

---

---

## ホットニュース(平成11年度／第24号)

---

---

### ● 今月の業界ホットニュース／～まちづくり講談と都市計画教育～

タイトルは公団の誤植ではない。講釈師宝井馬調師匠のまちづくり講談を聴く機会を得た。武蔵野市を題材に都市計画の現状紹介を講談化したものであった。小学生も含めて市内で3回の公演を行ったそうである。

小学生にも理解できるようにと、ムーバスに乗った小学生と同乗していたおばーちゃんの会話を進め、車窓の眺めにあわせて歴史や都市計画行政について語って聴かせるもので、放置自転車問題、駅再開発計画、生産緑地の防災的意義などを資料に基づく説明もまじえながら、分かりやすくかつ面白くまとめていた。さすが講釈師である。

これからの都市計画行政は、市民・住民参加型の計画づくりも含めて、ますますアカウンタビリティ能力が求められることになるが、逆に市民・住民が公共の福祉と安寧のためにという都市計画の理念に対する認識を深めれば、より協調的にまちづくりに取り組むことができると思われる。その意味で都市計画教育はきわめて重要であるが、現在の学校教育制度のもとでどの程度意識的に行われているのか疑問である。

都市計画は人であるとよく言われている。実施側の人材もそうであるが、対象となる地域や地区側も同様である。都市計画行政の一環として、積極的に都市計画教育を位置づけていくべきではないだろうか。

(代表取締役 堀田紘之)

---

---

### ● 郊外か都心か、それが問題なの？

---

---

下げ止まり等と言われつつも地価の下落傾向が続き、住宅取得控除や住宅金融公庫の融資条件の緩和など、様々な助成施策のもと、首都圏ではマンションの供給状況と売れ行きが好調である。先日の発表でも、販売戸数は前年比を僅かながらも上回っている。住宅取得のためのコストについても、先日の東京都市白書ではバブル期に比べて同じ面積の住宅が半分の価格で購入できる状況になっているという。

このような状況のもと、世の中すべてが都心居住・都心回帰奨励ムードの中、つい先日まで幅を利かせていた「郊外居住」はどうなってしまったのだろうか。

ところがどっこい、弱くなったといえ我々日本人の一戸建て志向は根強く、郊外のニュータウンもなかなか頑張っているようである。定期借地権付住宅によって今までの住宅ローン支払いとほぼ同額で2倍程の広さの敷地を確保できるようである。また、自然豊かな住環境や車型社会への対応等の要因から、好んで郊外居住を選択する層も数多い。

最終的には個人(いや、家族か?特に奥さん?)の選択の問題となってくるのだが、現代のような多様化した社会においては、「選択の自由がある」ということが最も重要なことだと考えられる。つまり、道路や公園にとどまらない、情報通信や医療・介護等のバックアップシステムまでも含めた広い意味での「インフラストラクチャー」を都心部・郊外住宅地のそれぞれで同レベルにサービスが受けられるように、きちんと社会資本として整備していくことが公共に求められていることではないだろうか。

不人気といわれている住宅地には、こうした視点が足りないのではないかという気がしている。

(第二計画室長 坂本敦彦)

---

---

### ● I T S の現状

---

---

ご存じの通り I T S は最近の政府による各種計画・答申等においても国家的なプロジェクトとしその重要性が唱われてきているところである。具体的なシステムとして V I C S (道路交通情報通信システム) は既に実用化が進められ、E T C (ノンストップ自動料金収受システム)

は、現在の試験的運用から平成12年度には全国約580カ所で運用される。

また、AHS（走行支援システム）についても平成12年10月からスマートクルーズ21として実証実験が開始される。これらシステムは、道路交通インフラとも一体となったシステムでありスマートウェイとして今後道路インフラの一部として展開しそうである。ちなみに平成12年度からITS関連施設整備事業が創設され、一般国道及び都道府県道等において道路の改良事業等と一体的に行う光ファイバー、道の駅の情報端末、センサー類等のITS関連施設の整備に対して補助が行われる。

(交通計画部長 大沼安秀)

●地下鉄事故に思う...

先日起こった日比谷線の脱線事故について思いついたことを述べさせていただく。小社の最寄駅は中目黒ということもあり、事故とはまんざら無関係ではないからである。しかしながら、我が社からは残念なことに一人の犠牲者を出すこともなく、因果とみんな丈夫である。これでは話のタネにならない。

ま、冗談はさておき、私はずっと以前にもこのホットニュースに書いたのだが、公共交通機関の役割とはいえ、2分に1本の間隔で電車を走らせて大勢の人を運ぶという、この大量輸送システムにそもそも問題があるのだと思う。

事故の原因は専門の方々によって究明されつつあることは巷間マスコミ等から伝え聞くところではあるが、いくら技術的な原因を解明したところで根本的な解決には結びつかないであろう。今の運行システム自体に無理があるわけだし、これは現代の一極集中という歪んだ社会構造を物語っているものでもあるからだ。

ラッシュ時の駅のホームを見られよ、どこも通勤や通学の人たちでごった返しているではないか。それこそちょっと気を抜けばホームから落ちこちかねない状況である。要するに、我々は毎朝命を賭して出社に及んでいるわけである。命を代償にしている割には給料が安いと思うのだが、私の場合、遅刻が多いのであまりえらそうなことを言えた義理ではない。

しかし、世の大半の人々は一刻一秒を争うがごとく電車に乗り込み、定刻までに会社に着くために必死である。まったく満員電車もなんのその。たとえ、地下鉄の車内にサリンを撒かれようとも自分が無事でありさえすればそれに苦しむ人たちを尻目に会社へと急ぐ大勢の人の群。サリンを撒くヤツも異常だが、無関心を装う人たちもまた異常ではないのか。なんか、今の世の中、間違ってるような気がするのは私だけなのか。みんな、同じ価値判断、価値基準、価値観でしか行動していないのか。

それはともかく、さすればこのような不慮の事故に遭わないようにするにはどうしたらいいのか。出歩かないことである。

今の世の中、歩道を歩いてたつて自転車やバイクにぶつかる危険性はいくらかもあるし、自転車に轢かれて死ぬ年寄りもいるくらいのものである。

職住近接などと叫ばれて幾久しいが、本当のところ、どうなのか。何も進んではおるまいに。

「給料が下がったからといって世の中不景気なのか。給料に見あった生活をすればいいだけのことだ。」とは家元立川談志の弁である。また、マイナー芸人のマルセ太郎はこう言っている、「成功と幸福とは違う」と。

最後に今回の地下鉄事故で犠牲となられた方々には誠にお気の毒としか言いようがないのだが、不幸なんてものは突然やってくるものであり、これを我々是不条理と呼んでいるわけで、いくら物質文明が発達して生活が便利で豊かになったところで、一寸先は闇の喩えのとおり、人の世というものは変わらぬものと実感した。

(第四計画室 石井泰良)

アルメックホットニュース（平成12年3月15日発行）

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