
ホットニュース(平成16年度／第80号)

●今月の業界ホットニュース／大きな事業と街づくり

過日、北区の十条駅前広場で行われた、埼京線の連続立体化に絡めての「街なかと踏切」と題する青空シンポジウムなるものに参加してきた。ここは以前にも書いた記憶があるが、賑わいのある「路地の街」の一つである。都心に近い駅前広場では珍しい二階建てのスカイラインの上には、抜けるような秋空が広がっており、青空シンポジウムの名にふさわしい設営であった。

交通問題、地域分断、鉄道輸送力の増強など、確かに踏切の抱える課題は大きい。しかし、鉄道の連続立体化事業は、長期間と膨大な費用を要するもので三十年の計とも言われるものである。とすると、事業が完成するまでの長期にわたって、踏切の抱えている問題・課題は解決しないことになる。逆に言えば、個々の問題・課題を、十条という街の特性に合わせて、短期・中期にどう取り組んでいくかを考えた方が、効果的ではないだろうか。

大鉦を振るいハードな施設整備を行う大事業は、一気に問題を解決するようで魅力的かもしれない。しかし鉦が大きすぎてその街の本来持っている良さを壊すこともあり得よう。コミュニティの密度が高くて、活気に溢れた十条の街を維持していく為の、計画や解決策に取り組んで貰いたいと思う。

十条だけではなくて、大きな事業を考えている他の地区でも、同じことが言えると思う。

(代表取締役 堀田 紘之)

●「交通バリアフリー推進の集い」に参加して

去る11月12日に「交通バリアフリー推進の集い」が開催された。この会では、毎年交通バリアフリーに係わる先進的で質の高い取り組みを「バリアフリー優秀施設・活動大賞」として表彰している。今年は横浜のみなとみらい線、沖縄のモノレール、JR東日本熊谷駅の職員教育、移送サービスを提供している札幌のNPOホップの4事例が表彰された。

その中でも興味深かった事例はJR熊谷駅の職員教育である。駅に寄せられた利用者の声から、聴覚障害者に対する対応が行き届いていない点を認識し、職員全員による手話勉強会の実施や手話マニュアルの作成などを始めた。さらに、これをきっかけに接客サービスの向上に取り組み、盲学校と連携し、点字による案内図の作成などにも取り組んだということである。今回のテーマは「心のバリアフリー」となっており、そのテーマにそった具体例であったと言える。

また、心のバリアフリーを推進する教育をテーマとするパネルディスカッションが行われ、その中で心のバリアフリーを考えるうえでのヒントとなる意見があったのでここで紹介したい。

まず一つは、障害理解ではなく障害者理解が大切だということである。これは、個々の障害の理解だけでなく、さらにその障害をもつ人のニーズや要求を理解することが大切だということである。もう一つは、相手の立場の理解ということである。これは、例えば交通サービスの提供者が障害者を理解することだけでなく、障害者も交通サービスの提供者の立場を理解することが必要だということである。このような理解が心のバリアフリーの推進に不可欠だろうということであった。

心のバリアフリーについては、国土交通省においてもバリアフリーを実

現する主要な施策として掲げており、人的介助の普及・制度化、リーダーの育成などが今後進められるようである。より一層、ハード整備にあわせソフト的対策も進むことにより、誰もがスムーズで快適に移動できる社会の実現を期待したい。

(第一計画部 永元真也)

●2007年までのPIARC都市交通技術委員会の活動がスタート！

PIARC TC2. 3(世界道路会議 都市交通委員会)では、今年から2007年までの4年間で、・都市渋滞、・メガシティ、・非動力系交通をテーマとして研究することとなった。10月半ばにブリュッセルでの会議に参加し、今後3年間の作業のスタートを切ることとなった。

具体的な研究内容はまだ煮詰まっていないが、都市渋滞検討部会については、どのような条件で渋滞が発生するかを検証しようとしている。ただし、渋滞の概念が各国によって大きく異なり、局地的な渋滞から都市全体の渋滞まで、扱おうとしている範囲も広い。公共交通に転換すれば良いではないか、という短絡的な解決はワールドワイドでみると通用はしない。このテーマへの参加者は多く、都市交通委員会の約半数を占めている。

メガシティについては、特にメガシティ(ここでは人口約7～800万人以上の都市を想定している)が抱える問題について抽出し、その原因などを探ろうとしている。メガシティは先進国よりも途上国の方が多く存在し、都市の拡大に対し交通基盤整備の遅れなどにより様々な問題が挙げられている。かくいう東京もメガシティに該当するわけであり、海外からの参加メンバーから見ると、肥大化した都市としてどのように映るのか興味がある。

非動力系交通に関しては、自転車だけに留まらずスケートボード、ローラースケート、果ては馬車までを定義に「入れる、入れない」で散々もめたが、今だ決着はついていない。アメリカはセグウェイを事例として挙げたいと言い出した。アメリカでは既に300ドルで販売されていて、ここ数年のうちに世界中に急速に広がるのは確実であるとのこと。セグウェイが公道を走る上でどのようなプロセスを歩んできたかが事例として紹介される予定である。因みに日本では路上走行して逮捕者まで出ている。非動力系交通については、制度やインフラ状況、所得や気候、地理的状況など様々な要因によって使われ方が異なるので、これこそベスト、という提言はしにくい。その代わり、興味を惹くトピックは多く集まるだろう。

以上、現時点での取り組み状況を簡単に紹介したが、今後どうなるか、請うご期待。

(第二計画部 黒坂 剛)

アルメックホットニュース(平成16年11月15日発行)

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