

●あらためて、被災地の復興に着目しよう

東日本大震災からおよそ3ヶ月が経過しました。

我々コンサルタントに関係する件では、国土交通省が発注した「被災地現況調査業務」、「被災状況に対応した市街地復興パターン概略検討業務」などの企画競争が行われ、5月下旬に受託事業者が特定されました。これらの業務の成果が、被災地各々の復興を考える上で有効な検討材料となることに期待します。

復興に向けた国や自治体、コンサルタントの取り組みは、これからの長い道のりを考えれば、まだスタートラインに立ったに過ぎませんが、復興が本格化する過程ではコンサルタントに求められる役割はさらに増大することは明らかです。

そのとき、コンサルタントは人材と技術力をフルに動員することは言うまでもありませんが、これを後押しするために、復興を優先する国民世論を今以上に醸成させることが必要ではないかと考えています。

復興を通じて、被災した方々の暮らしや元気を取り戻すことは勿論のことです。これに加え、首都圏の日常生活は、広域からの物流や電力供給などによって支えられていることにあらためて気付いたことから、復興は首都圏や日本全体の正常化につながります。

だからこそ、このところ原発や政争の影に隠れがちな被災地の復興に、我々は再度着目すべきです。

(お知らせ)

(社)都市計画コンサルタント協会が発行している広報紙「協会レビュー」では、東日本大震災からの復興に向けた緊急特集が発行されました。
↓あわせてご覧ください(弊社からも編集に参加しています)。

http://www.toshicon.or.jp/review/review_img/PCAJ_reviewtokubetu.pdf

津端知也(第二計画部)

●ジャカルタのバス事情

ジャカルタ首都圏の公共交通(主にバス)に関する調査で、4月に初めてジャカルタを訪れ1年半が経ちます。そこで本稿ではジャカルタのバス事情を、乗車時の感想を交えながら紹介します。

ジャカルタで運営されているバスは、バスウェイ、大型バス、中型バス、小型バスに大きく分けることができます。バスウェイは道路中央寄りに設置された専用車線を走行し、料金は3,500Rp(約35円)均一となっています。現在ではジャカルタ市内に10路線を有し、さらに路線数は増える予定です。渋滞に巻き込まれないため市内を移動する際には最も早くかつ安価に移動できる交通手段ですが、運転間隔は一定ではなく、路線案内や乗り換え案内も不十分で、初めて乗る人や外国人には非常にわかりにくいものとなっています。大型バスは、主に市内主要バスターミナル間や近隣都市間を結んでいます。エアコン付のバスも運行しており車内は涼しく快適ですが、物売りや弾き語りやひっきりなしに乗ってくるためやや騒々しいです。中型バスは定員25人程度のバス、小型バスは小型のバンを改造した定員10名程度のもので、どちらも市内に複数の路線を有しています。車両は古く、車内が薄暗いため一人での乗車はやや不安感を覚えます。

通勤時のジャカルタと周辺地域を含んだバスのシェアは2002年の38%から2010年の8年間で半分以上にまで落ち込んでいます。一方自動車や二輪車が急増し(特に二輪車のシェアは13%から40%に急増)、道路交通事情は悪化の一途をたどっています。バスの復権のためには、危険、汚い、不快といったイメージの払拭、運営方法や他交通機関との連携の改善など課題は山積みです。

岡村 誠(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@almecc.co.jp
ホームページ <http://www.almecc.co.jp/>