

震災フォーラム

No.4 『運輸・交通』

阪神・淡路大震災では運輸・交通関連にも多大の被害が生じ、システムとして機能が完全にマヒ状態に陥るなど、市民生活はもちろんのこと国民経済的にも大きな影響をもたらす結果となりました。

被災地では発災直後から早期機能回復を図るべく、懸命の復旧・復興の努力が続けられておりますが、1年余を経た今もなお震災による傷痕は深いものがあります。

No.4『運輸・交通』では、今回の震災を踏まえ、平常時にも有用な空間機能を確保する手法、防災を考慮した交通計画、災害時における交通網の信頼性確保策等々、幅広く個人の立場で多数貴重なご意見、ご提言等をお寄せいただくことができました。
(担当幹事 吉田 幸一)

空間機能が見える道路整備

正会員 工博 筑波大学助教授 社会学系 石田 東生 Haruo ISHIDA

道路の機能は、自動車や人が通過したり沿道の宅地へ出入りするという交通機能と、オープンスペース、街路樹の植樹、日照・通風、種々のライフラインの埋設などのための空間機能に大別できることはよく知られている。今般の阪神・淡路大震災では、避難・延焼防止・街路開塞防止といった観点から、特に発災直後には空間機能が重要であることがあらためて認識された。従来から空間機能重視の広幅員街路は、たとえばシンボル道路等として整備されてきているが、都市域においてはこの方向性がさらに強化されるべきだと考える。

このときに整備のあり方・方向性として次の3点が重要であることを指摘し、提案したい。まず第一に、災害という異常時だけでなく、平時にも快適で美しく、かつ利用性の高い空間であることである。平時には緑の空間としてまたコミュニティ広場的に活用されるとともに、地下等には水・緊急物資が備蓄されている。災害時には、延

焼防止・防災・避難のための空間としてのみならず、緊急物資の地域デポや救援・復旧の活動拠点として活用できるような構成が望ましい。第二に、第一点とも関連して、空間機能重視であることが目に見える、別言すれば、交通機能、特に通過交通機能重視でないことが実感できる空間構成であることである。広幅員の道路がまっすぐに整備されれば、通過交通が発生し、沿道環境が悪化するのを心配するのは沿道住民としてきわめて自然であろう。これを防ぐためには、たとえばクランク状の広幅員道路、中ぶくれの道路のような大胆な発想があってもよいと思われる。そして最後が整備費用の負担である。空間機能を重視し、自動車交通機能のある程度制限するのであるから、自動車利用者の受益者負担として徴収されているガソリン税ですべてをカバーするべきではない。むしろ、一般財源による負担や区画整理による減歩などを通しての地元負担を中心とすべきであろう。