
ホットニュース(平成12年度／第30号)

●今月の業界ホットニュース／～都市計画は道徳～ 「まちづくりのわかる本－浦安のまちを読む」(浦安まちブックをつくる会編著)が、平成11年度日本都市計画学会賞の石川奨励賞を受賞したことは、学会誌の最新号で紹介されておりご存じの方も多と思う。ところが、この本はさらに素晴らしい評価を受けていると聞いた。

コンサルタント仲間である(株)ECO都市環境計画研究所の泉耿介氏が担当した「まちづくりを育てる(第10章)」の文面が、某教科書出版社の編集者の目に留まり、中学1年の教科書・副読本への掲載を要請されたという。仕事柄当然教科は「社会科」と思っていたら、実は「道徳」の副読本だという。泉氏の思考とそれが滲出した文章力もさることながら、まちづくりの過程を道徳として捉えた編集者の慧眼も賞賛に値する。

人が密度高く暮らす都市の中では様々な軋轢が起こるが、その中で快適で美しい環境を創り、利用していくためには、日本人にやや不足しているという公共心が必要である。例えば、ヨーロッパの先進国では、公道から見える庭や建物の外観までは公の景観であり、窓を花で飾り洗濯物を晒すことはない。生活の細部に至るまでの社会的規範を当然とする公衆道徳のミニマムが都市計画の原点であり、より複雑で多様な市民参加を前提とするこれからのまちづくりにとっては、より高度の公衆道徳の発揮が求められることになるのではないだろうか。

(代表取締役 堀田紘之)

●都市計画キャラバンin浜松はじまる

日本都市計画家協会主催による都市計画キャラバンがはじまった。

'94年の長岡大会を皮切りに、'95年掛川、'96年丹羽、'97年東松山、'98年前橋、'99年古河、そしてミレニアムにあたる今年、浜松大会となった。キャラバンとは、都市計画に係わるプランナーが、日頃なかなか自由な発想でプランニングできないような現実から解放され、自由に発言できる場として、同協会が年1回、特定地域を設定し、プランニング活動とその発表会となる「都市計画キャラバン」を開催するものである。

行政は勿論であるが、そのほか市民や大学・学生を巻き込んでの活動が中心となるため、活動そのものはワークショップ形式となる場合が多い。今大会(浜松)では4つのグループ(遊住普段G、供創未来G、協働倶楽部G、交通大学G)を編成し、それぞれに都市計画プランナーが専門家の立場やファシリテーターの立場などで支援することになった。

我が社からは、協働倶楽部Gのファシリテーターとして都市計画部長の私自身が、交通大学Gのサブファシリテーターとして第1計画室長の坂井が参加している。

今大会については、ホームページを開設しており、世界中どこからでもアクセスできる。また掲示板もあるため自由に掲載可能である。

(<http://www.suac.ac.jp/%7Emiyakawa/caravan/title.htm>)

(都市計画部長 高尾利文)

●歩行者ITS

9つの分野から成るITSは、VICS、ETC、AHSといった自動車交通に係わる分野での導入が進みつつあり、既に実験を経て実用化が進んでいる。

一方で交通バリアフリー法が2000年の5月に成立し、高齢者・身体障害者等の移動の円滑化が進められている。このような歩行者の移動に視点を置いた動きの中で、歩行者ITSは高齢者、身体障害者を含む歩行者全般に対する安全・安心でかつ円滑に移動できる環境を提供するシステムの開発である。

近年携帯電話・PDA等若い世代を中心にこれら機能の一部が利用されつつあるものの、身体障害者等の利用に対しては問題が山積しているのが現状であり、ハード面、ソフト面とも今後の開発が必要となっている。

これら開発については建設省において歩行者ITSとして2001年度までを基本検討(土木研究所と民間企業との共同研究)とし、2002年度以降に技術基準の策定及び全国での実用化が考えられている。

(交通計画部長 大沼安秀)

=====

●世界の地下鉄 - 115都市の最新情報

=====

社団法人日本地下鉄協会の設立20周年事業として、この度、「世界の地下鉄 - 115都市の最新情報」が発刊された。これは都市交通計画の一環として地下鉄を検討する際に、大変示唆に富む文献である。なお、弊社の技術顧問大塚和之が編集に参画した。

世界では地下鉄に対応する名称はたくさんある。ヨーロッパで多いメトロ(Metro)やアメリカで使われるサブウェイ(Subway)、そしてアジアの諸都市ではMRT(Mass Rapid Transit)称することが多い。本書より、世界の地下鉄には正に様々なシステムがあり、運営にも補助制度・民活等による様々な工夫があることがわかる。しかしながら、地下鉄は都市や国を越えて、同じ機能を有している。つまり自動車交通の増大とともに両立の難しくなった軌道交通が、地下に潜ってでも定時高速大量交通を実現して、都市の大動脈たろうとする点である。大都市のスケールが地下鉄の導入を可能とするが、一方地下鉄はその卓越した能力により、大都市のデメリット(交通渋滞や環境悪化)を大幅に改善する効果がある。このため途上国の大都市においても、ただ「一流都市のシンボル」としてではなく、大都市経済を支えるために欠かせない交通サービスとして、次々に地下鉄が計画、建設されている。本書によると、現在地下鉄を持つ115都市の他に、熟度の高い地下鉄計画を持つか実際に建設に着手している都市は35都市あるという。そのうち19都市は途上国に位置する。

本書では、従来の都市間鉄道がその機能を保持したまま、便宜上都心部で地下に潜っているものを、地下鉄とはしていない。(例えばJR横須賀・総武線やオーストラリアの鉄道) 一方、従来の鉄道・鉄輪方式だけでなく、ゴムタイヤや新交通システム(Automated Guideway Transit)でも、地元で地下鉄として認識されているものは含めている。この定義より本書は、地下鉄は都市交通に対処するための手段であり、そのシステムは近年色々なものが実用化されており、都市間鉄道との相互乗入を想定しなければ、従来のヘビーレールにこだわる必要はないというメッセージを発しているものとする。今後の大都市交通システムを整理・発展させていく上で適切な定義といえる。

(海外室 熊沢憲)

アルメックホットニュース(平成12年9月15日発行)

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