
ホットニュース(平成14年度／第60号)

●今月の業界ホットニュース／歩行者優先の街づくり

先月、都市計画家協会等が開催した「木造密集市街地の都市再生」シンポジウムに参加した。今下町が面白いということで、内外のアーティストや大阪の大学生が、住みついたり居住体験をしたりしているという。下町の面白さの一つには、地震防災的には議論があろうが、路地の創り出す生活空間の楽しさやコミュニティの醸成があるようだ。車が侵入できないため、子供が近所で自由に遊んだり、お年寄りが立ち話をし、コミュニティの自然な交流空間となっている。

また時を同じくして、警察庁OBの交通安全の話を書く機会があった。日本の交通事故死亡率は、国際的に見ても成績の良いグループに入る。しかし歩行者・自転車の事故死亡率が高い。しかも大半が自宅から半径500m以内の事故だそうだ。幹線道路のような歩車分離の道路ではなく、いわゆる歩車併用の地区内道路で、日常の生活圏内ということで安心して通行しているのかもしれない。

いずれにしても、車に過度に依存するライフスタイルは、環境破壊、コミュニティ破壊、人命破壊に繋がっている。「歩いて暮らせる街づくり」という調査もあったように、少なくとも地区内道路の使い方を、街づくりと合わせて真剣に検討すべきではないかと思う。

(代表取締役 堀田 紘之)

●フランスのTVR情報

北フランスのナンシー市(人口26.5万人)とカン市(人口19.3万人)には、3車体連接式のトロリーバスの同類(種族論議中)が運行されています。これらは、公共交通の大手会社と車輛製造会社等による組織であるGIEにより1997年から試験が開始されました。基本仕様はパリ圏交通局が1955年に提示し、その技術的内容は複線最小幅員がバスとトラムウェイの丁度半分の5m、電気駆動、1本のセンターレールによるガイド、収容人員120人等々とされました。更に建設費の上限をトラムウェイの建設費の約1/2に当たるに「1キロメートル当たり10億円以下」とすることの注文も付けられたとのことです。

車体は流線型のスマートな外観で、バスと路面電車の中間的な感じの内装となっています。床面の高さは32～35cmで、低床型の範疇です。左右のゴムタイヤの車輪の間には、レールとの接触面で図った直径が約20cm位の両側フランジ付きの車輪が、上記の一本のガイドレールに跨り、車輪の舵取りを行う構造(光電式も試作中)です。

ナンシー市では2本架空線のトロリーバス代換えとして2001年1月に開通(11km)しましたが、3月にシッポを振って歩道の電柱に当たるとか、各種のトラブルに遭遇して約1年間の運休になりました。その後営業が再開されましたが、小さい案内車輪の騒音が市民に不評であるとか、再度の脱線等の不運続きで市当局も困惑の様子に見えます。このように、未だ研究の余地があるようです。とにかく、道路面の癖とゴムタイヤの挙動等のダイナミクスな面において理論的見直しが必要のように思われます。

なお、TVRにはディーゼルエンジンも搭載され、本線と車庫の間、車庫構内はエンジン走行です。このため、自動車のハンドルが取り付けられていて、本線の架空線が停電の際にもエンジンで走行しているのを見ました。

一方カン市(15.7km)では昨年11月から営業を開始したとのことですが、こちらは架空単線式です。

(技術顧問 大塚 和之)

●自動車社会からの転換期といわれて

近年は渋滞、交通事故、駐車場の不足、騒音や大気汚染、中心部の空洞化など自動車社会を見直す転換期と言われ、一連の道路公害裁判の原告側の勝訴、東京都の「ディーゼル車NO作戦」といった環境問題は大きな動きといえる。しかし自動車を中心とした交通システムをより良いものに変えていくための調査・計画は以前から各地で行われており、その政策ポイントを整理してみる。

1)自動車の効率的利用・保有の仕方:交通需要マネジメント、個人や世帯で所有するのではなく共有する

「カーシェアリング」、2)自動車自体の低公害化・無公害化:「自動車税制のグリーン化」から環境税への動き、3)道路空間の再配分:自動車中心の道路から独立した歩行者・自転車の通行空間の確保を方針とした道路構造令の改正、4)車種別の走行規制:細街路への侵入の制限、5)公共交通の利便性向上:コミュニティバス、トランジットモール(商店街などの中心市街地での一般車両の制限と公共交通優先)6)歩行・自転車・公共交通での移動がしやすいコンパクトシティ。

先月17日にロンドン市内の中心部でロードプライシングがスタートし、今のところ順調に実施されているようだ

(ロンドン交通発表 <http://www.tfl.gov.uk/tfl/>、

マスコミ <http://www.bbc.co.uk/london/congestion/>、等参照)。

どちらかというと保守的なイギリスおける、この大胆な政策が可能となった背景には、市長の強力な公約と、数十年にわたる制度案の検討、各段階におけるパブリックコンサルテーション(意見聴取)、実施案決定後の一般市民に対する実施方法説明といった多大な努力があげられる。日本の自治体においても、長期的な基本理念を固めたうえで、緊密なパートナーシップを構築し、理念に対する地域の合意と強力な決断による大胆な転換を期待したい。

(交通計画部 渡辺 明子)

●青年海外協力隊レポートvol.21～「都市計画」ってなんだろう？

いよいよ2年間という任期も終わりに近づいてきたが、この2年間、モロッコ人にはもちろんのこと、日本人の隊員仲間にもよく聞かれた質問である。もう何年もそれに関わってきたはずなのに情けないながら、うまく説明がつかずにその都度いろんな答えを答えてきた。考えあぐねた末にわかってきた「都市計画」というのは、都市の将来の状態＝目標像を定め、それを実現するために必要な課題やその解決策、踏まえるべき段階を定めていくことである。そして、将来の姿を考えるためには正しい現状認識が必要であり、また、その将来の状態は個人にとってではなく、様々な個人が集まった集合として成り立つ「都市」として良いものでなくてはならず、その都市がどんな集団から成り立っているのか、集団を構成する個人が何を望んでいるのかを理解する必要がある。そのための活動が自分の役割であり、基盤作りに目標を置いてこれまでの活動をしてきた。

モロッコ人というのは褒めるのが上手いもので、同僚などは、「(違った考え方をする私との議論のおかげで)よりダイナミックな考え方ができるようになった」とか、「(仕事をしている姿を見て)仕事をもっと頑張ってやる気になった」とか、いいところを上手く見つけ出して持ち上げてくれる。私は、この市役所に2人目の日本人として入ったが、『都市計画』としては初代である。何かのプロジェクトがあるわけでもなく、問題点もはっきりしない中(最大の問題は予算がないことだが)、手探りで始めていった仕事の中で、この後にも続くであろう協力隊活動の新たな芽を見つけられるような地盤をつくることが私の活動であった。が、とりあえず、この同僚の言葉の中に、ここに都市計画の隊員がいたという意味を見つけることができた気がする。

あと何年か、いや何十年か経ってから再びこの街を訪れた時、私の活動の何らかのなごりを見つけることができるだろうか。一見、何も変わることがないように感じられるモロッコの街も、よく見れば変化の波にさらされているように、この街も変わることがあるのだろうか。何はともあれ、結果がすぐには目に見えてこないのが都市計画である。いつかまたこの街を訪れることを楽しみにしつつ、この街を後にすることにしよう。

(都市計画部 酒井 夕子)

アルメックホットニュース(平成15年3月15日発行)

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