

住み続けられるまちづくりを

アジア日本語学院 矢崎 旭真（台湾）

私は台湾で生まれて台湾で育ちました。日本の大学入学を目指して、今、日本語学校に留学しています。私は小学生の頃からポケモンゲームの世界に憧れていました。10歳の時、家の近くの山へ一人で冒険に行きました。山道の植物や動物、昆虫に夢中になりました。周りのものに気を取られていたので、私は道に迷ってしまい、4時間かかってやっと下山しました。この失敗に終わった冒険は、私の自然への興味や情熱をますますかきたてました。私の趣味は登山です。まちの中でも、いつも自然を観察しながら歩いて移動しています。台湾で大学に入るときも迷わず地理学科を選びました。大学で自然を研究する過程で、緑地のことを学びました。私たちのまちには多くの緑地がありますが、都市計画により緑地は本来の機能を発揮することが難しくなっていることを知りました。そこで、生態保全に重点を置いて「住み続けられるまち」をつくることについて、私の考えを述べます。

住み続けられるまちをつくる上で最も重要な三つの中核は、「都市緑地のつながり」と「公共交通の整備」「歩行者都市の構築」だと思います。

まず、「都市緑地のつながり」とは、緑地の連結のことです。都市緑地は、住民の憩いの観光スポットの提供に限らず、大気の実と気温調節の面でも重要な役割を果たしています。現在、ほとんどのまちには緑地がたくさんありますが、その緑地の面積は小さすぎて生態系のバランスを保つことは難

しいです。万一、外来種の侵入などの事故が起こったら生態系バランスが崩壊する可能性があります。そこで、孤立した緑地を緑道で一つずつつなぎ、一つの大きな緑地にします。異なる緑地上の生物が交流できるようになり、この巨大な緑地は一つの大きな生態系を形成します。これは緑地の生物多様性を促進するだけではなく、緑地の生態系バランスをよりよく調節することもできます。

この方法は、フランスのパリやイギリスのケンブリッジ、台湾・高雄の「西高雄湿地生態廊道」、日本では、沖縄県の「西表島のイリオモテヤマネコを保護するための動物用のトンネル設置」など、多くの国のまちで採用されており、まちの生態保護に顕著な効果があることが実証されています。

緑地の生態系バランスの維持にはたくさんのお金と時間がかかります。でも、この方法は生物自身で生態系バランスを調節することができるので緑地維持費を節約することができます。このお金で、「公共交通の整備」を發展させることができます。

住み続けられるまちをつくるには、多額の資金が必要です。そのため、まちの建設・維持を支える基幹産業が必要です。それには、観光産業が最適だと思います。観光には、公共交通が整っているかどうかが大切です。

公共交通施設にはさまざまな種類がありますが、私は電気バスが最適だと思います。電車と違って、バスは軌道を敷設する必要がなく、占有する面積も少なくて済みます。環境への影響も少ないほか、電気バスの設備・維持コストは電車より安いです。

観光産業には繁忙期と閑散期があります。バスは、いろいろな状況に応じて運行する路線を増設したり、削減したりすることもできます。

そして、観光産業をさらに發展させるためには公共交通の整備だけではなく、「良好な歩行環境」が不可欠です。例えば、特定の場所で特定の時間帯に車両の立ち入りを制限したり、禁止したりします。

日本では、1970年8月2日の日曜日に東京の銀座、新宿、池袋、浅草の四つの繁華街でこの制限を実施したことがあります。統計によると、当日これら四つのまちは、合わせて78万5千人を集めました。普段の日曜日と同じ時間帯の人の数の2・4倍です。特に銀座では23万人で、この地の通常の日曜日の同じ時間帯の人の数の10倍でした。この方法により観光収入を増やせることが明らかに証明されています。ただし、これには厳密な交通計画が必要です。

もちろん、住み続けられるまちをつくるにはまだ多くの要素が必要ですが、エコツーリズムを中心に観光客を誘致し、その観光収入をより良い公共交通施設の建設や住民の生活の質を高めることに充てたらよいと思います。

多様な生物や植物が育つ緑地、まちを巡る電気バスや歩いて回れる道が整備されていけば、多くの観光客を誘致することができます。

このように、環境の保全と経済発展が共生するまちこそ、本当に住み続けることができるまちだと思います。

