

読者ページ

まちについて思うこと

保土ヶ谷区役所 吉岡俊雄

人は、できることなら、澄んだ空気、清らかな水、美しい景色に浸って生活したい。だが、いかに山に憧れる山男にしても、山に住むことはできない。まちに戻って来ざるをえない。横浜生まれの私も、かつては山につかれ、地方への移住を望んでいたが、いつしか、まちこそ人間の活動の場であることに気が付いた。そして、自然と調和したまちづくりについて考えるようになった。そんな折、調査季報の交通問題特集を手にした。私にとっては、専門的、技術的で理解のらち外の論文もあったが、精緻なあるいは大胆な論

文に驚かされたのを覚えていた。私も、季報に触発され、また行政マンとして、都市問題に取り組みがない訳ではないけれど、今は一介の愛読者にとどまっている。それにしても、季報を直ちに有効活用せよと言うのは無理かも知れないが、季報の提言が計画的なまちづくりにもっと生かされれば良いと思う。

個別的には都市は整備されつつある。図書館・地区センター・スポーツ施設・公園等が建設され、道路網や下水道も充実してきている。しかし、都市計画法の法規制は良好に機能していないように思える。調整区域内の飯場乱立は抑制できず、ミニ開発・乱開発も進んでいる。一部自治体の土地分譲は、安価な高級住宅地の提供にすぎず、まちづくりの姿勢が見られない。

今後も都市の利便性にひかれて、人口増加は続くであろう。二〇〇〇年の本市人口は、三二八万人と見込まれている。その時、都市はどう変貌するか。その時、私自身はどう変わっていくか。再び都市に絶望して逃避するか。積極的にコミットしていくか。今から選択を迫られているような気がする。

クルマと商業

経済局 鈴木志良

クルマと商業の関係について、たまたま考える機会があり、私なりに調べてみたことがある。

商店街を形成する商店数の増減は、いろいろな要因によって左右されるが、商店街を通るクルマの交通量も大きな要因の一つではないかとの推論から、市内の路線型商店街の実態を調べてみた。

その結果

○クルマの交通量が増大すると路線型商店街の商店数は減少するという関係が一般的にみられる。

○業種別にみると、最寄品業種の方がクルマの交通量の増大で影響を受けやすい関係にある。

○車種を乗用車類と貨物車類

に分けてみると貨物車類の交通量の多い路線ほど、商店数の減少に及ぼす影響が大きい。

○乗用車の交通量の多い路線は、既存業種の商店数の減少を促す面がみられるが、コンビニエンス・ストアやコーヒーストールのような新規業種の商店数の増加を促す面もみられる。

すなわち、商店街の商店数と商店街を通るクルマの交通量には負の相関関係がみられ、特に、最寄品業種の商店群は最も影響を受けやすい関係にあることがわかった。

〈あとがき〉日本の専業農家が五七万戸といわれている現在、農水省をはじめ全国自治体の農政関係職員・農協等の職員を合わせた数は七〇万人に及ぶという。そのうえ、農機具、肥料関係会社の職員まで含めたら、その数は三倍以上にもなるという。日本の農業の一端を物語る話ではないのだろうか。

▽昨年は、国際障害者年でもあり「共生」という言葉がよく使

現在、多くの路線型商店はクルマ公害の影響をまともに受けながらも、商業の場としての対応にいろいろ苦慮しつつ、クルマ社会との共存の道を模索しているといえる。

「調査季報」は職員が自由に意見を発表し討論する行政研究誌です。「行政研究」への投稿も歓迎します。二〇〇字詰五〇枚以内。都市科学研究室まで（電話六七一一二〇二九）。

この「読者のページ」へもご投稿ください。市政、都市問題、自治体問題等、題材は自由。七〇〇字以内。

われた。人間同士が共に生きる人と人との共存、共育がうたわれたわけだが、自然や環境とも共生しない限り人間は生きていけない。環境との共生、農業と都市との共生を考えた。今年も「共生の時代」だ。

▽わが家の一日は、朝六時半「明るい農村」から始まります。早寝早起丈夫な子です。

〈加藤〉