
ホットニュース(平成12年度／第34号)

●今月の業界ホットニュース／～愛知万博へ一言～ 先月、博覧会国際事務局で紛糾していた愛知万博の登録が承認され、2005年の開催が決定した。これにあわせて都市イベント企画会議では、機関誌「イベント都市」の次号を愛知万博特集号として、各幹事が愛知万博へ一言もの申すこととなった。そこに掲載予定の私の一言の一部を抜粋します。

「愛知万博がここまで紛糾した要因は、ひとえに20世紀型の郊外大規模開発が前提だったためではないでしょうか。大鷹さんや環境問題以前に、これからの需要も見込めない時期に、負の遺産を増殖するような郊外への新たな大規模投資を継続する余裕はないと思います。これからの博覧会は、ある程度インフラの整っている街なかをもっと積極的に活用すべきではないでしょうか。ちょっとろ覚えですが、愛知万博でも市街地のどこかの空き地を利用したサテライト会場を考えているという記事を読みましたが、このような未利用地は今ならいくらでもあると思います。街なかをサテライト会場にすれば、メイン会場にさしたるスペースを割く必要もなくなるのではないかと思います。

幸い名古屋市は広幅員の道路をかなり備えているようですし、会期中は自動車利用を抑制しバスを最大限に活用すれば、かなりの輸送力になるはずで、新世紀に向けて地球環境を見据えた交通需要管理(TDM)は必然のテーマですし、愛知万博のテーマそのものにも合致するのではないのでしょうか。さらに言えば、街なかに会場を分散すれば、会場の界隈は大いに賑わい街なか活性化の刺激になるでしょうし、そのために必要な投資をすれば大都市のリノベーションにも繋がります。

これからの都市産業にとって都市観光が重要であるということで1999年に「都市観光を創る会」が設立されました。そこで訪れたい都市というアンケートを採ったところ、名古屋市は芳しい結果を得られませんでした。愛知万博が開催されれば、内外を問わず1000万人単位の観光流入があると想定されていると思います。彼らがまた名古屋市を訪れてみたいという都市にするために、愛知万博の開催・運営に知恵を絞ったらいかがでしょうか。」

(代表取締役 堀田紘之)

●21世紀の首都圏鉄道網の行方

最近、手塚治氏が書いたマンガと現在の携帯電話事情を対比させたTVコマーシャルをお目にした方も多いと思う。通信業界での目覚ましい技術革新は、昔の夢物語を確実に現実のものとしてきている。

私が幼い頃は高度経済社会の発展途上でもあり、夢多き未来を漫画家や小説家、その他様々な方々が「ああだ、こうだ」と書いていたことを純粋な気持ちで受け止めていたように思える。しかし、自動車は空を飛んでいるわけではなく、また宇宙旅行が誰にでも出来るような社会ではない。動く画像が身近な時計などで見られるという環境にも未だ至ってはならず、まだまだ夢は夢のままである。

前置きが長くなったが、昭和60年運輸政策審議会答申第7号の記者発表前日、夜遅くに私は東急電鉄本社の会議室で当時計画を進めていた東急目蒲線連続立体交差化事業調査の打合せをしていた。その頃はまだ、目黒通り地下への新線建設と東急目蒲線の改良事業とが綱引きをしていた頃で、戦線恐々とした東急電鉄関係者の面持ちを今でも覚えている。結果的には、御存知の方もいらっしゃると思うが、東急目蒲線(現在の東急目黒線)の改良事業となったわけである。

この運輸政策審議会答申第7号の達成率は8割と言われているが、去年は、上述した東急目黒線への営団地下鉄南北線及び都営地下鉄三田線の2路線が相互直通運転を開始し、現在、目黒線の改良工事は最盛期を迎えている。早期完成により一層の東急東横線の横浜方面利用客の利便性の高まりも期待されることである(急行運行などが計画)。また、地下鉄12号線、都営地下鉄大江戸線の開通なども昨年末にあり、今年度(2000年度)は、埼玉高速鉄道の開通(3月28日)＝南北線の延伸など、多数の新たな鉄道網整備が現実のものとなり、当時を思うと時代の流れを感じる。

昨年、あたらしい運輸政策審議会答申第18号が発表され、21世紀の東京圏の鉄道網のあり方が示された。

これには答申第7号の積み残し案件も加えられ、今後もその整備推進を図るものとされているが、時代を反映し、新線建設より在来線の改良あるいは鉄道資産の新たな運用開始など、極力無駄を省いた案件の提案が多くなったことが答申第7号との違いである。その中で、最も東京圏において重要な鉄道新線として

期待されている「常磐新線」の開業が5年も延び、平成17年度開業とされたのだが、計画業務等に携わってきた私としては寂しい限である。因みに東京都区内の工事は最盛期を迎えており、北千住駅構内では大規模な工事が見られる。また、18号答申では「常磐新線の秋葉原～東京区間の整備」が位置付けられており、この区間の延伸は必然的ではあるのだが、これまでの経緯を省みると、いつになることか、といった感が拭いされない。

遅々として進まない鉄道整備ではあるが、完成後は多くの東京圏人に利用されることとなるであろう。空飛ぶ自動車より、やはり21世紀も交通の重要な要素を担うのは鉄道かもしれない。

※ 昭和60年運輸政策審議会答申第7号はこちら↓でご覧になれます。

<http://www.motnet.go.jp/KOHO99/tikeimast.htm>

平成12年運輸政策審議会答申第18号はこちら↓

<http://www.nifty.ne.jp/forum/ftrain/topics/unseishin18/>
(プロジェクトリーダー 渡辺成彦)

●中国への技術援助について

現在、私は公共交通システムの整備計画策定のため、中国四川省成都市に滞在している。

成都市は天府と呼ばれるほど肥沃な大地と水資源に恵まれているが、この水資源は都江堰という2300年前の土木工事によってもたらされたものであり、今日まで成都に豊かな水をもたらし続けている。都江堰に限らず世界最大の樂山大仏や万里の長城など中国の土木工事の技術は歴史的に見て非常に優れたものであるが、現在でもその伝統は受け継がれており、成都市では郊外に6～12車線道路を次々と敷設し、それら主要幹線道路の交差は3層式立体交差となっている。しかし道路が良くなって自動車数が急増し走行速度も上がる一方で、広大な交差点は我先に突進する車ですぐに身動きの取れない状態に陥り、信号制御が非合理的なためにどの道路も渋滞し、交通事故は日常茶飯事、バスは故障が多く運行時間も守られず、バス会社の赤字の一因となっているのが成都の現状である。

なぜ優れたインフラ施工技術と低レベルのサービスを提供する非効率的な管理運営とが共存しているのだろうか。それは基本的に社会主義体制に起因している。中国では多くの会社が国営であり、資本主義社会における競争原理が働かないためである。しかしハードとソフトのバランスが崩れることによって生み出される安全性の悪化は無視できるものではなく、また今後中国が改革開放路線を進め、国内企業が外国企業との競争にさらされることを考えれば、これまでのような非効率的、非合理的な管理・運営形態では行き詰まることは明らかである。

近年の経済発展により、中国はもはや援助対象国として疑問視する声も聞かれる。インフラの施工技術を見る限りたしかにそうだと言えなくもないが、規制に守られることなく競争によってサービスや価格競争力を向上させてきた日本企業のシステムや技術は、中国のような社会主義体制の国では貴重なノウハウと言えるものであって、ソフト面での技術援助の意義は大きい。

今回のプロジェクトではハードの整備にとどまらず、ソフト面での対策をも提言しており、ここで得られる成果は成都の発展に寄与するものと確信している。

(海外室 笹沼克信)

アルメックホットニュース(平成13年1月15日発行)

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