

---

---

## ホットニュース(平成10年度／第8号)

---

---

### ●今月の業界ホットニュース／～東京TDM月間～

東京都では、10月の中旬から11月の下旬までの間、都内5ヶ所で代表的な自動車の使い方に対するTDM施策のモデル施行を実施している。その内容は、以下のとおりで限られた地区、限られた方策でTDMの端緒にすぎないが、TDMに本格的に取り組む姿勢を示す意味で評価される。

1 買物・レジャー車対策(パーク&バスライド) ……立川駅北口

2 業務目的車対策(タイムシフト・デイシフト、流入調整)

……中央区八重洲・新川

3 マイカー通勤対策(パーク&ライド) ……練馬駅北口

(シャトルバス) ……大田区蒲田

4 物流車対策(路上荷捌き対策) ……港区六本木

これまでわが国では、観光地型の環境対策や渋滞対策でのTDMや、キャンペーン型の施策が先行していたが、最も困難であるといわれていた東京が取り組み始めたことで、各都市への普及も期待される。いずれにせよ、交通渋滞による経済損失約5兆円という試算もあり、地球温暖化防止に向けての目標値達成も含めて、サステイナブル・メトロポリタン形成にTDM施策の役割が重要になってきたと言えよう。

---

---

### ●都市計画・交通計画の動向／～CVMによる環境価値の定量的評価～

---

---

このホットニュース第5号でも書いたように近年、公共事業に対するその効用の効果測定が重視されている。前回取り扱ったのはヘドニック・アプローチであるが、今回は「CVM(仮想評価法)」を取り上げる。

最近、環境保護に対する市民意識の高まりは非常に大きいものとなっており、この流れに呼応するように「環境の有する価値を貨幣価値に換算して定量的に測定し得る唯一の手法」としてCVMは注目を集めている。日本ではまだ認知度が低く、学術ベースで適用されたものがほとんどである。しかし、今後は環境保護と開発の両立といった問題に対応していくために、公共事業等の評価手法として幅広く使用されていくものと考えられる。

CVMではアンケートを利用して環境価値の測定を行っていくこととなるが、公共が主体となっていくCVMについては、実際に行ってみた経験から感じるに、現状ではいくつかの問題点があるといわざるを得ない。特に大きな問題は「情報開示」である。被験者が正しく状況を判断するためには現在の状況と開発内容及びそれに伴うコスト負担の正しい説明が必要である。しかし、残念なことに我国の「官」には一般的にこうした姿勢が乏しく、結果的に恣意的なアンケート及びその結果となりがちである。こうした問題点を乗り越えたとき、本来のCVMが実現でき、評価手法としての精度も上がってくることだろうと考えられる。

---

---

### ●業務の紹介／～ひろばを考えるワークショップ～

---

---

群馬県庁舎の建替に伴い、その前面に予定されている「ひろば」について、今一度県民参加で考える必要性が生じた。そこで群馬県、前橋市、日本都市計画家協会などが主催となり「広場を考えるワークショップ+シンポジウム・都市計画キャラバン」実行委員会が設立された。

ワークショップメンバーは県民から約35人を公募、その黒子となるファシリテーターは同協会会員から約15人をボランティアとして募った。

8月～10月にかけて定例のワークショップを5回行い、10月31日にシンポジウムを行った。メンバーは5つのグループにわかれ、土曜日の午後に定例ワークショップを行った。シンポジウムは県庁前の広場になる予定の県庁舎建築工事事務所で行われ、一般県民のほか県知事や前橋市長も参加した。約15分×5グループの作品発表のあとパネルディスカッションが行われ、学識・有識者であるパネラーは各グループの内容に細かい注文やあるべき論を意見したが、ワークショップメンバーはこれにひるむことなく反撃に出て、パネラーを困惑させた。メンバーの作品に対する苦勞と短い時間での発表というストレスが爆発した感じだった。

各作品は県知事・市長に対して提案書という形で公式に手渡された。そのあとは懇親会となり、メンバーの多くは徹夜明けで酔いつぶれた。

---

---

#### ●技術開発・研究会の紹介/～高齢者や障害者対応の交通サービス～

---

---

1970年代末から東京を中心に普及し始めた市民団体によるサービスが目覚ましい。「世田谷ミニキャブ区民の会」や「町田ハンディキャブ友の会」などがあり、車椅子利用の高齢者や障害者を買物や病院等に移送するサービスを行っている。

こうした市民団体は全国に200以上あり、利用料金は一般に安い。このサービスの問題点は有料で人を運ぶ場合道路運送上、運輸大臣の免許が必要であること。しかしながら移送サービスを行う市民団体の殆どは免許を受けていないのが現状である。運輸省は人道的配慮から「目をつぶっている」状態だが、同時に法改正も検討中である。

路線バス型では、東急バスが渋谷駅と代官山間で27人乗りのミニバスを走らせている。運転手は女性でソフトタッチな接客を目指している。また三鷹市と運輸省は、車椅子の障害者や高齢者が簡単に乗車できる小型バスの運行を目指し、今年9月に導入実験を行った。

その他、タクシーの福祉サービス向上も目覚ましい。車椅子のまま介助なしで乗車できるワゴンタイプのタクシーサービスを始めた運輸会社がある他、廃止されたバス路線にリフト付きの乗合タクシーを導入したところもある。更に、車椅子に乗ったまま運転できる自動車が開発された。米国製を改造したものであるが、特殊な装置で乗降・運転できる。運転は指先で操作する。

アルメックホットニュース(平成10年11月15日発行)

////////////////////////////////////