

●自由が丘の歩行環境

前々号のホットニュースにおいて、自由が丘地区の平成24年度都市景観大賞（都市空間部門）受賞について紹介されています。私も平成21～23年に自由が丘地区都市再生整備計画事後評価などの業務に携わっていたことから、当地区について少しふれてみたいと思います。

当地区が都市景観大賞を受賞した一因として、ブルバール街における官民一体となった歩道空間があります。これは商店街の1階部分の民地を1.5m後退させ、既存の歩道とあわせて全幅員2.5mの歩道として整備した地元協力のもとにつくられた歩道です。この民地1.5mの後退をはじめ、建築物の形態・意匠等については建築協定により運用されており、通り全体が統一された歩行空間となっています。

しかしブルバール街の歩道空間は、自由が丘駅の駅前広場から北へわずか85mの区間にしかなく、しかも現状では自由が丘駅周辺の歩道は、このブルバール街と駅前広場にしかない状況です。その他の道路は歩車未分離であり、自動車と歩行者が錯綜している安全、快適とはいえない道路が多くあります。

建物の過密化などで歩道の用地確保が困難ななか、以前から休日午後を実施している自由が丘駅周辺への車両進入禁止の規制時間が昨年からは3時間延長となったほか、ブルバール街をさらに北へ延伸した通りにおいても、1階部分を1.5m壁面後退させる地区計画を一昨年度に策定するなど、歩行環境の向上に向けた取り組みは着々と進んでいるようです。

鈴木 一郎（第一計画部）

●ラオスに電気自動車を

世界各国で導入が進んでいる電気自動車ですが、ラオスでも普及させるための準備がJICA支援により始まっています。後発開発途上国の一つであるラオスに高価なイメージのある電気自動車を普及させることに疑問を持たれる方もいるかと思いますが、石油燃料を100%輸入に頼っているラオスにおいて、電気であれば99%が国内生産で供給できることが一つの大きなメリットとなります（将来的には100%）。

また、国内の発電所は全て水力のため、ラオスの電気で走る電気自動車は燃料の生産過程でも環境負荷を削減できます。他にも、都市規模が小さいことやモータリゼーションが始まったばかりであるため普及させやすい可能性があること、所得が低いからこそ運用費用の低い電気自動車が必要ということも考えられます。

ラオスでは既に電気自動車が数十台走っており、中国製のミニバス、ゴルフカートなどが市内バスや観光地周遊、ショッピングセンター利用者の送迎に使用されています。ラオスにおいて電気自動車を今後普及させていくために必要なことはたくさんあり、電気自動車の導入・運用に関する法制度の設置から、電気自動車普及委員会の設立、普及啓蒙活動、自動車及び電気関係の技術者の育成、電気自動車のためのインフラ整備などが挙げられます。

また政府の取組だけではなく、民間セクターの参加が何より不可欠な政策です。日本の電気自動車普及のためには自動車メーカーだけではなく、改造電気自動車や自作電気自動車を生産している中小企業がキープレイヤーになる可能性があるとも言われています。そんな中小企業の方々がラオス、そしてアジアに進出してきてくれるようなベース作りをしていければと思います。

渡邊 千華（海外室）