
ホットニュース(平成14年度／第53号)

●今月の業界ホットニュース／公共交通によるまちづくり

とにかく今年の夏は暑い。このところ年をとったせいかな毎年そう感じているが、2、30年前と比べると、東京の夏の気温は2、3度かあるいはそれ以上高くなっているような気がする。地球温暖化では、100年間で2度高くなるといわれているが、このままいくとそんなに悠長ではない気もしてくる。

そこで、自動車交通の抑制や公共交通機関等へのモーダルシフトである。これは別に新しい話ではなく、交通計画ではいつも検討されてきたし、全国各地で調査計画が行われてきた。しかし、公共交通網に支えられて拡大した大都市圏は別として、地方では都市構造の拡散と自動車依存のライフスタイルの前に、為すすべもなく現状に至り自動車がなくては暮らせないのが実態である。

ところが、ヨーロッパでは人口2、30万人規模の地方都市でも、路面電車の復活やLRT・新交通システムの導入等により、自動車交通を抑制しかつ中心市街地の活性化を取り戻している例も少なくない。国情や制度的な相違は承知の上であるが、理念を良しとする施策に対する地域の合意と決断が、この種の施策推進の原動力ではないかと思われる。

日本でも、このような挑戦的な自治体が現れて、都市交通政策の突破口を切り開かなければならない時期にきているのではないだろうか。

(代表取締役 堀田 紘之)

●PIARC C10ブリスベン会議に出席して

PIARC C10(世界道路協会 都市内総合交通委員会)のベルン会議(今年1月開催)に引き続き、去る7月末にオーストラリアのブリスベン会議に出席した。ベルン会議については第48号のホットニュースで触れたが、今回はC10会議について触れたい。

PIARCは1908年にパリで設立された最も古い、道路に関する技術情報を支援するための国際的な会議であり、わが国は1908年の第1回パリ大会以来参加している。その中には様々な委員会が存在し、私が参加しているC10とは都市交通に関する検討を行う委員会である。

現在C10には4つのサブグループがあり、・幹線道路のあり方(Sharing the Main Street)、・土地利用と交通政策の連携(Land use and Transport Policies)、・交通結節点(Interchanges)、・都市内交通の整備に関する事後評価(Measuring and Monitoring of Quality)といった4つのテーマについて検討を行っており、現在は来年10月にダーバン(南アフリカ)で開催される本会議に向けての調整段階にある。その間にはメンバーが持ち回りで会議の開催国となり、主として開催地の行政機関が都市内交通の現状などを説明する。今回の会議は、オーストラリアという地理的条件(ヨーロッパ諸国から遠い)のため、参加者は従来に比べ少なかつたが、これまでの作業のまとめとして成果をあげた結果となった。

「幹線道路のあり方」については、様々な幹線道路(メインストリート)の事例を収集して、その定義や活用策などを挙げており、「土地利用と交通政策の連携」では、先進国、経済移行国に分類した上で、その共通点と異なる点、それぞれの問題点などを提言した。「交通結節点」については、旅客結節点と物流結節点の海外事例を収集した上で、より有効な整備のためにはどのような関係機関の調整が鍵となるかを探っている。「都市内交通の整備に関する事後評価」では道路整備に関して、経済指標、環境、交通事故など様々な検討事項について、どのような指標を用いて、かつそれをどう評価するか、という点を海外事例から抽出するよう努めている。

最終的な発表は来年まで待たなければならないが、各国の代表者がそれぞれ積極的に検討に関与し、私個人も大いに勉強になることが多い。なお、現地は当節冬期であり、非常に快適であったことを付け加えておく。(PIARCのHP(英語版)は<http://www.piarc.org>)

(都市計画部 黒坂 剛)

●はちのへ六日町ものづくりプロジェクト

上越新幹線東京—新潟間の列車名が12月1日より「あさひ」から「とき」に変更するそうである。「あさひ」は、長野新幹線「あさま」と名前が似ているうえ、東京駅ではホームが同じなため、乗客が間違えるケースもあり、「紛らわしい」との苦情が続出したのがその理由のひとつらしい。時同じくして、12月1日は東北新

幹線八戸駅の開業である。こちらの列車名は「はやて」と決まり、7月には試運転も始まっている。開業後は東京―八戸間を一日15往復予定され、所要時間は最速達列車では2時間50分台で結ぶことになっている。その地元八戸市では、開業をとらえ、地元商店街による「ものづくりの街」が同時進行しているという。六日町商店街振興組合による「はちのへ六日町ものづくりプロジェクト」である。

商店街の求心力低下に対する危機感と、新幹線開業に向けた取り組みが遅れているという危機感が取り組みのきっかけとなり、昨年7月から推進委員会を設置して作業を進めているという。キーワードは「魚」と「海」。地元工芸家によるカレイの皿などのガラス工芸品、「海」をネーミングに取り入れた日本酒、炭火魚焼き器と焼き魚包装材セットなど、既に7品目36点を生み出しており、順次商品化していくという。

同商店街振興組合の、地元の素材にあらためて着目して「もの」を生み出していく取り組みが波及効果となり、隣り合う他の商店街の活性化にも一役買うことになれば、中心商店街全体のイメージアップにもつながる。また、地場にある水産加工品開発もひとひねりした新たな商品を生み出し、きわめて付加価値の高い商品が開発されれば、地元を全国に強烈に発信する機会になるかもしれない。

こうしたものづくりの街がお仕着せではなく、自助努力と自己責任で進展している。街づくりベースで、商業ベースで地元を盛り上げていく民間の意欲的な取り組みに注目したい。

(交通計画部 鈴木 一郎)

●青年海外協力隊レポートvol.14～モロッコの民芸品2・女たちの手仕事

モロッコと言えば絨毯、ということで、やはりこの話題を取り上げることにする。

モロッコの観光地のどこを歩いても、必ず見かけなのが絨毯屋である。一口に絨毯と言っても、毛足の長いものから、きっちり目の詰まった織物までいろいろある。原材料は、羊、ラクダ、ヤギなどの毛を用い、柄も色も様々で、部族によって柄の特色が異なっている。よく見るのは幾何学模様(トアレグ族)とデフォルメされたモチーフ(ノマド族)のもので、両方とも砂漠の民族と言われている南部地方の部族のものである。また、毛足の長いものはアラブ絨毯と呼ばれ、主に北部の地方でよく作られているようである。

これらの絨毯を織る作業は、主に女性の仕事である。家の中の一隅に木枠を組み立て、糸を張り、1日1～2時間の作業を何十日も繰り返してひとつの絨毯を織り上げていく。アラブ絨毯などは、縦糸に1本ずつ毛糸を引っ掛けては切るという気の遠くなるような作業を経てできている。こうしてできた織物を仲買人が集めて観光地へ持って行き、みやげ物屋に売られ、そこで観光客が買い付けていくという流れになっているのである。

ベルベル(モロッコにもともと住んでいる、アラブ人以外の部族の総称。主に山中、または砂漠に住んでいる)の田舎の家などを訪ねると、機織機があって、今でも家庭で織物をしている光景に出会ったりする。結婚する時の持参品として何ヶ月もかけて織り上げることもあるそうだ。また、織りあがったものは、敷物としてだけでなく、壁に飾られることもよくある。

ちなみに、みやげ物屋で売っている絨毯は、値段があって無いようなもの。そこにある絨毯に値段をつけるのは、買う人の価値判断次第である。ここに、売り手との値段交渉の醍醐味が生じる。どうせ他の人には高く売って儲けていると思えば安くなるまで粘ってみるし、絨毯自体の素晴らしい出来と陰で働く女性たちの姿が重なれば高いお金を払っても惜しくはないのである。

(都市計画部 酒井 夕子)

アルメックホットニュース(平成14年8月15日発行)

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