

## ●西ヶ原みんなの公園 開園

平成22年4月に、東京都北区西ヶ原四丁目において、「西ヶ原みんなの公園」が開園しました。当公園の面積は約2.2haであり、主な施設としては、芝生広場、遊具広場、防災関連施設などとなっております。普段は憩いやレクリエーションの場として利用され、震災などの災害が起こると一時的な避難や救援活動の拠点となるようさまざまな施設（かまどベンチ、災害用井戸、災害用トイレ、防災倉庫、防火水槽など）が整備されています。

平成5年の東京外国語大学の郊外移転決定を機に、北区は地域住民などの協力を得て、大学跡地の利用方針について検討を重ね、平成15年に防災機能を持った公園の整備などを盛り込んだ「東京外国語大学西ヶ原キャンパス跡地利用計画」を策定しました。UR都市機構は、北区の要請を受けて平成16年に跡地を取得し、防災公園街区整備事業として、平成19年より公園工事を実施、平成22年3月に竣工を迎えました。

また、合わせて周辺密集市街地の整備改善と連携し（道路拡幅、移転代替地の確保等）、安全で災害に強いまちづくりを推進するとともに、良質なファミリー向け住宅供給を支援し、北区の定住人口の回復に寄与しました。

事業仕分け、あり方検討委員会などにおいて、UR事業の要否、今後の役割などが議論されている状況において、このような事業を通じ、都市再生の一つの柱となっている「密集市街地の緊急整備」に寄与することをもって、必要性、存在感を示していくことができればと思います。

文責者：佐藤正也（UR都市機構）  
紹介者：高尾利文（第二計画部）

## ●つくば駅前広場が完成しました

昨年7月から進められていたつくば駅前広場のリニューアル工事が先日完了し、先月22日には『つくばセンター・駅前広場完成記念』つくばグリーンFestivalが盛大に行われました。

この駅前広場は、弊社が整備計画～基本設計まで携わったものです。この駅前広場の大きな課題は、つくばセンター地区がペDESTリアンデッキを主体とした歩行者ネットワークが構築されているのに対し、TXつくば駅は地下駅であり、交通結節機能である駅前広場は地上レベルといった3層構造をどのように解くか。さらに都市の中心性を失いつつあるセンタービルをシンボルとした、センター一広場にいかにか人の流れを生み出すか、の大きく2つがありました。

これらの課題に対し、様々なペデのつなぎ方や駅前広場のレイアウトが検討されましたが、結果的にはバリアフリーの視点で、乗換動線は出来る限り平面で処理をすることを目指したことで、駅前広場を底面としたすり鉢状の構造に地区全体をとりまわり周辺街区の視認性を確保するとともに、連続性を強めることに重点を置き最終案にたどり着きました。

実際に完成した駅前広場を確認すると、駅からセンター広場に向かう歩行者動線は自然に人の流れが生まれるように出来ており、また、目的方向であるセンター一広場に導く大階段も効果的に連続性を強めている、と感じました。

ハード整備はほとんど行わない、ソフト計画専門のコンサルタントである弊社において、貴重な経験となった「つくば駅前広場」ですが、何よりもうれしかったのは、冒頭の完成イベントにおいて「美しい街の玄関口を創ろう」というテーマのもと、大勢の市民や団体の方々に参加・協力して盛り上がっていたことです。今後もこの人たちの手で美しい玄関口として育てられ、多くの駅利用者に親しまれ、“おらが街の自慢の駅前広場”となってくれることに大きな期待をしています。

五十嵐 淳（第一計画部）

## ●エジプトの都市間交通を考える

現在従事しているエジプトの調査の中で、先月、カイロから約1,300キロ離れた国境近くのアブシンベルまで陸路（車と鉄道）で移動しながら、現地の交通状況を視察する機会を得た。そこで感じたことを紹介する。

エジプトの幹線道路にはガバナレイトの境界（日本で言う県境）に必ずチェックポイントがあり、警察官が常駐して治安の維持に努めている。道路区間によっては外国人が乗る車両にコンボイ（護衛）をつけなくてはならない箇所もある。鉄道も道路のチェックポイントの代わりに駅でのセキュリティが厳しく、カメラ撮影も禁止されている。

エジプト国鉄（Egyptian National Railways, ENR）の総延長は約5,100kmであり、鉄道運賃は低廉に設定され、広く国民の足として使われている。ルクソールの駅では発車間際に障害を持った家族連れが列車へ飛び乗る場面に遭遇した。鉄道はこの国では広く国民の生活を支えるインフラであり、社会保障の一翼を担っていると感じた。

都市間の移動は自動車、鉄道その他、航空、長距離バス、シェアタクシーと呼ばれる乗り合いの交通機関がある。交通機関やそのサービスによって値段に幅があり所要時間も異なる。自動車と鉄道の所要時間を比較すると、都市間では若干鉄道の方が早い。例えばルクソール～アスワン（約200km）では自動車で約3時間半に対して鉄道は約3時間。但し、実際乗車するとルクソール駅に列車が40分遅れで到着。なかなか良い勝負と言ったところだろうか。鉄道や長距離バスはグレードが分かれており、エアコン・リクライニング付きの高級な車両からエアコン・窓ガラスなしの安価な車両まで様々だ。

今回の視察では、所得階層別に選択可能な交通手段が決まっている印象を受けた。高所得者は自動車、航空、鉄道（1等列車）などから選択。中所得者は長距離バス、シェアタクシー、鉄道から選択。低所得者は鉄道かシェアタクシーといった感じだろうか。

現地では将来の都市間交通を議論しようと、モデル式を使った交通手段選択の話が出ているが、今回の現地視察でモデル式だけでは表現しきれない現実を体感することができ、良い経験であった。

関 陽水（海外室）

---

発行責任者：代表取締役 庄山 高司  
事務局：株式会社アルメック 業務部  
東京都目黒区青葉台 1-19-14  
電話 03-5489-3211・FAX 03-5489-3210  
Eメール [hotnews@almec.co.jp](mailto:hotnews@almec.co.jp)  
ホームページ <http://www.almec.co.jp/>

---

Copyright 2010 ALMEC Corporation. All rights reserved.