

## ○新潟市 「古町周辺地区まちづくり計画について」(H22年 8月30日)

新潟は、横浜や神戸と共に開港5港として選定された、歴史ある湊まちでもあるが、全国的にはイメージが定着していない点が課題となっている。今回の視察では、「みなとまち」として栄えた古町(ふるまち)地区を中心に、歴史や文化に目を向け、再整備し、みなとまちとしての魅力を高め、観光交流人口を増やしていこうという、「みなとまち にいがた わくわくプラン」について調査を行った。

庁舎内で一通りの説明を受けた後、市会バスを出してもらい、市内取り組みの各所を廻った。まず、市役所を出発してから、信濃川を超えて、万代シティ船着き場に向かった。万代シティ船着き場は、万代大橋に臨む河川敷にあり、まち歩きスタートをこの船に乗ることから始められるように新しく作られた観光船で、少し乗るとみなとぴあに到着するようである。船の時間も決まっているため、残念ながら乗船はかなわなかったが、重要文化財の万代橋を越えて陸路みなとぴあに。みなとぴあ周辺には、現存する明治2年建築の旧税関庁舎や、旧第4銀行の支店を移築復元された建物があり、後者は歴史博物館として使用されている。

新潟はかつて「堀」を中心に物資の移送などが行われたまちであり、堀の両サイドには柳がたなびき、水辺の風情を残していたが、昭和30年代の国体開催時、自動車の往来に支障となる、また、水が淀んで不衛生だということで、「堀」をすべて埋め立ててしまった。現在、みなとぴあ地区の一部に短い堀が再現されているが、更に、早川堀通りに「堀」を復元させようという計画がある。危険ということもあり、せせらぎ程度の水量になるらしい。早川堀通りを少し行ったところに「湊稻荷神社」がある。見過ごしてしまうような小さい神社であるが、「願掛け高麗犬」の逸話で有名。神社の玄関で出迎える1対の石の高麗犬は、頭(正確には首?)がくるくると回るようになっており、「かつての遊女が、海が荒れると漁師たちが漁に出られず遊びにくることから、荒天となるよう願って回した」とされる。

整備をする予定となっている旧小澤家住宅を車窓から見て、整備中の日和山に上った。山に上ったと言っても、階段をふたつほど上っただけであるが、かつてはその上で船の案内のための信号を出したりしていたとのこと。海からも遠く、山も低い。どうやって案内していたのか疑問になるが、山は公園として整備され、階段横にベンチなどを製作中であった。

日和田を下りて、昨年、「水と土の芸術祭」の会場にもなった旧斎藤家夏の別邸を訪れた。猛暑の日であったが、別邸は冷房がなくても少し涼しく、日本建築の偉大さを感じる。現在は、具体的な別邸の保存活用の方法が決まっておらず、試験的に(イベント時など)開放しているが、通常は閉まっている様子。

別邸を出てから中心部、東堀と西堀の間に位置する「鍋茶屋通り」に案内された。「鍋茶屋」は、江戸末期に創業の料亭で、明治時代、昭和初期に建てられた建物は有形文化財となっている。鍋茶屋通りから近く、閉店となった新潟の老舗「大和デパート」後を活用した「なかなか古町」を見学した。「なかなか古町」には、パスポート申請所と住民票発行所、子育て広場、作業所製品の販売所などが集められており、集客のための工夫が行われていた。最後に、庁舎で説明のあった唯一の地下街、西堀ローサに降りて視察調査を終えた。西堀ローサでは一時2/3が空き店舗となったようであるが、商店街を中心に熱心に取り組み、今はすべての店舗が埋まっている。実情は厳しい様子。

事業は主に、総額の40%を国が負担する「まちづくり交付金」を活用して実施されており、H18年からH27年までの10年間、44事業、総額では31億6000万円に及ぶ。そのほか、古町界隈に多数存在する「小路」と呼ばれるたくさんの路地の通りを、ひとつひとつ特徴をとらえた看板を整備し、いわれや特徴を紹介したパンフレットを作成し、小路巡りができるような工夫も行われていたが、説明のみで個々の小路への案内はなかった。

昨年の「水と土」に続いて新潟を訪れることになったが、あらためて新潟の持つ歴史や文化の深さに触れることができた気がする。また、少しでも堀のある風景を市内に取り戻そうと熱心に取り組んでいる市の熱意にも遭遇し、今は、柳だけが揺れている通りであるが、かつてそこに堀があり、水が流れ、舟が往来していた風景を思い浮かべる。首の回る高麗犬や、かつて舟を案内していたというこじんまりした日和田など、小さいストーリーにも目を向け、旧税関庁舎や旧家の再整備などと共に、港まちにまつわる物語として観光に活かしていく取り組みは、神戸でもぜひ参考にしてみたいと思う。

○東京都消防庁 (H22年8月31日)

## 「都市部における消防団員確保の取り組みについて」

東京都では、平成12年、14000人台であった消防団の団員が、年々減少を続け、平成17年には13000人台にまで落ち込んだ。団員確保のため、平成18年くらいから徐々に検討が始まり、平成19年は予算を増額して集中して取り組んだ結果、現在15522人にまで増員でき、一定の効果が現れている。

取り組み策は、①広報②処遇③イメージアップ④活動力の強化の4つの項目に沿って行われている。広報では、消防団募集のラッピングバスを走らせるほか、プロモーションビデオの大型パブリックスペースやケーブルテレビでの上映、街頭キャンペーン、また、都営地下鉄の中刷り広告など、かなり力を入れて広報活動を行ってきた模様。イメージアップでは、活動服にロゴを入れたり、肩賞をつけられるようにするなど、「カッコよさ」に取り組まれているもよう。活動力強化では、ポンプ車などの設備の強化を行っている。

広報によって応募が増えても、実際に定着できるかどうかの課題も残るようだが、まずは「知ってもらう」「消防団のイメージを上げる」ことは、団員募集の機会を増やすことから、団員確保には重要であり、大変プラスになっているようである。

予算のこともあるので、すべて参考とはならないかもしれないが、いろいろと取り組まれている広報の中でどれかひとつでも参考に取り入れて、団員確保の広報に努めてみてはと思う。

## 「第三消防方面本部消防救助機動隊について」

第三消防方面本部消防救助機動部隊は、放射性物質、生物剤、危険物や毒劇物などの特殊災害に備え、高性能な資機材を搭載した特殊災害対策車や救助車、ロボット、分析資機材を装備し、専門研修を修了した隊員で編成されている。他に、東京消防庁では、1～10各方面の消防署において、化学災害を専門とする化学機動中隊を配し、化学災害専門の消防活動に対応しているほか、支援部隊を持つ。

- ・化学機動中隊…特殊車両2台、8名編成、9方面
- ・第三本部機動中隊(中核となる)…特殊車両4～6台、15名編成
- ・支援部隊…11

概要説明の後、まず、第三本部機動部隊の有する、N(放射性物質)B(生物剤)C(毒劇物)、それぞれの特定のための分析・測定機材および、特殊災害車両などを見学した。特殊災害対策車は、各種測定の資機材を搭載し、車両の外板が2重構造となっており、横5mm、後ろ10mmの鉛板と、その下にある水槽によって、放射性物質を中に通さない構造となっている。また、前方運転部も、災害時はパネルで囲われ、外部に設置されたカメラによるモニターで、無視界運行が可能となる。もう1台は、シャワー設備を3基搭載した除洗車で、東京都にもここに1台あるのみということ。3基のうち1基には担架のままスライドさせてシャワーをかけられるようなレールが付属している。更に、放射線カウンタや各種細菌分析器のほか、ポータブルの赤外線分析器などを見学したが、これらの測定器等は、対象となる物質などが不特定な災害の初動対応や救助活動に使われている。

機材の説明を受けた後、「化学工場で劇薬のタンクが破損、ひとりが負傷しながらも逃げ、ひとりが負傷した状態で階下に取り残されている」というシナリオの下、訓練展示を行っていただいた。緊張した空気の中、陽圧式防護衣をまとっての猛暑の中での訓練が進められた。

陽圧式防護衣は、酸素ボンベごと着衣し、自身の吐く息で防護衣の中を充てんすることで圧を上げることによって、細菌などを侵入させない仕組み。救助活動は、まず、この防護衣を着た隊員が放射線量の測定器で確認をとることから始まる。現場横には簡易テーブルの基地が置かれ、遠隔監視と指揮が取られる。遠隔監視されるのは、破損されたタンク横に置かれた検知器からの情報や、煙が充満し、視界も不良の中など、人の確認等には、熱で色分けされるサーモグラフィが使われるが、この画面など。更に、防護衣を着た隊員たちの時間管理なども、管理カードを使って管理される。負傷者を階下より救出すると、担架のまま除洗車の中に移動させ、シャワーにて洗浄し、訓練が終了した。

防護衣の重さに加え、酸素ボンベと相当な重量となるが、更に防護衣の中、体には冷却材を巻きつけているということだった。残暑と呼ぶには過酷すぎるような猛暑の中で、救助訓練を展示していただき、委員会一同、本当に心から感謝申し上げる。

帰路の車中で、神戸の機材や部隊はどうなっているんだろうという話になった。特殊な機材も多く、勉強会などで文面のみで説明を受けるのと、実際の機材や隊員の訓練を目の当たりに

するのとでは理解の範囲も違い、大変、参考になった。先日の委員会管内視察では、NBC災害に特定したものは行っていないため、神戸の状況を把握しておく必要があると感じた。

## ○東京都

### 「大橋地区市街地再開発事業について」 (H22年9月1日)

首都圏交通の渋滞緩和のため、中央環状線の整備が進められているが、中央環状線と東名高速・3号渋谷線をつなぐ部分が大橋ジャンクションにあたり、大橋地区は、渋谷から東急でひと駅の「池尻大橋」の近傍にある住宅やオフィスビルが林立する密集地。大橋ジャンクションは、中央環状線と3号渋谷線の高低差70mを地下と地上の2回転のループでつなぐことによって幹線道路の進路変更を行うもの。ジャンクションの設置にあたり、市街地再開発と併せて事業化するという手法が用いられており、ジャンクション部ループの地上屋上部と、ループ内に設置のトンネル内排気塔付近のエリアには、雑木林なども含めた公園を造成し、簡単なイベント等も開催できるよう広場も設けられている。ループ部は、外側から見ると、ちょうどグラジエーターなどに登場するローマ時代のコロッセウムのような外観。今後、壁面にも緑化が行われる。

ループの横には、高層マンションが2塔建設予定であり、片方の地上27階三角形のマンションは既に完工して入居も始まっていた。もう一方の大きいほうのマンションは地上42階で、ちょうど基礎工事の最中であった。これから販売に入るらしく、ぜひよろしくということであったが、 $m^2$ あたり¥120万円ということ。80 $m^2$ だと1億円くらい？それでも渋谷から少し距離があるので価格は抑えられているということ。

市街地再開発を同時に行っており、土地の権利者の方々のほとんどがマンションに移ることになるらしい。土地の価格そのものが高いためこそできる事業だが、同じことは神戸では難しいかも。今後、完成後は、ループの屋上公園や中にできた公園(田んぼもできる)の管理は、目黒区が管理者となって管理を行うことになっており、設計・計画・施工時は携わってきた首都高速(株)は通常の管理には直接は関わらないことになる。また、目黒区も指定管理者制度などを活用して、地域住民の方に管理を委ねるなど、検討中。

世界でこうした計画が実行されている例はあるのですかと質問したが、おそらくないでしょ

うということ。一度、中央環状品川線が平成25年に完成するとき、車で運転して東名高速から大橋ジャンクションで品川線に入ってみたいなと思った。きっと、猛暑の中、緑化の前のコンクリートむき出しの屋上部分をみんなで登ったことを真っ先に思い出すだろうなと想像する。それにしても、すごいこと考えるなーというのが率直な感想。委員会のメンバーも口々にそんな話をしていて。再開発で一番大事な、「住み慣れた地域、土地を離れずに済む」という課題が解決できている点は大変評価できる。