
ホットニュース（平成12年度／第25号）

●今月の業界ホットニュース／～駅前開発グランベリーモール～

4月下旬、我が家の近くに、アウトレット店を集めたグランベリーモールがオープンした。近年、ぶらぶらショッピングをする機会がなくなった者としては、こういう所にめったに行かないが、近くでもあり連休の暇つぶしに覗いてみたら、渋谷の雑踏なみの大混雑であった。

郊外ショッピングセンターが、幹線道路を利用して自動車による商圏を前提に立地戦略を競い合っているなかで、グランベリーモールの駅前開発は一種の盲点だったかもしれない。グランベリーモールは、国道16号と国道246号のクロスポイント近くにあり、当然自動車対応の立地条件にも恵まれているが、やはり電車による集客力が凄い。

南町田駅は、後背圏もさほどの広がりもなく、駅前は暫定利用のグラウンドや住宅展示場など閑散とした郊外駅にすぎなかったが、これをうまく活用し駅と一体化したモール街を創り出した。駅の改札がそのままモール街の入口になって、郊外遊園地駅のような開放感のある雰囲気を出しており、電車で気楽に行ける感じを出している。

リピーターが渋滞に耐えて車で行くか、気楽に電車を使うか、一過性の話題スポットとして閑古鳥の巢となるのか、1～2年後の状況が楽しみである。

（代表取締役 堀田紘之）

●中心商業地の魅力再生ーディズニーランドを参考にー

各地で中心商業地活性化に関わるプログラムが進んでいる。郊外型ショッピングセンターや沿道型商業地区とは違った魅力を再発見し、それを伸ばしていく取り組みが求められている。駐車対策の導入や歩行者を優先した交通対策なども、そのためのアプローチの一つと考えられるが、こうした計画を検討する際、ディズニーランドを参考にできないだろうか。

ディズニーランドは、一つのまちであり中心商業地である。まちの中への自動車進入は規制され、完全に歩行者空間化されている。各アトラクション施設以外の移動空間自体も一つの舞台であり、その魅力は個別施設のそれを上回ることさえある。園内では大量の消費が発生し、それを支える物資の搬入や廃棄物の排出は、来園者の目に触れることなく、ハード（施設）、ソフト（管理）的に処理され、高質な歩行者空間を維持・増進している。

一般の中心商業地でも、来街者の交流の舞台となる空間を確保し、それを支えるユーティリティもハード的・ソフト的に確保し、相互の干渉を極力抑制していくことが望まれよう。勿論、施設整備には長期を要することから、時間的、空間的に分離した形で、相互を確保するソフトな対策を当面は重視していく必要がある。

こうした取り組みは、地元の発意や工夫に負うところが多く、そのための試行錯誤は避けられないと思うが、とにかく着手しなければ始まらない。こうした取り組みのきっかけとして、EJが提唱して欧州各都市で9月22日に実施されるカーフリーデー（日本でいえばノーカーデー）に参加してみるのも一案ではないだろうか。

（第四計画室 矢島充郎）

ヨーロッパカーフリーデーのホームページはこちらです。

< <http://www.22september.org/> >

●環境保全・改善に支払うお金

バングラデシュ共和国の首都ダッカ市は面積360km²に800万人が住む大都市であり、今後も人口増加は続き、2015～20年には約1,000万人の巨大都市になると予想されている。こうした激しい都市化に伴い交通インフラ整備の遅れと路上交通の増加による深刻な交通混雑と大気汚染は年々悪化しており、様々な政府関係機関や国際援助機関は環境改善方を試みている。

そのなかで天然ガスはバングラデシュが産出国であり非常に安価で、ガソリンやディーゼルに比べて環境に優しい燃料という点からも注目されている。既に日本をはじめとする先進国の各都市で導入されており効果は実証されている。

しかし、NGV（天然ガス燃料のバス）は非常に高価なために、ダッカの調査結果でも経済財務効果は低い結果となってしまった。このような場合、日本では補助金や運賃値上げなどでカバーする手段が検討されるが、途上国ではそもそも財政に余裕がなく海外からの援助に頼っているのが実状であり、同じような手段は期待できない。

現在、日本はODA（海外開発援助）で途上国に様々な援助を行っているが、インフラ整備が主であり、このようなNGVの導入では初期の導入段階では援助が行えても、その後のメンテナンスや買い換えまでは援助が難しいのが実状であり、自立可能な援助が求められている。

今後、環境問題は世界の共通した課題であり、環境に対する投資は先進国、途上国関係なく直面した問題である。

（海外室 渡辺玉興）

●交通バリアフリー法

この春、我が町の駅にも車椅子対応自動改札及び専用トイレやエスカレーター、エレベーターの設置が完了した。通勤経路内にも設置あるいは工事中の駅がいくつかあり、鉄道施設のバリアフリーが身近で着実に進んでいると感じた。

ところで、今日10日の参院本会議で「高齢者、身体障害者等の公共交通機関を利用した移動円滑化促進法」（交通バリアフリー法）が全会一致で可決され、今秋にも施行される運びとなった。この法には2つの柱があり、一つは、鉄道、バス、航空などの公共交通事業者に対して、それぞれの旅客施設と車両などについてバリアフリー化の推進義務を課したこと。もう一つは、駅前広場や歩道など旅客施設周辺のバリアフリー化を一体的・重点的に進めることを定めたことである。

前者は文頭にも述べた様に、もうすでに進められていることもあり、違反した事業者を100万円以下の罰金に科すことを定めていることから“すべきこと”が比較的明確であるといえる。それに対して後者は、「国が基本方針を策定→基本方針に基づいて、市町村がバリアフリー化の具体策を盛り込んだ基本構想を作成→基本構想に従って道路管理者、交通事業者等が事業計画を作成し整備を行う」という流れであるが、「バリアフリー化の具体策」とは？「重点整備地区」に含まれる地区範囲は？など、まだ未定な部分が多い。このあたりは国が策定する方針に位置づけられることと思うが、市町村の裁量に委ねられる部分が多いのではないだろうか。

そこで、これを期に交通バリアフリーに留まらず、市町村で独自のバリアフリーマスタープランを持ってはどうであろうか？その中で重点整備地区を位置づけ、バリアフリー化の方針を定めておく。マスタープランに従って重点整備地区の基本構想を作成し、重点整備地区間のネットワークやアクセス方法もマスタープランで方針を定めておく。バリアフリーのまちづくりは、点的、部分的整備ではその効果は低く、連続性があるのはじめてモビリティが確保されるものであるから、総合的・長期的な視野も含めたマスタープランを持つことは有効な手段であると思う。

（総務部技術営業担当 五十嵐淳）

●都市・交通計画情報広場

皆様からのご意見・ご質問等をお待ちしております！

先日、「近年の都市交通計画の取り組み」と題して、アルメックが最近とくに力を入れている業務を小冊子にまとめました。テーマはタウンモビリティ、自転車利用促進計画、歩いて暮らせる街づくり計画、交通影響評価（交通アセスメント）TDM東京行動プランです。B5版6頁の簡単なもので、もちろん無料で配布しています。ご希望の方は下記アドレスまでご連絡下さい。（hotnews@almec.co.jp）

アルメックホットニュース（平成12年5月15日発行）

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