロンクスリバーパークウェイ

ニティの姿勢が、今日に至るまで素晴らしい居住環境をつくり出してきたわけである。その結果としてスカーステール村には人々を引き付ける大きな魅力が備わったと言えよう。このことはスカーステール村に限らず、大なり小なりサバーバンエリアのコミュニティや自治体はこうした姿勢を持っている。日本の大都市周辺の市町村も、こんな姿勢に見習う必要があるのかもしれない。

また、スカーステール村の特記すべきこととして、教育の素晴らしさがある。村の唯一の産業は教育であるとして、教育にかける情熱と投資は、並々ならぬものがある。村の図書館、スポーツ施設等々、公共施設の整備には目をみはるものがある。学校教育はもちろん、成人教室（アダルトスクール）も充実している。先にあげた全米1の高校は、ここのスカーステール高校のことである。こうした教育が充実していることも、人々がスカーステール村に魅力を感じる1つであろう。

サバーバンエリアに住む多くの日本人

近年このスカーステール村及びその周辺には、日本人居住者が増加し続けている。朝、スカーステール駅で通勤電車に乗る客の約20～25%は日本人である。小中学校でESL（英語を第2外国語とする子供たちに英語を教えるクラス）を受けている日本人がやはり

全体の20%程度いるとのことであるので、住民の20%程度は日本人ということになる。

スカーステールの日本人割合は特別に高いが、ニューヨークに赴任してくる日本人の多くは、こうしたサバーバンエリアに住宅を探し、生活することになる。そのためにこれらの地域には日本人を対象とする日本食料品店や日本食レストランが多く立地し、日本人にとってはますます便利になってきている。教育も充実しているので子供を持つ日本人は必ずと言って良いほどこれらのサバーバンエリアにやってくる。

しかしスカーステール村のように日本人が多くなってくると問題もでてくる。日本人が日本人だけのカラに閉じこもりはじめてしまうのである。学校でせっかくESLのクラスが用意されていても、日本人の子供たちは日本人同志で集まり、日本語で話してしまう。その結果、3年間位現地校に通っても、英語がほとんど話せないという子供ができてしまう。親も日本人同志でアダルトスクールや趣味の会、スポーツ、音楽にと励んでしまう。こちらのコミュニティにとけこむヒマもないというのが現状のようである。

地域の環境は地域のコミュニティによって守るという原則が日本人によってくずされつつある。日本人がコミュニティになかなか入り込んでこないからだ。そういう批判を受けて、スカーステール村ではやっと日本人が認識を持ち始め、色々なことに取り組みはじめた。ニューヨークのサバーバンエリアの居住環境が日本人によってダメになったと言われないようにしたいものである。

名古屋都市センターの活動から

名古屋都市センターの活動の中から
今回の特集テーマに関連する国際交流
関係の事業をご紹介します。

-
1. 都市開発政策国際会議名古屋'92
 2. JICA集団研修の受け入れ
 3. アンケート調査
「外国人がみた名古屋のまちづくり」
-

1 都市開発政策国際会議名古屋'92を 名古屋市・国連地域開発センターと共催

平成4年10月19日から23日間での5日間、名古屋において「都市開発政策国際会議名古屋'92」が開催されました。

この会議は名古屋市・国連地域開発センター・名古屋都市センターの3者が共催したもので、「都市開発の新しい仕組みを探る」をテーマに40ヶ国、300人以上のまちづくりの専門家が参加しました。

参加者は世界各都市の都市開発にかかる政策および事業事例を比較検討し、国際化が進む新しい時代における都市開発の将来展望について活発に意見を交換しました。また、まちづくり分野での国際的なネットワークづくりのために新しい取り組みが必要であるとの認識のもとに、参加者全員の合意により「名古屋宣言」が採択されました。

〈会議内容〉

キーノート セッション

都市開発政策の新しい仕組みを探る

議長：井上 孝（東京大学名誉教授）

- ①都市開発の新しい方向
ニジェル・ハリス（ロンドン大学開発計画研究所教授）
- ②アジアにおける21世紀を展望した新しい都市開発の挑戦
ビジェイナンド・ミスラ（デリー都市計画・建築大学教授）
- ③日本の都市整備政策
下田 公一（建設省都市局技術審議官）

セッション I-I

大都市圏の開発と整備方策(I)

座長：ソロンス・ウゲ（カタロニア自治州都市開発部長）

- ①トロント（カナダ）
都市開発政策の策定とトロント大都市圏行政
リチャード・ギルバート（カナダ都市研究所長、トロント都議員）
- ②サンパウロ（ブラジル）
サンパウロ大都市圏整備の将来方針
ジョルジュ・ウィルヘイム（サンパウロ大都市圏庁長官）
- ③メキシコシティ（メキシコ）
大都市圏整備における都市政策づくり：メキシコ市の事例
ウゴ・ガルシア・ペレス（連邦特別（メキシコシティ）区都市開発計画局長）
- ④ヘルシンキ（フィンランド）
ヘルシンキのマスタープラン2020年
マルク・ラーティ（ヘルシンキ市都市計画局次長）
(討論者)
①小沢 一郎（住宅・都市整備公団都市再開発部次長）

セッション
1-2

大都市圏の開発と整備方策(2)

座長：藤原 脩二（名古屋市計画局長）

- ①カイロ（エジプト）
カイロ大都市圏のマスタープランの策定
シェリフ・H・カメル（公共事業省計画局長）
 - ②アンカラ（トルコ）
アンカラのマスタープラン
ラチ・バデムリ（アンカラ市計画局長）
 - ③デリー（インド）
デリー・マスタープラン2001
J.C.ガンビール（デリー開発庁計画局長）
 - ④モスクワ（C.I.S.）
モスクワ首都圏の戦略的マスタープラン2010
ゲオルギー・S・ユーチン（モスクワ市マスタープラン局調査部次長）
- （討論者）
- ①ジュリエッタ・ファッダ・コーリ（ベネズエラ中央大学教授／チリ、バルバライソ大学教授）

セッション
2-1

戦略的都市開発政策の展開(1)（国際化に対応する都心業務機能の強化）

座長：小沢 恵一（横浜市都市計画局長）

- ①ロンドン（イギリス）
ドックランド地区開発事業
ピーター・Z・ターリック（LDDC 公社企画部長）
 - ②パリ（フランス）
ラ・デファンス地区都市再開発事業
レミー・マゾン（EPAD 公社事業計画課長）
 - ③ロサンゼルス（アメリカ）
ロサンゼルス都心西部地区の都市再開発政策
ケネス・トッピング（ロサンゼルス市前計画局長）
- （討論者）
- ①岸井 隆幸（日本大学専任講師）
 - ②阿部 和俊（愛知教育大学助教授）

セッション
2-2

戦略的都市開発政策の展開(2)（ウォーターフロントの再生）

座長：廣戸 俊夫（神戸市都市計画局長）

- ①シドニー（オーストラリア）
ダーリングハーバー地区ウォーターフロント再開発事業
R.W.ベンテコスト（ダーリングハーバー開発局前局長）
 - ②サンフランシスコ（アメリカ）
ミッションベイ地区都市再開発事業
アレック・バッシュ（サンフランシスコ市都市計画局ミッションベイ担当課長）
 - ③横浜
MM21事業
池田 武文（横浜市都市計画局みなとみらい21担当部長）
- （討論者）
- ①北原 理雄（千葉大学教授）
 - ②浦山 益郎（三重大学教授）

セッション
2-3

戦略的都市開発政策の展開(3) (国際的視点)

座長：蛇川 雄司 (愛知県土木部長)

①ミラノ (イタリア)

歴史的都市郊外における新都市核及びサイエンスパーク・国際展示場等の整備
ビエルジオ・マラベリ (ミラノ市都市計画局長)

②バルセロナ (スペイン)

都市再開発戦略とオリンピック
ソロンス・ウゲ (カタロニア自治州都市開発部長)

③シンガポール

素晴らしい都市づくり戦略
リュウ・タイカー (シンガポール政府前都市再開発局長)

(討論者)

①林 良嗣 (名古屋大学教授)

②竹内 伝史 (中部大学教授)

セッション
2-4

戦略的都市開発政策の展開(4) (開発途上国の展開)

座長：リチャード・ギルバート (カナダ都市研究所、トロント都議員)

①ラブアン (マレーシア)

ラブアン国際金融センターの開発計画
イシャック・アリフ (住宅・地方自治省都市・地方計画局長)

②カラチ (パキスタン)

カラチの都市開発の経験：実施面からの問題点
アリフ・ハッサン (アジア居住連盟・世界居住連盟理事会委員)

③ジャカルタ (インドネシア)

ケマヨラン空港跡地開発
スロト・マリトミジョジョ (インドネシア公共事業省住宅部長)

(討論者)

①佐藤 圭二 (中部大学教授)

セッション
3-1

交通基盤施設の整備(1) (都市内交通)

座長：仙石 泰輔 (大阪市計画局長)

①ストックホルム (スウェーデン)

リングロード整備と関連都市開発事業
エルネ・フレッドルント (ストックホルム市計画局都市政策担当官)

②パース (オーストラリア)

都市高速鉄道北部線の整備と副都心開発
ジョン・フォーブス (西オーストラリア州都市計画・開発局計画広報課長)

③名古屋

志段味ヒューマン・サイエンス・タウンとガイドウェイバス
藤原 脩二 (名古屋市計画局長)

(討論者)

①小浪 博英 (地域振興整備公団都市整備事業部長)

セッション
3-2

交通基盤施設の整備(2) (空港関連)

座長：リユー・タイカー (シンガポール前都市再開発局長)

①デンバー (アメリカ)

デンバー新空港開発とゲートウェイ・ステイプルトン地区都市開発事業
ドナルド・L・エリオット (デンバー市都市計画・開発局ゲートウェイ開発部長)

②大阪

関西国際空港関連事業
梶本 徳彦 (大阪府理事)

③香港

香港の再開発構想と港湾・空港開発戦略
W・レニー (香港政計画局港湾空港開発政策部長)

(討論者)

①松井 寛 (名古屋工業大学教授)

②瀬口 哲夫 (豊橋技術科学大学助教授)

セッション4

新首都の建設

座長：ラチ・バテムリ (アンカラ市計画局長)

①キャンベラ (オーストラリア)

キャンベラの都市づくりの経緯と将来の課題
リンゼイ・R・ニールソン (首都開発庁長官)
代理 ジョン・E・ボルトン (首都開発庁事業計画課長)

②ブラジリア (ブラジル)

首都ブラジリアの理想都市の今日的な課題
ダ・シルバ (ブラジリア特別区公共事業局次長)

③ビエドマ (アルゼンチン)

新首都 (ビエドマ) 開発計画とその実施
アルトロ・F・モンターグ (ブエノスアイレス大学建築都市科教授)

(討論者)

①春田 尚徳 (名古屋大学教授)

②西山 康雄 (名古屋工業大学助教授)

セッション5

土地の管理と開発の方策

座長：椎名 彪 (民間都市開発推進機構常務理事)

①ソウル (韓国)

都市開発と地価規制策
タエ・イル・リー (韓国国土開発研究院土地研究室長)

②バンコク (タイ)

タイにおける区画整理の導入の試み
プリー・プラナスリ (住宅庁 (NHA) 副総裁)

③フランクフルト (ドイツ)

地区計画と区画整理
ライニー・ミュラー・エッケル (フランクフルト市土地局区画整理課長)

④フォートローダーデール (アメリカ)

公共投資の活用による民間開発の育成
フランク・シュニッドマン (フォート・ローダーデール市都心開発局長)

(討論者)

①山本 哲 (愛知工業大学客員教授)

セッション6

住宅市街地の整備方策

座長：プリー・ブラナスリ（タイ住宅庁（NHA）副総裁）

①南京（中国）

南京市における住宅建設

徐 巍（南京市建設委員会調研所副所長）

②マニラ（フィリピン）

マニラ大都市圏における住宅と社会開発プログラム

モニコ・V・ハコブ（フィリピン住宅公団総裁）

③ナイロビ（ケニア）

コーポラティブ住宅プログラムと都市開発政策への今後の取り組み

ロバート・A・オブドー（ナイロビ大学地理学科教授）

④カラカス（ベネズエラ）／サンチアゴ（チリ）

チリ、ベネズエラにおける社会改革と住宅問題：ラテンアメリカの事例

ジュリエッタ・ファッタ・コーリ（ベネズエラ中央大学建築・都市学部教授チリ／

バルパライソ大学建築学部教授）

（討論者）

①ジークフリート・ブレンケ（連邦政府地域計画都市開発省住宅政策局長）

セッション7

都市環境の新しい整備理念を求めて

座長：ジョルジュ・ウィルヘイム（サンパウロ大都市圏庁長官）

①ジョグジャカルタ（インドネシア）

都市環境開発のための方策：インドネシアの事例

ハリアディ（ガジャマダ大学環境研究所教授）

②クリチバ（ブラジル）

工業開発から環境都市開発へ

ジャイメ・レルネル（クリチバ市長）

③ボン（ドイツ）

住宅・都市開発の新たな政策：都市レベルで考える「アジェンダ21」

ジークフリート・ブレンケ（）

（討論者）

①伊藤 達雄（三重大学教授）

②モニコ・V・ハコブ（フィリピン住宅公団総裁）

セッション8

パネルディスカッション「21世紀の都市開発政策の新しい方向を求めて」

コーディネーター：加藤 晃（岐阜大学長）

パネリスト

①ロバート・A・オブドー（ナイロビ大学地理学科教授）

②イシャック・アリフ（マレーシア住宅・地方自治省都市・地方計画局長）

③西 健吾（建設省都市局区画整理課長）

④リチャード・ギルバート（カナダ都市研究所長・トロント都議員）

⑤ジョルジュ・ウィルヘイム（サンパウロ大都市圏庁長官）

名古屋宣言

名古屋宣言

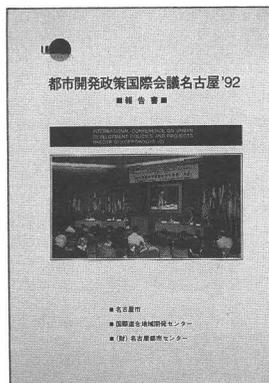
都市開発政策国際会議名古屋'92 参加者共同宣言文／日本語訳

1992年10月19日から23日まで、名古屋市において都市開発政策国際会議名古屋'92が開催され、40カ国から300人以上に及ぶ参加者が、人間のための都市という基本認識の上にたち、21世紀に向けた都市開発政策の新しい仕組みを展望し、都市計画と都市計画家の役割について議論した。

参加者一同は、自然資源の有効利用及び広範な市民参加のための地方レベルでのより具体的な行動の重要性を理解し、都市開発政策に関する課題として、都心やウォーターフロントの再活性化、有効な都市交通政策、生活の質の向上と楽しみの享受、都市環境と歴史的資産の保全、都市開発計画の柔軟性などといった共通課題が存在することを指摘し、専門家の情報交流のための国際的ネットワークの重要性、および各国、各地域、各自治体の経験に基づいた国際的な協力関係の必要性を認識した。

ここに参加者一同は、本会議開催を情報交流のための国際的ネットワーク拡充の試みと理解して高く評価し、21世紀に向けた調和のとれた都市発展のため、名古屋市、国際連合地域開発センター、(財)名古屋都市センターをはじめとする自治体、国際機関並びに公的機関に対し、より優れた都市開発政策を可能とする計画策定とその事業展開を支援するため、知識及び経験の共有と情報交流のための機会が今後とも継続的に提供されることを要望するものである。

名古屋、1992年10月23日



都市開発政策国際会議名古屋'92 報告書

2 JICA 集団研修の受け入れ

JICA 集団研修「都市整備コース」の研修員、タイ・レバノン・ペルーなど13カ国の13名が6月29日から4日間名古屋を訪れました。講義中心の研修コースの中、昨年以來、名古屋市と名古屋都市センターは、土地区画整理事業の基本設計と換地設計の作業を3つのグループに分けて実際に体験・理解してもらう実務研修を行っています。4日間としては大変ハードな内容でしたが、研修員の努力により質の高い研修とすることができました。

【研修日程】

- 6/29 名古屋市役所訪問、市内見学
- 6/30 基本設計のグループワーク
換地設計のグループワーク
- 7/1 換地設計のグループワーク
現場実習(島田東部土地区画整理事業)
- 7/2 グループワーク発表・講師講評

【研修内容】

①基本設計

名古屋市近郊を想定したモデル事業区域で、区域内の地形に合わせて各種の公共施設整備を設計する課題が与えられました。研修員からは「マスタープランでの区域の位置付けは?」「名古屋近郊の計画的諸条件は?」などの質問が飛び、真摯な姿勢で取組んでいたのが印象的でした。

グループ内での議論を長く続けた末にやっとのことで設計作業に着手したチームや、グループ内の方針を早々と決めて各研修員毎に作業を進め最後にグループ案を上手にまとめたチームなど自由な雰囲気グループワークが進められました。

②換地設計

8筆の土地を区画された街区に割込むため、換地評価作業シート作成と実際の割込みのデザイン作業を実施しました。

換地評価作業シート作成は、計算式に沿って機械的に計算するため比較的短い時間で理解をしてもらいました。一方、実際の割込み作業では、背割線を何処に引くかで迷う研修員が多かったが、講師のアドバイスにより概ね理解していただいたようでした。

③現場実習

名古屋市の東部丘陵地に位置する島田東部土地区画整理事業を組合関係者のご好意で見学することが出来ました。ここは事業地内の緑地を保存する形で事業が進められたところで、組合事務所事業の概要説明と質疑を行った後、緑地とその周辺につくられた集合住宅群を見学しました。

④グループワーク発表

ホテルに戻ってからも討議を続けたという努力の成果と研修員の力量の高さからか完成度の非常に高い内容でした。きれいに着色し、コンセプトを文章・イメージスケッチで表現

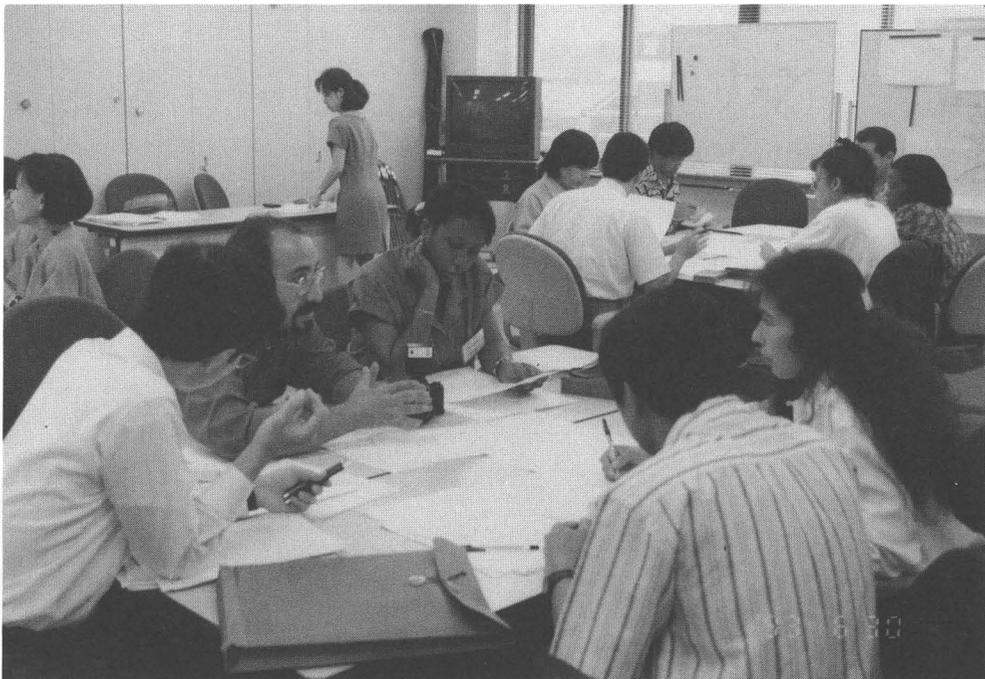
し、数字で裏付けた資料を整理するなどプレゼンテーションの質の高さと白熱する議論に研修員の熱意が感じられました。

⑤その他

名古屋の魅力を理解してもらい、職員との交流を深めるため、名古屋城見学、茶席体験、歓迎・サヨナラパーティなどを企画しました。土砂降りの雨の名古屋城見学など研修員の皆様にご迷惑をお掛けしましたが、皆さんが「No problem」と笑顔で言ってもらい大変感謝しております。

(おわりに)

実務研修ということで区画整理の実務内容をおぼろげながら体験し、楽しんで戴けたと思います。この研修を実施するにあたって、コーディネーター、島田東部土地区画整理組合の関係者の方々、また、講師をお願いした職員の皆様にご大変お世話になりました。お礼を申し上げます。

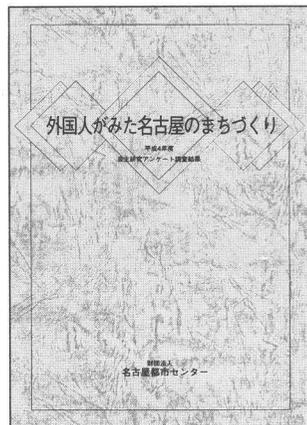


3 アンケート調査「外国人がみた名古屋のまちづくり」

名古屋都市センターは、名古屋在住の外国人の方々を対象に、名古屋のまちづくりに関するアンケート調査を行いました。調査は平成5年1月、市内に在住する外国人約800人に英文もしくは日本語の調査票を送り、206通の回答を得ました。

この調査は、名古屋在住外国人の目に写った名古屋のまちづくりについての意見を聞き、これからの都市計画・都市開発に活かそうとするものです。このため、名古屋の街や都市施設に対する多くの質問に加え、自由記述の質問項目を設け、できるだけ多様な意見を収集するようにしました。

調査結果は英文・日本語でまとめましたが、その概要は次の通りです。



1. 回答者の属性

- ①性別 男性56.3% 女性43.7%
- ②年齢 30歳未満51.5% 30歳～50歳41.3% 51歳以上7.3%
- ③国籍 北米52.4% 中南米4.9% 欧州9.2% アフリカ1.0%
アジア27.2% オセアニア5.3%
- ④在住年数 1年以下36.4% 1～3年29.6% 3～10年24.8%
10年以上9.2%

2. 都市の魅力

- ①人に名古屋を紹介するとき、どのスポットを勧めますか
名古屋城31.1% 栄30.1% 東山公園11.7% 名古屋港7.8%
熱田神宮6.8%
- ②名古屋以外で住みたい都市（順位、左から右へ。以下同じ。）
京都、東京、神戸、大阪、札幌、横浜、長崎、奈良、仙台、金沢
- ③名古屋のデートスポット
昼間：東山公園、名城公園・名古屋城、名古屋港、栄、鶴舞公園、
熱田神宮
夜間：栄、名古屋港、市内レストラン、東山スカイタワー、
鶴舞公園

④名古屋で訪れたい施設

名古屋港水族館、東谷山フルーツパーク、愛知芸術文化センター、徳川美術館

3. 名古屋の長所 (順位)

-
- | | | | |
|----|--------------------|----|---------|
| 1位 | アメニティ、住み安さ、
安全性 | 4位 | 経済的繁栄 |
| 2位 | 立地条件が良い | 5位 | 商業施設の集積 |
| 3位 | 教育施設の充実 | 6位 | 良好な住宅事情 |
-

4. 自由記述質問

(1) 貴国のまちづくり制度・手法で名古屋に紹介したいものはありますか

最も多く寄せられたのは土地利用に関する意見です。特に生活環境に関わるものが多く、環境を配慮して一層、緑地・オープンスペース・公園等を増加させることを望むものが多く見られました(31件)。これに次いで、土地のゾーニング、特に住居地域と工業地域を分けることの指摘が多く(15件)、また、ゴミ処理についてリサイクルの推進の主張が目につきました(15件)。この他、環境を配慮した建築の規制、屋外広告の規制強化を望むものも見られました。騒音、特に夜間の暴走族に対する指摘も多く見られました(10件)。

(2) 名古屋を外国でPRするには、どのような方法が有効と考えますか

名古屋は都市としての規模に比べて海外での知名度が低いと言われていては、海外で名古屋の知名度を高めたいために、どのような方策が考えられるか自由に記述してもらいました。最も多かった提案は、文化交流(交換留学生、文化・スポーツなど)を推進するというものでした(37件)。博覧会やスポーツ大会など国際的なイベントの開催または支援がこれに次ぎました(29件)。これらの、いわば直接の方策以外に、緑や観光施設・外国人学校の充実など都市としての環境を高めることが、究極的には海外での名古屋の知名度を高め、訪問者の増加につながっていくという指摘も意外に多く見られました(25件)。このほか、東京と大阪の中間で都市施設の整った、交通至便な日本の玄関口という名古屋の特性をもっとPRしたらどうか(18件)、PR手段として外国語のパンフレットやガイドブックを増やす(21件)、海外のマスメディアを活用する方策を探れ(17件)といった指摘も見られました。

(3)貴国と比べて、名古屋での生活で何か不便がありますか。それを改善するには市役所はどうすると良いとお考えでしょうか

地下鉄・市バスに関するものが多くみられました(36件)。路線、混雑、運賃、地下鉄と市バスの乗換の不便、終業時間に関するものなどです。自動車交通の混雑等に関するものがこれに次ぎました(26件)。公共情報の提供、特に外国語によるサイン類の充実を求める意見(26件)、駐車場の不足についての指摘も多く(17件)、銀行の営業時間、特に夜間のキャッシュサービスに関するもの(15件)が続きました。夜間の営業についてはレストランや映画館についても終了が早すぎるとの意見が多くみられ。暴走族など街の中の騒音に関する意見(14件)、街中でくつろげるスペースやベンチなどが欲しい(9件)という指摘も目につきました。

なお、名古屋は大変便利な街だ、とか母国よりも便利が良いといった意見も多く見受けられました。

(4)今のあなたのコミュニティで外国人の受け入れ状況はいかがですか

「問題はない」あるいは「他の国と変わらない」といった意見が大多数でしたが、中には「住居を探すのに苦労した」とか、「珍しいものを見るように見つめられる」といった指摘もありました。

5. その他

このほか、道路・公園・公共交通・上下水道・都市景観など名古屋の個別の都市施設に対する評価を聞きましたが概ね高い評価となっています。

英国の都市政策とその実施

—インナーシティ問題と都市開発公社制度—

ドックランド開発公社企画部長 ピーター・Z・ターリック

1、概論

この論文は、近年の英国政府のインナーシティに関する都市政策の概要のなかでも、都市開発公社の役割を中心に取り上げている。英国の主な大都市圏のなかで衰退の一途をたどる地区の活性化、効果的な改善のための公共政策手段として、このような都市開発公社制度を考察するものである。

ここでは主に、事業が最も成功したひとつであるロンドン・ドックランド開発公社 (L. D. D. C.) に焦点を当てて詳細に紹介している。同公社は、1981年7月に以前は主にロンドン港に占有されていた東ロンドン地区の2,100ヘクタールの土地を再生するために、中央政府によって設立された。また、最初に創設されたリバプールにあるマージーサイド都市開発公社を含む、その他の都市開発公社の事業についても考察を加えている。尚、過去10年にわたる都市開発公社の影響や、その評価についてまとめるとともに、1990年代に向けた新しい都市政策の取り組みについても言及している。

2、都市政策とインナーシティ問題

政府のインナーシティ問題についての関心は、1970年代にはじまり、都市機能の喪失、失業、産業の衰退などが焦点となっていた。ロンドン、ブリストル、バーミンガム等において当時起こった人種騒動は、移民による少数居住者とインナーシティに昔から居住して

いる住民との間の摩擦であり、貧困、過密、あるいは低廉住宅、保健衛生及び教育施設等行政サービスの欠如といった問題がその争点と考えられていた。

1977年の政府白書「インナーシティに関する政策」は、顕著になりつつあった経済社会問題を解決する調整手段として、インナーシティの再生を重要な事柄として捉えていた。これらの問題は、伝統的に大都市が直面していた都市の物理的問題である都市構造というよりは、本質的な課題をもっていると見られていた。勿論、これらの問題は雇用や人口がインナーシティから条件のよい地域、ロンドンの場合、地方分権政策の一環として、郊外都市やニュータウンなどへの移動促進がなされたことでも明らかであろう。

1970年代までの英国のインナーシティは、衰退につながる人口の減少や非サービス業界における伝統的地場産業技術に関連する雇用数の減少、あるいは公共サービスの衰退といった特徴を持っていた。例えば、東ロンドン地域においては1967年から1981年の間にロンドン港湾管理委員会によるドック閉鎖の結果として港湾関係の重工業、船舶修理、倉庫配送といった業務でおよそ15万件にも及ぶ雇用



ピーター・Z・ターリック

LDDC公社企画部長

1943年 ポーランド・ワルシャワ生まれ

1968年 ロンドン大学不動産学部卒業

1974年 ノース・ロンドン工科大学大学院
修了

数が喪失した。

テムズ川下流沿岸に立ち並ぶ近代的な新コンテナ技術の採用による港湾施設の新設により、従来からの古い港湾施設が閉鎖されたように、同じようなことが英国各地で次々に起こった。そこで、技術敗退に直面していた産業は、1960年代以前から存在していた政府補助金や他の優遇措置政策によってニュータウンに誘致されて多くの場合、合理化を行った。

しかしながら、産業の合理化以外にインナーシティ衰退の一因となった最も特徴的な要因は、おそらく物流と人の移動の変化であった。電車、地下鉄、市電、バスといった形態の低料金で大規模な交通輸送手段の開発は、はじめて人口が集積した都心部から、郊外に移り住むことを助長したのであった。自家用車等の急激な増加は、インナーシティの土地を道路と駐車場に塗り替えるという代償を払いながらも、輸送手段の新たな発展をもたらしたのである。

この地方分散傾向は、大戦後の1950年代において、特に大英連邦国から英国本土への労働移民の流れの時期と一致していた。先住者人口が都心部から郊外に移住していくのと同時に、外国からの移民が、安価な低廉住宅があり大規模な雇用機会が存在した都心部に流入したのである。

1970年までに、いわゆるインナーシティ問題の主な背景が明らかになるとともに、1977年に以下のようにインナーシティ白書が公表された。

「英国の都心部地域の多くは経済的衰退、建造物の老朽化、社会状況の混乱に病んでいる。苦悩している我々の都心部が凋落するのを見過ごすべきではない。見過ごせば、将来、雇用機会の減少、不衛生な環境、住宅の老朽化、住民サービスの衰退に大多数の人々を直面させることになるであろう。」

インナーシティの衰退は、簡単に一つの計

画用語で言い表せるものではなく、社会経済の衰退の一部として受けとめられるべきである。それを白書では次のように述べている：

「社会・経済的影響によって、現在進行中のいくつかの変化や混乱に対処することは非常に困難であり、とてつもなく膨大な負担が必要となるであろう。しかし、この衰退を食い止めるため、英国の都市内の雇用と人口をバランスの取れた構造を実現する大規模な地方分権を支援してきた政策を批判するのみでなく、より健全な地域経済を構築すべきである。」

しかしながら、白書がその中で取り上げる事ができなかった事は、近年の伝統産業の衰退、雇用の消滅、職能の変化を加速し、インナーシティ問題を一層悪化させた技術革新、地方分権、経済不況という強力な要因についてであった。

にもかかわらず、白書は次のようなインナーシティ政策の基本的な目的として以下のテーマを提言した：

- (i) 都心地域の経済と地域住民の将来性を強調。
- (ii) 都心地域の構築物の改善とより注目を引くような環境整備。
- (iii) 社会問題の緩和。
- (iv) 雇用と人口に関して都心地域と周辺部地域との新しいバランスの確立。

白書はインナーシティにおける経済的停滞が問題の根本的なところにあると強調し、産業の優遇措置および工業政策の変革を強調した。白書は民間及び任意組織の努力義務を要請していたが、地方自治体が「都心地域問題に対処する適切な機関」であるという考えを示していた。

白書の主な試みは、1979-1980年度予算額である約1.25億ポンドに及ぶ都市関連事業から資金の供給を受ける中央政府、地方自治体及びある地域の公共事業体間の特別連合組織の設立であった。その連合組織に秘められた

指導案は、資源への注目不足や問題の複雑性に起因する調整業務の入用、そして政策策定と地域の要求に対応する業務の必要性を明らかにするものとされた。

白書の出版と1979年の労働党政府の敗北するまでの2年間は、この連合組織と事業当局が都心地域事業計画を通して、インナーシティ政策の主要機関であった。この事業の責務を持つ地方自治体に対する資金は、国の経済困難にもかかわらずそのまま保持され、しかも増額されたのである。このような経済困難が、都心地域の事業及び人材サービス委員会のような政府事業における雇用の創出と経済再建をより一層重要視させたのであった。おそらく、中でも最も重要であったのは、第二次大戦以後の政府が適用した分散型政策が、明白に、財政分配の減少政策とニュータウンの成長目標を低く設定する事によって、一部取り除かれたことであった。

3、新しい方策—都市開発公社の創設

1979年、保守党が政権を握り、新たに環境大臣となったマイケル・ヘーゼルタイン氏は、インナーシティ問題に対する政府の懸念と、パートナーシップおよび計画事業の権限に関する取り決めへの支持を重ねて言明した。しかし、政策は大幅に方向転換されていた。マイケル・ヘーゼルタイン氏は、気乗りのしていない民間セクターに対し、インナーシティの再開発と再生に大きな役割を果たすよう熱心に説得を行い、そして利用されていない公有地を民間開発事業に対して放出するよう奨励した。当時の大蔵大臣、ジェフリー・ハウ氏も民間セクターを窮屈な規制や財政負担から開放する「自由放任政策」の試みとなった、企業ゾーンの設定に着手したのである。政府の新しい発議の中でおそらく最も劇的であったのは、1980年に制定された「地方政府、計画および土地法」に基づいた、都市計画への

新しい実験的取り組みとして都市開発公社を創設したことであろう。1981年の春にリバプールのマージサイド地区にひとつ、また同年夏にロンドン東部の旧ドックランドの開発を担当する二つの公社が最初に設立された。

都市開発公社—枠組み

ロンドン・ドックランド開発公社(L. D. D. C.)およびマージサイド開発公社(M. D. C.)は、1980年の「地方政府、計画および土地法」に基づく最初の二つの都市開発公社として設立された。これらの公社の活動資金は主に環境省(DoE)からの補助金および土地処分金によって補完されていた。環境省が省内のインナーシティ部門を通して英国のすべての公社の監督に責任を負い、ウェールズ事務所がカーディフ湾都市開発公社を監督している。

最初の二つの都市開発公社の設立に際して、政府は衰退したマージサイドやロンドンのドックランドの再生に必要とされる複雑な任務に対処するためには、地方自治体との既存の取り決めでは不十分であるという見方を取った。任務の国家的重要性に鑑みて、政府は国務大臣を通して議会に報告義務を負う新しい組織の創設が適切だと考えたのである。これらの公社の設立時には、政府はこの第一次の都市開発公社は10-15年以内に都市再生を完了可能であると予想し、その後公社は解散される予定であった。しかし、依然としてなされるべき事業が多数存在するため、この作業の完了に関する確定的な日程は設定されていない。

都市開発公社の目標

1980年の法令は、都市開発公社が指定地域の再生を保障するよう要求しており、以下のような手段で再生が達成されるよう示していた。

— 土地および建物の効果的利用法の導入。

- 一 既存および新興商工業の発展を支援。
- 一 魅力的な環境の創造。
- 一 開発地域に住民が生活し勤務することを奨励するため、住宅および社会的施設の利便が保障されること。

環境省は、都市再生をより正確に定義するよう今までに追求してきていないが、都市開発公社に対しては、再生の大まかな目標をどのようにして行動に移したかを主に公社の年次計画書を通して説明するよう要求してきた。こうした取り決めは、環境省が公社を監督する上で重要な要素となっている。

都市開発公社の役割において重要な特色は、指定地域の再生のために民間資金をできるだけ確保することである。したがって、公社の主要目的は、土地自体を直接開発することよりも、土地の再生利用と開発用地の公共サービスを確保することであった。ロンドン・ドックランド開発公社は、設立から3年間は、民間開発がこの地域に関心を示さない場合に行使されることになっていた開発権限を、実は保有していたのである。実際には、活動の最初から民間投資を誘引できたため、L. D. D. C. がこれらの権限を行使する必要は生じなかった。

国務大臣は各公社をそれぞれの担当地域の開発規制機関として指定することが可能である。その後の法的命令に基づく権限付与によって、地域内の広大な旧公共用地の譲渡が行われる。法的土地購入権を持つその他の公共機関同様、公社は各自の活動の結果生じる開発利益を考慮しない価格で、土地を取得することが可能である。他の開発規制機関同様、公社も他者の計画申請に対して決定を下すこともでき、また理事会の決定に基づいて開発許可を公社自身に対して許可することも可能であった。しかし、法的開発計画は従来通り開発地域の自治体の責任とされ、公社は独自の開発案の作成に際して、これらの条件を考慮に入れる必要がある。

他の公共機関との関係

効果的な都市再生には、公社と他の機関との緊密な協力が必要であると認識されていた。都市開発公社の担当地域内の地方自治体およびその他の公共機関が、従来通り住宅、教育、保健サービスに責任を負い、環境省は都市開発公社によるこれらのサービス目的の支出方法について特に制限を加えている。上記機関並びにその他の機関はすべて、地域に移住してくる多くの住民、あるいは増加された商工業活動によって生じる各々のサービスに対する新たな需要に対応するための計画を立てる必要がある。このような機関とサービス提供者とのつながりは非常に強く、都市開発公社とのこうした関係をできるだけ確保するため、再生の速度と規模の均衡をとっている。

1980年の法令は、都市開発公社および地方自治体に対し異なった役割を包含しており、都市開発公社の指定地域への公共サービスの条件に協力促進の必要性を認めている。しかし、最初に設立された2つの公社は、選挙に基づく組織ではなく、また地域コミュニティに対して責任を負っていないという理由で、都市開発公社は非民主的であるとする地方自治体の反対にあった。しかし、地方自治体が合同で事業を行なう事に明瞭に利益があるとする場合、協力する意思もあったということも言明しておかなければならない。

環境省による監督

都市開発公社との関係においては、環境省は非公共組織に関する大蔵省の指導基準に従っている。これには健全な財務および管理制度を運営し、各自の活動をモニターするための十分な情報入手を保障する監査組織が必要である。環境省は各都市開発公社に対して財務記録および高水準の指導を規定した通達を発している。また、同省は各地にある地域事務所を通して緊密な連絡を維持している。

公社年次計画は、環境省と都市開発公社と

の関係において必須のものである。毎年、環境省は、全般的な進行状況および特定地域の業績に関する政策の行政的再吟味をする上で基礎資料としており、後に、承認および利用される計画の形態と内容について検討している。環境省は、個々のプロジェクトを別個に承認するか、あるいは都市開発公社に承認を委任し、個々の計画の進行状況を選別的に調査実施するものである。

公社が再生目標をどの程度効果的に達成したかを審査する完璧な論拠を提供するため、公社計画には主に歳入と歳出の尺度である業績指標が含まれている。国務大臣は、公社に対して外部監査人を任命する責任も負っている。公社の年間収支報告書の財務監査に加えて、監査人は、金銭調査の対価がどういふ所で高水準の業績の達成または維持に役立つのか明示するよう要求されている。

各公社の主な活動は、開発を目的とする公共用地を整備した後に、民間セクターに対し処分する事である。環境省は、大規模な開発に関する場合以外は土地処分には関与していない。都市開発公社は、市場価値以下で処分を行う場合以外は土地処分に際して環境省の承認を必要としないが、環境省は必然的に、この種の土地処分計画その他の局面に対する考慮が必要な、より複雑で大規模な開発に注意を払わざるを得ない。それ以外の場合には、環境省は不動産鑑定士の証明書や公社の外部監査人による土地処分検査をこの種の販売の妥当性に関する十分な保証として採用している。さらに、一定期間内に行われた取引の事例を検査するため、各都市開発公社は土地処分収入を四半期毎に環境省に提出しなければならない。

都市開発公社の増設

1987年の保守党の再選および最初に設立された2つの都市開発公社の成功を受けて、内務大臣はこの年、都市開発公社をさらに、ブ

ラック・カントリー、トラフォード・パーク、ティーサイド、タイン・アンド・ウェアのイングランドでは4社、そしてウェールズのカーディフ湾に設立することを決定した。これらの第二次の都市開発公社は、最初の2社であるL. D. D. C.やM. D. C.と同じ一般的な目的および政府が第一次の公社に対して妥当と認めたものと同じ権限が与えられた。各公社の業績から、大臣たちは都市開発公社が都市再生の効果的な手段であると確信した。その結果、環境省は過去の経験を活かし、新しい都市開発公社の設立地区を選定したのである。

これらの公社は、未利用地や失業の規模、事業実施可能な地域を指定する必要性、開発に対する潜在能力、および民間投資の可能性を考慮した。政府の決定は、1986年10月、選定された地域内の有望な用地の開発可能性評価を目的として政府に代わってこれらの地域の調査を行ったコンサルタントの調査結果に基づいていた。コンサルタントはその報告書の中で、都市開発公社が対象地域での活発な取引を行い、荒廃したイメージを変える必要があると強調した。

さらに1988年には、国務大臣は新たに4つの都市開発公社をブリストル、シェフィールド、リーズおよびセントラル・マンチェスターに設立し、ブラック・カントリー開発公社を拡大してウルバーハンプトンの一部を含むようにした。これらの地域が選ばれたのは、いずれの地域にも未利用地および借り手のない建物が目に余るほど存在していたからであった。これらの第3次の公社も、指定地域はやや狭いものの、やはり初期の都市開発公社をモデルとしており、同様の方法で運営されている。新4公社のそれぞれについて4-5年間にわたって約1,500万ポンドの経費が生じると予想されたが、新たに設立された都市開発公社の経費も大幅に削減された。

最後に、1992年、政府は第4次の都市開発

公社としてパーミンガム・ハートランズ都市開発公社を設立した。

4、都市開発公社の業務:ロンドン・ドックランドの経験

ロンドン・ドックランド開発公社は、ロンドン・バラのニューハムとサウスウォークそれにタワーハムレットの一部を含むロンドン市東部にある8.5平方マイルの地域を担当する事になった。

1974年から1979年の間に、地方自治体後援のドックランド合同委員会がロンドン・ドックランド開発に関する戦略計画の開発に責任を負っていた。この計画書は1976年に出版され、20年間を開発期間とし、大半が公的財源で賄われていた。1981年6月に上院の特別委員会は、物理的な再生において事実上の進展があったとする一方、なされるべきことが相当量残されたままで、民間投資の誘致には継続して問題が残っていると言及した。従って、委員会はこのような状況を鑑みてロンドン・ドックランドの都市開発公社の理念を認め、政府に対して公社の設立を進めるよう提案した。

1981年7月に都市開発公社を設立したマイケル・ヘーゼルタイン国務大臣はロンドン・ドックランドは英国の他のいかなる地域よりもそのインナーシティの物理的衰退が依然として深刻であるとして、英国国会において次のように意見を述べた：

「ロンドン・ドックランドは、英国のいかなる地域よりもインナーシティの物理的衰退と都市部の再生の必要性が、より深刻でしかも広範囲に及んでいることを露呈している。全ては効果的に生かされていない地域をより価値のある利用をするために見積もられた新住宅、新環境、新産業開発、新レクリエーション施設、新商業開発、新建造物などの、ロンドンが二十世紀最後の20年間にわたって必要とする開発に向けた重要な好機を描いてい

る。この衰退から復興、または問題地域の改善は、大蔵省だけが経済的に余裕がある公共支出によって成し遂げられる。ロンドン・ドックランドは目標をだだひとつに絞った開発機関によってのみ好結果に再生されうるのである。」

しかしながら、こうした考慮すべき問題に対して、ドックランドは素晴らしい機会も所有していたと認められていた：

- (1) 第一に土地の有効性：ドックランドはロンドン市内での唯一の重要再開発地であり、ドックランドのみならずその周辺地域における雇用不足や経済赤字の多くを救済する能力が備わっていた；
- (2) 第二に市街地とロンドン中心部に近接している：ロンドンの金融、商業及び他のサービスへの出入りが容易にできる。元々の位置が英国で最も繁栄している南東地域の中心にあり、中央ヨーロッパの主要市場へ近接している事もかなり好都合であると認められた。
- (3) 第三に、ドック島の企業ゾーン（1982年から1992年にかけて公社によって管理された）は、閉鎖されたドックとテムズ川に近接している事から、財政的に有益であるばかりでなく、新しい雇用機会と新たな持続性を創出する大胆で想像力に富んだ事業に対して格別の好機を提供したと認識された。
- (4) 最後に、閉鎖されたドックとテムズ川の400エーカーの敷地は、適切な援助によって、ロンドンに勿論、南東地域において無類の規模のレジャー活動のための機会を与えられるユニークな環境を提供していると考えられていた。

その事業を確立するために、以前には地方自治体だけが特別組織として権限の行使をしていたという、前例のない権限を政府は都市開発公社に許可した。環境大臣により任命された全12名の委員によって構成される公社の理事会が、直接責任を持たされた。各委員は3年程の期間を国務大臣により個人的に任命

され、通常ビジネス及び金融界の出身者である。

政府が公社に与えた権限は次の通りである：

- (1) 財源 環境省を通して大蔵省より供給される。初年度は、年間平均6,000～7,000万ポンドで、その後、1991/92年度には2億7,700万ポンドに増額された。
- (2) 統一的開発規制力 助言と計画認可を求める投資家や開発業者に対し、「サービス窓口」を提供するため公社に与えられる権限(三つの地方自治体の代替え)。
- (3) 土地取得権 特別区議会が付与する手続きを通し、公共事業体から短期に土地を取得可能にする権限。
- (4) 企業ゾーン局 1982年4月に10年を期間として指名されたドック島企業ゾーンを管轄する権限。

新しい柔軟性に富んだ計画政策の枠組みの中で運営する「ドックランド1993」は、このような権限利用は開発公社が、その地域と住民に将来の健全な経済活動のための新しい基盤を与えうる完璧な対比といえる。再生計画には91億ポンドを越える民間投資がなされてきている。1,500件以上の新規の会社がこの地域に移転され、41,000件以上の新しい雇用が、主にサービス分野において創出された。270万平方メートルを越える、新たな商業用床面積が完成された。さらに、16,000戸以上の新しい住宅が建設され、開発公社の設立時には5%前後であった個人所有率が44%近くになっている。人口は39,000人から新住民が62,000人以上に増加した。土地の価格は劇的に上昇し、結果的に、開発公社が費やした1ポンドに対して(1992年3月現在13億5千万ポンド)、民間分野は6.7ポンドを費やしていることから、その波及比率は1:7近くになった。

ザ・タイムズ、サンデー・タイムス、ガーディアン、テレグラフ、そしてファイナンシャル・タイムズを含む英国の新聞社のほぼ全

てが、この地域に移転した。日本、スウェーデン、クウェート、オランダ、デンマークから関心が寄せられた投資と相まって、ロイター、モーガン・スタンレー、オギルビー、メイザーのような国際的組織もドックランドを新しい本拠地としたのである。興味深い事には、ロンドンが地球規模のビジネスセンターであることを反映して、全商業投資の合計三分の二が海外からの出資ということである。

さらに、カナダの開発業者であるオリンピア・ヨーク社によって、カナリー・ワーフにおける最大の単一商業地開発計画の第一段階が完了した。現在上記開発会社は倒産し、その債権者が直面している近年の財政困難にもかかわらず、開発公社はこの計画は最終的に、約50,000件の雇用数を作り出し、約140万平方メートルの国際的レベルのビジネス空間を作り出すと期待している。

開発公社にとって、このような規模での民間参加は、下記の意義があった：

1. このような人口密度と将来の予想労働人口の規模は、種々の形態の輸送の改善への投資を財政と経済の両面で正当化することに役立った。
2. 全て公的資金から賄われる予定であった輸送システムの改善・促進を目的とした公共経費に対し、民間からの分担金負担の機会を提供した。
3. 戦略的には、このような計画は、中世のままの街路パターンや、賃貸と個人所有の建物が複雑に絡みあった構造などの理由で、ロンドン市内では実現困難であった国際級の質の高い空間をロンドンに与える事になる。従って、民間参加はロンドンが、西暦2,000年にはニューヨークや東京などの他の世界的中心地と競争するための礎となり、ドックランドを世界に誇るビジネス・センターとすることができる。

開発公社の推定では、ドックランドは1981年の人口39,000人、雇用者数29,000人に比較

して、最終的には人口115,000人、雇用者数200,000人の収容能力を持つようになるであろうと予測している。

5、英国の他都市における都市開発公社

マージーサイド開発公社

マージーサイド都市開発公社は1981年5月に最初の都市開発公社として創立されたが、L. D. D. C.に比較して開設当初の時期は極めて困難であった。

マージーサイド開発公社の指定地域は惨憺たる状態であった。この地域には取り壊された商品置場、鉄道退避線、汚染土地、家庭ゴミ廃棄場、及びかなり沈泥や汚染されたドックが含まれていた。公共道路およびその他のインフラは事実上存在していなかった。住民は僅か約450人で、事実上公共あるいは地域社会施設は全く存在していなかった。その地域にはおよそ1,500件の雇用を提供している228社の企業があり、使用店舗のほとんどは、短期賃貸契約の不必要に巨大なドックビルであった。地区は荒廃を続け、ビジネスは退去しつつあり、マージーサイドの全般的なイメージは悪く、そのため投資家や開発業者の参入を妨げていた。コンサルタントは、マージーサイド開発公社地域の現存の建築物は11,000件の雇用を収容するために一新されうると提言していたが、このことは労働力の需要不振には反映されなかったのである。

指定以来、2億7,500万ポンドの公的資金が費やされたが、民間セクターからの投資は1億3,500万ポンドに過ぎなかった。1980年代のリバプール市評議会の政治上の混乱が、この地への内部投資を魅力的にする計画を思い止まらせ、地域のビジネスに深刻な打撃を与えたと、大方の評論者は見ている。このことは、その経済に反映され、マージーサイドは1979年から1989年まで一人当たりにして、およそ5,700ポンドに等しい国内総生産が英国

の平均93%から76%に落ちるといふ、最悪の業績の郡であった。

それ以来、事は一変したのである。この地域が特異な土地柄で、少なからず一般的に不潔な放棄された環境であるといった他の状況などから、マージーサイド開発公社の業績を都市開発公社のその他の地域のそれと比較するのは少なからず困難である。そのため、最初に土地の整備、埋め立て、及び、景観や同様の計画を含む基本的なインフラ整備に多額の資金が費やされなければならなかった。

開発公社によって達成された価値が金銭に換算するとどれだけの業績になるのかを評価する上で困難であった一つには、「イメージ」改善を量的に測ることであった。しかし、多くの人々は1984年の国際ガーデン・フェスティバルの創設を含む、ウォーターフロントの整備が開始されて以来マージーサイドに対する認識がよい方向に変わってきていると考えている。これは特に、開発公社の手掛けた事業の一新によって高い評価を受け、1986年には、歴史的記念物保存に対して表彰されるヨーロッパゴールドメダルを授与されたアルバート・ドックで印象的な成功を収めた時期であった。

この業績に続いて、政府が1988年に都市開発公社の指定地域を当初の86エーカーから2,372エーカーに拡大し、同時にその期間も延長したため、開発公社は大いに鼓舞された。これに続いて、開発公社は、特に北アメリカに焦点を当てた、野心あふれる海外投資計画に乗り出した。これからの10年前後で約10億ポンドの投資がリバプールにもたらされるであろうと開発公社は期待している。全体的な戦略のその他の部分には、軽量鉄道輸送システム、マージー川の両側の住宅開発の更なる促進、新興軽工業とハイテク産業の開発を含む主要なインフラの改善を含んでいる。

セントラル・マンチェスター都市開発公社

最近の都市開発公社は投資を誘致するため、その所在地域内の市当局と十分に協力して主要な意義ある計画を保障および促進するため、その広範な権限を利用してきている。1988年7月に政府によって設立された第三次の開発公社であるセントラル・マンチェスター都市開発公社がそのよい例である。第一次の開発公社が、地域の行政当局と緊密に協力しようとして欲求不満を経験したことから比べれば、結構な進歩といえよう。マンチェスターでは開発公社は470エーカーを担当し、市の2000年オリンピック競技会の開催をめざし「スーパーラム」輸送システムの開発とハイテクコンサートホールの提供にも関与してきている。これらは、全て開発公社の総合開発戦略の中で、マンチェスターを英国の主要都市として対外的知名度を高めようとするための、「旗揚げ」プロジェクトとみなされている。戦略は7つの主要目的を有する。

1. 投資障壁の削減

環境を改善し、開発手続き、戦略的土地統合を合理化し、助成金を提供する。

2. 適切なインフラの完備

適切な水準の駐車場を維持し、新設高速道路及び地下鉄と連結する市の新軽量鉄道システムの完成を含む公共輸送計画を支援する。

3. 機能的、物理的な都心部の拡大

都市開発地域を主要都市中核部と統合し、新しい土地利用法や住宅、オフィスビル、レジャー、観光などのこれまで見過ごされてきた分野の利用方法を奨励する。

4. 地元住民の特典

開発公社によって設立された雇用コンサルタント・サービスを通して都心部の住民が雇用機会やレジャー施設の利益を得る事を保障する。

5. 住民の自意識の向上

住民のニーズが市に反映されるよう開発計画に地元住民を巻き込むことによって、住民

の自意識の向上を図る。

6. 質の高い建築や野外アートの奨励

最高水準の開発と野外アートを奨励する助成金支給を強化する。

7. 国際ビジネスセンターと観光地としてのマンチェスターの促進

質の高い建物、環境、芸術作品を特徴とする都市を築き、またその他の市場機関とも協力することによって、マンチェスターを国内外に印象づける。

開発公社の最高幹部は開発公社の任務を次のように見ている：

「開発業者が、都市の中に新しい雇用施設、新しい家屋、新しいレジャー施設を建設したいという雰囲気的环境を作ることであり、そして我々の任務は1,000件以上の新たな雇用機会を生みだしてきた政策で企業が移転するよう説得することでもあることから、より大規模で重要な繁栄する都心部を作り上げることである。」

その努力を通して、開発公社はその創設以来、この地域に1992年3月現在におよそ4,400万ポンドの自己投資をした後、民間セクターから2億1,200万ポンドの投資を引き出したのである。

リーズ開発公社

同様の手段が、1988年6月に創設されたもうひとつの第三次都市開発公社であるリーズ開発公社によって取られた。この開発公社は、都心部に近い1,340エーカーの2つの広大な地域を受け持っている。両地域はこれまでに、連絡道路の不備、所有権放棄や、分裂した土地所有などの問題を抱えていた。

沈滞した経済状況下であったにもかかわらず、開発公社は、1992年3月までに4,100万ポンドを投資し、その見返りとして民間セクターから1億1,600万ポンドの投資を引き出したのである。多様性に富んだ開発計画を通して、新たな6,500件の恒久業務と860件の建設

業務の創出という結果に至った。開発公社はまた観光政策にも積極的に乗り出し、ロイヤル・アーマリーズ・ミュージアム（王立武器博物館）（現在はロンドン塔にある）をリーズに誘致することに成功した。これは英国でロンドン以外に建設される最大規模の単一博物館となり、また世界でも最も近代的で技術的に進んだ武器の展示となるであろう。

6、評価—結論

英国において都市開発公社は、まさに1980年代を代表する産物として過去10年あまりの間都市再生政策の旗揚げであった。ただし、それらが、期限付きで設置されたものであることを忘れてはならない。第一次は10～15年、第二次はおよそ10年であり、第三、四次は（ミニ都市開発公社と呼ばれる）5年の期限が設定されていた。

その影響は？

保守党が1979年に政権を握った時、英国の都市は、住民の移住や事業の信頼が崩れるに従い、手のつけられない程衰退しているように思われた。地方自治体当局が自ら実施する都市計画に中央政府の資金をますます要求する一方で、都市の衰退が続いていたことから、政府は都市開発戦略は失敗であったと主張した。

主に放棄土地の整備とインフラの改善をすることによって、都市が郊外や高速道路地帯、及び振興都市に対して競争力をつけることができるよう、基本的な政策の転換は、政府の資金を強制的に都市の市場再評価のために費やしたのであった。その意図は民間が、どこか別の場所でより楽な利益を求めると、都心部開発に潜在的可能性を見いだせる水準にまでリスクを減らすことであった。都市は公的資金を単に消費するだけというより、むしろ投資機会となるであろう。

一般的にみて、その成果はさまざまである。

ロンドンでは首都中心部のスペースへの圧迫と、急速な経済成長期の高まる要求によって、ドックランドの開発が加速的に進んだ。価値評価は急騰した。これと対照的にマージーサイドは、その不均衡で基盤の乏しい経済構造と相反する政治的イメージのため、事業に対する信頼確立が妨げられ、停滞した。

しかし、個々の都市開発公社は全てそれぞれ異なる方法で機能しており、それらを比較し、全体的な影響に対しての寄与を比較することは危険であると認識しておく必要がある。したがって、比較の正当性には限界がある。ある意味では、比較は各開発公社の幹部がとる対照的な方法を強調しながら、より充実した地域社会という意味での再開発や再生の議論に焦点をあてることもできよう。

しかし重要と指摘すべき点は、それぞれの開発公社間の相違は類似している所より、はるかに大きいため、それらの間に線を引き、都市再生のモデルとして評価することはほとんど不可能ということである。

都市開発公社の影響を評価する上で問題となっていることは、公社に特別な権限を与える法令があまり詳細に作成されていないことである。公社の任務は、公社に委任された都市地域を「再生」することであると述べられている。この目的を達成するため、公社は土地の取得、埋め立て、公共施設供給および土地の処分に対するの権限を持ち、もし望めば、公衆衛生、教育、養成トレーニング、および地域施設提供の援助も可能である。理論上は、全ての公社は開発実現のための多額の資金を有しており、この事以外では各都市開発公社間には大きな相違がある。設置年度や形態、規模、管理する領域は常に隣接しているとは限らず、放置の程度も多様化しており、経済状況も違っている。

一つの極端な例は、既に参照されたセントラル・マンチェスター開発公社である。その担当地域が500エーカー以下と、都市開発公社

の中での最小規模であるばかりでなく、当然繁栄しているはずの都心部に設置されていることでも珍しいといえる。この地域は、ロックデール運河を囲み、いくつかの荒廃した倉庫を含む60の主要建築物が地域内にある。現在のところ、大がかりなインフラ整備の業務はない。過去にドック、鉄道の引きこみ線施設、または汚染された製鉄工場も存在したことがない。

これとは対照的に、過去に造船所や鉄道施設のあったタイン・アンド・ウェアはドックランドやマージサイドにより似通っている。タイン・ウェア境界線は2つの川に沿ってはっきりと描かれているが、全く放置されたままに等しく、交通の連絡も非常に悪い。

担当者の取り組む姿勢の違いも重要である。ティースサイド開発の最高幹部は、開発公社の任務は仕事を作り出すことにつきて考えている。住民が仕事を持って初めて、レジャー施設等でその生活の質の改善を真剣に考え始めるのである。タイン・アンド・ウェアの最高幹部も率直にほぼ似たようなアプローチをとっており、その計画では、開発公社の出発点はタイン側の経済基盤の多様化を試みることであり、従ってここでの戦略には、この地域に新しい産業を誘致するためのビジネスパークの建設が組み入れられている。

新しい仕事口を創り出すことはトラフォード・パークまたはセントラル・マンチェスターにはほとんど問題となっていない。また事実上完全雇用を誇っているブリストルでも重要な関心事ではないのである。

政府の財政監視役のナショナル・オーディット・オフィス（全国監査事務所）は1993年の後半に発行される予定の第二、三次開発公社の業績に関する報告書では、このような中間的結論でその業績を評価することが困難である理由を以下のように述べている。

1. 共同計画を改善する余地が残されている。
2. 開発公社がどこまでその目標達成に成功

したかを確定するのは困難である。

3. 経済的沈滞によって開発公社がその期限内に担当地域での開発を希望する水準にまで行う能力が相当阻まれた。
4. 開発公社の期限の終わりに向かうに従って、仕事量のアウトプットを終了しようとする顕著な傾向が見られ、計画は予想していた完全な経済的利益を達成することが出来ない可能性がある。
5. 開発公社は区域内で床面積を過剰に提供できる可能性がある。

しかし、ブリストル、カーディフ・ベイ、マージサイドを除いて全ての開発公社は、インフラの改善、土地の購入、環境の整備に投資した自己資金よりも民間から資金を引き出してきたというのが大方の分析家の意見である。彼らはまた、その活動の結果、全ての大都市で多くのことがなされつつあり、市場問題の解消を求める政府の熱意にもかかわらず、都市開発は干渉主義と民間資本主義とを効果的に調和したものになりそうであるということに同意している。

確かに、開発公社がその巨額の投資によって、以前放置されていた都心部に仕事口とビジネスを蘇らせる事によって、地域を見違えるほどに変貌させたことには、多くが同意している。その結果、近年の景気低迷に戦いを挑み、現在の不況からうまく抜け出すための、はるかによい機会が提供されているのである。

7、1990年代のための新しい取り組み

1992年の再選挙以来政府は、公共・民間両者が都市再生を促進し、計画システムを効果的に運営していくために、協力的なパートナーシップを結ぶことの必要性にスポットライトを当て続けてきた。

都市再生局

政府が関心を払っていることの一つは、工

業地域をできる限り利益の上がるように利用し続けることである。英国とウェールズには、未利用の空き地が150,000エーカー以上存在する。従って新しい全国規模の機関の設置が提案され、1993年7月に議会を通過する予定の都市住宅開発法の下に、都市再生局(URA)が設置される。

開発公社の経験を生かして、同局は民間部門と地方当局とのパートナーシップを前提に機能する、柔軟性に富んだ単一機関となる予定である。また開発公社の地域外を担当する。

貧困な地域の雇用スペースの開発を充実させる為に都市再生局は次の4つの主要な目的を設定している。

1. 上記のような開発を望まれる地区に、望まれる時機に対応する。
2. 開発を実施するに当たってコストおよび効果を検討する。
3. 開発に当たって民間部門を長期的に組み入れる。
4. 出来る限り開発を民間主導で行う。

都市の取り組み

政府によって促進されている、もう一つの新しいイニシアチブは、地方当局を巻き込んだ都市の取り組みである。これを実施するにあたって、その狙いは地方当局が民間とパートナーシップを組んでその地域の都市再生計画を実行し、このような計画実行のために中央政府の資金をその他の地方当局と競争するよう奨励することである。

1991年に第一回都市の取り組み「コンペティション」が開催され、11の地方当局がそれぞれ3,750万ポンドを5年間に渡って与えられる権利を獲得した。第二回では、さらに20ヶ所の当局が同額を与えられた。

資金獲得に成功した当局は、大規模な民間部門の機関と関係を持っているというように、公共・民間の絆が大いに強調されている。全体的には、1:3から1:5の波及率が見込

まれている。

都市の取り組みの5か年計画で優勝した当局のほとんどの計画は、2つのタイプに明確に区別させられる。開発公社地域に隣接またはその地域内で事業志向タイプの再生計画であるか、あるいは住宅改築計画のいずれかであったということであった。

このようなイニシアチブの導入の意味するところは、開発公社による支出が減少する中で、開発公社に割り当てられる予算が加率的に減少したことである。全ての開発公社の支出は1987/88年の1億7,600万ポンドから増えて、1990/91年には最高の6億5,800万ポンドになったが、1992/93年には3億9,800万ポンドに減少した。

1992年11月に政府はその秋期財政報告書で「都市の支出は、毎年都市の取り組みのために1億5000万ポンドを余分に提供するために再調整される」と述べている。さらに、報告書は続けて、「新しい計画では、都市開発公社と都市計画の支出が次第に減少する一方で、第二回都市の取り組みのために追加の資金が提供されることになる」と述べている。

この10年間の前半が過ぎて行くにつれ、政府が都市の取り組みを支援すべきかどうか、新しい都市再生局は都市開発公社の仕事を早期に都市自治体に譲渡を促すものであるのか、あるいは都市開発公社が都市再生局のイニシアチブによる都市自治体の事業を代行する機関として残されるべきかが、徐々に明瞭になるであろう。

一つ確かな事は、どのモデルが出現するにせよ、公共・民間の影響力とパートナーシップが1979年に最初に導入されて以来、現在の政府の都市政策の根本方針として確立されていくだろうということである。

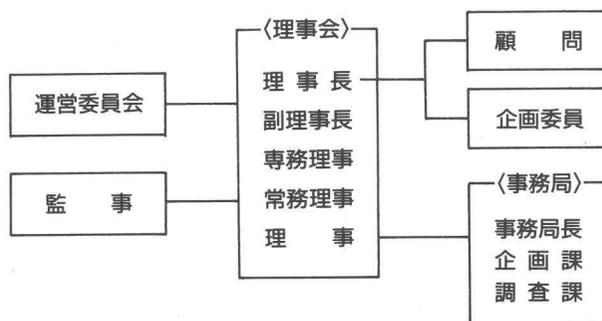
財団法人名古屋都市センターについて

財団法人名古屋都市センターは、復興土地区画整理事業をはじめとする名古屋のまちづくりの歴史を生かし、新しい時代の都市の課題を市民、大学、行政など幅広い分野の人々と共に考え取り組むために設立されました。

1、事業内容

- (1) まちづくりに関する調査研究事業
 - ・ 自主研究
 - ・ 受託研究
- (2) まちづくりに関する情報の収集提供事業
 - ・ まちづくりライブラリー
 - ・ まちづくりの展示
 - ・ 機関誌などの出版
- (3) まちづくりに関する人材育成と交流
 - ・ まちづくり市民講座
 - ・ 施設見学会
 - ・ まちづくり講演会
 - ・ 海外研修生の受け入れ など

2、組織図



(平成5年11月1日現在、敬称略)

■ 役員

理事長	西尾 武喜	名古屋市長
副理事長	平岩 利夫	名古屋市助役
副理事長	由井 求	
専務理事	兼松 公平	名古屋市計画局長
常務理事	野田 日吉	名古屋都市センター事務局長

理事 小林 龍郎
望月 健三
竹川日出男
一木 宏次
小川 勝久
木下 喜揚
監事 堀内 厚生

名古屋市総務局長
名古屋市経済局長
名古屋市建築局長
名古屋港管理組合総務部長
名古屋商工会議所常務理事・事務局長
㈱中部経済連合会事務局長
名古屋市収入役

■ 運営委員会

運営委員 竹内 正
登内 洋人
丸山 雄示
水口 昇治
三木 常義
岩津 洋治
石川 桂一
小出 士郎
濱口 炬光
平田 勇夫
加藤 眞昭
星 達雄

名古屋市助役
名古屋市財政局長
名古屋市農政緑地局長
名古屋市土木局長
名古屋市総務局理事
名古屋市計画局次長
財団法人名古屋国際センター 専務理事
名古屋市土地開発公社 常務理事
財団法人名古屋都市整備公社 常務理事
財団法人名古屋土地区画整理協会 副会長
名古屋市住宅供給公社 専務理事
国際協力事業団名古屋国際研修センター 所長

■ 顧問

加藤 晃
長峯晴夫

岐阜大学学長
名古屋大学教授

■ 企画委員

春田尚徳
竹内伝史
若山 滋
後藤澄江
奥野信宏
岸井隆幸

名古屋大学工学部教授
中部大学工学部教授
名古屋工業大学工学部教授
日本福祉大学助教授
名古屋大学経済学部教授
日本大学理工学部講師

■ 事務局職員

事務局長 野田 日吉
主幹 本田 八束
企画課 杉浦 雅樹
岸上 幹央
小島 正也

常務理事・事務局長
主幹 (パブリックデザイン)
企画課長
研究主査
研究主査

調 査 課	長谷川敬二	研究主査
	藪野 敏和	研究員
	近藤 亜弓	嘱託員 (事務)
	林 清隆	調査課長
	尾関 博子	研究主査
	杉本 金男	研究主査
	伊藤 郁男	研究主査
	青山 嵩	研究員
	田中 青樹	研究主査
	下村 陽子	研究主査
	深谷 直城	研究主査
	中村 文衛	研究主査
	今井 妙美	嘱託員 (司書)

編集後記

機関誌第2号の特集テーマは「まちづくりと国際協力」としました。国や自治体、民間の各分野で国際交流・国際協力のあり方が問われており、まちづくりの分野でも大きな課題になってきています。国際化の進展という大きな潮流の中で総論的な国際交流・国際協力の必要性については一致しているものの、実際に何をどのように進めていくかについては本格的な議論が始まったばかりの状況と言えます。このような中で、今回の特集では海外現地での体験のある方々や国内の研修現場で指導に携わった方々に、それぞれ実体験にもとづく執筆をお願いしました。この特集が今後この分野の議論の一助となれば幸いです。

なお、次回の第3号の特集テーマは、当センターが行っている自主研究「公共と民間のパートナーシップによるまちづくり」を取り上げる予定です。ご期待下さい。

名古屋都市センター機関誌 Vol.2

1993年11月発行

編集・発行

財団法人名古屋都市センター

〒460 名古屋市中区金山二丁目15番16号

Tel : 052-321-1441

Fax : 052-321-1491

印刷

長苗印刷株式会社