

## ●多様なモビリティの共存

4月に開通した新東名高速道路。設計速度140km/h、6車線、車線幅員3.75mと高規格道路として建設計画され、地域間のアクセス利便性が飛躍的に高まると期待されたが、結局、従来通りの規制速度100km/hに制限されることとなった。これは、長距離トラックのリミッター制限が80km/hで作動することで、その他車両との速度差が大きくなること、100km/h超の事故率が增加することが要因のようである。

もうひとつの話題。国土交通省が軽自動車より小さい1~2人乗りの「超小型車」の普及に乗り出している。主に高齢者が近場の足として利用するための車両を想定し、道路運送車両法の規定する車両区分を半世紀ぶりに加え、法的にも明確化しメーカーの開発を後押しするようである。

近年の健康志向や震災時の緊急用移動手段として有効だったことで改めて自転車の普及が高まり、道路交通法の改正や自転車レーンの設置など、道路空間の再配分が積極的に推進されている。それぞれの地区で試行錯誤している段階にあるが、先の新東名高速道路や超小型車の普及などの例も含め、道路空間における多様なモビリティの共存ということがいずれも共通する課題である。

かつて（今でも？）、開発途上国のモータリゼーションの初期段階で、人力車、三輪車などのパラトランジットの都市交通問題と同様のものが、先進国日本でも浮き上がってくるのではと考えられる。制度、設計、運用（ICT）、管理などの高度化に加え、それぞれに柔軟性をもって対応していくことが望まれる。

坂本 裕之（第一計画部）

## ●まだ手がつかない福島の復興

福島県富岡町の復興ビジョン及び復興計画にアドバイザーとして任命され、手伝っています。町は津波により常磐線の駅をはじめ大きな被害を受け、それ以上に原発事故の被害で苦しんでいます。第1及び第2原発にはさまれ、津波の翌日には全員強制退去となり、町民は全国各地にちりぢりの避難を余儀なくされています。かつて三宅島の大噴火で、類似の事例がありますが、現在先の見通しがつかないなかで苦闘している状況です。

そのような中で、何ゆえ復興計画だという声もありましたが、一筋の灯りともなっていて欲しいということでビジョンづくりが始まりました。町民の方々に、毎回数時間のワークショップを数多く行い、半年ほどの間にビジョンがまとめられました。町民の方々の思いの強さ、めげない姿勢には頭が下がります。また子どもたちに向けてのビジョンも作成されています。

ビジョンを受けて、行政職員による復興計画づくりがスタートしました。国による除染の問題、長期間の避難生活、またインフラ復旧にもいつ手がつかぬか、多くの困難があります。放射線量の低減も当初は大きいのですが、上記のような課題があって、帰還までには時間がかかりそうです。アンケート調査では1/3位の人は戻らないと回答していますが、長引くことの影響が懸念されます。まだ復興計画はまとまっていますが、多くの課題があり、できることが少しでも役にたてばと思っています。

今井 晴彦（技術顧問）

## ●番外編～商店街まち歩き～

戸越銀座は、全国の「〇〇銀座」発祥の地として知られている。関東大震災で瓦礫となった銀座赤レンガ街のレンガを譲り受け、商店街の石畳として利用したのが銀座と冠した由縁という。

都営浅草線戸越駅と池上線戸越銀座駅を跨いで、今でも東西に約800mほどの商店街を形成し、その西端は中原街道まで続いている。少し寂れ感のある部分もやや見受けられるが、銀座商店街の古豪健在である。

この西端中原街道を一分ほど南に歩くと別の商店街の東端に出る。ここから西に約600mの目蒲線武蔵小山駅までアーケードの続く武蔵小山商店街である。ここは空き店舗も見当たらず、二階部分もほとんど店舗利用という、いまだ活力に溢れる商店街として有名である。

すなわちこの二つの商店街は、中原街道で筋違いになっているものの、約1.5kmに及ぶ全国でも最長級の商店街に入るのはないだろうか。商店をチラチラ見ながらプラプラ歩くと、高齢者の私なら4~50分は要する。

武蔵小山の駅前に辿り着くと、商店街の裏路地の一画はゴチャゴチャした飲食店街。昔華やかだった花街の名残が感じられる一画か、昼から立ち飲み屋が営業している。まち歩きを楽しめるコースである。

堀田 紘之（技術顧問）