
ホットニュース(平成11年度／第22号)

●今月の業界ホットニュース／～PFI 事業と地域活性化～

建設工業新聞に上越市の PFI 事業の試みが掲載されている。

同事業の内容は、子供センター、女性センター、健康づくり支援センター、国際交流センター、観光振興センター、総合ボランティアセンター、環境情報センターなどからなる市民プラザ整備事業となっている。PFI 事業としてはサービス購入型に該当するようであるが、一般にこの型はシビルミニマムの典型としての行政サービスの行財政効率化を狙いとしたものが多いように思う。しかし上越市の事業は、人づくりやコミュニティ拠点的な内容と見受けられ、ある意味では行政サービスの効果が計測しにくいものであるが、逆に言えば単なる行政サービスの消費ではなく、人材育成や交流を通して地域の活性化を育む可能性を内包しているようであり中長期的に評価したい。

財政状況の逼迫のなかで地方行政の閉塞感が強いが、新たなミレニアムを迎え日進月歩の IT 革命に対応して社会経済の枠組みが大きく変わりつつあり、これからの地域間競争時代に向けて地方行政の果たす役割は増々重要になる。その意味で上越市の挑戦を評価するとともに、その成果に期待したい。

(代表取締役 堀田紘之)

●交通システム計画の評価について

環境と調和した交通システム、経済効率性の高い交通システム、この二つを両立あるいは最適化する計画手法というのは、容易には開発しえない。

費用便益分析というアプローチは従来から主として経済性に力点をおいて交通システム計画案の評価に採用されてきた。近年、環境へ及ぼす影響も貨幣評価して費用便益分析に取り込む方法も用いられるようになってきた。例えば窒素酸化物排出量1グラムあたり3円との評価値がある。しかし、経済評価における時間評価値と同様、マクロな視点からは説明しえても、個人に及ぼす影響のようにミクロな視点からは妥当性に疑問が残るのは当然だ。交通システム計画案が最終的に受け入れられるか否かは、市民の受容性にかかっており、その意味ではマクロ評価結果よりもミクロ評価結果にこそ力点がおかれることになる。マクロ評価でフィージブルであっても社会的合意形成できないのは、便益の帰着に偏りがあることが大きい。こうした問題に的確に対処しうるミクロ評価手法、シミュレーション技法の役割は今後ますます重要になってくる。

(第四計画室 矢島充郎)

●TMOってT(通産省)のMO(もの)なの？

中心市街地活性化法が施行されて1年半あまりが経過し、基本計画を策定した市町村は既に約180都市になる勢いと聞いている。

市町村それぞれの実情に即した各種の活性化施策は多岐にわたるものであるが、基本計画はあくまで計画。これを実現化してナンボのものである。

弊社も数都市の活性化基本計画の策定を手がけているが、その経験の中で感じることとして地元がTMOに対してかなりの期待(誤解?)を抱いているということである。タウンマネジメントの必要性は今に始まったことではないものの、計画を策定しているときに地元委員から出る意見として、何でもかんでもTMO…といった感も否めない。

基本計画策定の背景として感じることは、先ず年度の中で予算が付いて残り少ない時間枠のなかでバタバタと(いや、弊社はしっかりとやっているつもりですが…)基本計画を策定して、さあ次はTMO構想だよ…お次はTMO計画…承認されれば補助が付いて云々…だいたいにおいて解りにくい。

TMO構想ではTMOになろうとする団体がこの構想を策定して当該都市の認定を受けることとなっているが、この「なろうとする団体」を決めることが難しいし、これに台頭するのは大概が商工会または商工会議所であるから商業振興に特化しがちである。

またTMOで受けられる補助もそうになっている。まあ通産省補助だから当たり前といえ当たり前だが、じゃあ「タウンマネージ」なんて言葉がいささか誤解を招くのではなからうか？

アルメックニュースと言いつつ単なるボヤキになってしまったが、要は、せっかく各省庁が横断的になって作り上げた法律なのだからTMOに対しても各省庁の横断的な枠組みのなかで各種支援をしてもらいたいと感じるのである。

現在の通産省支援メニューと建設省から与えられている「街づくり総合支援事業」との連携の中でTMOが街づくりと商業振興の両面に置いて自由度の高い活性化策の実現に期待したい。

(第三計画室 海口晴彦)

●交通関連調査の動向について

現在、都市交通計画のための基礎データとして、都市圏パーソントリップ調査（PT調査）、道路交通センサス、大都市交通センサス等が多く用いられているが、人の動き全体（手段別目的別等）を把握する場合はPT調査を用いることになる。しかし、この調査は大中都市に限られ小都市等については人の動き全体を把握するのは困難な状況である。補足的に全国PT調査が行われ休日を含めたデータの利用も可能になってきているが、その詳細データとなると限界がある。近年地方都市においても公共交通・二輪車等自動車利用以外の動きにも対応が迫られており、総合的に利用可能なデータの整備が必要となっている。地方都市の交通データとしては、自動車利用者を対象として都市OD調査が行われてきており自動車交通の計画に利用されてきたが、今年度からは新都市OD調査として自動車に加え、公共交通、二輪車、徒歩等の動きを把握することになった。また、休日交通の状況の把握も行われることから地方都市においても総合的な交通を把握でき、より有効なデータとしての活用が可能となる。また、道路交通センサスについても新・道路交通センサスとして新たに機能調査が加わり、施設立地、沿道土地利用状況や主要施設へのアクセス等の把握が加わり、より一層交通計画の立案に利用できるようになった。

(交通計画部長 大沼安秀)

アルメックホットニュース（1月15日発行）

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