
ホットニュース(平成13年度／第43号)

●今月の業界ホットニュース／～街づくりのアプローチ～

都市計画家協会の「都市計画キャラバン福島大会」に参加した。都市計画家協会のニューズレターでご承知の方もいらっしゃると思うが、「街なかを楽しむ」というテーマで大会前の2ヶ月におよぶ4チームのワークショップ(市民、市職員、家協会会員等)の成果が発表された。それぞれのタイトルは、A:みんなの広場、B:求心性の回復、C:馬とふれあえる町、D:みんなのまち、であった。

A、Bチームは市民の日常生活に根ざしつつ、みんなが楽しめる舞台装置や演出をどのように創造するかを追究しようとするもので、Dチームは様々な活性化施策を街づくり会社として運営していくシステムを検討したもので、いずれも地道に意欲的に取り組んでこられた様子が覗えた。

ところがCチームは地道でないとはいわないがアイデア勝負に出たもので、福島の街なかのそばにあり、ともすればマイナスイメージをもたれやすい福島競馬場を活用した街なかづくりの提案であった。街なかと馬を結び付けたテーマも飛んでいたが、街角の空き地に馬を放牧させるなどその内容も飛んでいた。この発想はもともとこのテーマを「街なかを自ら楽しむ」と解釈したところにあるのではないだろうか。自ら楽しくなければ人も楽しくないだろうという考えが、自在なアイデアに結びついたともいえよう。一方、他の3チームは、人にいかに楽しんでもらえるかという発想の方が強かったのではないか。そこで全体的に真面目に過ぎる印象が強かった。

いずれにせよ、今回のキャラバンは街づくりには両サイドのアプローチが必要であることを明らかにできたのではないかと思う。多様な人が多様な考えを持ち寄り、街を楽しく快適なものにしていきたい。

(代表取締役 堀田 紘之)

●自転車の未来は明るい・・・か～

今、環境問題に付随して、自転車の問題が取り上げられている。これまでの自転車対策とは、放置自転車対策や駐輪場整備が主体であった。その放置自転車対策では、防弾チョッキの購入を申請した自治体がある程、苦勞が多いようだ。また、あるアンケート調査では、放置自転車禁止区域を知っていたと応えた人は56%にすぎなかった。新たに目指している自転車利用環境整備とは、これまでの対策に加えて、走行空間、駐輪空間のネットワーク等を改めて形成しようというものである。走行空間でまずできる点は、広幅員歩道のある幹線道路の自転車道整備であるが、カラー舗装で走行帯を指定しても、有効性は低いという議論もある。車及び人と物理的に分離した自転車道が望ましいが、なかなか空間が確保できない。本当に必要な地区レベルの道路では、幅員が狭くもつと難しい。

自転車利用環境整備には、走行空間の他に、駐輪スポットや自転車拠点、コミュニティサイクルシステムなど多面的な取り組みが必要であるが、路面の補修やセミパブリック空間の確保、車の通行規制などのきめこまやかな方策の積み上げが必要である。

課題だらけの自転車利用環境であるが、先日、「これからはバス、自転車が確実に見直される」とおっしゃる学者に出会った。我々は、諸般の問題に対応した新たな文化として、車社会が見直され新しいスキームができるであろうことを信じ、提案していかなければならない。快適な自転車利用環境の実現には、自転車文化を築き上げる決意で、教育などのソフト対策にも力を入れていく必要がある。

秋晴れのなか、自転車で風を切って、さっそうと走って考えよう。

(第一計画室長 坂井 雅子)

●バリアフリー国体開幕

第56回国民体育大会「新世紀・みやぎ国体」の秋季大会が13日に開幕した。今回は高齢者や障害者が不自由なく参加、観戦できるよう、競技会場設備に配慮した「バリアフリー国体」が特徴なそうである。

メイン会場となる宮城スタジアムは仙台市の近郊・利府町にある。近くにはJR利府駅があるが、これが東北本線の盲腸線で運行本数も少ない。そこで東北本線に新駅を設け、ここから会場までバスが運行するという。

この新駅は本年9月末に開業したできたてのほやほやであり、もちろんバリアフリーに留意した駅であることは疑いの余地はない。昨今、殆どの駅にはエレベーターやエスカレーターが設置されているほか、券売機などにも点字標示やテンキーをつけるなど視覚障害者にやさしい構造となっている。またJR東日本は、視覚障害者や高齢者用に行きたい駅を声で指定すれば切符が買える「音声対話式券売機」を開発しているようだ。

先日、とあるワークショップに参加したとき、視覚障害者にこのような券売機の使い勝手について聞いたところ、プリペイドカードを使っているので券売機は使わない、との答え。プリペイドカードにはこんな利便性もあったのかと痛感しつつ、どうせなら無料にすれば券売機にかかるコストを他の施設にまわせるのに、と思うのは私だけだろうか。

(第二計画室 鈴木 一郎)

●ITSは飯の種？

IT革命などと言われて久しいが、交通分野でもITS(Intelligent Transport System)が引っぱりだこである。各業種から新サービスやビジネスの提案が相次いでいて、ITの発展と共にITSの著しい進歩が見込まれている。

ところがITSの進歩がどの程度国民の利益につながるのか考えたとき、よくわからないというのが正直な感想である。自動車の中がエンターテイメントで満たされ、高度なナビゲーション機能で道案内されたところで、渋滞が一向になくならない道路でのドライブは楽しいものではないだろうし、道路沿いの住民は騒音や排気ガスに悩まされつづけることには変わりはない。10年後の日本の社会が、渋滞によって年間50億時間、12兆円もの社会負担に耐えられるのだろうかという疑問もある。

重要なのは渋滞も公害もない社会の実現であり、ITやITSはコスト削減や事業形態の効率化によってそれを実現する一手段に過ぎない。ところが現状ではITSの規格として多くの通信方法が林立しており、また料金徴収システムについてもETC、カメラ、i-mode等々により複数の機関が関与する可能性があって、効率が悪いだけでなく自動車・バス・鉄道にまたがる広範囲な交通管理の一元化は極めて困難である。

ITSは交通インフラに結び付けられて考えられることが多いためコスト意識が希薄になりがちであるが、ITS戦略の目標を統合交通システムの実現に据えて、関係機関が協力して交通管理に取り組み、EDI(標準フォーマット)を導入することが、適正な競争を促してコスト削減と効率的運営に大きな役割を果たす。また統合交通システムセンターによる一元的な交通管理によって、ロードプライシングやエアプライシングの収益を公共交通の整備に充てることができ、パークアンドライドの充実、駐車場管理、バス優先レーンの制御、バスと電車の共通チケット・共通定期券の発券、各交通機関のスムーズな連携等、総合的な交通管理が可能となる。

ITSの導入を契機として、TDM(交通需要マネジメント)のリストラクチャリングを進め、真にインテリジェントなITSが実現されることを期待するものである。

(海外室 笹沼 克信)

アルメックホットニュース(平成13年10月15日発行)

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