
ホットニュース(平成13年度／第44号)

●今月の業界ホットニュース／街づくりとモラル人づてに聞いた話であるが、JR九州の会長が大分市での街づくりシンポジウムで、以下のような意の良い話をされたそうなので紹介する。『街づくりにはルールがあることは誰でも理解している。ここでいうルールとは、法や制度で規定されるもので、ルールを破れば罰せられる最低限の決まりである。例えば建築基準法に従わなければ建物が建てられない。しかしルールを守れば何をやってもいいのなら、良い街は生まれぬ。

街づくりにはマナーが必要である。マナーとは周りの人に迷惑をかけないということである。ルールどおりの行為であるといつて、低層の住宅街に中高層のマンションを建てれば、必ず周辺との軋轢を巻き起こす。お互いにマナーを守れば、その町にふさわしい街並みが形成されるだろう。

さらによりよい街にするためにはモラルが必要である。モラルとは周りと一緒に楽しくありたいという気配りである。ヨーロッパの美しい街は、永年の街づくりのモラルによって創られたものである。』

以前に泉耿介氏の街づくりに関する文章が、中学校の道徳の教科書に採用されたことを書いたが、街づくりで最後に重要なのは関係者のモラルであることを、広く浸透させたいものである。

(代表取締役 堀田 紘之)

●コミュニティバスのIT化

長期的な客離れに加え、需給調整規制廃止など、地域の身近な公共交通であるバスをめぐる環境が厳しさを増しているなか、全国の市町村でコミュニティバスと呼ばれる行政主導のバス事業が流行している。コミュニティバスは大きく分けると、1)路線バスではサービスしきれない地域にサービスすることを原則として、公共施設や商業・業務集積の高い市街地内できめ細かいニーズに対応して主要地点を巡回する 2)郊外部などの交通不便地域から駅や公共施設へのアクセスを目的とする の2つに分類されるが、いずれにしても運行設定のポイントはルートと運行本数である。巡回バスでは様々なニーズに対応しようと長距離に設定してしまい、行きたいところまで時間がかかるので利用しない、交通不便地域では需要密度が低いいため運行本数を少なく設定すると必要な時に利用できないので利用しない、こういった財源とニーズとのジレンマに陥っているところは少なくない。

利用者が、必要な時に、必要な場所へ、できるだけ速く到着できることを望むのは当然である。高知県中村市では「ITコミュニティバスシステム」というものを駅周辺の公共施設等の主要施設地域で導入している。利用者が電話やインターネット、予約端末機などを利用して、乗降場所や乗降時刻をバス運行管理センターに連絡する。センターで集められた情報から運行経路選択および運行スケジュールを設定し、バス内に設置されたルート指示器により、利用者の需要の有無が乗務員に知らされる。需要がなければ路線をショートカットして運行される。必要な時に、必要な場所へ、しかも最短の距離で移動できるバス運行サービスである。需要がそれほど多くなく、市内巡回バスを運行しているような地域では、運行設定に悪戦苦闘しているよりは、このようなシステム化を検討する価値はある。

(第四計画室 渡辺 明子)

●弊社都市計画部の業務の偏り

最近、弊社都市計画部は歩行向き交通調査の業務が多くなってきている。自転車の走行空間確保調査、交通バリアフリー法調査、歩いて暮らせる街づくり事業調査、コミュニティバスの社会実験調査、レンタサイクルの社会実験調査、放置自転車対策調査などで、いずれも事業化を間近に控えた調査である。

その背景には、上位では地球環境への貢献や超高齢化社会の到来への対応なども勿論あるが、事業を急ぐ身近な理由には、交通需要を少し調整すれば既存の道路ストックで簡単に対応できること、商店街などでの顧客ニーズが変わってきていること、自動車交通需要に対する交通施設供給が限界に達していることなどが挙げられ、また道路構造令が平成5年につづき今年更に大改正され、歩行向きに基準が変わってきていることなども追い風になっているようである。

隣の交通計画部が主に手がけているTDM施策、大規模開発における交通対策、駅前広場計画なども含めると、弊社国内業務は都市交通一色とも言える。

オーソドックスなマスタープラン調査や土地利用計画などの調査も手がけてはいるが、相対的に少なく、

(歩行向き交通調査の業務量を否定するものではないが)この方面の業務の挽回が課題である。
(都市計画部長 高尾 利文)

●青年海外協力隊レポートvol.5～お仕事あれこれ

公園設計を頼まれた。これは最初から頼まれていたことだったが、いろいろ調べるために時間をかけてやることにしていた。そんなある日、急遽、県から市へ予算がおりにことになり、図面と見積もりが必要だと言う。早速公園に調査に行き話は進んでいくが、市の担当者は図面がないまま「ここはこうする」、「あれが必要だ」と言うばかり。仕方がないので昔描かれた図面を基に少し手を加えて描いてみると、「これはいい」ということで早速県に持っていくことになった。要するに県もそれを待っていたのだと察知したが、コンセプトも何もないままあの図面が採用されていいものだろうか…。

再開発計画があるという。昔から住んでいる人々の地区で、斜面にあるため道路もなく、下水の整備も遅れている地区で、整備計画も後回しにされていた。ここでは“再開発”と言ってはいるが、人々が日頃使用している未舗装の細い道を、歩行者用道路としてコンクリートを敷いたり階段にしたりといった計画のことである。この計画はこの地方を管轄する都市局が立てており、市役所の上位にあたる内務省とは別機関となっている。市としては、その計画に対して現状に沿うような形に変更を提案したり承認したりするのが仕事である。この手続きは、都市計画図ともなっている市の整備計画についても同じようで、市役所には決定権がない。

さて、そのような状況の中で、一体何ができるのだろうか。自問しつつ、全ての基本となるよう基礎調査を進めているところである。
(第三計画室 酒井 夕子)

アルメックホットニュース(平成13年11月15日発行)

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