

CONET 2003 特別シンポジウム

暮らしやすいまちづくり

(2)

日 時 2003年9月6日(土)

場 所 千葉市・幕張メッセ

出演者(敬称略)

■司 会

半田真理子 財団法人都市緑化技術開発機構都市
緑化技術研究所長

■パネリスト

澁谷 禎子 日本看護連盟千葉支部長、前千葉県
看護協会会長

奥山 福子 千葉市地域婦人団体連絡協議会会長

高久田くに 水谷建設株式会社東日本支社総務部
総務課長佐野 正道 国土交通省総合政策局建設施工企画
課長

9月4日から3日間、幕張メッセで開かれた CONET 2003 で、「暮らしやすいまちづくり」をテーマに特別シンポジウムが開催されました。前号では「暮らしやすいまち」とはどのようなものなのか、まちづくりを進めるためには何に取組むべきなのかを紹介いたしました。今号では第2ラウンドとして「いいものを創るために行政に望むこと」をテーマにその概要をご紹介します。

テーマ2 いいものを創るために行政に望むこと



半田 それでは第2ラウンドにまいります。「テーマ2」といたしまして、「いいものをつくるために行政に望むことは」というテーマでお話いただきます。それではまず澁谷様からお願いいたします。

澁谷 先ほどは時間の関係で言いそびれたことがあります。私が本当に好んで足を運んでいる場所がありますので、少しお話しさせてください。会場の皆様もきっと何度か足を運ばれたことがおありかと存じますが、神奈川県横浜スタジアムです。この周辺はとてもすてきなところであると思います。同じ球場でも、千葉マリスタジアムとは比べものになりません。

横浜スタジアムの周辺は近代的な建物ばかりではなく、人々が気軽に身近に利用できるいろいろな環境が周りにあ



ります。例えば自転車を利用してそこに機械を載せて、おいしいコーヒーを入れてくれる方もおりましたし、またその近くには子供がいろいろと遊べる環境もつくられております。それでいて歴史的な建物が整然と同居している。そしてその建物をつなぐ歩道は広くゆ

たりとしていて、街路樹がとても印象的に思いました。それと、その道端には適度な間隔でベンチが設置されておりました。ちょっと足を延ばしますと横浜の港に出られることや、また有名な横浜の中華街へと楽しめる環境がいっぱいございます。大がかりな構造物ばかりではなく、身近に利用できるまちづくり、言いかえれば市民中心のまちづくりが実現されており、非常に気に入っております。

聞くとところによりますと、千葉マリスタジアムにはその空間・風景を楽しむという観点から好んで行きたいという人は少ないというふうに伺ったことがあります。スタジアムの周りを利用できる環境を少し整えていただければいいなど、感じたことをつけ加えさせていただきます。

これからのいいものをつくろうとされている国土交通省には、ぜひこのような市民が憩えるまちづくりを目指していただきたいものです。そのためには幅広い歩道の整備や駅周辺のタクシー乗り場のこと等、バリアフリー化には、もちろんもっともっと積極的に取り組んでいただきたいのですが、本当の意味で市民が憩える空間を創出するためには、都市計画の考え方にも踏込む必要があります。再開発などで容積率の高い近代的な建物を建築するだけでなく、歴史的な建物や気軽に立ち寄ることができる市街地との共生が図れるようなまちづくりを実践していただきたいと思えます。

バリアフリー・デザインにおける視点として、主導線性と環境性の2点が大切だと思いますので、どうぞよろしくお願いたします。以上です。

半田 ありがとうございます。それでは次に奥山様、よろしくお願いたします。

奥山 先ほど「だれが使うか」ということを申し上げましたけれども、一般的には最大公約数というような対象を国民としてとらえていらっしゃるということが、今までの状況だったと思います。これからはユニバーサルデザイン、

つまりあらゆる人を対象に使いやすいデザインが求められています。これは私も聞いた話ですけれども、歩道をお母さんが乳母車を引いて歩いているときに、お母さんは大体150センチぐらいと仮定しましょう。そうすると乳母車の赤ちゃんというのは、地上から



50センチぐらいのところにいるということを考えてみてください。そうすると地表から150センチと50センチでは、温度差が5度ぐらいになるんだそうです。そんなことを私たちはほとんどわかりませんでした。こういうこともつくる側の方によく考えていただきたいと思っております。

それから、ちょっと前に、お盆休みを利用して東欧（中欧）、ドイツ、ウィーン、プラハ（チェコ）、そういったところを見てまいりましたけれども、そこで成熟した大人の街だなという感じを受けました。それがこのシンポジウムのテーマにも大変役に立ったなという拾いものをしてまいりました。もう皆さんもご存じでいらっしゃると思いますが、ローマ時代からずっと歴史を持った街を見ますと、一番いい時代が今から100年か150年前ぐらいの時代で、その当時の様子を景観上から残そうという協定というのでしょうか、約束事があります。5階建て以上は規制があるということも聞いてきました。建物の中をちょっとのぞいてみますと、中のほうは日本のほうが豊かさを感じるなと思いますけれども、やはり全体から見ると日本とは大違いだなということを、文化とかそういった面でうらやましいなと感じてまいりました。

大規模な道路や水道のシステムをつくった古代ローマでは、「社会基盤」という名称はあまり使われていなくて、「モーレス・ネチェサリーエ」というような言葉があったそうですが、これは「人間が人間らしく生活を送るために必要な大事業」という意味なのだそうです。私たちも役割、責任、問題点、公共性という考え方を身につけて、まずは人間らしい生活を十分に味わいたいものだと思います。

また使いやすい、いいものをつくるためには、住民も計画の段階からみんなが参画していく必要があります。この近くに打瀬第3小学校というのが今度できる予定ですが、これも教育委員会はかなり早く住民参画に努めて、住民からいい評価を得ています。やはりこうして早め早めに手を打っていくことも、両方のためにいいことではないかと思えます。

この行政と市民の共同にも通じる政策として、都市計画提案権という制度ができました。皆さんはご存じでいらっしゃるかわかりませんが、これは2003年1月1日から都市計画法は自治体がつくるということで、市長さんが替ったり知事さんが替ったりということには関係なく、自治体として認めたらそのまま続くんだそうです。一定面積以上のゾーンで土地所有者等の3分の2以上の同意を得た場合に、土地所有者やNPOも都市計画案を作成し提案できる制度です。

これまでの都市の施設の整備は点の整備であって、そこをつなぐ線とか面の整備になっていないものがあまりにも多かったように思うのです。千葉市でもモノレールができ

まして、大変ユニークな乗り物で渋滞を防ぐのにも大変いいかなと思うんですけども、そこへ行くまでの足がなかったり、そこから降りたときにまた不便を感じるということで、この辺に駐車場を整備していただいたり、バスや福祉タクシーとの連携を強化することがこれからの課題だと思います。このような工夫を通じて、できるだけ点と線がつながるようなつくり方をしたいと思っています。

それから、市民と十分な協調による合意をとってまちづくりをしてもらいたい。行政との協同にはルールがあったほうがいいと思います。せっかくつくられたこの都市計画提案権も、行政の方たちの支援を得てチェック機能を早く有効に活用していただき、実際に使える制度にしてもらいたいと思います。今までの行政の速度ですと、なかなかついていけないものがあると思います。

国土交通省にぜひ期待することとして、私たちの生活している住宅地にこそ、電線、電話線、上下水道、ガスなど、歩道をまたひっくり返して2メートルぐらい掘らないといけないということですので大変だと思いますけれども、こういう地下埋設をぜひ100%に近いようにやっていただきたいと思います。ほかにもたくさんお話したいことがございますが、時間の関係でこのくらいにさせていただきます。

半田 ありがとうございます。では高久田様、よろしくお願ひします。

高久田 いいものをつくるためには、やはりよい技術とか安全性に優れた機械の開発というのはもう必須条件になってくると思うんですけども、建設機械と新施工技術展示会というこのような催しをすることによって、ますます進歩とか発展には拍車がかかるものだと思います。機械の進歩が生産性へつながってくるものだとも考えております。ただ機械は必要性に迫られて実用化されてくることが多いので、やはり計画の重要性というのをすごく強く感じています。

私が行政に望むこととしては、中央中心の考え方ではなくて、どこに暮らしていても同じ利便さを感じることができるようインフラストラクチュアを進めていくことが大切だと思います。それから時代に合ったインフラストラクチュアというのではなくて、未来を予期して、今後は未来に備えるインフラストラクチュアが必要になってくるのではないかと思っております。



この会場にも並んでおりますが、そのときに備えた建設機械の開発などは着実に進んでおります。

建設機械は地球、要するに環境にや

さしくという観点から、排ガスのきれいな建設機械を使用するようになっております。1次規制から2次規制は7年かかっているんですけども、2次規制から3次規制に至っては、たかだか3年間に40%、60%、100%というような形でもう倍以上の制限がございまして、2006年には世界一厳しい基準が日本の規格になるというふうに言われております。

同じく環境に優しくということですが、「騒音の少ない」ということで、だいたいこれだけ大きな建設機械ですと、皆さんものすごい音を想像されるかと思うんですけども、国土交通省さんなんか低騒音というのものにもものすごく着手されておまして、騒音公害などもなくされるような技術も進んでおります。

やはりこれも環境ということになりますが、廃油を少なくすると。だいたい廃油を少なくする考え方としては、もともと使う量を少なくする、それから廃油（オイル）を取りかえる間隔を長くするというような観点で技術の開発というのが進められておまして、10年前と現在を比較しますと、交換時期はほとんど倍以上ということになっております。

先ほどの廃油などもそうですけれども産廃のリサイクルということで、いろいろな産廃が出てくるわけです。建設に携わるものばかりではなく、農業といいますか家畜のふん尿なども産廃ということで処理されていますが、そういったものを処理するための機械も会場に設置されておりました。

それから「おしりの小さい」という表現をしましたがけれども、我々働く側としても第三者としても、事故防止の観点から非常に配慮されている機械が多くなった。例えば旋回をするときに巻込んでしまって起こしたりするような事故というのは非常に多かったんですけども、最小限度の旋回半径をもって作業ができるというのをコンセプトにした機械などの開発も進んでおります。

これだけ大きな機械ですから、皆さんがこちらから見るとどこからでも見えるんです。ですけれども機械に乗ってしまうと、すぐ目の前に立っている小さな人や車は、ほとんど死角になって見えなくなってしまうというような状況があったわけです。そういったことでやはり事故につながるというようなことがあったんですが、今はなるべく視界を広く、見晴らしのよいという言い方をさせていただきますが、死角を少なくして事故などの防止ということに努めるような開発も進んでいるということです。

それから、私は働く側として述べさせていただきますと、やはり点検時にいろんなトラブルというのも今まで多く発生しておりました。そんなことを解消するために、例えば回っている間は不意に触れて指が飛ばないように形でラジ

エータにファンガードをつけるとか、それから点検しやすいようにガードをフルオープンするような機械というような形で、開発も進んでおります。

こちらは運転しやすいといっても皆さん運転されないのかわからないかもしれませんが、私はバックホウ（油圧ショベル）の運転をするときに、各企業さんで操作の方法が何年か前まで違っていたわけです。ですから違う機械に乗ると、操作を同じようにやってしまうと全然違う動きになってしまい、それがもとで事故が起きるというようなこともあったんですけども、今は行政のほうのきちっとした指導によりまして、操作の統一化というようなものにも進んでおります。

それから、私のようなメカ音痴でも安易に操作ができる機械をつくるということで、操作しやすい、運転しやすい——例えばハンドル（ステアリング）を使って方向を変えたりするような機械というのは、ごらんいただくとわかるのですが、ほとんどもうなくなってきておまして、シミュレーション、1本レバーでボタンを押して操作するというような形に変わってきております。ですから女性であっても力も要りませんし、こういう技術の開発によって今、私どもの会社にも数多くの女性オペレータという機械の操作をする仕事をしている方もおります。建設の分野にも大分女性の進出というのは多くなってきていると思います。

半田 どうもありがとうございました。それでは国土交通省の佐野課長、今までのお話でコメントや今後の方針についてお話をお願いします。

佐野 時間も大分過ぎてしまったので手短にお話ししたいと思います。最初のフレーズのところでは、社会資本整備（インフラストラクチャ）を考えるにあたっては使用者といいますか利用者（ユーザー）の立場を考えなければいけないと、これが非常に大事な視点だということでしたけれども、今のお話を聞いておりますともう一つ大事な視点を提起されているように思います。

それはやはりインフラストラクチャの中身の問題、質の問題だと思うのです。私どもの暮らしというのは時代時代に応じてどんどん変わってきていますし、変わってきているというより少しずつ向上しています。暮らしがよくなってくればよくなるほど従来の水準ではなかなか満足してもらえない、やはり我々の暮らしに合ったような社会資本整備

備をしていかなければいけない、そういう時代になっているんだと思います。

例えば道の話を取り上げてみますと、戦後間もないころはぬかるみの舗装されていない狭い道路がたくさんありました。そうすると舗装することがまず最初の目標でした。それによって砂利



道から舗装になり、皆さんに満足していただいた。その次は舗装しただけではダメで、今度は対向車が来ても車がすれ違えるような幅の道にするというのが目標になりました。その次はというと、事故が多くなりましたから車がすれ違えるだけではなくて歩行者が安全に通れるようにと。そうすると歩道をつくりましょうということになりました。その次は、歩道をつくっても歩道は非常に狭くて、車いすの方も通れないというような歩道ではダメなんで、歩道を広くしましょうと。さらには歩道をもっと美しくしましょう、あるいは木を植えて町並みを楽しんでもらいましょうと、そういうようなところにも変わってきています。

やはり私どもの暮らしと連動して、インフラストラクチュアというのはどんどん変わっていくものだろうというふう思うのです。そういう意味で、今非常に大事なご指摘をいただいたのではないかと思います。ただ単に、先程来言われていますように公共事業というのは何か税金のむだ遣いで悪いことをしているように思われていますけれども、そうではなくて私どもの暮らしの中でやはり密接にかかわっていますので、暮らしが向上すれば向上するほどそれだけニーズは高まっていくわけで、それに応じた整備のやり方というのがあるんだろうと思います。

奥山さんがおっしゃいましたように、例えばヨーロッパ中欧地域へ行くと、こういうところはローマ時代から長い歴史があるわけです。人間が人間らしい生活を送るために整備をしていくのがインフラストラクチュアなわけでございまして、そういう意味で何となく向こうへ行くと歴史も感じられます。文化も感じられます。いわゆる風格があるわけです。なんか日本の町という軽い感じがして、もう一つ落ち着きがないといいますか、その辺はやはりそういう質が伴っていないんだろうと思います。

これからは量だけではなくて質の時代だと。そういったものを迎えています。ですから一律に公共事業なんかを予算の都合でカットするのではなくて、やっぱり必要なものを質の向上を目指して整備をしていかなければいけない。そのためには今日展示されていますような建設機械といったものも大いに役に立つと思いますし、その建設機械も環境にやさしいものが最近たくさん開発されています。特に最先端のものが今日は一堂に会しているわけですから、ぜひ皆さんも目の前でごらんになって、そういったものがインフラストラクチュアの下支えをしているのだということをご理解いただきたいと思います。以上です。

半田 ありがとうございます。それでは最後になりますが、今日は「暮らしやすいまちづくり」ということで、まとめとして「ぜひこれだけは言いたかった」ということを一言だけお願いします。

澁谷 私は本日、弱者の立場を視点にして、いろいろなこ

とを発言させていただきました。実は私はたくさんのご指摘を指摘したように思いますが、千葉が大好きなんです。気候が温暖で、そして災害も少なく、美しい自然に恵まれていますので。九十九里、千倉の海岸、また小湊の海岸に沈む太陽はもう感動的です。本当にいいところだと思っています。

これからの老後もぜひ千葉県で過ごしたいと思っておりますので、千葉をもっともっと住みやすくするためにも、冒頭に申し上げましたようにアクセシビリティ、それから安全性、ユーザビリティを基本に、高齢者や体の不自由な方々が自立できるインフラストラクチュアの整備を真剣に考えていただきたいと思っています。また、そのためには利用者の声を聞き、また利用者の目線に立って、利用者の立場になって、いわゆるプロセスを基本に参加型のまちづくりをお願いしたいと思います。本日は発言の機会をいただきありがとうございます。

半田 どうもありがとうございました。次は奥山さんはいかがですか。

奥山 私は二つだけ。介助用のロボットっていうのがあればこれから利用がふえると思いますので、ぜひこちらのほうの開発といったことを手がけていただきたいと思っています。それから将来的に、私も運転免許をとって40年ぐらいになるんですけど、やっぱり下手です。高速道路などでトラックに挟まれて運転していくっていうのは、かなり疲れることです。これはできることでしたら、同じ道路上でしかできないんだとしたならば車線を変えてしっかりと産業用と一般車というのを分けるとか、時間差運転をして早朝にトラックが通るときは料金を安くしてあげるとか、そんなふうな工夫をしながら安全にこれからドライブができるというのと思っています。以上でございます。今日はどうもありがとうございました。

半田 どうもありがとうございました。次、高久田さんです。

高久田 やはり3Kというのが建設業界にはつきものだと思いますけれども、重労働とかの3Kをなくすために、こういった建設機械の発展とか開発が進んでいくんだなとは思っております。それで開発ですとか、先ほど言いましたようないろいろな規制、そういうものに対応しようと思えますと、やはりいろいろな面でコストがかかってまいります。そのコストも考えながら、地球にやさしいとか、環境問題というのも重々に考えながら配慮した形で建設を進めていければ、それが理想かなというふうには思っております。

それらの決め事に対して、やはり行政からのご指導とか、いろいろあります。私は一建設会社の社員として、繰返すようになりますけれども、環境とか安全を考えますとコス

トがかかるわけです。そうしますと先ほど税金のむだ遣い云々というようなことで、公共事業というイメージが悪くなってしまっておりますけれども、決してそればかりではないと。やはり環境、安全を重視するとそれなりのコストがかかります。

行政にお願いしたいのは、例えば皆さんが家庭でゴミを出すときに、決められた指定の袋を買うと指定外の袋より割高になりませんか。指定されたゴミ袋は、例えば300円なら300円を投資して買いますね。それで決められた日にゴミを出します。それと同じように、業界としても決められたことを決められたようにやるには、やはりコストもかかるわけです。

ちゃんと決められたゴミの袋で出す方と、その辺のコンビニでもらってきた袋でゴミを出す方が一緒に評価を受けていたのでは、やはりきちっと指定されたゴミ袋を使っている側は救われないということがあります。業界としても決め事、行政から指導を受けたものにどんどん変えていったりするのにかかるコストは、きちっとやっている業者とそうではない業者というのを区別して、それなりのポイントを与えて、これからの建設に反映させていっていただければと、それが私ども一業界人としては切に望むところでございます。

半田 ありがとうございます。最後に佐野課長、よろしくをお願いします。

佐野 それでは最後に一言申し上げたいと思いますが、その前に一点だけ。先ほど澁谷さんが千葉のことをおっしゃいました。やはり私どもがインフラストラクチャーを進めるにあたって、千葉のことも考えるといいますか、地域のことを考える、これも非常に大事な視点だと思います。私どもは何も画一的にやるのではなくて、「地域地域に合ったことを」といった整備の仕方、これはやはり質の問題あるいは利用者の問題といったものと併せて大事な視点だということを追加しておきます。

それから、私どもの暮らしとインフラストラクチャーと

いった社会資本整備というのは、何か全く隔たりがあるような感じがしていたんですけども、このシンポジウムを通じてその間の距離を随分縮めることができたのではかという気がしています。やはり私どもの暮らしと非常に密接なかわりがありますし、暮らしを無視したような社会資本整備というのは全くあり得ないわけでございます。それがこの「CONET 2003」という、建設機械、あるいは施工技術の展示会のこういった場で、機械とか技術を通じて皆様方に暮らしとのかかわりという視点で少しでも距離を縮めることができたのではないかとということで、大変うれしく思っております。以上です。

半田 ありがとうございます。それでは最後に総括ということですが、もう今までにいろんな話が出ましたので、改めて逐一申し上げません。今日は計画の段階から利用者の声を聞くということ、それからインフラストラクチャー整備も量だけではなくて質が非常に重要だということ、まちづくりを皆さんが参加してつくっていくこと、いろいろな話が出たと思います。

それに何よりも今日はさまざまな蓄積をされた、ご活躍されているパネリストの方々、オペレータの経験もあるという方、それから国土交通省の佐野課長、一緒にお話できてよかったと思います。多分この会場に来られている方も同じような気持ちで、思い当たる節があるということでお話を伺ったのではないかと思います。

このような機会をつくっていただきましてありがとうございましたということと、ぜひまたこういったまちづくりの話を聞いたり、みんなで意見交換ができればいいなと思いました。私も前に建設省の土木研究所というところにいたんですが、これからはまちづくりのために技術開発や研究をしていきたいと思っています。

今日は皆様、本当にありがとうございました。最後にパネリストの方々に盛大な拍手をしていただきまして、これで閉会にしたいと思います。ありがとうございました。

(文責：国土交通省総合政策局建設施工企画課課長補佐・宮石晶史)