

地域づくりレポーター < 2003年 8月度レポート >

テーマ：「道路」について

報告者：黒沼貞志

昨年度は「道路」に関するレポートが8月の「道路」& 2～3月の「道の新ビジョン」の2回関わったと記憶しております。

特に「道路の新ビジョン」のレポートは貴ホームページに初めて深くアクセスする機会となり色々勉強にもなりましたし、レポート作成にもその結果が反映していると思っております。

さて、本題です。

1. TURNを見て (第3章 1.活力編のみ) のコメント

(1)自動車社会を「是」とすることからの「道路の拡充」のプラス評価のみという印象。

自動車社会の「負」の部分言及されていない。

一例：通勤圏拡大は別の視点に立つと地方(小都市・町)の空洞化・疲弊に拍車を掛ける要素を秘めております

(2)道路の拡充のみが都市再生の鍵ではないように思います。

(3)地方は車が不可欠」としてはありますが、もちろん現状がそうであることは自明です。

だから「道路を・・・」という展開は直接的【事後対策】であり、【根本的対策 = 都市のランドデザイン】の発想が欠如しておりませんか？

(4)地方圏(1時間圏)確立のための方法は「道路の拡充」のみでしょうか？

環境(排ガス、その他)問題、中心(商店)街の駐車場不足、中心街の空洞化などの「負」の課題への言及が見当たらないように感じます。

2. ある試みの紹介

確か今月のTV放映でしたが、ヨーロッパの路面電車の採用による市街地の再開発、地域づくりの事例が取り上げられておりました。

見られた方も多いのではと思います。歴史・文化・その他の条件の違いは無視できませんが、今の日本の道路&街づくり行政や市民活動の限界を浮かび上がらせる事例と興味深く見たところです。

TV放映を見なかった方もおられると思いますので日本のそれ(道路&街づくり行政や市民活動)との大きな違いを具体的に例示してみますと

(1)住民参加の街づくりのための「ランドデザイン」の手法の有無

(2)街づくり(国・地域・文化の違いを大事にして)のコンセプトの有無

(3)下記最終部分に記述の施策の5本柱の実施の有無

のように感じました。

例えば、山形に路面電車という発想は極端かとは思いますが、このヨーロッパの発想を山形市街地に展開してみると(山形市街地の特性を考慮して)

* 市中心地域への車乗り入れ規制&パーク・アンド・ライドの実施

中心市街地周辺に多くの駐車場(無料)の確保が必須となります

* 中心市街地地域内の公共交通機能の充実

山形市ではバスになるのでしょうか？コインバス(1系統)が実施済みですが当然その本数や系統の拡充が必須となります。

当然ですが、Uターン者や県外からの訪問者に地図無しには分かりづらい「一方通行」などは不要になります

などが簡単に思い付くところです。

しかし、必ずしも非現実的とは言い切れません。



道路にかかる財源がどのくらいか把握はしておりませんので素人の感触の域を出ませんが、上記のような【アイデア】の施策具現化に必要な財源は、道路にかかる財源で余りあるように思います。

また、以上のようなことが出来れば間接的「費用対効果」の面では

* 市街地の環境施策への波及効果


「排ガス削減」「市街地内の緑化促進」「市街地の景観向上」など

* 産業・経済分野での改善効果

「市街地&商店街へのアクセス性向上」  集客・消費の拡大 

商店街活性化

* 生活面での改善

「生活者各層の交流の増加」  若年・高年者、障害者、若い主婦・・・間のコミュニケーションの機会創出&拡大

などが挙げられ、また、「住民が享受できる無形のメリット」としては

地域住民への社会的&公益的波及として【生活の充実】【心の豊かさ】

などが挙げられます。

3.まとめ(テーマの「道路」から外れますが)

上述TV放映事例の施行と日本との違いを一言で端的に言うと(かなりの無理があることを承知の上で)、小職の昨年度のレポート(9月及び10月)に記載した事になると考えております。

今回は、それらを更に止揚(2本の柱の追加)して次のように纏めてみました。

施策の3本柱

- 1.ハード(インフラ・設備・システム)
- 2.ソフト(ハードの運用・活用のプロセジャー & 仕組み)
- 3.人材(利用者:国民&運用者:行政など)

施策実現のための手法の2本柱

- 4.合意形成
- 5.アカウントビリティ(説明責任・透明性・プロセスのオープン化)

以上の【5つの柱】の認識と実施の有無が大きな差異と感じました。

以上