

住まいの大阪学連続セミナー 世界の住まい・まちづくり
セミナー4：クリチバ（ブラジル）編
日時：2007年3月3日
講師：服部圭郎氏（明治学院大学助教授）

I 講師紹介

司会：これからご講演いただきます先生のプロフィールをご紹介します。今回は東京からお越しいただきました服部圭郎先生です。服部先生はカリフォルニア大学バークレー校大学院でランドスケープ学科と都市計画学科を修了され、民間シンクタンクを経て現在明治大学の経済学部助教授です。ご専門は都市・地方計画・都市デザインなどで、世界各国のフィールドスタディーもされております。つい最近もクリチバに行かれてきたということです。クリチバのことを少し申し上げますと、1970年代から30数年のあいだに世界の動きに逆行しながらも人を大切にしたいまちづくりというものを貫き、実践してきたことで有名な都市です。縦割りになりがちな種々の政策（交通・福祉・環境・土地利用など）を統合しユニークなまちづくりを行っています。いったいどんな取り組みが行われてきたのか、また最近の状況がどうなっているのかなどが聞けるかと思えます。それではお待ちしております。服部先生よりしくお願いいたします。

服部：ただいまご紹介にあずかりました服部圭郎と申します。私はクリチバというまちの大ファンでして、みなさまにクリチバを紹介する機会をここにいただけたことを大変ありがたく思っております。クリチバといいましても初めて聞く方も多いかと思えますので、この与えられた時間でこのまちを紹介していきたいと考えています。それではよろしくお願いたします。

II 講演

1. クリチバの概要

スライドショーということで、写真を皆さんに見ていただきながらクリチバの魅力を説明していきたいと思えます。まず、クリチバがどこにあるかですが、知らない方も多いかと思えます。南米のブラジルにあり、南部パラナ州の州都になります。

クリチバは、人口は170万人（クリチバを含む大都市圏では320万人）、面積が432平方キロメートル、人口増加率は最近では1.83%です。イメージとしては福岡市ほどの都市規模と考えていただければいいと思えます。

位置は、海（大西洋）から100キロくらいの距離にあり、大西洋海岸山脈の一角にある高原都市です（標高1000メートル程度）。ですから、南回帰線が通るような緯度ですが、夏もあまり暑くなくて、冬ものぎやすい。冬も雪が数日間降りますが、南回帰線がはしるところにしては、しのぎやすい。ブラジルと聞くとアマゾンなどを思い浮かべて暑いイメージを抱かれるかもしれませんが、クリチバは、非常に過ごしやすいところです。

■花通り

都心のオフィス街の広場にある中心道路が花通りです。花通りというのは1971年に自動車が行っていたものを歩行者天国にするという計画を立て、実行したところです。オソリオ広場が花通りの起点にあります。都心は昔からある程度開発されていたので、まちなかにはブラジル風の居酒屋みたいな店が

けっこうあります。

■歴史保全地区

都心からやや離れたところには歴史保全地区があります。クリチバ市がまちとして興ったときに最初に開発されたところで、しっかりと保全し、都市景観を有する地区です。

■近郊

南に少しくと、都心の発達後に開発が進んだ近郊となります。ここに住む市民は週1回開催される青空市場で買い物をしています。あまり流通は発達しておらず、最近コンビニエンスストアが数軒できましたが、青空市場がまだ賑わいを持っています。植物園のような公園や、こういう住宅が立地しています。この住宅地からは都心の高層ビル群がみえます。さらに、同じく近郊には高級住宅地もあります。クリチバの都市は、4つの大きな幹線道路に沿って発展しましたが、バスの専用道路も通っており、そこはバスがラッシュアワー時には30秒に1度くらいの頻度で走っています。これはオスカー・ニーマイヤーの博物館ですが、こういうものが建ったりもしています。

■公園

もう少し離れるとこういった公園があります。クリチバ市は現在人口あたり50㎡/人の公園がある、非常に公園の多い都市です。1970年には0.5㎡程度/人だったのが、この30年くらいで100倍近くになり、公園面積を大幅に増やすことに成功した都市です。ブラジルというのはそもそも公園がない国で、もともと少なかったから数値が上昇したともいえますが、人口あたり50㎡/人というのは世界的にみてもノルウェーのオスローとニュージーランドのクラストチャーチぐらいしかなく、高水準です。そういう意味では公園を増やすことに成功したまちでもあります。

もうひとつの公園は南の方にあるイグアス公園です。イグアスの滝で有名なイグアス川の源流がクリチバ市のそばを流れていまして、その河川敷に公園があります。

■工業都市

都市の外れに工業都市（工業団地）を数多くつくりました。工業都市にはファベラという多くのスラム街があります。クリチバ市というのはじつは非常に貧乏です。ブラジルの年収が2000年には約50万円でした。クリチバ市は約80万円でブラジルの中で比べると裕福であるともみえますが、それでも約8割は国が指定する最低賃金の3倍以内の世帯年収しか持っていない。この最低賃金は約2万円なので、月収が6万円以下の人たちがクリチバ市民の8割を占めるという非常に貧しい国です。そういう中でもさらに低所得というか、ほとんど所得のない人たちがこういうファベラというものをつくって住んでいます。工業都市の周辺や先ほどのイグアス公園のあたりにはそういう住宅が多い状況です。

■パラナグワ

海岸山脈を越えたところにパラナグワという港町があります。この港町はブラジルの隣のパラグアイでとれる大豆の輸出港であり、日本にも多くを輸出しています。

このほか海岸山脈のように風光明媚なところもあり、皆さんが持たれているアマゾンやリオのカーニバルといったイメージとはちょっと違うブラジルであるということがわかっていたかと思えます。

2. クリチバ市の歩み

クリチバの都市のイメージがわかっていただけたかと思いますので、具体的にクリチバのどこが、私が本を書くくらい面白いのかということをいくつか紹介させていただきたいと思います。

クリチバは都市計画が非常に成功した都市です。ファベラ（スラム）の問題、環境問題といった都市が抱えている様々な問題に効果的な施策を講じ、適正なビジョンを持って展開することで、1970年代以前は平凡な一地方都市であった都市を、大きく変貌させることに成功しました。この施策—土地利用・交通・緑地・都市デザイン・環境等の施策—に関して説明させていただきたいと思います。

3. 土地利用政策

クリチバ市の土地利用は非常にきめ細かなゾーニングをしています。ゾーニングというのは土地利用の区分のことで、この土地はどういう用途で使って良いかというものです。日本では用途地域制にあたり、商業地域、住居地域・・・住居だったら低層か中層か、工業地区、準工業地区などいろいろとわかれています。日本ではこの用途が12種類決まっています。これに対し、クリチバはなんとこの数が41コもあり、非常に細やかに土地利用を決めています。土地利用が41種類もあったら自由度がなくて柔軟性がないと思われるかもしれませんが、しかし、クリチバのユニークなところは、歴史保全地区や、イタリア系の移民が昔から住んでいるような住宅地などがあるのですが、そういうようなところはユニークなままでもいいよというゾーニングをしています。要するに、各地区が将来どういう都市になるべきかというビジョンをしっかりと考えている。将来の計画をしっかりと市が考えているということのあらわれだと思います。

もうひとつこの土地利用のなかで重要なのは、「都心は人のための空間である」ということを具現化していることです。人をなにより優先する施策を展開してきたということは、重要なポイントです。

■骨格軸

これをもう少し詳しく具体的な事例で説明します。まずこの土地利用政策のユニークなゾーニングを紹介したいと思います。まずは「骨格軸」というゾーニング方法です。都心から4本作られています。現在のクリチバの人口は180万近いですが、1960年に人口がまだ60万のときに、都市がどのように発展していくかという計画、日本でいうところの総合計画をつくりました。そのときに、都心からこの骨格軸に沿って発展していきましよう計画しました。そのために都心の開発がこの軸に集中するような土地利用を策定しました。

約30年前に骨格軸においてのみ高層ビルを建てられるという土地利用にしました。開発するだけの土地需要が生まれておらず、現在でもまだ発展していない地帯もありますが、徐々に骨格軸に沿って、高層ビルがつくられるようになっていきます。

逆に言うと、ここにだけ高層のビルがつくられるということになります。用途も、この骨格軸に沿ってオフィスや商業用途を許可しているので、その間に良好な低層の住宅地をつくることに成功したわけです。

骨格軸には幹線バス道路が敷かれており、この骨格軸においては公共交通の利便性がきわめて優れています。この骨格軸から離れるにしたがって建物の高さがどんどん低くなっていきます。幹線道路沿いは土地利用の高密度化が許される。商業・業務、住宅などいろいろな交通需要が多く発生するような用途が許されていますが、骨格軸から離れたところは低密度で主に住宅しかつくれません（住民を顧客にするような商店は可だが、大きなスーパーマーケットは不可）。

3つの骨格軸は、本当は一つの大きな道路をつくりたかったのですが、お金が足りなかったので3つに分けたという経緯があります。中央はバスの幹線軸、片側は一方通行の自動車道路、もう片側は逆方向に行く一方通行の自動車道路です。

クリチバの人口は約180万人ですが、高速道路がひとつもありません。立体交差する道路もありません。人口が180万人もいるにもかかわらず、高速道路も立体交差もなく交通が処理できている理由は、開発を全部この4つの軸だけに集中させて、しかも、軸においては交通利便性を極めて高くしていることにあります。

■固有文化を踏襲するゾーニング

ゾーニングは41種類あって非常にきめ細やかである反面、規制が多くてうるさいなという印象を受けた方もいらっしゃるかもしれませんが、ユニークなところは放っておくゾーニングをしています。

サンタ・ペリ・シダージというイタリア系移民が昔から住んでいたところでは、特徴のあるまちなみを有し、いまでも歩道や車道は石敷です。そういう昔のまちの個性は残してもいいですよというゾーニングをしています。だから、「何かをなさい」という強制をするのではなくて、基本的にはあるがままでいいですよというゾーニングをしています。杓子定期的、ここは低層住宅だからこの規制をしようとか、そういう考えは全然ありません。

■不法占拠地区—SEHIS ゾーニング

もう一つ説明しておきたいのは、SEHIS ゾーニングというふうに使われているところです。これは不法占拠を合法的にやってくださいというゾーニングです。

ブラジルに関わらず南米の大きな都市では不法占拠が日常茶飯事におこなわれています。通常大地主の土地や河川敷がよく不法占拠のターゲットにされるのですが、一夜にして100件くらいのバラックが建てられてしまうような現象があります。人の土地に勝手に家を建てても撤去してしまえばいいと日本人なら思うようなものですが、ブラジルだとそれが難しいんですね。どうしてかというところは私もあまり理解できないのですが、カトリック教的な考えもあったり、貧富の格差が激しくて世論が金持ちに厳しいということもあるのかもしれません。板とビニールでつくられたバラックが一夜にして建ってしまう。組織的にバートつくるんですね。ひとりでつくったものなら追い出せばいいのですが、100世帯くらいがつくってしまう。中には小さな子どももいますので、地主がそういう家族を追い出そうとする写真が新聞に掲載されたりすると、世論は地主の敵になって、住ませてあげればいいじゃないかというふうになります。

朝起きて100世帯くらいのバラックが建ってしまうと地主はもうほとんど泣き寝入りです。

裁判をすれば家主がほぼ勝てますが、裁判するには費用も時間も掛かります。さらに、ブラジルは他人の土地でも5年間住んで追い出されなければその土地は住み込んだ人のものになるという、驚くような法律があります。そういうこともあって、不法占拠がブラジルの各大都市で起きており、クリチバもまた例外ではありません。

ただ、クリチバでは不法占拠はこの土地でなさい、ということを決めてしまったんですね。不法占拠用地をもうけてしまった。これは市の土地ではなくて大地主の土地だったのです。都市化によって市域が拡大し、大地主所有の土地まで市街地になってきたとき、市長さんが地主に交渉しました。「都市がだんだん大きくなってお前の土地のところまで市街地になってくれば、お前の土地は不法占拠するには絶好の土地だ。だから早晩不法占拠されてしまうだろう。不法占拠されてしまったら裁判になるが、

あなたは損をしますよ。ですからこの土地を市に安く売ってしまっただけではどうですか。」ということで、不法占拠されそうな土地をあらかじめ地主から買った。地主も、売りたいくないが不法占拠されるよりは市が買ってくれた方がいいということで売りました。

土地を買った市はその後、不法占拠側に対して、道路分だけちゃんと開けておきなさい、と言いました（不法占拠する人たちは組織化されていて、貧しい人たちを束ねる親分みたいなものがあるので、その親分に対して言えばいい）。通常、不法占拠者は道路の幅なんて考えない。夜に急いでつくる、明け方になるまでに建てないといけないという中では道路なんてほとんどつけれない。他方、市としても、不法占拠地でもゴミの回収をしなくてはならないが、回収トラックも通行できないという問題がある。だから、不法占拠をしなさいというところには、道路だけはつくったんですね。道路もコンクリートで舗装する余裕はないですが、とりあえず道路だけつくった。

その後、下水はありませんが、上水と電気だけは供給することになります。電気を供給するというと、ずいぶん市役所はサービスがいいなと思われるかもしれません。

私も最初は不思議だったのですが、電気はじつは簡単に盗めるんですね。不法占拠者は電線にこうやって引っかけて盗んでしまう。その時に、いい加減ですから地面にも被覆なしではわせると、雨が降るなどして線の上に水たまりができ、その水たまりに触れて感電死することも結構多く出ました。どうせ盗まれてしまうのなら、あらかじめちゃんとつくってあげようということで、電線と上水を供給しています。こういうところがクリチバの政策のユニークなところなのです。

あらかじめ問題が起きるとわかっていることに事前に手を打ってしまったということです。不法占拠を合法的にしてくださいというところでも、土地利用（区画）が非常に整然としています。当初の建物はバラックみたいなものを建てひどいものでしたが、20年くらい建つと徐々に比較的良質な住宅地になりました。

■歴史保全地区

歴史保全地区は土地利用をつくる前に、既に市街地として発達していたので、こういうところはそのまま、先ほど紹介したイタリア系移民がつくったサンタ・ペリ・シダージのまちと同じように、規制はしなくてあるがまま、というゾーニングをしています。

ただ、都心は人のための空間であるということを強調し、歴史保全地区も都心にあるので、道路はある程度通行できないような工夫をしていますが、建物にはいっさい手を加えていません。

4. 交通政策

交通政策の特徴は、一つ目に土地利用政策との整合性があげられます。二つ目に公共交通の優先。三つ目に統合されたバスシステム。

交通政策の幹線となっている4つの軸は、先ほど紹介した骨格軸にそのまま重なります。このふたつを一致させました。そうすると1つの軸が余計になるが、本当はこの4つの軸で発達させる予定だったので、その後ここに人が多く住むようになったので、5つめの軸をつくった。要するに、土地利用を高度化するところにはしっかりとした公共交通が供給されていないといけない。逆に公共交通が整備されていないところは土地利用の高度化は認められない、そういう方針の元で都市政策を展開してきました。

公共交通は、それを優先する交通体系をとりました。具体的にはバスが自動車よりも早くて便利な状態になっています。クリチバの公共交通はバスだけです。人口が100万人以上だと、普通は地下鉄を整

備するというのが都市計画の常識ですが、クリチバは地下鉄や鉄道をつくらなくて、バスのシステムだけで公共交通のネットワークをつくりました。これはどうしてかということ、お金がなかったからなんですね。人口 60 万人当時にマスタープラン（総合計画）をつくったのですが、そのときに本当は地下鉄をつくりたかったのです。しかし地下鉄をつくるためのお金がなかった。お金を借りなければならなかった。しかし、お金を借りても払えなくなるのではないかという危惧、地下鉄を運営・管理していただくの技術者がいないということもあって、結局公共バスになりました。バスと地下鉄にどういう違いがあるのかということを考えて、バスの弱点を克服することを考えて、それを施策にしていってわけです。バスと地下鉄の違い、地下鉄に対するバスの弱点は何かということ、大きく 3 つあります。

ひとつは定時制。バスに乗られる方はわかると思いますが、バスは時間通り来ないことが多い。特に大阪市や東京都は走行速度が遅い。渋滞のラッシュアワーに乗られてイライラした経験もあると思います。この定時制に関してクリチバはどうしたかということ、バスの専用道路をもうけた。バスが定時制を確保できないのは道路が渋滞しているからで、道路が渋滞しているというのは他の自動車がいっぱい走っているからなので、バスしか通れない専用道路をつくりました。

次に高速性です。スピードが遅いことを克服するため、3キロ間隔でしか停車しない急行バスをつくりました。日本では鉄道には急行や特急がありますが、バス、特に市営バスにはないですね。そういうなかで、クリチバでは急行バスを運行しています。

また、高速性への対応策としてバスの停留所を改良しました。この改良はじつは元市長のレルネルさんが考えました。彼は阪急電車に乗ってこのアイデアを思いついたという説があって・・・裏はとれなかったのですが・・・彼が阪急電車に乗っていて、駅で停ったあとに短い時間ですぐに発車できてしまう、ということに感銘を受けるんですね。どうしてバスはノロノロしているのに阪急電車はすぐに発信できるのだろうと考えて、その理由を探ったら、バスは乗るときか降りるときに料金を払います。料金ボックスにお金を入れるときにみんなウロウロして人が滞留して時間がかかります。他方阪急電車では、プラットホームに入るときにあらかじめ切符を買っているからこれがない。そのことに気付いて、同じようなバスのプラットホームをつくれればいいではないか、ということをつくったのがチューブ状の停留所です。高さも車床と同レベルにすれば乗り降りが楽ですし、身体障害者の方も簡単に短時間に乗れる、こういうシステムをつくった。

乗降の様子は、接続バスがやってくると板が降りてきて人びとが降りる。まさに電車と同じシステムです。降りた後人が乗り、終わると板があがって扉が閉まって発車する。これは通常、日本で走っているバスに比べてはるかに停車時間が短くてすみます。こういう仕組みを導入しました。

次に地下鉄との大きな違いは大量輸送できるかどうか。これに対しては、270 名が乗れる三連接バスを設計することで克服しました。通常のバスは 80~100 名ぐらしか乗れませんので、3 倍近くが乗れるバスを開発しました。ボルボ社がクリチバ市のために開発したバスです。

もうひとつ、統合されたシステムです。同一料金で市内どこにでも行けるしくみをつくりました。だから、システム内だったら市の端からでも同じ料金で行けます。正確に言うと 2 つ系統があって、このシステムに入っていないバスもあるのですが、基本的にはこのシステムのバスを使えばどこにでも行けます。イメージとしては大阪市営地下鉄のようなものが、クリチバでは公共バスというかたちで市内をくまなくネットワーク化しているというものです。そして初乗り料金でどこまででもいける。これは社

会福祉的な意味合いもあって、都心のそばというのはお金持ちが住んでいます。都心から離れた郊外には貧しい人たちが住んでいます。貧しい人たちが都心に行く値段と金持ちがちょっと移動するのにかかる費用を同じにして、金持ちから貧しい人にお金を分配するよう意図してこのシステムはつくられています。

これがクリチバ市のバスシステムですが、いくつか種類が分かれていて、赤の3連接のバスは骨格軸を走る幹線バスで、5つの軸でしか走っていません。銀色は急行バスです。この緑が環状ルートを走る環状バス。赤いバスはいくつかのターミナルに停りますが、オレンジ色はターミナルを起点とする枝線のバスですね。黄色いバスは統合システムに含まれていないところにバスサービスを供給するためにつくられたものです。白は、都心部だけをぐるぐる回るオフィスで働く従業員用のバスです。このように多様なバスシステムがつくられてきました。

バスシステムがどうかたちで展開してきたか、時系列でみていただきたいと思います。

1974年のバスルートは2軸しかありません。

それが5年後には大きく広がります。99年になると、もうクリチバ市だけでなく、周辺の自治体にもネットワークがのびていっています。

そして2001年には非常にネットワークが拡充しています。

5. 緑地政策

■公園整備の工夫

基本的には公園整備について説明します。クリチバ市がこの30年ぐらいで人口あたりの公園面積を大幅に伸ばしてきた理由はなぜかを説明します。

クリチバ市の公園は河川沿いにつくられてきました。市には4つの川、イグアス川、パサウナ川、バリグイ川、ベレン川があります。クリチバの公園というのはじつはすべて治水目的です。というのは、クリチバ市の川は氾濫、洪水をたびたび起こしていました。ですから貯水池を整備する必要があった。もうひとつは河川敷は不法占拠の格好のターゲットでした。不法占拠される前に公園にして、市として管理できるような状態に置いておきたかったというわけです。

ただ、治水目的ではありませんでしたが、レジャー用の公園をつくって市民に提供するという裏の目的もありました。なぜ裏の目的かというと、ブラジルでは治水目的の補助金（国）があったのですが、公園整備の補助金が全然なかったわけです。しかしレルネル市長は、フランスのパリなどで生活をしていたので、都市には市民のために公園があるべきだという考えを強くもっていたんですね。そこで、公園をつくるために、「治水目的で公園を管理するからお金をください」ということで、政府のお金をもらったという背景にあります。

もうひとつの特徴はあつという間につくってしまう。半年から1年ぐらいでほとんどの公園がつくられています。自然をつかって人工物を置かない。極力遊戯施設などを置かないで自然の状態の公園をいっばいつくっていききました。

さらにもうひとつの特徴としてレルネル市長時に、公園部長を務めたのはじつは「中村ひとしさん」という明石市出身の日系一世の方で、彼がクリチバのほとんどの公園をつくっています。彼はクリチバ市をはじめとして100コぐらいの公園をつくっています。30年ぐらいのあいだに100コをつくりました。こんなに公園をつくった人はめったにいないと思います。

レルネルさんは3回クリチバの市長をしています。第三期には開発権移転といって、公園をつくる土

地を市にくれたら、都心の土地の開発権をあげるよ、開発権と交換してあげるよという法制度をつくりました。それによって、1990年以降も多くの公園をつくることに成功しました。

■バリグイ公園

バリグイ川につくられたバリグイ公園は市街化が進んだ結果、今では都心の公園になっています。整備当時の1970年は周辺は市街化されていませんでした。つくった期間は半年くらいで、大きさは東京ドームの80コ分くらい、相当大きな公園です。

■チングイ公園

バリグイ公園からバリグイ川をちょっと上流にいったところにつくられたチングイ公園は、開発権移転をうまく使った公園です。この公園のなかには地主をたたえるウクライナ公園がつくられています。ウクライナ系移民の人がこの土地をもっていたんですね。この土地は住宅開発ができないような農業用の土地で、その土地の中にしょっちゅう洪水を起こすバリグイ川が流れていたのです。農業的には非常に低密度にしか開発できない土地だったので、市は「半分以上を公園として市に譲渡してくれたら、残りの土地を住宅開発できるような土地にしてあげるよ」と交渉しました。地主からすれば、この土地は住宅地としてポテンシャルが高かったんですね。しかし、現状では土地規制上、住宅開発はできない。しかし半分以上の土地を市に公園として譲ってくれたら残りの半分は住宅地がつかれるよう用途変更してあげるということだった。地主はもちろんそれに応じ、譲り受けた部分にはチングイ公園がつけられ、残りの部分は住宅地として開発されました。10年くらいしか経っていませんが、その土地は今では高級住宅地になっています。これは開発権移転の事例です。

日本ではこのような施策は使われていませんが、うまいぐあいに、公園を増やすために、クリチバ市は土地利用の条件を変えたり、開発権を地主と交渉したりして、こういう公園を整備すると同時に、こういう高級住宅地をつくるというようなことにも成功しています。

■タングア公園

チングイ公園から上に（北？）いくとタングア公園があります。この公園も先ほど紹介した公園もみんな中村ひとしさんが設計した公園です。滝も中村さんが設計しました。日本でも彼の特集番組がNHKで報道されたこともあるのでご存知の方もいらっしゃるかもしれません。植物園も公園も全部中村さんが設計しました。

日系移民やイタリア系移民のほかにも、ドイツ系、ウクライナ系、ポーランド系など、非常に多くの移民が寄り集まってつくられた都市なのですが、その移民たちを記念する広場や公園が非常に多く、90年代につくられました。

公園以外に、植物園、オペラ座、環境市民大学、など多くのものをつくることに成功しました。これはみんな30年間のあいだにつくりあげました。

6. 都市デザイン政策

■歩行者道路・花通り

クリチバの都市計画をつくった人はレルネル市長です。彼は3回クリチバ市長をし、最初は1971年に初当選します。当選といっても当時は選挙で市長が選ばれるわけではなくて、州知事に任命されたのですが、期間としては71～75年、79～82年、89～92年の計三回をします。

バスシステムをつくったり、公園をどんどん増やしたりします。また、土地利用をしっかりとやって、

不法占拠を合法化するゾーニングを決定したり。いろいろと現在のクリチバをつくる上で大きな貢献をした市長です。この市長が1971年にはじめて市長になったときに手掛けた大事業が、「花通り」という、大阪で言えば御堂筋みたいな通りを歩行者専用道路にする事業でした。私がそもそもクリチバに関心をもったのは、この事業でした。

この事業は、まさに御堂筋のような通りを沿道の商店が全員反対していたにも関わらず、三連休のあいだに無理やり舗装を剥がして歩行者専用道路にしたものです。

記事で知って、この横暴さというか、こんなことをするのはどんな市長なんだと、非常に強い関心を持ち、このクリチバ市を調べはじめました。そうすると、大変面白い。興味がどんどん駆り立てられて、結局本を出すくらい調べることになったんですね。

この市長にとっても会いたくて、そのうち機会を得て取材をさせてもらうことができました。そもそもどうして歩行者専用道路にしたのかなどいろいろと質問をさせてもらったのですが、彼はそのとき、都心は人間のためにあるもので自動車のためにあるものではない、だけども都心が自動車に蹂躪されそうだ・・・当時はブラジルでも非常に自動車の利用が増えていた時期だったのですが・・・これを人間のために、人間のものに戻さなければ、どんな都市政策をしても無駄だ、これが、まずはじめに、そして絶対にやらなければならないことだ、と思ったのだと言ったんですね。

彼が最初に市長になったのは33才で、しかも選挙で選ばれているわけではないので、そんなに市民から支持があったわけではない。そういうなかで、花通りを歩行者専用道路にしようとしたところ、商店主はみんな反対しました。店主の言い分は、「自動車が顧客を運んでくれるのに、その自動車が来れないようにしてしまったら、お客が来なくなるじゃないか」と。市民の世論調査があったのですが、ちょうど半々でした。反対50%賛成%。レルネル市長は半々なら俺が賛成に1票を入れたら賛成（が勝利）だともいっていたのですが、彼は連休中に商店主がパラナグアのビーチかなんかにバカンスに行っているあいだに、アスファルトを引きはがして自動車が通れないようにしました。それだけではなく、花壇を上にもどんどん置いていったわけです。この道路の正式名称は11月15日通りという正式名称なのですが、それ以降、花通りと呼ばれるようになりました。

こんなことをしたら、商店主は当然烈火のごとく怒るわけです。連休から気持ち良く帰ってきたらアスファルトを剥がされているわけですから。非常に怒ってアスファルトがなくても無理やり車を通そうと、デモをはじめたわけです。しかしデモの計画の情報を事前に市役所が仕入れて、急いで周辺の小学校や幼稚園に連絡して、こどもをこの花通りに来させて、デモが始まる前に、長い紙を敷いてこどもたちに絵を描かせ始めたんですね。商店主たちは、自動車を通らせようとしたらこどもが絵を描いているので、これはさすがに断念しました。結果的にどういうことになったかというと、自動車を通れなくして歩行者専用道路にしたら、商店の売上げが2倍から3倍に増えたんですね。増えたことによって、商店主は売上が落ちるだろうと最初は非常に怒っていたのですが、市長は信用が置けるんじゃないかというふうに変った。

しかも最初は2区画だけが歩行者専用道路だったのですが、残りの隣接しているブロックの商店主も、うちの道路も車を通れなくして歩行者専用道路にしてくれと要望するようになって、いまでは1.5キロの歩行者専用道路がつけられました。

この事業を成功させたことによって、レルネルさんは信頼を勝ちえました。そしてその後大胆な施策を展開することに成功するわけです。そのひとつのきっかけとなったのが、この花通りの歩行者専用道路化です。

今では、キオスクみたいなもの、コーヒーショップ、喫茶店などができて、木々もずいぶん成長して、

常に人びとがあふれているような都心の空間になっています。

花通りを守ったのが子どもたちであり、子どもたちに感謝するという事で、毎週土曜日の午前中には子どもたちに絵を描かせるということを今でもやっています。

■その他の歩行者道路

空間を自動車から人間へ取り戻すということで、最初にこの花通りで都心の目抜き道路を歩行者専用にした事例を紹介しましたが、これは他にもけっこういろいろとやっています。住宅地の道路公園と言われるものは、昔は道路が走っていたんですがその道路を公園にしてしまったという事例です。こういうものをレルネルさんはいくつか手掛けます。

また別の例では、以前の道路幅の半分を、自転車専用道路とジョギングする人のための空間にしました。要するに、自動車の部分を歩行者用のものにしてしまったということです。面白いのは、これをする上でももちろんお金が掛かりますが、クリチバはお金がないので、整備するお金は、全部この沿道の住民が負担しています。一人ひとりの調整をしていたら、意見が対立し調整がつかないので、集合住宅の代表の人に調整を全部させて、集合住宅の住民代表者がその住民を説得しお金を徴収して市に渡すという仕組みを使うことで、この街路部分をつくる整備費用を全部まかないました。

私も関係住民の何人かに話を聞いたことがあるのですが、・・・私も意地悪で、「本当はお金を払いたくない住民もいたんじゃないですか」とか聞いたんですが・・・私の取材に応じた住民は、「そんなことはない、こういうものをつくることで我々が恩恵をうけるのだから、むしろお金を払うのは当然だと言われて、私の方が社会性のない人間だというふうに思われてちょっと恥ずかしい思いをしました。

クリチバの人たちは本音で、こういうものをつくるお金は住民が払うべきだと思っているようなんですね。

■歴史保全の試み

都市デザイン政策としては、歴史を保全するという事で・・・歴史はもちろん我が国のように長い歴史は全然なくて、クリチバというまちが出来たのも17世紀後半くらいで歴史は浅いのですが・・・ただ、浅いなかでも歴史を保全することに力を入れています。

これは歴史が浅いからかえって都市のアイデンティティ、都市の個性を大切にしないといけないという意識が高いからだと思います。

ラテン系も、スペイン・ポルトガルも同じですが、教会をつくり、広場をつくり、都市を広げていくということがあり、教会は都市の起源であり、象徴ですので、一番始めにできた教会は、保全しています。教会広場につくられた公園は、ペンキが非常にきれいに施されています。なるべくつくられた当時の色を再現させるようにしています。色の面でも保全をし、クリチバ市のまちの個性を維持していこうという動きもあります。

■パラナ松のモチーフの採用

クリチバというのはパラナ松という非常に変わった形の松がいっぱい周辺に生えています。この松をモチーフにしたような歩道のデザインもされています。

非常に大きな松ぼっくりもあり、これをモチーフにしたような歩道の意匠もあり、歴史や都市の個性を保全する試みが多くされています。

7. 環境政策

■アジェンダ 21 の会議で有名に

1992 年に国連の環境サミットがリオデジャネイロで開催された際、クリチバ市ではローカルアジェンダ 21 を決議する会議が行われ、世界に注目されます。これを契機に世界的にも名が知られるようになりました。名が知られるようになった理由は、土地利用・交通などの政策ではなくて、環境政策で非常に有名になりました。時期は、レルネル市長の時です。

■環境政策の功労者 中村ひとしさん

中村ひとしさんはレルネル市長の二期目に公園部長になります。当時、公園部はなく、中村さんを部長にするために、彼の能力を発揮させるために、公園部というのがつくられました。三期には公園部がそのまま昇格して環境局になります。公園部でも環境局でも初代部長、局長は中村ひとしさんなんです。この方が環境政策の多くの陣頭指揮をとり実践しました。

ただ、アイデアはどうもレルネル市長が出すらしいのですが・・・残念ながら世界的には中村ひとしさんというのはあまり有名ではなくて、レルネル市長が環境政策も含め全部やったととらえられているのですが・・・そういう意味で中村さんの功績をちゃんと私が調べて、世間に伝える使命を感じています。

中村さんは全然自分では話しをしないんですね。中村さんもひと事のように言います。だから私も最初のうちは全部レルネルさんがやっていたことだと誤解していた。しかし、実はレルネルさんはひとこと、「ひとし、こういう問題があるからお前が解決策を考えろ」と言い、それを実際に考え、実践していたのは中村さんだったということがわかってきました。日本人としては、クリチバ市の多くがこの中村ひとしさんという、日本人の功績によるものだとすることを伝えたいと思っています。

レルネル市長の後、カシオ・谷口さんという日系二世が 8 年間務めます。これは 1976 年から 2004 年までですが、人口が 100 万人以上のブラジルの都市で日系人が市長を務めたのはクリチバがはじめてです。

クリチバというのは日本人、日系人と非常に関わりが深い。世界的にクリチバの都市政策というのが称賛されていますが、その多くは日系人が貢献しているということもあって、調べるうちに誇らしい気持ちになります。

環境政策の多くを中村ひとしさんという日系人が実践されましたが、それを紹介したいと思います。

■ゴミとゴミでないゴミ

ポルトガル語で書かれているものをそのまま直訳するとこうなります。この事業はリサイクル、分別事業のことです。日本人は世界的に見て分別作業が得意です。ドイツの環境政策を研究されている人は、「ドイツの分別はすばらしいので日本人も見習うべきだ」というのですが、ドイツにももちろん学ぶべき点もあるのですが、こと分別だけをみれば、日本人は世界でも最も分別している国です。逆に日本をマネするのが、他国には難しいのではないかなと思うぐらいです。そういう意味で、分別能力に長けている我々日本人が、クリチバの分別事業をみるとたいしたことないと思いがちなのですが、これは、ど

ここに価値があるかという、ブラジル人に分別をやらせたということに非常に意味があります。そのポイントはどこかという・・・こんなことを言うと私がブラジル人をバカにしているのではないかと思われるかもしれませんが・・・「ブラジル人がそんなことをできるわけがない」とみんな言っていました。そういう人たちにその事業をどうやってさせたか（成功させたか）という、大人を見捨てて（大人に分別させるということをしなさい考えないで）、こどもにだけ分別を徹底的に教えました。

確かにブラジル人は分別などできないだろう、けれど、こどもは素直だ。ブラジル人でもこどもなら素直に分別することの意味をわかってくれるだろうということで、小学校で徹底的な分別教育をするわけです。こどもだけに、分別の意味「分別をすると君たちの好きな木を伐らなくてすむよ」ということを教える。しかも分別することによって何本木を伐らなくてもすむかという掲示板を公園などにつくって、人びと・こどもたちに分別する動機づけをどんどんしていきます。

もちろん最初のころは分別ゴミを小学校に持ってこさせて、それをたとえばみんなでやらせてクラスごとに集め、ある程度の量に達するとコンピュータをあげるということをした。分別推進のキャラクター「葉っぱ家族」をつくって、葉っぱ家族が市内の小学校を点々と分別の意味を講義していく。その時にレルネル市長も一緒にいって、小学生と一緒に葉っぱ家族と踊ったりして楽しい雰囲気、分別するのはいいことだよということを教えて、それが実は功を奏するんですね。

小学生が分別することが大事だと理解すると、家に帰って自分の親が分別しないと怒るわけです。「お父さん、分別しなきゃだめだよ」と言ったりする。実は私の娘も環境に目覚めて、電気などをつけっぱなしにしているとすごうるさいんです。「何で消さないんだ」などと言われて非常にうっとうしいのですが、ブラジルでも同じで、こどもに親を教育させていく。他にも緑との交換プログラムでも功を奏していきます。

もうひとつ、こどもに教えるメリットは、こどもはいつか大人になります。大人を変えようと思っても無理ですが、「鉄は熱いうちに打て」ではないですが、こどものときにしっかり教育しておけば、多少はダメになる子もいるかもしれないが、そのまま分別の価値、環境への取り組みの重要性をしっかりと認識した大人になるだろうということ。だから、こどもだけを対象にしてやる。これが成果を出しました。

環境政策はすべてレルネル第3期に行われたことなのですが(1990年くらいから始まったのですが)、98年くらいまでは飛躍的に効果が上がります。最近は少し中弛みになっていますが。クリチバの分別の数字を日本の優れた自治体、たとえば水俣市の分別に比べると、実はそんなにたいしたことはないのですが、ブラジルの都市のなかでは、圧倒的に秀でたリサイクルゴミの回収量です。

■ゴミ買いプログラム

「ゴミ買いプログラム」は、世界的にも非常に注目される環境政策です。これは、ファベラ、不法占拠されたスラム地区のゴミを回収するプログラムです。

不法占拠は一夜にして100世帯くらいの人たちが掘っ立て小屋をつくるので、当然道路や道幅は考えない。結果的にどういうことが起きるかという、ゴミ回収車がファベラに入れない。入れないとゴミを回収しないでほったらかしになる。下水も全く整備されていませんし、合法的に不法占拠できるゾーン以外は電気や上水も供給されていないので、非常に非衛生的な状況におかれています。さらにゴミも回収されないとすると、多くの問題が起きるわけです。当然治安も悪い。そんな中、レルネルさんの第3期に、ある悲劇がおきるのです。

それは、あるお母さんが陣痛になってタクシーを呼ぼうとしたところ、ファベラは非常に危ないので行きたくないとタクシー運転手が拒否したんですね。結局そのお母さんと子どもが両方とも亡くなるということが、あるファベラで起きました。それがマスコミで大々的に取り上げられて、ファベラの悲劇ということで報道されました。それをみたレルネルさんが（レルネルさんは第3期に環境都市を掲げるのですが）、環境都市を掲げているのにこんなに悲惨な事件が同じ市内で起きている、人間のことを考えないようなこういう悲劇が起こる都市でなにが環境都市なんだ。そして、ファベラ問題をどうにかしようとして中村さんと呼んで、「ひとし、何か考えろ」というようなことを言ったらいいですね。中村さんは大阪府立大学の出身なんですけど、大学時代に西成地区のファベラに似たような地域の研究・調査をした経験があり、日本人である中村さんには何となく想像できたらいいのです。ブラジル人のひとたちも、このファベラの人たちのことはあまりわからなかったのですが、中村さんの過去の経験が活かされた。

ファベラの問題は何かというと、市役所としてはゴミが回収できないという問題があります。ゴミが回収できないと周辺の河川なども汚染させたりするので、ファベラの人たちだけの問題ではなくて、クリチバ市全体の問題ともなります。このゴミをどうにか回収することによって、ファベラの人たちと市役所の人たちのネットワークをどうにかつけれないか。市がゴミを集められないなら住民にゴミを集めさせてゴミを買ってやればいいのかということ（これはレルネルさんが言ったらいいのですが）言うわけですね。「レルネルさんが言ったらいい」というのは、中村さんはなかなか自分の手柄的なところは正直に言ってくれないので、私もそこらへんは正直見えなくて申し訳ないのですが。

そこで住民に集まってもらって、「ゴミが散らかっていて市役所もトラックが入れないから回収できないがあんたらが回収してくれたら、それを買ってあげる」と提案するんですね。最初はファベラの人たちも半信半疑で、なんでゴミを買ってくれるんだと思っていました。正確にはゴミを買うのではなくて、ポルトガル語をそのまま直訳したら「ゴミ買いプログラム」となるんですが、お金ではなくてバスチケットと交換すると言うものです。バスチケットというのは、市営ですからどんどん印刷できます。もちろんただで。市役所の金券みたいなものですから、どんどん印刷をして、これをやるからゴミを集めてきてくれと言った。最初半信半疑だった住民も、持ってきたら本当にバスチケットと交換してくれたわけです。それで喜んで、どんどんゴミを持ってくるようになって、このファベラ地区からゴミが全然なくなった。今まではただのゴミだったけれども、そのうちゴミがバスチケットに見えるわけです。そういうわけで、このプログラムが起動していきます。

今はこのゴミ買いプログラムではバスチケットではなく、違うものと交換しています。バスチケットと交換するとある問題が生じることがわかったんですね。というのは、バスチケットは金券なのでお金と交換することができます。ファベラではお母さんは賢くてまともなんです。というからお母さんしかまともじゃないんですが……。男はおじいちゃんになってもろくでなしなんです。もちろん若いときからストリートギャングになっていたりします。女性も結婚するまではろくでもないんですが、お母さんになるとしっかりしてくる。バスチケットと交換できるのでお母さんや子どもたちは一生懸命集めるんですが、おやじがちょっとよこせと行ってとっちゃうんですね。ろくでもない男が家族からバスチケットを取り上げて、お酒や麻薬とかえたりするんですね。

本当はファベラの生活環境をよくしようと考えていたクリチバ市にとっては、よけいに麻薬がはびこったりして、これはとんでもないなということになりました。そして、中村さんがファベラのお母さんたちに「何が問題なんだ」と聞いたら、「子どもたちの食糧がないことが何より問題なんだ」と言われた（いまはそんなことはないが、1990年代だと週に3回くらいしか子どもに食事を与えられないという

状況だった。一方で、クリチバ市の周辺は農家が多くて豊作不況が起きていて、キャベツを市内にもって行くトラックのガソリン代も出ないので、泣く泣くトラクターでキャベツを潰している状況にあった。そこで、トラクターで潰すくらいならクリチバ市が格安で買ってあげるということ（をした）。そのときの豊作不況の野菜や食べ物を買って、それをバスケットの代わりに交換することをはじめたんですね。そうすると、キャベツでは麻薬も買えませんから、子どもに食糧が与えられるようになって、一石二鳥で問題が解決しました。

このゴミ買いプログラムは今も実施していて、始めたときは豊作不況で野菜を安く買えたが、もちろん毎年豊作不況なわけではないので難しさはありますが、社会福祉的な事業として、季節ものなどの安い野菜などを購入して継続しています。

1990年にはクリチバのファベラの環境も悪かったのですが、いまはずいぶん良くなっています。当時の最盛期で80カ所以上このプログラムを実施していたが、いまは30カ所くらいです。私事ですが、クリチバにフィールドスタディという講義で学生を連れていくのですが、最初のころはファベラは迫力があって学生たちも喜んでいたので、今年行くはずいぶん良くなっていて、きれいなんですよ。だからこういう話しをしてもピンとこなくて、クリチバにとってはいいことなんですけど、痛しかゆしいですか、ゴミ買いプログラムの迫力も昔ほどはなくなっています。

我々はゴミを出すと、むしろお金を払いますよね。なのに、クリチバは買ってくれるんですね。全然違うんですね。

いまのブラジルの大統領は、低所得者に補助金をあげるということをします。貧しくてかわいそうだから、何もしなくても補助金や食糧をあげるということをするのですが、中村さんはそれには反対の意見を持っておられます。ゴミを集めるなど労働に対して報酬として野菜を与えるということが重要だと。私は、中村さんの取り組みが、環境政策としてだけではなくて、ファベラの人たちを社会化する上でも大きな役割を果たしたと考えています。

ファベラの人たちがゴミを回収しなければ、やはり市がゴミを回収しなければいけない、また河川の汚染に対応しなければいけない。しかしファベラの住人にゴミを回収してもらおうと、クリチバ市の職員が回収するよりも安くすむ。というようにゴミを回収する以外の効果もいろいろあったというプログラムだと思います。

■緑との交換プログラム

最初はファベラの人たちだけを対象にゴミ買いプログラムをやったんですね。しかし、最初言いましたが、8割の住民が非常に貧しい。ファベラよりちょっと上の人たちは、掘っ立て小屋よりはいい家に住んでいますが、貧乏であることには変わりありません。「スラムに住んでいたらどうしてゴミを買ってくれるのに俺たちにはなにもししてくれないんだ、俺たちにも似た様なプログラムをやってくれよ」という要望がでたので、ゴミ買いではなく、緑との交換を実践しています。

これは普通のゴミではなくてリサイクルゴミを持ってきたら、それを野菜と交換するプログラムです。基本的な考え方は同じですが、ゴミがリサイクルゴミです。実はリサイクルでないゴミを持ってきている人もいますが、大目に見ているらしいです。交換比率もゴミ買いプログラムと比べると厳しくて、リサイクルゴミ4キロに対し1キロの食べ物になっています。

ゴミ買いプログラムの場所は減っていますが、緑との交換プログラムは逆にどんどん増えています。ゴミ買いプログラムを卒業して、緑との交換プログラムを実践するところが非常に増えている状況です。

それだけクリチバ市の環境がよくなったということが言えると思います。

■環境寺子屋

最後に、環境教育ということでも面白い取り組みを紹介します。これも中村さんのアイデアなんですが、ポルトガル語でいうとピア・アン・ビアンターレとあって、ほとんど「環境寺子屋」をそのまま訳したような言葉です。これは、環境に正しい子どもをつくるという名目で、ファベラにいっぱいこういう寺子屋をつくっています。しかし、中村さんの真の目的は子どもたちに放課後も時間を潰させる、ここに子どもたちの居場所をつくるということを実施しています。なぜかというところ、ブラジルの小学校は放課後が長い。1日に午前クラスと午後クラスの2つに別れているので、特に午前クラスの児童は12時に学校から開放されて、ずっとあとは暇です。暇だとたいていストリートギャングの手下みたいになってちびっこギャングになってしまうこともあります。そんな状況から子どもたちを守るために、取り合えず寺子屋みたいところで放課後も時間を潰させる、ここに子どもたちの居場所をつくるというような施策を実施しています。

この環境寺子屋にすれば必ず食べものにはありつけます。先ほども言いましたが、週に3回くらいしか食べ物にありつけない子どもたちが1990年当時にはいましたので、ここに来れば必ず食べられる。校長先生にはファベラのお母さんになってもらいました。というのも、資格を有する普通の小学校の先生方はそういう子どもたちの状況を全然わからないので、ファベラのお母さんに校長先生をやってもらい、子どもたちの面倒をみてもらいました。食べ物は近くのスーパーマーケットから寄付をもらってそれで賄っていたわけです。スーパーマーケットから寄付してもらうときには、このスーパーマーケットは環境寺子屋に寄付しているということをコミュニティの人に言う。そうすると、いままでそこから盗んでいた人たちが盗まなくなる。そういうメリットがあるということで、スーパーマーケットの人も積極的に支援してくれたわけです。

8. クリチバ政策の特徴

以上、施策を紹介させていただきました。特徴を私なりに解説させていただきますと、まず一つは自動車ではなく人を優先させたということがあげられると思います。花通りもそうですし、道路公園もそうですね。まさに自動車ではなく人を優先させた施策だと思います。

もうひとつは、お金ではなく知恵をつかうということ。これはそもそもお金がないんで知恵を使わざるをえないということもありますが、ひとつ説明を付け加えたいことがあります。緑地政策でクリチバはすごく緑地をつくったと言いましたが、その際にじつは大きな問題が生じたんですね。というのは、公園をつくると芝生の管理費が非常に掛かります。これで予算が非常に圧迫されたわけです。これは大変な事態だ。お金がないのにどうしよう、ということをして市役所で議論したのですが、ある市役所の職員が、そんなに金がないのなら羊にやらせればどうだということを提案したんですね。最初は冗談で言ったのか本気で言ったのかわからないんですが、羊は確かにいいね、ということでダメ元で試してみたら、これが非常にうまくいったんですね。羊に刈らせても人に刈らせても問題はないということがわかったんですね。羊は糞をしますよね。すると肥料になるということもわかって、肥料代も節約できる。もちろん羊飼いの人が必要なんですが、羊飼いはクリチバ市の職員がやるということにして、今まで芝を刈っていた人間が羊を管理するだけでよくなるのでそれも楽になりました。人件費もずいぶん節約できて、8割管理費がカットできるようになりました。こういうところで、知恵を使って問題を解決してい

ます。もちろん羊小屋をつくったり、羊が病気にかかるので、かかりつけの獣医を雇わなくてはいけなかったりと、ゼロにはならないのですが、相当安い。それと、子どもたちが、羊がいると喜ぶとか、環境都市のイメージに、すごくこの羊がいいんですね。そういうことで、一石四鳥的にうまく問題を解決した事例です。こういう知恵を使うことがひとつの特徴だと思います。

もうひとつは、事業自体ではなくて、目的を優先させるということで、地下鉄がつかれなければバスにする。いまはレネル市長に、「本当は地下鉄をつくりたかったんでしょう？」と言っても、そんなことは言わないのですが、いろいろと状況証拠から見ると地下鉄をつくりたかったんだと思います。いまは本当に世界的に有名で、ジャカルタ、ボゴタ、ロサンゼルスでもこのクリチバのバスシステムを導入することを決めました。いまはバスのクリチバなので、地下鉄をつくることをまったく考えていませんが、当時はつくりたかったんですね。地下鉄ができないのなら、バスをできるだけ地下鉄に近づけて、事業そのものではなくて、目的を優先させるということが一つの特徴だと思います。

もうひとつは、市民を納得させる民主主義的ワンマン政策みたいなものが特徴です。実はクリチバの話をする、日本の都市計画の研究者なんかは、住民参加がどうなっているか、ということをよく言うんですね。しかし住民参加はしていないというのがクリチバの特徴ですね。ただ住民は非常に満足している、市役所が逆に都市行政をしっかりやっていることによって、住民の信頼を勝ちえたということとも言えると思います。ただ、市民を納得させた上で・・・住民参加ではない施策を実行してきたという経緯があります。ただ、住民に責任を共有させるとか、ゴミ買いもそうですけれども、住民を巻き込むしくみづくりには非常に長けていますね。ただ、これはよく問題があるのではないかと指摘される点でもあります。

もうひとつは、極めて実利的でプラクティカルですね。細かいんですけども柔軟です。土地利用などでもそのことが言えると思います。社会住宅という市営の住宅をいっぱいつくっています。非常に貧しい人たちがいるので、住宅を公共的な手段で提供しなければいけないのですが、ただ、すごく貧しいので、いきなり立派な家をつくっても、ローンも払えない。そこでどういうことをするかというと、非常に小さい家をつくるんですね。日本の兎小屋どころではない、小さい家を最初につくる。すると、ここに住むと住所ができ、仕事につきたくてもつけなかった人が仕事にありつくことができる。仕事にありつければ当然お金が入ってきますから、最初は小さい家ですが、どんどん付け加えていくんですね。そして住宅を大きくしていく。公共住宅でも、増築を前提とした家を供給しています。そういうふうに極めて実利的なのですが、極めて柔軟性に富んでいます。

もうひとつは、時間との勝負を強く意識している。タイミングが重要で、なにしろ早くつくってしまいます。3日間で花通りを歩行者専用道路化したという事例を説明しましたが、たとえばこのオペラ座は3ヶ月でつくってしまいました。これはいろいろ背景がありまして、3ヶ月でつくらないといけない理由がありました。というのも、レネル市長が次の市長に代わるときにつくらなければいけなくて、次の市長がこの事業に反対をしていたので急いでつくってしまおうということになりました。そのためにどういうことをしたかというと、建設材料を3つだけにしました。何にお金がかかるかというと、入札をして、業者といろいろ交渉をするのに非常に時間がかかるので、3つだけにしました。そういう意味で、これは建設物としてはちゃちいんですが、3つの材料だけで3ヶ月でつくりあげます。ここらへんもじ

つは中村さんが担当をされていて、ずいぶん苦勞されていたようです。

最後のひとつとして、可能性を常に探る。ネバーギブアップです。問題に解決策が隠れている。「問題が解決である」とはレルネル市長がよくいう口癖ですが、こういうことがいろんな施策を成功させた理由でないかと思います。

わたしは正直言いますと、クリチバに行ってきただけで、いま話していることは受け売りです。私が施策の計画を立てたわけでもないし、実行したわけでもない。そういう意味ではただの解説者ですが、最後にレルネルさんと2週間前にお会いしたときのレルネルさん自身の言葉を聞いてもらいたいと思います。

これは私の学生が質問したことなのですが、何がいろんな問題を解く上で重要なのかを聞きました。この質問への回答です。「何しろ重要なのはシナリオですね。アイデアも重要だ。アイデアを市民と共有することが重要で、そのためのコミュニケーションというのが不可欠ですが、やはり問題を解決するアイデアと、そのアイデアを実践させていくためのシナリオをつくることが非常に重要だ」とレルネルさんは答えました。

ご静聴ありがとうございました。

Ⅲ 質疑応答

司会：どうもありがとうございました。先生の図書として、『人間都市クリチバ』というものを持ってきていただいています。それではどなたかご質問をお願いします。

質問者：花通りを歩行者専用道路にしたということですが、賛成・反対が50・50ということで、市長さんが実行されて、その後商店の売上が増えたということですが、それは見込みがあつてのことなのでしょう。それとも市長さんがなんらかのシナリオを描いて、そっちの方に誘導して行って、それが当たったのか、そのあたりの原因を教えてくださいたいと思います。

服部：私もこの花通りを歩行者専用道路化したときは、そのときにレルネルさんが何を考えていたのかというのは（わかりません）。ある意味とても横暴ですよ。

—以上—