

TOSHIBA

Leading Innovation >>>

FUTURE DESIGN

ELEVATOR NEWS

安全で快適なエレベーターの未来をデザインする

2009

vol. **20**

特集●交通と都市の未来形

フラックスタウン・熱海

5つの方法で走る乗り物が
暮らしを変える

東芝エレベータ株式会社

TOSHIBA ELEVATOR AND BUILDING SYSTEMS CORPORATION

FUTURE DESIGN

ELEVATOR NEWS

安全で快適なエレベーターの未来をデザインする
vol.20 2009

お知らせ

改正建築基準法に適合した リニューアル市場向け新商品の出荷開始

東芝エレベータは、2009年9月28日に施行された改正建築基準法施行令に適合したリニューアル市場向け標準形エレベーター(商品名: ELFRESH) の出荷を 9月に開始しました。

新商品では、施行令で規定された「戸開走行保護装置」および「地震時管制運転装置」を標準装備するとともに、新開発のLED照明やカラーユニバーサルデザイン認証を取得した液晶インジケータを採用しています。また新商品拡販に伴い、業界初となるCO₂排出量の削減をサポートする「カーボンオフセットキャンペーン」を

2013年3月末まで展開します。
キャンペーン詳細につきましては
当社 Webサイトをご覧ください。

<http://www.toshiba-elevator.co.jp/elv/common/contents/products/renewal/index.jsp>



(アンケートにご協力ください)

今号の東芝エレベータ広報誌『FUTURE DESIGN』Vol.20 に対するご感想をお聞かせください。抽選で10名さまに「特選品」をお送りします。今号の特選品は、熱海のNPO 法人エイミックが「健康」と「くつろぎ」をテーマに開発したボディジェルとクレイソープ「カラダとココロ」です。入浴剤「和らぎ」「温もり」とセットにしてお届けします。

- 応募方法
同封のはがきまたはFAX用紙、E-mailでご意見をお送りください。
- 締め切り
2010年1月31日到着分まで有効。



東芝エレベータ株式会社

FUTURE DESIGN

ELEVATOR NEWS
vol.20 2009

2009年10月31日発行 発行 東芝エレベータ株式会社 広報室
〒141-0001 東京都品川区北品川6-5-27 電話 (03) 5423-3332
URL <http://www.toshiba-elevator.co.jp>
E-mail elevator@po.toshiba.co.jp

制作 有限会社イー・クラフト デザイン 手塚みゆき 印刷 株式会社ピーオーメディアサービス

CONTENTS

- 03-13 特集●交通と都市の未来形
—5つの方法で走る乗り物が暮らしを変える—
フラックスタウン・熱海
- 14-17 連載●リニューアル探検隊が行く!
日本森林林業振興会
- 18-19 連載●安全・安心を科学する
携帯電話のトラブルと
その対処法
コミュニケーションのための安全・安心
- 20 交通の快楽
空港と鉄道の新しい関係

【表紙解説】



熱海の街を縦横無尽に駆け抜ける乗り物“SV”。陸と海を駆け回るその乗り物が、半透明のシャフトを潜り抜けて空へ上る。高さ135mの“スパイラルエレベータータワー”は、熱海駅と陽和洞、そして熱海海岸とアタミロープウェイの八幡山駅をつなぐロープウェイを4カ所で支えている。熱海湾に微光を放ちながら建つシャフトが繋ぐのは、熱海の街と人の流れである。



古紙20%+植林木・ECFパルプ80%
の再生紙を使用しています



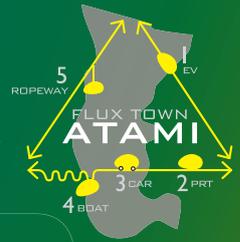
地球環境に配慮した大豆油インキ
を使用しています

1895



特集 ● 交通と都市の未来形

フラックスタウン・熱海



5つの方法で走る乗り物が
暮らしを変える

世界的にも有名な日本の温泉。

その日本を代表する温泉地のひとつ
が熱海だ。

古くから江戸に近い保養先として
名高く、1950年代には新婚
旅行や社員旅行の定番となった。

現在でも観光客でにぎわう熱海だが、
近年では東京に近すぎる距離と過去の
イメージが観光地としての新鮮味
を損ね、旅行先として敬遠される要
因にもなっている。また、地方都市
としては、少子高齢化や人口減とい
った典型的な問題にも直面している。
今回本誌では、2人の建築家による
プロジェクトチームで熱海をリサー
チし、2020年の熱海を構想した。
キーワードとなるのが「フラックス
△FLUX△」。

「流れ」を意味するこの言葉が象徴
する、人とモノの流れを考えた新時
代の観光都市とは、どのようなもの
なのだろうか。



フラックスタウンとは

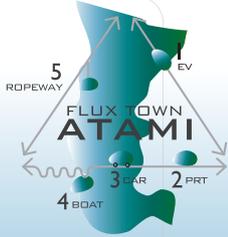
地形や既存の建設物などにしばられず、
人やモノが自由に活動できる街。
今回のプロジェクトでは、景観や歴史的
建築物、固定インフラなど既存の都市構
造物を活かしつつ、それらにとらわれるこ
となく流動的に進化できる街を目指します。

2020

FLUX TOWN ATAMI

由緒ある観光ブランド「熱海」

観光地として知られる熱海。そこには味わい深い歴史とともに、日本の観光地が共通して抱える問題点も見つけられる。まずは歴史的な背景を加味しながら、現在の熱海が持つ魅力と課題を探ってみる。



信仰と温泉に 支えられた歴史

今や温泉の代名詞とも言える熱海だが、熱海の温泉が知られるようになったのはいつごろだったのか。遡れば、鎌倉時代の弘安7年(1284年)に日蓮宗の僧である日興が、弟子に熱海湯治を勧めた記録が残っている。また、それ以前でも江戸時代の戯作者である山東京山が『熱海温泉図彙』(1832年)にて、5世紀末、

海底より温泉が湧き出し多くの魚介類が死んだとの伝承に触れている。「熱海」の漢字表記は、海から熱い湯が湧き出したことが由来という説もあり、実際、熱海には湯温が90度以上ある源泉が多数存在する。熱海が「湯治場」で有名だったことは徳川家康が湯治に訪れたことでも推察できる。

四代將軍家綱の時代からは熱海の湯を江戸まで運ばせる「御汲湯」が始まった。

明治以降は、文化人や政界の要人たちが熱海を別荘地として利用するようになり、上流階級の憩いの場としての性格も備えるようになった。今も熱海には「起雲閣」や「陽和洞」など(7ページ参照)、当時の別荘が現存する。

湯治湯から名保養地へ

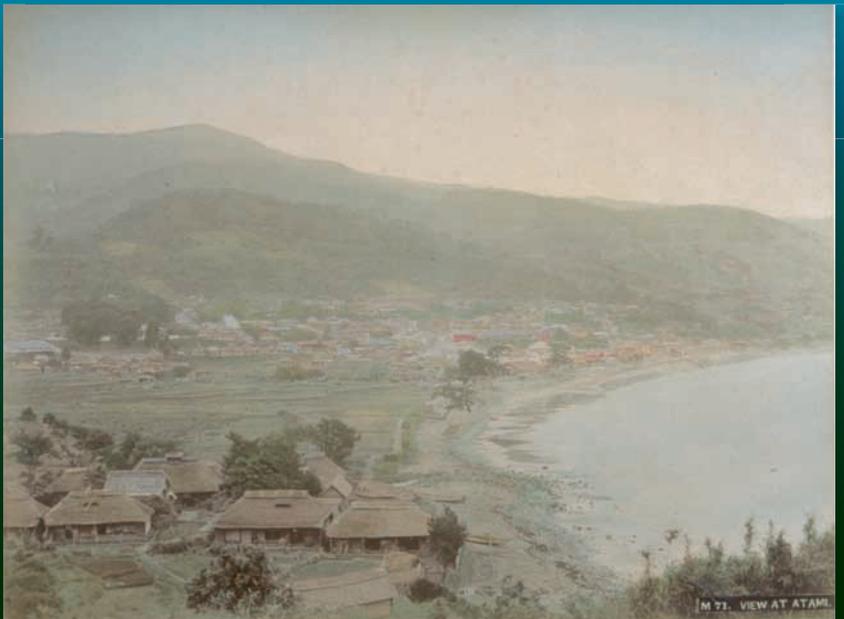
入湯客で賑わっていた熱海だが、交通網の整備が遅れていた。東海道が小田原から箱根に向かっているため、小田原と熱海の間は山道があるだけだった。1880年に熱海―小田原間を結ぶ熱海新道の仮開通を皮切りに陸路が整備され、やっと人力車が通れるようになった。

東京から熱海は距離にして約100km。1886年末に熱海を訪れた坪内逍遙は、午前7時に東京の新橋を出て、乗合馬車と人力車を乗り継ぎ、到着したのは夜だったという。

1883年には東京と伊豆沿岸を結ぶ汽船が運行を開始。また、1895年には人力で客車を押す世界的にも珍しい鉄道「豆相人車鉄道」が登場するなど、インフラが徐々に整備されていった。

さらに、1897年から新聞に連載された尾崎紅葉の代表作『金色夜叉』で登場人物の貫一とお宮が繰り広げる熱海海岸での名場面により、熱海の名は全国に広まることとなる。そして、1924年には熱海線(現在のJR東海道本線)が開通する。それまで年間3万5千人であった熱海駅の乗

1890



▲明治時代の熱海全景

1890年代と思われる熱海の様子。八幡山から熱海温泉の全景を撮影している。写真左手中央の森は熱海御用邸で、その左の長い建物は熱海学校と思われる。御用邸の背後には温泉寺や湯前神社があり、御用邸の右手に当時国内唯一の間歇泉であった大湯の湯煙が白く見える。手前にある民家の先に和田川があり、熱海海岸に注ぐ。そこから糸川までの間には水田が広がり、さらにその先には旅館と別荘が密集し、背後には伊豆山が写る。明治期に活躍した写真家の小川一真が撮影した。

提供:長崎大学附属図書館



▲明治期の熱海の温泉

提供:長崎大学附属図書館

- 749年 ◎大湯間歌泉の縁起
- 1374年 ◎鎌倉報恩寺の住職、義堂周信が熱海で湯熱を利用して陶器や塩が作られていることを漢詩で紹介する
- 1604年 ◎徳川家康が7日間熱海に逗留
御三家をはじめとする諸大名が「出世の湯」として熱海詣に繰り出し始める
- 1832年 ◎『熱海温泉図彙』発刊
- 1854年 ◎日米和親条約による日本の開国をきっかけに熱海が外国人にも保養地として知られる
- 1877年 ◎大隈重信が保養に訪れる。以降、熱海が重要な会談の場となることがあった
- 1883年 ◎汽船の運行を開始
- 1889年 ◎日本最初の公衆電話が東京～熱海間に設置される
- 1895年 ◎人力で客車を押す豆相人車鉄道が登場
- 1896年 ◎電灯が熱海ではじめて点灯される
- 1897年 ◎尾崎紅葉の代表作『金色夜叉』によって熱海の名は一躍全国に広まる
- 1907年 ◎熱海～小田原間に伊豆軽便鉄道が開通
- 1924年 ◎熱海線(現在のJR東海道本線)が開通
- 1927年 ◎海岸から100m沖合までの約20万㎡を埋め立て。熱海の埋め立てのはじまり
- 1950年 ◎熱海の中心部が大火災に見舞われ市街地の4分の1が壊滅するも短期間で復興
◎国際観光文化都市指定を受ける
- 1964年 ◎東海道新幹線 熱海駅が開業。海浜公園、ロングビーチプール、駐車場を設置
- 1965年 ◎熱海市の人口が5万4,540人となりピークを迎える
- 1982年 ◎MOA美術館開館
- 1986年 ◎延長200m、奥行き60mの砂浜「サンビーチ」が完成
- 1988年 ◎観光客数が年間約1,400万人となりピークを迎える
- 1990年 ◎社員旅行の衰退と大型宿泊施設を敬遠するムードから斜陽化がはじまる
- 2000年 ◎日韓首脳会議が熱海で開催される
- 2002年 ◎観光客数が800万人を割り込み全盛期の半分に。温泉を引いたリゾートマンションが増加し始める
- 2006年 ◎熱海市長が財政危機宣言を発令
- 2008年 ◎原油高騰に伴って自動車敬遠され、首都圏からの客足が戻りつつある

熱海の人々は、大きく3種類に分類される。定住する地域住民、長期滞在する別荘族、そして観光客だ。地域住民の多くは、観光産業に携わっている。熱海市の人口は1965年には約5万

熱海に関わる人々とその推移

代に、交通の利便性を生かし、東京から訪れやすい観光地としての地位を確立したのだ。

降客が、この年は75万人にもなった。以降、日本の高度成長期に首都圏から観光客が押し寄せ、新たな発展と近代化の時代が訪れる。

熱海の普遍的魅力と新たな可能性
2002年以降の観光客数は、全盛期の約半分である800万人を割り込んでいます。時代の変化による打撃を受け

また、住民の高齢化、交通の発達に伴う周辺地区への人口流出などもあり、地域住民の人口も1999年には4万4千人を割るまでに減少した。

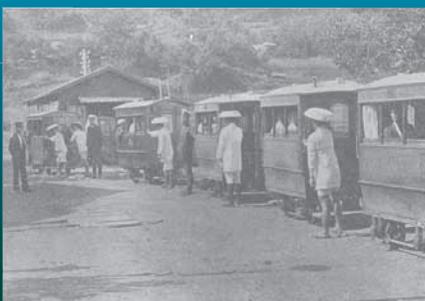
5千人とピークに達し、宿泊客数も1970年頃より減少傾向を見せ始めた。

これまで培ってきた歴史を尊重しつつ、定住者にとっても住みよく、観光面での魅力も再発見できる、熱海ならではの未来を考えてみた。

近年も観光施設が整備され建設規制の緩和により温泉付きリゾートマンションの建設も続々と進行している。また、地元の若い世代によるNPO団体が、次世代の熱海を考える活動を展開するなど、ここへきて熱海の可能性を新たな視点から見直す動きが出始めている。

たものの、観光の目玉である温泉をはじめ、由緒ある寺社の数々、別荘などの歴史的建造物、山と海に挟まれた自然環境、首都圏からの好アクセスなど、熱海の普遍的な魅力は一定数の観光客に変わらず支持され続けている。

1953



1898

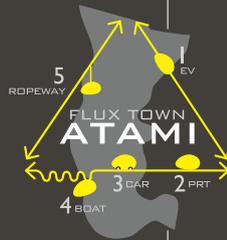
▲神奈川県湯河原市吉浜付近を走る豆相人車鉄道
1895年から1923年まで走っていた人力鉄道。人車は車丁が2～3人で押して人力で動かす。上等(定員4人)、中等(定員5人)、下等(定員6人)に等級が分かれ、下等の乗客は急坂では人車押しを手伝わされた。1898年頃には、1日14往復で熱海～小田原間を3時間50分で結んでいた。運賃は、熱海～小田原間が下等で50銭、中等75銭、上等1円だった。
提供: 国立国会図書館

◀小津安二郎『東京物語』のワンシーン

1953年制作の日本映画。尾道から独立した子どもたちに会いに上京してきた老夫婦が、上京中に熱海旅行に行くシーン。笠智衆演じる周吉と東山千栄子が演じるとみが、熱海海岸の防波堤に並んで座っている。
監督: 小津安二郎(1953年) 写真提供: 松竹株式会社

急斜面と通過交通、差し迫る高齢化社会

観光地としての栄華を誇った熱海だが、現在抱えている問題は多角的だ。交通インフラや地形といった熱海特有の問題に加え、観光の多様化に伴う時代のズレ、高齢化社会など他の都市でも共通したものもある。まずは熱海の現状を整理し、フラックスタウンの具体的な提案のための準備をしてみよう。



急斜面につくられた街

静岡県最東端、中部地方と関東地方の境である伊豆半島の付け根に位置する熱海市は、東西約8km、南北14kmという縦長の形状。富士箱根伊豆国立公園に含まれ、海・山・湖などの自然に恵まれた地域だ。

総面積の約半分が急傾斜地で、高台の上には別荘や住宅が建ち並び、鋭角の坂道があちこちに見られる。海岸線がすぐに丘となる地形がほとんどで、市街地は海岸に面した急斜面に張り付くように形成されている。

1921年以降は段階的な埋め立てにより、海際に平地ができ、砂浜海岸などが整備された。

起伏の多い地形が魅力と問題をもたらす

海と山に挟まれ起伏のあ

る地形は、街歩きには魅力的だ。細い路地、曲がる小道、急な坂を上った後の見晴らし。歩を進めるたびに次々と風景が変わる街並みは、観光客に迷路の中を歩くような楽しみをもたらす。だが一方、日常を過ごす地域住民に、負の要素としても働く。特に周辺地域よりも高齢化率が高い熱海では、斜面だらけの地形が生活上の負担となってしまう。急斜面の魅力そのままに、高齢化社会に適応する解決策を見出したい。

熱海へ向かう交通アクセスの現状

歩行者としての視点に続き、熱海への主要交通である道路と鉄道にも、新たな課題が浮かび上がる。

海岸沿いを走る国道135号線は、湯河原から熱海を通過し伊豆へと抜け



1: JR 熱海駅

駅前のロータリーには熱海の主要交通を担うタクシーがずらりと並ぶ。

2: 熱海仲見世名店街

駅前ロータリーからは数本の商店街が延びる。まさに熱海の街の玄関口だ。

3: 熱海七湯・風呂の湯

街のいたるところに温泉の碑があり、なかには温泉がわき出ているところも。塩化物温泉と硫酸塩温泉が約9割を占める熱海の温泉は、1日の総湧出量約2万6千t。透明の温泉で、塩分が皮膚を覆い保温効果に優れることから、神経痛、冷え性などに適しているとされる。

4: ときわぎ

創業して九十余年、熱海の銀座通りにある和菓子のお舗「ときわぎ」。熱海にゆかりのある文人たちにも愛されてきた名店。このような歴史のある建物は、別荘をはじめとして街中に散在し、それらが重要な観光資源となっている。

5: サンビーチ

夏には、連日多くの海水浴客で賑わう。1921年から段階的に海岸の埋め立てを行っており、写真の砂浜は1988年に完成した人工海岸。同時期にお宮の松広場など付近の観光施設整備が行われた。さらに1991年には海岸線を整備。親水公園などが建設され、地中海風のデザインで統一された。

6: 熱海港

熱海湾からは遊覧船のほか、離島への船も運航されている。初島へは船で約30分、東京都の大島へは時速80kmの高速船で45分で行くことができる。

7: アタミロープウェイ

乗り場から愛宕岬のある八幡山駅まで、高低差96m、距離286mを約3分で登るアタミロープウェイは、1958年から運行されている。ゴンドラは全面ガラス張り。山頂駅にある展望台からは、相模湾から真鶴半島、初島、網代を見渡す絶景が楽しめる。

8. MOA 美術館

熱海駅の背後の山の手に立ち、広大な敷地を備える美術館。国宝の「紅梅図屏風」(尾形光琳)「色絵藤花文茶壺」(野々村仁清)「翰墨城」のほか、日本画や陶磁器など東洋美術の名品を揃える。

9. 熱海梅園

1886年に開園した4万4,000m²の広さを誇る梅の名所。樹齢百年を超える梅の古木を含めて400本以上の梅の木がある。日本一早咲きの梅に始まり、桜、新緑、紅葉と四季を通して楽しめるほか、庭園内には中山晋平記念館、韓国庭園もある。

10. お宮の松

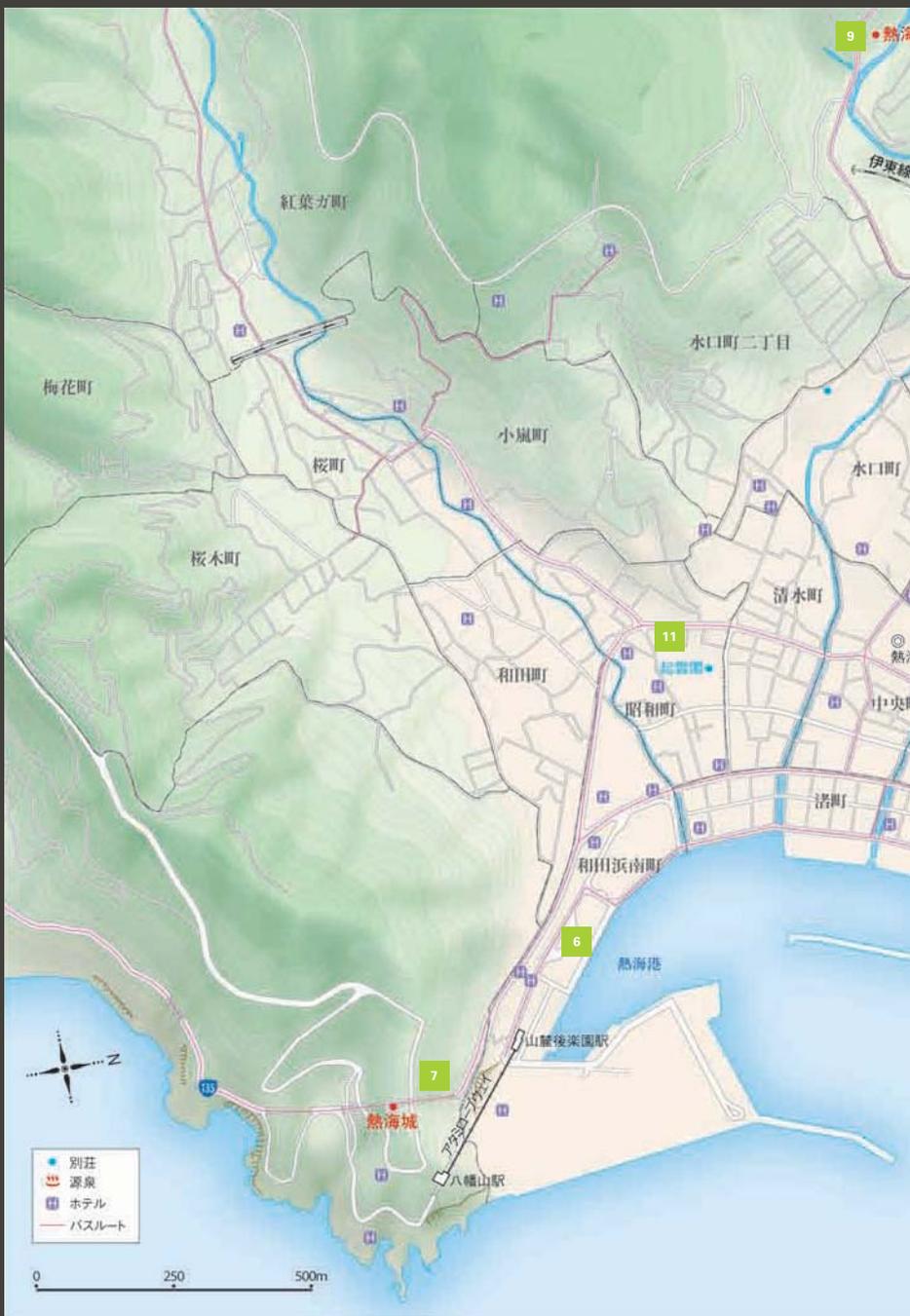
『金色夜叉』に出てくる真一とお宮の別れの場として有名に。今は二代目「お宮の松」と「真一・お宮の像」がある。

11. 起雲閣

1919年に明治の実業家である内田信也の別荘として建設された。その後旅館となり、文豪や著名人が多数滞在した。現在熱海市の所有で一般に公開されている。

12. 陽和洞

明治期の実業家である岩崎小彌太の別邸。現在は非公開。



熱海を中心市街地は熱海駅と来宮駅という2つの駅に挟まれるようにして広がっている。徒歩15〜20分圏

観光シティー
スーパーコンパクト

熱海を交差する交通網は現在、道路、鉄道ともに通過交通となりがちである。人々がより気軽に立ち寄れるような、誘導性をもった提案はできないのだろうか。

近年は熱海を通過してその先へと移動する車が多く、夏季や休日は、中心地での渋滞が恒常化している。市街の宿泊する観光客がビーチへ出る際にも、交通量の多い道路を渡る必要がある。

「アタミロープウェイ」の概要を発表する。人やモノ、土地のつながりといった「フラックス」を再構築した街はどのようなになるのだろうか。

今村創平氏と松田達氏による熱海の未来を提案するプロジェクト「フラックスタウン・熱海」の概要を発表する。人やモノ、土地のつながりといった「フラックス」を再構築した街はどのようなになるのだろうか。

内にとんとんの主要な観光要素が詰まった非常にコンパクトな観光都市と言えるだろう。本プロジェクトではこの規模自体も熱海の魅力のひとつと捉えている。特有の地形、時代の変化による観光客の減少など、さまざまな問題がある一方、熱海には歩いて回れる狭いエリアに豊富な観光資源が凝縮されているといった他の街にはない大きな魅力があり、それらをさらに発掘できそうだ。問題を解決すると同時に、ポテンシャルを活かした未来の熱海を描きたい。次ページから、建築家の

計画の概要

東京から近く歴史ある保養地としての熱海の価値を活かしつつ、別荘族、地域住民、観光客の三者にとって魅力ある街とすること。

本プロジェクトは、どの地方都市でも行われるような無表情な再開発とは一線を画し、あくまで熱海ならではのコンパクトで立体的な構想とした。プロジェクトの対象エリアを小規模に集中することで、数ある温泉街のひとつというイメージを超え、観光と生活両面での熱海の独自性をより活かせるものとした。

残し、個人が自由に移動できる安全な街を目指した。

新しい「流れ」が活力を与える

山と海に囲まれた熱海では交通手段の開拓は困難を極め、それゆえに多様な交通システムが検討されてきた。

熱海の魅力を最大限に引き出す移動手段とは何か。

本プロジェクトには、私たちがまだ見たことのない乗り物が登場する。それが「SV = Sharing Vehicle (シェアリング・ビークル。以下SV)」だ。

「Sharing」の名前のとおり、熱海の公共交通として陸上、海上、空中をシームレスに運行し、散在するさまざまな観光ポイントを繋ぐ小さな乗り物である。これが熱海での移動を楽しく、自由にくれられる。まるでSF小説に出てくる「Pause」モード、「自動車として自由に移動する」「自動車モード」が、実現する技術は2009年現在、すでに海外では実用化されている。決して絵空事ではない。イギリス・ヒースロー空港など現在ある海外の事例や、SVの仕様については、12〜13ページを参照して欲しい。

現状の熱海が持つさまざまな課題をクリアするSVは、熱海が持つ乗り物の歴史に新たな時代を拓くのだ。

熱海のすべてをシームレスに移動する「SV」

SVの移動方法は5通りある。

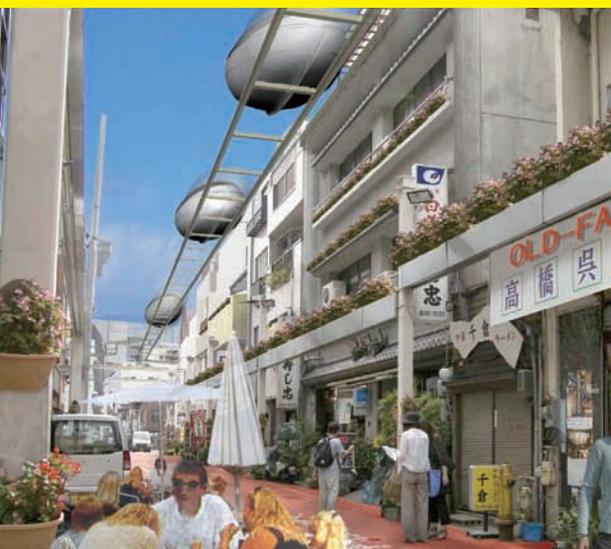
軌道上を走る無人タクシーである「PRT (Personal Rapid Transit)モード」、自動車として自由に移動する「自動車モード」、熱海を取り囲む山頂のうち5カ所を空中で繋いだ「ロープウェイモード」、熱海湾内を移動する「海上移動モード」、そして、それらのモードをつなぐ「エレベーターモード」だ。利用者はわざわざ乗り換えることなく、陸・海・空をシームレスに移動できる。

海岸と市街地を分断する存在となっていた国道135号線は地中化し、地上はSVと歩行者のために開放する。

SVはすべて中央センターで一括管理され、センターからの指示により自動運行し、街中を常に一定のスピードで

動き回る。自動車モード以外では、自分で運転する必要はない。GPSの情報に基づいて配車状況を自動で調整するの、渋滞が生じることも、衝突して事故が起きることもない。ひとたび乗ってしまえば、あとは行き先を入力するだけ。目的地に到着したら、そのまま乗り捨てることができる。空き車両となったSVは、次のニーズのある場所へと自動的に向かって行く。人々はSVを街中で気軽に拾えるだけでなく、携帯電話で空き車両の位置を確認したり、呼び出すこともできる。

SVにより、個人単位で自由に移動できる「ネットワーク型パーソナル・トランジット」の世界が実現できる。



メインストリート上をPRTで移動する

メインストリートのSVは熱海のキャラクター的存在だ。メインストリートでは街の賑わいを見られる。眼下には商店街の賑わいが、上空はPRTが走り、かざり歩行者に開放し、高齢者にもやさしい街へと生まれ変わる。



街路を自動車で移動する

街路だけでなく、地域住民の足として日々の暮らしにも溶け込んでいく。SVを個人的に購入するほか、地域で共有する。また、街の空きスペースを有効活用し、製造、整備する施設を設置。インフラを整備するだけでなく、街路を中心とした地産地消の産業をつくり街の活性化をねらう。



水上トラベーター

熱海の街には、東西方向に数本の川が西の山側から東の海側へと自然に流れている。今回はそのひとつの川の上に、透明な動く歩道を設置。山側の街路は狭く、歩道が十分に設けられていないなかで、この川の上の動く歩道は主要な歩行者専用道路として機能する。



PRT



メインスト
愛くるしい形
SVが上部を
地上はできる

CAR



街の路地を
SVは観光用
いる住民たち
地にSVを製
この乗り物を

ELEVATOR



テラス付き屋外エレベーター
海岸沿いは急斜面を持つ山肌を切り開くように急な角度の階段が海岸まで伸びている。階段の代わりにフラットな歩道とその先にエレベーターを設置。上部のエレベーター乗車レベルは展望台となる。また透明なエレベーターからも海岸への眺望を楽しむことができる。

陸海空の移動をスムーズに！

の特徴を生かした新時代の都市計画だ。
「ピークル」。
に応えられる、コンパクトでフレンドリーな乗り物だ。



BOAT

人々は
まなく、
る。



ROPEWAY

定期的に



FLUX TOWN ATAMI

Chapter 3

熱海都市再生プロジェクト「フラクスタウン・熱海」

立体的な交通システムで

2020年を見据えた「フラクスタウン・熱海」は、現状の熱海メインの交通は陸海空をシームレスに移動できる「シェアリング・斜面と海に囲まれた熱海で、高齢者から観光客まで様々なニーズ



SVのある熱海の暮らし

観光客を迎える熱海駅前。駅ロータリーの横に、SVステーションが作られる。待ち合わせ場所も兼ねたステーションには、温泉による足湯が設置されている。ほっと一息ついたら、いよいよSVに乗り込む。陸、海そして空。熱海の街のあらゆる場所を常に一定のスピードで、一定の台数が走り続けているSVには、待ち時間も時刻表もない。SVに乗りしたら、行き先を入力。あとは細かく張り巡らされたルートに沿って自動的に目的地へと進行してくれる。

客は車内で観光ガイドなど必要な情報を引き出せる。乗り物としてだけでなくメディアの機能も持つSVは、外から見た場合、前面がLEDスクリーンとなり、広告などの情報を映し出す。乗っているときだけ恩恵を受けるものではなく、外から見たときには別の役割として機能する。

ここに進むと、海辺が見えてくる。ここでテラス付き屋外エレベーターからロープウェイエレベーターへ乗り、熱海を上空から見渡してみるのもいいだろう。また、このまま「海上移動ルート」に乗り入れて海上散歩へと繰り出すこともできる。

新しい環境配慮型の移動装置

SVはエネルギー問題にも配慮する。基本的な動力は空気で電気によるハイブリッドで、高所からの移動時には位置エネルギーを利用する。また温泉の熱エネルギーは、熱交換器を利用して車内の暖房などに活用する。地形による高低差や温泉の熱など、熱海だからこそ生まれる「ご当地エネルギー」を有効利用。このシステムは環境問題がますます重要になる将来において注目されるものとなるだろう。

利用者の求めに柔軟に対応するSVは、住民にとって日常生活の足であり、またメディアでもある。観光客にとってもSVそのものが観光要素となることは間違いない。人それぞれの移動支援するSVは、人の可能性、街の可能性を呼び起こす存在となるだろう。



船として海上を走る

SVは海の上をも走る。既存の波止場がステーションとして機能し、ここでも乗り降りを行うことができる。水中に軌道がつくられるので、全てGPSやビーコンを利用したコンピューター制御により誘導される。



ロープウェイで移動する

既存ロープウェイのルートを使い、山を上り下りするSV。夏の間、定期開催される花火大会も街中を走るSVから楽しむことができる。



SVステーション

観光や生活における拠点となるポイントごとに、SVへ乗り降りするステーションを設置。ステーションには足湯が設けられ、待ち合わせ場所や休憩場所としても機能する。

Chapter 4

Sharing Vehicleの性能比較

5通りのモードで走る未来の乗り物

未来的な乗り物、SVが街を駆け抜けることによって、既存の熱海の旧市街地を無理に再開発することなく、未来と過去が同居した街として熱海をアピールする。このSVとは、どのような性能を持ち、どのように熱海の地で利用されるのだろうか。その詳細に迫る。

熱海の街路になじむコンパクトなボディ

全長4350mm、全幅1900mm、全高1650mm。

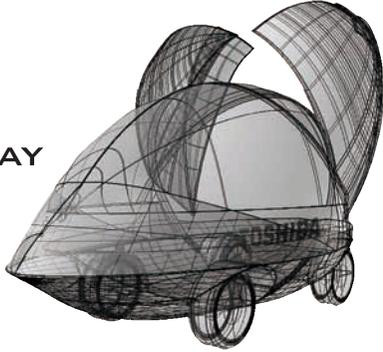
SVのサイズは軽自動車より一回り大きいといったところだろうか。しかし、街路に溶け込む卵形のデザインは、熱海の街になじみ、大きさを感じさせない。

動力源は、短距離では圧搾空気を、長距離では電気を利用するハイブリッドとし、自動車モード以外では、すべてコンピュータによる中央制御となる。SVにはGPSと同期したセンサーがついており、渋滞させない運行はもちろん、SV同士が衝突しないようなシステムによってバックアップされる。

SVは地域住民、別荘族、観光客の3種類の熱海の住民に対して、「販売」、「共有」、「各回使用」という3つの方法で

詳細に価格を設定する。対象に応じた価格設定により、熱海市民に対しては特別価格を設定して熱海への移住を促し、別荘族に対しては販売や年間契約などのビークル・シェアリングを促す。また、観光客に対してはタクシーに頼ることなく自由に熱海を動き回れることをアピールする。これまでにない脱開発型観光計画を未来型SVが創り出す。

詳細に価格を設定する。対象に応じた価格設定により、熱海市民に対しては特別価格を設定して熱海への移住を促し、別荘族に対しては販売や年間契約などのビークル・シェアリングを促す。また、観光客に対してはタクシーに頼ることなく自由に熱海を動き回れることをアピールする。これまでにない脱開発型観光計画を未来型SVが創り出す。



5 ROPEWAY

4 BOAT

3 CAR



2 PRT



ELEVATOR

SV仕様

- 基本性能
- 寸法 全長 4350mm
- 定員 5名
- サイズ (幅) 1900mm
- 全高 1650mm
- 積載重量 7500kg
- 動力 ハイブリッド (電気/圧搾空気)
- 動力源 薄型リチウムイオン電池 (圧搾空気標準充電時間: 9h (常運転10h))
- 最大出力 2500kW
- その他 シート: 5席 (両向き移動可能)
- 主要材質: CFRP (カーボン繊維強化プラスチック) / アルミ合金
- ドア: 2枚 (ハイテイルドア)
- 照明: LED照明

未来の乗り物が都市の楽しみ方と生活を変える

今回のプロジェクトで主役となった未来の乗り物。こんな夢のような乗り物は、本当に実現するの? そう思う方も多いだろう。しかし、実はもう世界では使われ始めている。その実例を少し覗いてみよう。

最初に紹介するのは、アドバンスト・トランスポート・システムズ社の「ウルトラ・パーソナル・ボット」。バッテリー駆動の乗り物で、専用レーンを使って駅から駅へと走る。目的地を設定すればあとは自動走行。4人まで乗車が可能で、最高速度は時速40kmにもなる。実はこの乗り物、すでにロンドン・ヒースロー空港に整備済みで、業務用の駐車場と第5ターミナルを走るべく最終試験中とのこと。シミュレーション結果によると、平均待ち時間は10秒、乗客の95%は1分以内にサービスが提供されるというから驚きだ。今後はさらにホテルや駅と接続し、空港バスをすべて置き換える予定になっている。

次に紹介するのは、フランスの南東部に位置する都市グルノーブルにあるロープウェイ「ル・テレフェリック」。バスティーユ。1934年の開業以来、1200万人以上の旅行者に使われ、今や街の観光資源として、な



▲ Aquada (イギリス)



▲ ル・テレフェリック (フランス・グルノーブル)



▲ ウルトラ・パーソナル・ボット (イギリス・ヒースロー) ©Advanced Transport Systems Ltd.

●移動体験をコンテンツにする仕組み

熱海で生まれ育ち、現在、温泉や土地柄といったハードウェアだけに頼らない熱海の魅力づくりに取り組む市来広一郎氏に、今回のプロジェクトの可能性や課題について聞いた。



市来 広一郎 ICHIKI Koichiro
NPO atamista
代表
熱海温泉玉手箱（オンたま）実行委員会
実行委員長

熱海を共に盛り上げてくれる層を形成したい

熱海の魅力は、豊富な湯量を誇る温泉や夏涼しく冬暖かい気候といった土地そのものが持つものだけではありません。様々な個性をもつ個人商店が集まった昔ながらの商店街や、明治の名建築が数多く残る別荘などは、観光客のみならず、別荘族や地域住民にとっても、興味を持ってもらえるものだと思います。

僕が代表を務めるNPO「atamista」では、「熱海温泉玉手箱」として、熱海の魅力を数多くの人に体験してもらうための体験型地域交流プログラムを提供しています。たとえば、そのひとつに「熱海の老舗和菓子スイーツウォーク」があります。文化人が愛した和菓子や温泉まんじゅう発祥の店などを、講習を受けた地元住民の方によるガイドさんとともに巡るので。地域住民は、自分たちが住む街の魅力を再発見でき、別荘族には次の来訪時の楽しみができ、観光客は花火や温泉といったありきたりの熱海以外の魅力を知ることができます。

こうして熱海の魅力を地域住民と別荘族、観光客で分かち合うことで、それぞれの立場から熱海を盛り上げるためのサポーターになって欲しい。そして、活動を通じて生まれた熱海のサポーターとともに、熱海の新しいコンテンツをつくり出せれば良いと考えています。

歩行者優先の街づくりにより開けるもの

戦後から昭和30年代にかけての熱海の魅力は、温泉街の情緒というよりはむしろ当時としては珍しい鉄筋コンクリートの建造物が軒を連ねる近代的な街並みにありました。昭和30年代から40年代にかけては、モノレールの構想があったこともあるなど、その頃の熱海は、少し先の未来を感じさせる街だったのです。このプロジェクトが示す少し先の熱海の未来からは、その当時と同じワクワクする雰囲気を感じました。

今、熱海では、海からの交通をどう開拓するかという点が課題になっています。国道135号線と坂道により分断された海と、熱海駅そして市街地をどのように結びつけるか。今回の提案では、SVがシームレスな交通の魅力と可能性を見せてくれたと思います。熱海の街を海から見た景色はぜひ多くの人に見ていただきたいですし、ロープウェイで空から市街地を見下ろした様子は、想像するだけで楽しくなってきます。また、PRTの軌道を街路の上に配置したり、国道135号線を地中化したりするなど、人の歩行や生活空間に対する配慮をともうれしく感じました。

しかし、利便性を考える一方で、生活や自然環境に対しての配慮が課題となります。夜間にSVが空を多数行き来すると、あたりが明るくなりすぎてしまい、花火やビーチから望む初島などがよく見えなくなる恐れがあります。山の斜面に沿ったルートにするなど、町の中心部を迂回したほうがよいかもしれません。また、街路の上部を走るPRTは、市街地を走る路線だけに民家のプライバシーに配慮する必要があると思います。

そして、旅の楽しみには予期していなかった空間や場面に出会うこともあると思います。生活の匂いのある空間を保ち続けている熱海の良さを残したまま、さらに磨きをかけるためにも、SVの届かない空間にこそ地域の魅力をつくっていく必要があります。そこは私たち地元の住民の役割だと思いますので、このような交通インフラだけに頼らない魅力ある地域づくりを今後も進めていきたいと思っています。

「自動車を気にすることなく、安心して歩いて巡ることができる。道端や路地裏で、子どもたちが走り回って遊べる。街全体が遊び場になる未来の街」。このプロジェクトからは、そんな熱海が思い浮かびました。(談)



◎プランニング

1966年東京生まれ。建築家。プリティッシュ・コロンビア大学大学院、芝浦工業大学大学院などで非常勤講師を務める。著書は「現代住居コンセプション」(共著)など。



◎プランニング・作成

1975年石川県生まれ。建築家。東京大学工学部都市工学科卒業。同大学院建築学専攻修了。京都造形芸術大学、桑沢デザイン研究所などで非常勤講師を務める。建築系プロジェクトの企画、編集を行う。



◎文

1975年茨城県生まれ。ライター。2004年mosaki共同設立。建築系メディアを中心に執筆およびデザイン・ディレクションを行う。



◎構成

1977年大阪府生まれ。編集者。日本大学大学院建築学専攻修了。ウシダ・フィンドレイアー・主幹。勤務後、mosaki共同設立。建築系プロジェクトの企画、編集を行う。

各モード性能

- PRTモード
 - 最高速度：時速60km
 - 一充電走行距離：200km
 - 操作方法：タッチパネル指示方式
- 自走モード
 - 最高速度：時速160km
 - 一充電走行距離：80km
 - 操作方法：ステアリング・ホイール方式
- 水上モード
 - 最高速度：時速70km
 - 一充電走行距離：40km
 - 操作方法：タッチパネル指示方式(自動操縦時)

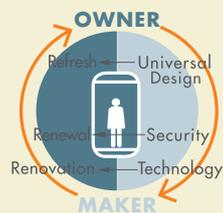
(手動操縦時)

- 動力推進機構・スクリーンプロペラ
- ロープウェイモード
 - 最高速度：時速28.8km(90分)
 - 最短輸送間隔：20秒
 - 水平長：2800m
 - 最大高低差：1200m
 - 片道所要時間：8分
 - 最大輸送量：毎時900人

なくてはならない存在を持つ。なんといっても特徴的なのが、愛くるしい球体の車体。旅行者はついカメラを構えてしまう。乗り物のある風景が絵になる好事例だ。山に囲まれた盆地にあっては、グルノーブルだからこそ考えられた乗り物だ。最後は、イギリスで開発された水陸両用車両として注目されているスポーツカー「ギブス・アクアダ」。地上

を時速160km、水上を時速50kmで走行が可能なおの車、水着するとタイヤを格納しジェット噴射で航行する。価格は日本円でおおよそ3000万円と高額だが、こんな乗り物が街を走る姿を考えるだけで、未来が楽しくならないだろうか。どの乗り物も夢物語ではない。今日もまた未来の社会を変える新しい乗り物が開発され続けている。

リニューアル探検隊が行く!



日本森林林業振興会

日本の森林・林業の発展を支援する日本森林林業振興会は、その本部が東京都文京区の東京ドーム近くにある。29団体のテナントビルが入る事務所ビルとしても機能しており、正面玄関奥の2台のエレベーターが多くの人の往來を支えている。昨年末、そのうちの1台がストップした。ビルを使う人の安全性と利便性を考慮し、緊急でリニューアルが行われることになった。

after



before



1 エレベーター・1階のりば
従来はステンレスをエッチング仕上げで装飾したホールドアだったが、リニューアル時に木目調化粧シート貼り仕上げに。フロアのイメージを一新した。

森林と林業を総合的に支援する振興会

財団法人日本森林林業振興会(以下、振興会)の本部は東京ドームにほど近い東京都文京区にある。地上6階、地下1階の「林友ビル」という名称の建物には本部の他に29団体のテナントが入居している。多くは森林関係の公益法人だが、なかには民間企業もある。萩原宏副会長は振興会の役割をこう語る。

「事業には3つの柱があります。第1に森林を訪れる人へのサービス。グリーン・サークルという会を組織しており、会員のために年15回の森林教室や年3、4回の宿泊ツアーを主催しています。国有林見学会は特に人気です。第2に森林・林業の振興で、森林の各

僕たちが
いそいそとリニューアルを
紹介するよ!



リニューアル探検隊

隊長

篠崎 正彦

東洋大学工学部建築学科
准教授。

1968年東京都生まれ。専門分野は、建築計画と環境行動研究。特に、都市での生活様式と住居、施設の関係の研究している。現在、ベトナムにおける集合住宅の調査研究を進めている。

隊員

山田 花子

篠崎先生の研究室でベトナム建築を学ぶ。趣味はピアノとフルート。



after

3

エレベーター・操作盤と階数表示パネル
階数表示パネルがデジタル式になり、
操作盤も最新モデルと同じユニバーサル
デザインになった。



before

2

エレベーター・かご室天井
左右隅2カ所に設置されていた照明を撤去して、新たに中央に設置した。照度が上がり、
かご室内が明るくなった。



before



種専門調査や木材製品を中心とする林業用機材などの
物販などを行っています。第3に森林に関する出版事
業です。この他に、林野庁の情報管理システムのサポ
ートも行っていきます」

本部のある林友ビルの落成は1974年のこと。以
来、35年間、玄関奥に設置された2台のエレベーター
がせつせと人々を運び続けてきた。

エレベーターのリニューアル時期は設置後25年が
ひとつの基準だ。管理室に人が24時間体制で常駐する
有人管理や2週間に1回の定期メンテナンスなどで
しつかり管理してきたため、閉じ込めなどは起きたこ
とがなかったが、昇降時にガクンと振動が起きたり、
停止時に段差が生じるなど経年劣化による問題が目
付き始めていた。振興会の斉藤正勝総務部長は「テ
ナントからもかご室が暗いとか、ガクンと止まるな
ど不満は出ていましたし、安全上からも早くリニ
ューアルしたかったのですが、なかなか予算が確保でき
ませんでした」と語る。

エレベーターはビルにとって必要不可欠なものが、
人を運ぶという役割さえ果たしていれば、新たに
交換する必要性を感じにくい。しかも、2台以上設置
されている場合、「1台が停止しても、もう1台がある」
という一種の安心感があり、なおさら、リニューアル
に踏み切る決断がしにくくなる。

木のイメージでリニューアル

しかし、昨年12月、実際に1台が停止する事態が起
き、斉藤部長も危機感を感じた。

「さすがに片方が止まるとテナントからもクレーム
があり、困ったことになりました。役員と相談して、
特別に予算措置を行い、2台同時にリニューアルする
ことを決めました」

リニューアル工事は今年6月初旬にスタートし、

萩原 宏氏
財団法人日本森林林業振興会
副会長



斉藤 正勝氏
財団法人日本森林林業振興会
総務部長



篠崎隊長の
ここがポイント!



リニューアルの意図が 明確なモデルケース

玄 閑奥のエレベーターホールは建物の“顔”ともいえるスポットです。今回のリニューアルでは、この顔が見事に変わり、イメージアップしました。

林業を支援されている組織のため、木のイメージを大切にされているということですが、エレベーターホール側のドアを少し濃い目の木目調化粧シートで覆い、大理石の壁とよくマッチしています。

まさに2本の木が立っているようで、その中に入っていくと、明るい木目調の空間が開けるというストーリーがあります。かご室内は光天井で明るく、圧迫感がありません。

リニューアルの意図がはっきりしており、しかもエレベーターの外も内も主張しすぎず、好感が持てます。

制御リニューアルという最小限の改修で、コストと手間と時間をあまりかけずに、快適性、乗り心地、安全性の向上と、さらにイメージアップを実現したモデルケースだと思います。

多数のテナントが入っており、長期間、エレベーターを止められない条件下で、これだけのことができるという意味で、リニューアルが必要な他の建物にもお手本となるのではないのでしょうか。

60年代半ばから、70年代にかけて建設された都心のビルは多く、どこも空調や照明設備を含めて建物全体の改修が必要な時期です。特に古い空調設備は小規模ビルでも全館空調が多く、消費電力などランニングコストが相当にかかっています。

温暖化ガス削減の社会的な要請もあり、今後は空調設備の交換と共にエレベーターリニューアルのニーズが高まるのではないのでしょうか。

建物をブラッシュアップする上で、エレベーターホールやかご室内のイメージアップはテナントにアピールする上でも効果的といえるでしょう。(談)



財団法人日本森林林業振興会

1946年設立以来、森林利用者へのサービスや森林調査などを通じて森林・林業の振興に寄与してきた。2008年10月には財団法人林野弘済会から現名称に改称。同会の組織するグリーン・サークルの会員は現在860名、自然を愛する人たちが会員となっている。

■住所：東京都文京区後楽 1-7-12

■TEL：03-3816-2471

1台当たり12日間をかけ、下旬には完了した。工事に当たって斉藤部長は「木を使うことと、見た目が変わること」を要望した。日本森林林業振興会の名にちなみ、本来は実際の木をあしらったデザインにしたかったが、建築基準法の規定によりエレベーター周りに可燃材を使うことはできず、エレベーターホール側ドアと、かご室内に木目調の化粧シートを貼ることにした。また、天井の照明も交換した。

「明るくて落ち着いた木目調に変わり、雰囲気がいぶ変わりました。来客にもテナントにも好評です」

かご室内には木製のテナント案内板があるが、木目調のかご室内とよくマッチしている。それまで、かご室内には掲示物が数多く貼ってあったが、役員から「きれいになったのだから、もう貼らないように」との要請があり、1階ロビーにわざわざ掲示板を新設したという。今回のリニューアルは、振興会らしいイメージづくりにも寄与したようだ。



メーカーの立場から…



東芝エレベーター株式会社

ステンレス製のホールドアとかご室内に敷いて木目の化粧シートを貼ることを提案して顧客に喜ばれた営業担当の清水氏と、音が出ないように工事に気を遣ったという建設部の五十嵐氏に聞いた。



清水 利晃
東京支社
リニューアル営業第二部
営業第二担当
販売主任



五十嵐 公士
東京支社
建設部
リニューアル工事
技術グループ

ロビーに木が立つイメージを

昨年12月、日本森林林業振興会の営業担当であった東京支社リニューアル営業第二部営業第二担当の清水利晃販売主任は林友ビルにある2台のエレベーターのうち、右側の1台が停止したという報告を受けた。ビルの竣工と同時に設置され、35年経過したエレベーターだけに、そうした可能性があることは承知していた。

「以前からリニューアルはお客さまにお勧めしていましたが、エレベーターが動いているときには、なかなかその必要性を感じていただけません」(清水)

リニューアルはさておき、まずは、止まったエレベーターを再開させなければならぬ。

経年劣化によるモーターの消耗が原因であることはわかったが、そのモーターも古い機種なので、すでに代替品も製造中止になっている。壊れたモーターを自社工場に持ち帰り、大急ぎで修理したものの、運転再開までに長い時間を要してしまった。

このトラブルをきっかけに、振興会の斉藤総務部長は危機感を強め、役員の了解を得て、緊急措置として予算を計上、リニューアルすることになった。

コストを抑えるために制御リニューアルを選択したが、イメージを一新したいという要望もあり、かご室内とホール側のドア

にも手を入れることにした。

通常、制御リニューアルでは、かご室は操作盤を除いてそのまま利用し、ホール側のドアパネルなども既設部品をそのまま流用する。

しかし、今回は巻上機、制御盤、操作盤とともに、かご室内の天井照明を交換し、かご室パネル、ホールドアのパネルもすべて手を入れることとした。

「お客さまより、かご室内とホールドアのパネルに天然木をお使いになりたいというご要望がありました。法律上、エレベーターには難燃材料しか使えません。そこで、木目調の化粧シートでお好きなものを選んで頂くことにしました。もともと、1階のホールドアはステンレス製で、通常、ステンレス製のドアは磨いて再利用することが多いのですが、イメージを変えるためにホールドアと、上部の幕板まで化粧シートを貼ることにしました」

その結果、玄関から入ってくる人には木が2本立っているような感じを与え、落ち着きと暖かみがロビーに漂うようになった。「『ロビーの雰囲気がよくなり、いい提案だった』と喜んでいただきました」(清水)

目に見えない「安心」をもたらす

かご室内の壁は、ホールドアと比べて少し明るめの木目調化粧シートを貼り、天井

照明も替えて、全体の照度を上げた。工事を担当した東京支社建設部リニューアル工事技術グループの五十嵐公士は「細かいことなんです」と当時の苦勞話を語った。

「以前の天井照明は天井隅に設置してあったので、これを外したらすき間ができてしまいました。どうやって埋めるかいろいろと議論しましたが、結局、コーキング剤で隙間を埋めました。目立たなく、きれいに仕上がったと思います」(五十嵐)

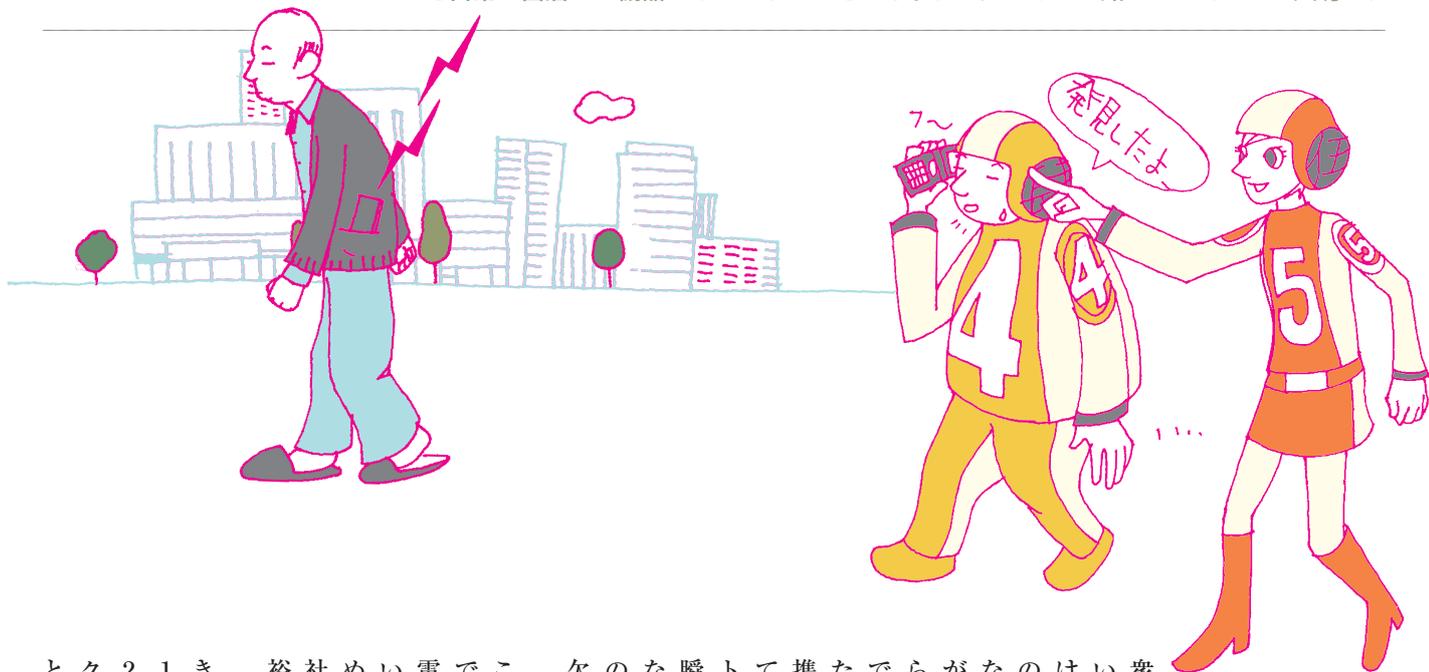
テナントビルのため、平日の昼間は大きな音を出す工事はできない。今回は、日曜日にそうした工事を集中的に行うことで切り抜けた。

1台当たりの工期は12日間という厳しいスケジュールの中、朝夕の通勤者に迷惑をかけないように工事を進めた。交通量の多い道路の交差点に林友ビルが建っているため、モーターなど巻き上げ機の交換を行うクレーン車を昼間に出勤させることができず、夜中に作業をすることになった。

「工事が終わった後は乗り心地がよくなったとおっしゃって頂きました」(五十嵐)
リニューアル後は標準装備の地震時管制運転や故障時最寄階自動着床運転、24時間遠隔監視などの機能が付加され、安全性もぐっと増した。目には見えないが、リニューアルは「安心」という大きなメリットをもたらしてくれるのである。

携帯電話のトラブルとその対処法

通話・メール・インターネットと、その小さな中に多機能を備えた携帯電話はいまや仕事と遊びの両方も含めて、私たちの生活になくてはならないものとなっている。これほど日常に密着した機器であるがゆえにどんなトラブルがあるか知っておくことが大切だ。



携帯電話の登場で 変貌した私たちの世界

携帯電話の登場によって私たちの世界は、大きく変わった。それは街中から公衆電話の数が大幅に減ったというような目に見える世界だけの話ではない。以前は電話のある場所しか通話ができなかったが、個人と共に電話が移動できるようになってからは、人と人はあらゆる場所でつながっている状態となった。いや、通話だけではない。携帯電話の機能として備わっているメールやインターネットによって、あらゆる情報を瞬時にやりとりできるようになった。もはや私たちの生活のなかで携帯電話は必要不可欠の存在である。

しかし便利である反面、そこには思わぬ落とし穴が潜んでいないとも限らない。携帯電話にはどんなトラブルが多いのか、その対処の方法も含めて、NTTドコモモバイル社会研究所主任研究員の遊橋裕泰氏に聞いてみた。

「携帯電話のトラブルは、大きく分けると3つあります。1. 端末操作にかかわること、2. 外からの悪意をもったアクセス、3. 人間関係です」と遊橋氏は言う。

携帯電話のトラブルに 巻き込まれないために

まず端末操作にかかわることだが、なかでもインターネットの操作には気をつけたい。

インターネット上にある無数のサイトには、ショッピングサイトも多い。多くのサイトは、購入までに何度かの操作を必要とし、購入履歴がメールで送られてくる仕組みになっている。だが、インターネットのサーバーは世界中に置かれている。必ずしも、どのサイトでも安全にショッピングできるとは限らない。不当に高い価格で販売された製品の購入ボタンを押してしまい、支払いと製品受け取りを済ませてから気付いたもの、すでに販売者は行方をくらましていた、というケースがある。

こうしたトラブルを避けるには、あらかじめ危険なサイトには接続できないフィルタリング・サービスを設定しておけば、安心してインターネットが楽しめる。フィルタリング・サービスは、携帯電話会社によって安全と認定されたサイトのみ接続する「ホワイトリスト方式」と、アダルトなど特定ジャンルのサイトは接続できない「ブラックリスト方式」

の2種類がある。これは携帯電話会社が無料サービスとして提供しているもので、販売店や電話機で設定できる。必要に応じて設定するといだろう。

また、重い画像や動画がメールで送られてきて、思わぬ高額の通信料が発生してしまうことも。月額利用料が設定した限度額に到達すると、メールで知らせてくれたり使用できなくなったりするサービスもある。契約内容を把握して賢く利用したいものだ。

2番目の悪意をもったアクセスには、電話とメールの2種類がある。電話はいわゆる「ワン切り」と呼ばれるもので、1、2回の呼び出しですぐ切れてしまう。着信履歴が残るので折り返すと、法外な利用料のサービスを利用したかのように装い、個人情報を読みださうとしたりする。

メールの場合は、「あなた





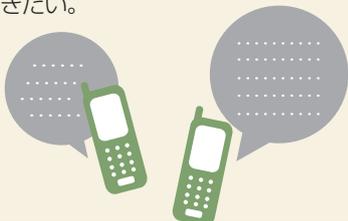
災害用伝言板サービス

もしも大規模な災害が起こったら 災害用伝言板を利用しよう。

本文では携帯電話についてのトラブルについて述べたが、逆に災害などのトラブルが起こったときには、携帯電話は手放せないツールでもある。

携帯電話に災害用伝言板サービスというのがあるのをご存知だろうか。これは平常時にはアクセスできないが、震度6弱以上の地震など大規模な災害が発生したときに使用可能になる。災害時には、多くの人たちが一斉に電話を使用するため回線がつながりにくくなってしまふ。メールでも安否を知らせたり確認したりできるが、電話番号は知っていてもメールアドレスまでは……という人も多い。そんなときに使って欲しいのが、この災害用伝言板サービスだ。

災害用伝言板では被災地域の人々が「無事です」「被害があります」「自宅にいます」「避難所にいます」のうち当てはまる箇所をチェックし、さらに100字以内のコメントがつけられる。一方、安否を知りたい人はここにアクセスして相手の電話番号を入力すると、被災地域にいる当該の人が入力した先のメッセージを見ることができる。そこにはない場合には、リンクしている他の携帯電話会社の災害用伝言板へ飛ぶことも可能だ。いざというときのために、普段から災害用伝言板サービスの使い方を確認しておきたい。

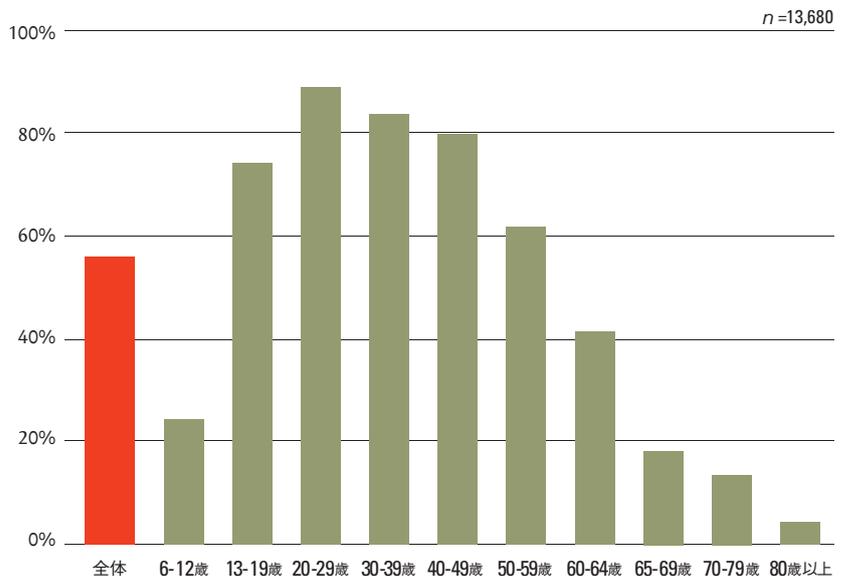


はこの有料サイトを利用したのに料金を払っていないから振り込むように」という類いのメールが送られてくることがある。あるいは、いやがらせメールを送ってきて、「今後メールを送って欲しくない場合は、返信するように」とと指示してくるものもある。

電話にしてもメールにしても、これらの対処方法は、知らない人からアクセスしてきたものには、絶対に折り返し電話や返信メールをせず、無視することだ。携帯電話から自動で送信される内容は、電話番号や位置情報、機種情報といったもので、個人を特定できる内容、特に住所や名前がまったく含まれていない。自分から住所や氏名を教えな

い限り、着信拒否をすれば、相手は二度とあなたと連絡を取る方法はないのだ。
3番目の人間関係とは、携帯電話のメールが引き起こす人間関係でのトラブルだ。
携帯電話でのメールは短文になりがちで、なかなか自分の言葉で伝えることが難しい。こうした場合、メールで招いた誤解はメールで解決しようとしなことが大切だと遊橋氏は語る。
「せっかくの携帯電話ですから電話で話す、あるいは会いに行くなど、直接話して真意を伝えたほうが解決の近道になります」
最後に、携帯電話をどこかで落としてしまったら、もしくは盗まれてしまったらどうすればいいのだろうか。
「目ごろから携帯電話にあるロック機能を働かせておく習慣をつけてください。そうすれば、万一の場合でも、情報の流出は防げます。また、ロック機能は、携帯電話を置きっ放しにして席を外したときなど、第三者があなたの携帯電話の着信履歴や電話帳を盗み見ることも防止します。そしてなくしたとわかったときは、すぐに携帯電話会社に連絡してください。携帯電話会社では、すぐに電話機能を止め、おサイフケータイでも使用不可にできます。その上で、警察に届けてください」

携帯インターネットの利用率(2008年)



出典：平成20年通信利用動向調査(総務省)



空港と鉄道の新しい関係

昔からある空港は、その多くが都市の中心部から離れたところにつくられ、空港との行き来にはシャトルバスやタクシーでというのがこれまでの常識だった。しかし、いまやその常識は覆され、これから空港をつくるうという場合には、鉄道とうまくリンクさせようという動きが盛んになってきている。

その先駆となったのが、ドイツのデュッセルドルフ国際空港だ。デュッセルドルフの場合、新しくこの地にできたというわけではないが、1996年に一度火災に遭って再建された。その際、役所ではなく民間が主導的役割を演じたことで、ユーザーの利益が最優先に考えられ、利便性の極めてよい空港へと生まれ変わったというわけだ。デュッセルドルフには日本企業も多数進出している、この空港に降り立ったことのある人も多いに違いない。斬新な空港のデザインもさることながら、空港とドイツの新幹線ICE（インターシティー・エクスプレス）などが乗り入れているデュッセルドルフ中央駅とをドイツ鉄道が十数分でないでいる。また、この中央駅へは空港内を走っているスカイトレインと呼ばれるモノレールで行くことも可能だ。

日本でもすでにこのコラム（本誌No.15「観光立国・日本の鍵は地方空港にあり」）でも触れたように富士山静岡空港の場合など、いまのところまだ駅はないものの新幹線の停車を見越して、新幹線トンネルの真上に空港を建設している。アメリカでも都市型の空港でない限り、鉄道とのリンクなど考えられもしなかったが近年、地方の場合でもそうした動きが出てきている。どうやらこれまでその合わなかった空港と鉄道の上手なリンクは、世界の常識となりつつあるようだ。（談）

交通 快楽

交通機関同士の接続は、その利便性に相乗効果をもたらす。
特に、種類の異なる交通機関の場合は、その接続性が重視される。

法政大学大学院 教授 黒川 和美

