
ホットニュース(平成15年度／第61号)

● 今月の業界ホットニュース／暫定利用による活性化

元気がない日本にエールを贈ろうと、「イベント都市」誌で「〇〇日本」という特集を組んだ。そこでの拙文の一部抜粋です。

「会社の近くに環状6号線が走っており、東側への拡幅事業が決まったようで、沿道の店舗の店じまいが始まった。西側沿道は道路用地外で、ここ2～30年でほぼ堅い建物になっている。駅の改札口との関係で、朝夕の歩行者は西側沿道が圧倒的に多い。ところが昼食時は、東側にかなりの歩行者が流れる。飲食店を含めて面白く活気のある店が多かった。拡幅事業が決まるまであまり気にしていなかったが、東側は暫定利用だったのである。

とくに商業では、アウトレットモールなどで見ると、投資のサイクルが短くなっている。5～10年で投資を回収するとなると、日々が勝負という活気を生むのではないだろうか。となると、街の活性化には暫定利用のシステムが効果的ではないだろうか。むろん街全体が暫定利用で、落ち着きのないガサガサ状態では困るが、まあ中長期的な土地利用と、暫定利用のバランスのとれた街にしていっていただろうかと思う。

そもそも土地神話が元気喪失の元凶であった。不動産といってなにやら恒久的な価値がありそうに思い、土地本位制という奇怪な金融システムを創りだし、気が付いたら負動産と化していた。本来日本人は「人生は仮の住まい」という考え方を多分に持っていたように思う。人生そのものが暫定的ならば、その間の活動も暫定的であり、これに長けた生き方をしてきたのではないだろうか。それならば、経済システムや社会システムの重要な柱として、暫定利用システムを組み込んでいって元気が出てくるのではないかと思う。」

(代表取締役 堀田 紘之)

● 金型調査でパリへ～こんな調査もやっています～

先月末に、PIARC C10(世界道路協会 都市内総合交通委員会)のストックホルム会議に出席し、その帰りにパリでフランス金型協会にてヒアリングを行った。PIARCの活動についてはこれまでも度々記載したので詳細は省略するが、今回は当社が行ってきた経済関連の調査について紹介したい。

以前から産業立地や商業機能の導入、中心市街地の活性化などで経済関連の調査を取り扱ってきたが、ここ数年、そのウェイトが高くなってきたように思う。産業ビジョン調査の策定、電源立地法関連の産業支援策の検討、消費生活実態調査など、今まで図面を広げて語るが多かった当社の調査にも変化が生じている。

今回の金型調査とは、日本が誇る金型が海外へ新たな市場を開拓できるかという調査である。世界の工場といわれる中国に押され気味であるが、日本独自の精度とアイデアでこれまで対抗してきた分野である。とはいっても、1つ1つは小さな町工場で行っており、技術の修練は、基本的にオンザジョブで培われてきた。仕事が無くなれば、後継者の育成も行えないし、最先端の技術も導入できない。数年間開店休業を続ければ、企業も立ち行かなくなるが、技術も遅れをとることになる。

フランスを始めとするEU先進国も状況は同じで、かつての東欧圏がちょうど我々にとっての中国と同じような立場にある。フランス金型協会の説明では、とにかく顧客に国産メーカーのメリットを説明することだという。製造費では半分に抑えられるが、製品の修正や改良など、追加の注文が発生した場合(ほとんどの場合そうなのであるが)、時間的・空間的制約を受けずに対応できるとなると、やはり国産の方が都合がよいとのこと。また、金型製品の違法コピーなどの問題についても適切に対処しているので、セキュリティの心配もない。

価格の安さに目を奪われてきた弊害が、食品の安全性などでも指摘されているが、「良いものをきちんと作りたい」というのが、本来生産者の意地であったはず。つまり、我々コンサルタントとして状況は同じなのだ、強く感じた。

(第二計画部 黒坂 剛)

● 改正ハートビル法が4月1日より施行

改正ハートビル法(高齢者、身体障害者等が円滑に利用できる特定建築物の建築の促進に関する法律)が4月1日より施行された。改正法は昨年7月に公布されていたが、その後施行令、施行規則の改正が行

われ、さらに関連する告示も定められ、改正法の施行に至った。

ハートビル法の対象は、これまで病院、デパート、ホテル等の不特定かつ多数の人が利用する建築物に限られていたが、この改正により不特定でなくとも多数の人が出入りする学校、事務所、共同住宅等にも対象が拡大された。さらに不特定多数の人が利用する施設や、老人ホームなど主に高齢者や身体障害者が利用する施設で床面積2,000m²以上のものについては、これまで「努力義務」だったバリアフリー化が義務化され、新築や増改築の際には、1)出入口の幅80cm以上、2)通路・廊下等の幅120cm以上、3)車いす使用者用トイレの設置、4)身障者用エレベーターの設置、5)車いす使用者用の駐車場の確保、などを内容とする「利用円滑化基準」の適合が義務付けられた。違反した場合は是正命令が出され、従わない建築主には罰金も科せられる。一方、「利用円滑化基準」より水準の高い「利用円滑化誘導基準」を満たす建築物に対しては容積率の緩和等の支援措置が設けられた。また、地方自治体が条例を制定することにより、「利用円滑化基準」を強化することや、「努力義務」規定の対象になっている施設を「義務付け」の対象に加えることも可能になった。

このハートビル法の改正により、今後不特定多数が利用する建築物のバリアフリー化が一層浸透していくことが期待されるが、特に地方自治体が官公庁施設や福祉施設を新設する際には、交通バリアフリー法に基づく基本構想策定との連携により駅から施設までの道路やバス等の移動手段など施設へのアクセスも含めた整備により、交通と建築物の一体的・連続的なバリアフリー化が実現していくことを期待したい。

(第一計画部 永元 真也)

● 海外プロジェクト紹介～ホーチミンレポートvol.1

昨年8月より、ヴェトナム国ホーチミン市全域と周辺3省の一部(対象地域全体:総面積約5,000km²、総人口750万人。うちホーチミン市:2,000km²、人口530万人)を対象とし、2020年及び2010年を目標年次とした都市交通マスタープランの作成を目的とした、「国際協力事業団:ヴェトナム国ホーチミン都市交通計画調査」を実施している。現在、約28,000世帯を対象としたパーソントリップ調査をはじめとする各種調査を終了し、現状把握・課題の抽出を行ったうえで、マスタープランの策定へ向けた調査を行っている段階である。

ホーチミン都市圏は近年の経済成長に伴って急激なモータリゼーションを迎えており、ホーチミン市のバイク所有台数は200万台に達し、パーソントリップ調査結果から、調査対象地域の90%以上の世帯が少なくとも1台バイクを保有しており、全トリップの約75%がバイクによって行われている事が明らかになった。このような高いバイクの利用率とコンパクトな都市構造により、非常に高いモビリティが達成されている状況にある。

その反面、バイクへのアクセスを持たない階層(女性、老人や子供、貧困層)は、移動手段を他人の送迎に頼らざるを得ない状況にあり、モビリティの格差の拡大が大きな問題となってきた。また、バイクによる交通事故の増大、環境悪化といった問題が深刻な社会問題となってきたことから、近年公共交通の必要性が着目されてきており、市政府は、均一料金バス・新車の導入など、バス交通の推進に対する様々な取り組みを行ってきた。

今後、バイク利用者を如何に公共交通に転換させるか、交通安全を如何に確保するか、交通弱者に対するモビリティの確保を如何に行うか等が大きな課題となっており、バス運行環境の改善のための総合的な取り組みとして、本調査の中で社会実験を通じた検証を行っているところである

(海外室 川久保 素子)

アルメックホットニュース(平成15年4月15日発行)

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