

TOSHIBA

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. 3 2005

お客様の感動は、
私たちの喜びです。



特集●交通と都市再生の未来形

ハコダテ・スローモール 2015プロジェクト

函館・西部地区を暮らしやすい街にするために

プロジェクトチーム●渡辺保史＋太田浩史＋福島慶介＋東芝エレベータ

東芝エレベータ株式会社

TOSHIBA ELEVATOR AND BUILDING SYSTEMS CORPORATION

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.3 2005

表紙解説 ●ハコダテ・ヒルサイドエスカレーター

特集「ハコダテ・スローモール2015プロジェクト」で提案している全天候型の函館山坂道エスカレーター。設置想定箇所は、二十間坂、八幡坂などで、坂道にはロードヒーティングが設置された歩道、街路樹、「ハコダテ・ヒルサイドエスカレーター」、時間帯により自動車の乗り入れを制限する多目的道路が並ぶ。「ハコダテ・ヒルサイドエスカレーター」は冬場でも雨の日も活用できるように完全に覆われ、出入り口にも自動開閉ドアがついている。ドア部には天候センサーを設置し、雨や雪の日には出入り口は自動開閉ドア仕様となり、そうでない日は常時オープン仕様となる。



CONTENTS

03-09 特集 ●交通と都市再生の未来形

ハコダテ・スローモール 2015プロジェクト

函館・西部地区を暮らしやすい街にするために

10-13 連載 ●安全快適なエレベーターを支える
メンテナンステクノロジー & リスクコミュニケーション

ホテル

日本ホテル協会会員 株式会社ホテルオークラ

14-15 地域経済とエレベーター

函館

ポテンシャルの高い地域資源の発掘を

山澤 光太郎氏（日本銀行函館支店長）

16 交通の快楽

—フランス・モンペリエ

ユニバーサルデザインで、
街並みに溶け込むLRT

東芝エレベータ株式会社

ELEVATOR NEWS Vol.3

2005年5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) 5423-3333 (代)

ホームページアドレス <http://www.toshiba-elevator.co.jp>

E-mailアドレス 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 株式会社シータス

R100

古紙配合率100%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

十字街
DS OF HAKODATE
(塞司令部許可)

特集●交通と都市再生の未来形

函館・西部地区を暮らしやすい街にするために

プロジェクトチーム●渡辺保史＋太田浩史＋福島慶介＋東之エレベータ



2015

函館
CROSS-ROADS
(津軽要塞)

昭和11年ごろの函館十字街（写真）は、函館市の中心街として賑わいを見せていた。函館十字街を含む当時の中心市街・西部地区だけでも人口10万人を擁する大都市であった。

一方、現在の函館・西部地区の人口は約2万5000人。空地、空家が多かりの部分を含め、高齢化も進んでいる。この函館・西部地区を活性化させ、都市再生を目指すためには何が必要なのか。

本誌は函館・西部地区都市再生プロジェクトチームを結成し、2015年にLRT（路面電車）を活用したハコダテ・スローモールとハコダテ・ヒルサイドエスカレーターの構築を基軸に、函館・西部地区を高齢者にやさしい街、観光客がゆつくり歩きたくなる街へと変貌させる都市再生プランを提案する。

変貌する観光の街「函館」

津 軽海峡を隔てて青森市と対峙する函館市は、東部は横津岳、袴腰岳などの山地、西部は函館平野からなり、中心市街は函館湾に突き出た函館山の麓から扇形に広がる砂州上に展開している。

古くはアイヌ語で〈ウスケシ（入江の端）〉、〈ウシヨロケシ（湾内の端）〉と呼ばれていたが、15世紀の半ば、亀田郡の領主・河野政通が築いた館の形が箱に似ていたことから「箱館」と呼ばれるようになった。現在の「函館」の表記が使われるようになったのは、1869年からである。

函館港はその形から巴（ともえ）港とも呼ばれる天然の良港として古くから知られていた。17世紀末からコンブ採取や出漁者の増加により、近在や内浦湾沿岸部の産物の集荷地として急速に成長した。1859年の開港後は北海道の要となる国際貿易港として発展し、アメリカ、イギリス、ロシアなどの領事館も設置された。

「ペリー来航以来、函館は150年余にわたり近代都市として歩んできました」と語るのには、函館市出身で、著述活動のかたわら、デジタルメディアや情報デザインに関する各種の調査研究に従事する渡辺保史氏だ。

「函館市には函館山麓とベイエリアの西部地区に歴史的建造物群が多数現存し、それらの大部分が保存・活用されています。今日の建築や都市デザインの分野で脚光を浴びるリノベーションの先進地でもあったの

です」

函館市は、明治期の和洋折衷様式建築・旧函館区公会堂（重要文化財）、開港場商家の太刀川家の五稜郭跡、湯の川温泉、トラピスチヌ修道院など、歴史的建造物や観光資源には事欠かない。しかし、西部地区は、観光エリアとしての圧倒的な知名度の反面、生活圏としては弱体化の一途をたどっている、と渡辺氏は指摘する。

「この四半世紀で西部地区の居住人口は5万人から2万5000人へと半減し、高齢者率が市内全域よりも高く、空家、空地も増大しています」

暮らしたくなる街づくりへ

変貌する函館市の歩みを、もう少したどってみよう。

1908年の青函連絡船の就航により、函館は本州・北海道連絡の拠点、千島・カムチャツカなど北洋漁業の基地として発展した。1920年代後半には東京以北の最大の国際都市、港湾都市と呼ばれるまでになった。戦後は北海道、東北の中核都市として、水産業、造船業などを中心に栄えたが、1970年代後半以降両業は衰退の道をたどることになる。

もとより、函館市は、函館山からの夜景、新撰組副長として幕末に活躍した土方歳三の終焉の地でもある五稜郭、そして海の幸を堪能できる函館朝市と、観光地としては全国区



資料提供：市立函館図書館所蔵の「絵はがき」より

末広町の往来。歩道を行く女性のような、洋装を颯爽と着こなし「モダンウーマン」と呼ばれていた人々が大勢集まっていた。奥に見える正面が丸い建物は丸井今井百貨店。下の写真は、現在の末広町。丸井今井百貨店は、1970年から市が分庁舎として使ってきたが、2002年に水道局が移転して以来、閉鎖されていた。2006年には増築された4～5階部分を撤去して建設当時の姿に戻し、市民活動の拠点や観光情報センターとして提供する予定となっている。



特集 ● 交通と都市再生の未来形

2015 プロジェクト

函館・西部地区を暮らしやすい街にするために



市立函館図書館所蔵の「絵はがき」より

で名前を知られていた。1980年代後半より歴史的観光資源の開拓に注力し、1991年には年間約500万人の観光客が訪れるようになった（現在は年間約530万人を推移）。古くから栄えた貿易港であるだけに、函館山麓とベイエリアの「西部地区（歴史的街並みエリア）」には、歴史的建造物群が多数現存する。それらの多くが観光資源として保存・活用され、函館の観光地としてのブランディングには一定の成功を収めたといえる。

しかし、リノベーションの先進地でもあった西部地区は、観光エリアとしての圧倒的な知名度を得る一方で、生活圏としての街は、活力を急速に失っていった。その背景には、新都心の五稜郭周辺、さらにその郊外へと急速に生じた函館市の人口移動がある。1980年代後半以降、函館市の人口重心は急速に郊外へと移動していったのである。

「このままでは、観光エリア以外はゴーストタウンも同然との危機感が行政や街づくりの関係者にはあります」と、建築家で「はこだて街なか研究会」（NPO法人化申請中）会長・山内一男氏は語る。函館市は居住人口減少と高齢化に歯止めをかけるため、「西部地区まちの将来像会議」の設置など、さまざまな施策を展開している。「住みやすい街、住みたくなる街への再生」をキーワードに、西部地区の活性化を目指す市民レベルの新しい動きも活発になっている。山内氏も「ハコダテ・スミカプロジェクト」や「ハコダテまちなかオープンスク

ール」など、西部地区の魅力や活性化を考える集まりで研究発表やイベントを企画してきた。

「2004年に実施した『西部地区に大学生が居住する可能性について』のアンケートでは、約4割の学生が西部地区に住んでみたいと回答しています」と山内氏は期待を込めて語る。「暮らしたくなる街」としての魅力向上や、住まいとしてのモチベーションを喚起させることはもちろん、都市生活の当たり前の利便性や快適性を併せ持つことが不可欠になっているのである。さらに言えば学生を含めた「生産」「創造」の機能の付加が、西部地区再生のポイントになるだろう。

そこで、渡辺氏と東京大学国際都市再生研究センター特任研究員の太田浩史氏、東京大学大学院院生の福島慶介氏の協力を得て、新幹線開通予定の2015年を目標に、函館・西部地区再生プランを立ててみた。中心となるのは、都市公共交通のリデザインとともに、長期滞在型の観光への移行を促進する「ハコダテ・スローモール2015プロジェクト」である。



十字街の市電停留所から交差点を見る。

下の写真は現在の函館十字街。

手前のガラス張りの建物は2002年に完成した「アクロス十字街」で、現在旧市役所分庁舎から移動してきた水道局などが入っている。



停車場前。

下の写真は現在のJR函館駅前。

2003年に改築工事が終了した新駅舎は、出入口からホームまで段差なしで移動できるバリアフリー構造となっている。





✈ 函館空港

函館空港は、函館市内から東に約10km、副都心「湯の川町」の温泉街からわずかに1.3kmの海岸に沿う丘陵地にある。観光資源に恵まれた函館市を擁し、道南観光の玄関口として、管内で最も多い6路線の通勤・航空路線を抱える北海道の空の拠点の一つとなっている。また、1994年4月、ユジノサハリンスク線が開通され、国際化への第一歩を踏み出した。1999年3月には、3,000m滑走路が供用開始し、1998年度からはターミナル地域の拡張整備に着手、2006年度供用を目指している。2003年度の空港利用実績は、237万人、取扱貨物量は1万8000t。

🚆 北海道新幹線

北海道新幹線は、東北新幹線の新青森駅より函館市付近・小樽市付近を経て札幌市に入る延長約360kmに及ぶ路線。途中、青函トンネルとその前後約82kmの間については、すでに新幹線規格で完成している。函館市から一番近い北海道新幹線の駅は、函館線渡島大野駅の南側に併設する新函館（仮称）駅。

🚊 路面電車

函館市の路面電車の歴史は、1897年（明治30年）に北海道で初めて走った馬車鉄道が始まりだった。1913年（大正2年）には北海道で最初の路面電車が誕生し、東雲町～湯の川間（5.83km）で運行を開始。1943年（昭和18年）には電力会社が経営していた路面電車が現在の市営事業に移行されて函館市交通局が誕生し、市電として市民や観光客に親しまれている。

🚌 バス

函館のバス路線網は、函館特有の扇形の地形上に繁華街が分散していることから、長年にわたり函館市交通局と函館バスの2事業者がエリアを棲み分けて路線展開を行っていたが、2000年から始まった函館市交通局バス事業の函館バス移管で2003年にバス事業が一元化された。そのほか市内の公共交通としては、帝産バスが運行する函館空港連絡線、北都交通が運行する定期観光や循環フリータイムコースがある。

2015年の函館と「ハコダテ・スローモール2015プロジェクト」



2015年は新幹線が青森から延伸し、北海道まで開通する予定の年である。新幹線・新函館駅は函館市の北部に位置する大野町に設けられ、現・函館駅とはJR本線でアクセスが確保される。また2015年は、2005年の新・函館市（渡島東部4町村との合併）の誕生から10年が経過し、官

民が押し進める「国際水産・海洋都市構想」に基づいた新産業や学術研究基盤が形成され、広域的な観光・産業振興が実を結ぶ予定の年である。2015年の観光産業は、量的には漸増傾向だが、質的な転換が進むことが予想される。短期のバックツアール型から長期滞在型・体験型へ、さらにはビジネスや研究との兼務型の旅行形態が増え、それらに対するサービスや施設の充実が図られる。

同様に民間の街づくり活動が進展し、創造性に重きを置いた函館在住、近隣の人的資源や文化資源の発掘とコーディネート、ネットワーク化が進むことが予想される。空地・空家など既存ストックを活用した職住近接型のライフスタイルが、ゴーストタウン化が心配された西部地区に新たな形で具体化されるだろう。

函館市を中心としたネットワークやアーカイブなど情報系のインフラストラクチャーの整備は、長期滞在型・体験型観光客の体験の質を変える大きな力となる。同時に、「生産」と「創造」を併せ持つ街づくりの有力な道具となるはずだ。

こうした都市再生プランの基盤を提供するのが、観光客や在住市民とモノの移動を司る都市公共交通のリデザインである。「ハコダテ・スローモール2015プロジェクト」は、こうした2015年の函館中心街再生プランの一環として企画立案



渡辺 保史 Yasushi Watanabe

1965年北海道函館市生まれ。弘前大学人文学部卒業後、テレコミュニケーション関連業界の専門紙記者を経て、フリーランスのライター・プランナーとして活動。著書は『情報デザイン入門 インターネット時代の表現術』（平凡社新書）、『創造するコミュニティ』（平凡社2005年近刊予定）など多数。現在居住する函館市で地域情報デザインプロジェクト「ハコダテ・スローマップ」、都市再生ワークショップ「ハコダテ・スミカプロジェクト」、地域デジタルアーカイブ推進フォーラム「Hakodadigital」を展開中。函館市観光基本計画策定検討委員、函館マルチメディア推進協議会幹事。



太田 浩史 Hiroshi Ota

1968年東京生まれ。東京大学工学系研究科修士課程修了、東京大学生産技術研究所助手・同キャンパス計画室助手を兼任後、デザイン・ヌープ共同設立（2000年）、現在は東京大学国際都市再生研究センター特任研究員。世界の都市再生事例をリサーチし、アジアにおける都市再生のあり方を模索。東京ビクニッククラブを主宰し、都市生活の楽しみ方も提案。



福島 慶介 Keisuke Fukushima

1977年北海道生まれ。現在は東京大学大学院工学系研究科 後期博士課程 建築学専攻に在籍。修士論文「Compact Cityにおける近隣空間に関する研究と東京における実践～for the chained neighborhood～」がある。主な活動は、『Anahaim journal』月面恒久都市 Von Braun作成。



した。従来の行政や企業による街づくり構想とともに、事業型NPOを巻き込んだ全国のモデルとなりうるような新しい都市再生プランを目指している。

「ハコダテ・スローモール」の構築

「ハコダテ・スローモール2015プロジェクト」の中心軸となるのは、「ハコダテ・スローモール」の構築である。「ハコダテ・スローモール」は、函館中心街の西端に位置する函館どつく前から中心街の函館駅までの幹線道路に、LRT（路面電車）と街路樹、幅広の歩道、車道を組み合わせた、観光客にも地域住民にも優しく、しかも新しい道の形の提案である。

さらに「ハコダテ・スローモール」と連動する形で、「函館山麓の多くの坂のうちの3カ所に「ハコダテ・ヒルサイドエスカレーター」（全天候型の函館山坂道エスカレーター）の設置を提案する。「ハコダテ・ヒルサイドエスカレーター」も、観光客やその地域に居住する住民にとって、新しい移動手段としてさまざまな可能性を提供するだろう。

さらに、「ハコダテ・スローモール2015プロジェクト」を基点として、函館の経済・産業再生の中核となる「国際水産・海洋都市構想」、居住区域のLOHAS（「健康と地球環境」意識の高いライフスタイル）をコンセプトにしたシテ・ユニベルシテ（パリ近郊に世界100カ国から集まる約5000人の学生、研究者の宿舍や文化活動の拠点が街区を形成している）再生プラン、ネットワークやアーカイブなど情報系のインフラストラクチャーを生かした情報デザインによる生活・観光支援、歴史的建造物のリノベーションなどのプロジェクトが連動することになる。以下、それぞれのプロジェクトの概要と連携の構想を紹介する。

ハコダテ スローモール

函館・西部地区を活性化する提案 プロジェクト 2015



函館どつく前からJR函館駅前間まで続く、現在路面電車が走っている国道279号線を中心とした幹線路を「ハコダテ・スローモール」と名づけ、その幹線路の再構築を基点に、西部地区の活性化を実現しようというプロジェクト。

ハコダテ・スローモールとは、函館の幹線路が片道3車線であるという幅の広さを活用した、LRT（新路面電車）と3列の街路樹、ゆったりとした歩道、片道1車線の車道を組み合わせた、観光客にも住む人にも優しい、新しい道の提案である。

人々はLRTを使ってポイント間を移動してもよいし、幹線路に配置された史跡や歴史的建物、郷土資料館などを散策しながら、歩行者のためのオープンカフェや郷土料理店に立ち寄るのもよい。ハコダテ・スローモールは、滞留型観光のための大きなセールスポイントになるだろう。

こうしたハコダテ・スローモールの両側には、函館湾側に研究学園都市ゾーンやイベントゾーン、函館山側に史跡ゾーン、シテ・ユニベルシテ（学生専用のシェア宿泊施設を用意した学生街）ゾーンが配置される。

このプロジェクトは、現在の車を中心としたアメリカ型の街ではなく、人が外を「ゆっくりと歩ける街」を目指している。街並みを街路樹で美しく飾り、LRTと歩道とが溶け合った、歩くのが楽しい街である。

ハコダテ・スローモールは陸路だけで終わるわけではない。大町から緑の島に街路樹と歩道のスローモールラインを延ばし、緑の島に建設された海の生態科学館の一角から、JR函館駅に隣接するクィーンズポートはこだてまで、海上遊歩道（マリンスローモール）を設置。陸路と海路で円環遊歩道を形成する。マリンス

ローモールは海上の船舶交通に配慮して、一部を海底に設置することになる。

JR函館駅まで来たハコダテ・スローモールの基軸となるLRTは、ヨーロッパの最新のLRTのように、市内と郊外とで走行スピードが切り替え可能で、JR函館駅から新幹線の新函館駅、函館湾北側の国際水産・海洋都市構想の戦略拠点、五稜郭公園、函館空港のそれぞれのポイントまで高速LRT（ファストモール）として進むことになる。このファストモールは、観光客を西部地区に呼び込むと同時に、西部地区住人の利便性を向上させることに貢献する。

また、函館山の麓の多くの坂は、観光名所ではあるが、冬場などには観光客も地域住民も活用しにくい難所となる。この坂道には、3つのポイントに全天候型で、冬場にも強く、景観に配慮した坂道エスカレーター（ハコダテ・ヒルサイドエスカレーター）を、スローモールのステーションと連携する位置に設置する。この「ハコダテ・ヒルサイドエスカレーター」は海中遊歩道、海の生態科学館とともに、新しい函館の観光名所となることが予想される。

このプロジェクトの効果を試算するのは困難だが、参考になるデータがある。それは国家プロジェクトとして進められ、30年を経過した筑波研究学園都市の「今後の筑波研究学園都市の整備に向けて＜提言＞」の中で試算されている2030年度を目標とした将来人口フレームだ。

この提言では、現状と将来動向を踏まえた上で、多くのアイデアを取り入れた目指すべき都市像を描いている。その試算によると将来計画人口35万人（1997年時点で18万7058人）、研究学園地区 10万人（同6万4055人）、周辺開発地区 25万人（同12万3003人）としている。

動

坂道を移動する

プロジェクト①

ハコダテ・ヒルサイドエスカレーター

函館山麓一帯には歴史的街並みが数多く残され、函館市はこの地域を都市景観形成地域に指定している。特に函館山から函館湾に向かって並行する、二十間坂、八幡坂、基坂など20余りの坂道には、旧函館区公会堂や函館ハリストス正教会、五島軒本店旧館など、景観形成指定建築物や伝統建造物が競うように並び、函館湾を臨む景観と相まって最大の観光スポットになっている。

しかし、サンフランシスコを思わせる急坂は、観光客にもそこに居住する住民にも多く

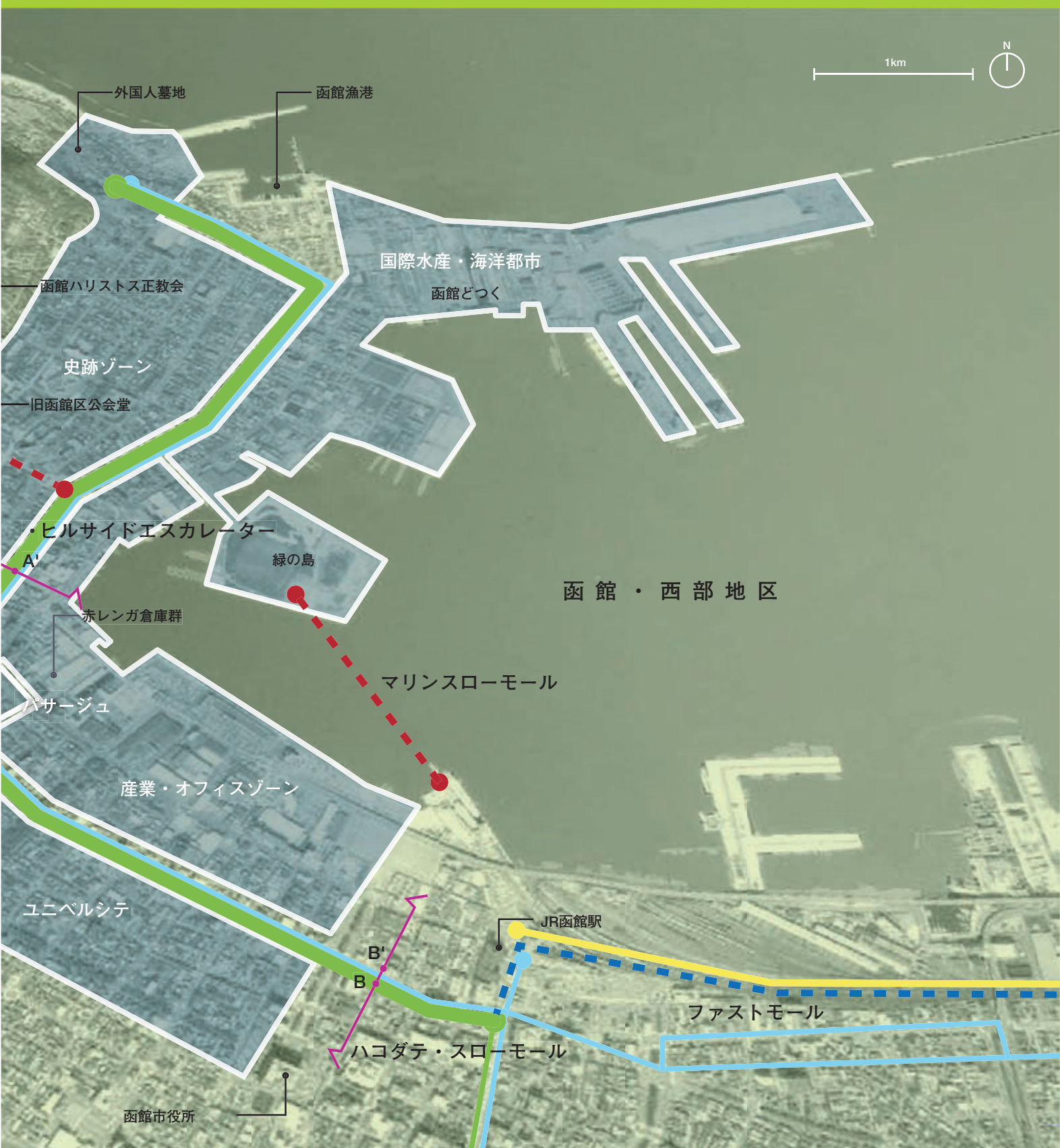
の負担をかけている。特に冬場は高齢者には滑落の危険さえ感じさせる難所となっている。

東芝エレベータは、そうした問題を解決するため「ハコダテ・ヒルサイドエスカレーター」（全天候型の函館山坂道エスカレーター）の設置を提案する。設置箇所は、二十間坂、八幡坂などで、坂道にはロードヒーティングが設置された歩道、街路樹、「ハコダテ・ヒルサイドエスカレーター」、時間帯により自動車の乗り入れを制限する多目的道路が並び仕様となる。

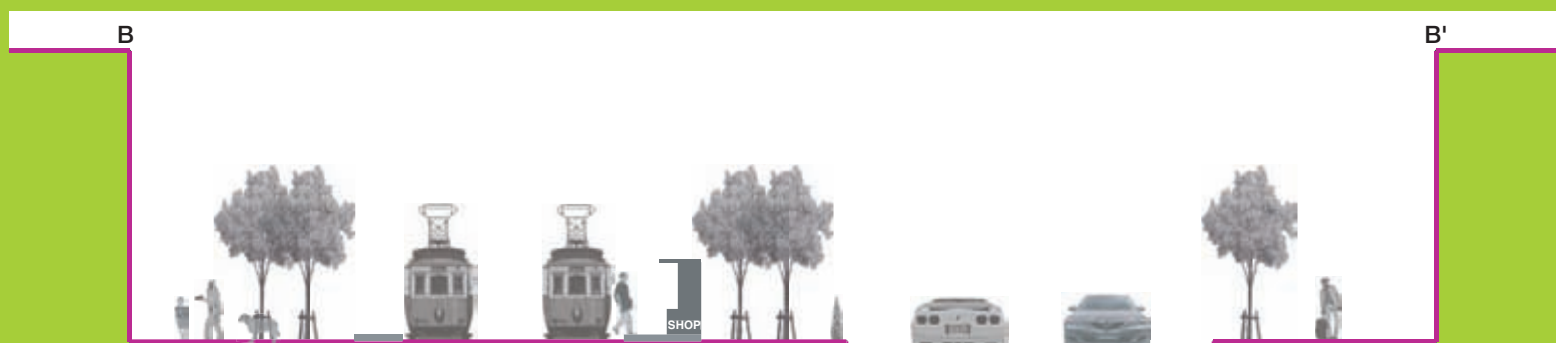


「ハコダテ・ヒルサイドエスカレーター」は冬場や雨の日も活用できるように完全に覆われ、出入り口にも自動開閉ドアがついている。ドア部には天候センサーを設置し、雨や雪の日は出入り口は自動開閉ドア仕様となり、そうでない日は常時オープン仕様となる。

「ハコダテ・ヒルサイドエスカレーター」の覆いは透明の強化プラスチック製で、観光客は坂道を上る途中でも歴史的街並みの景観を楽しむことができる。もちろん、全体は景観に配慮した外観となっている。

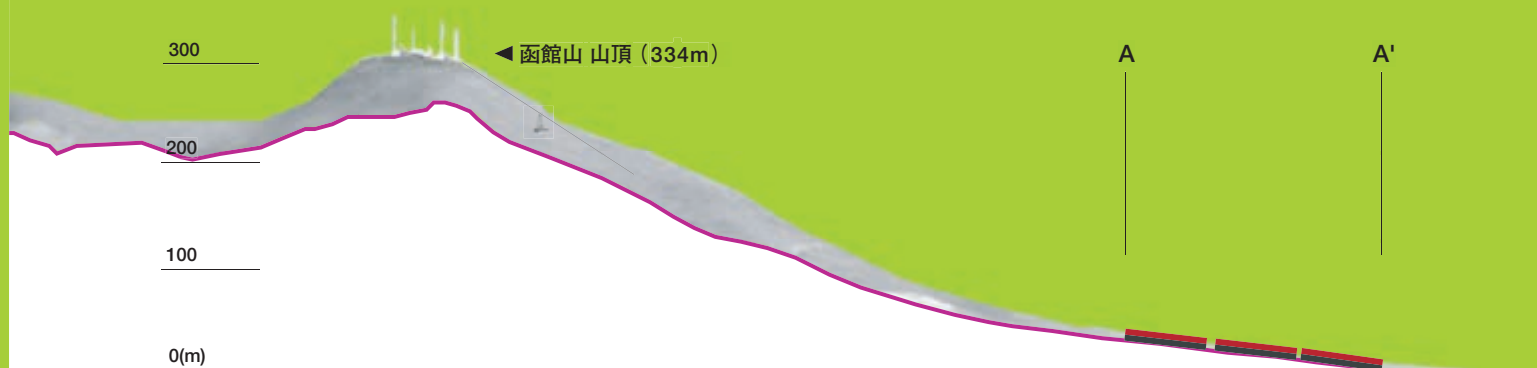


SECTION B ハコダテ・スローモール





SECTION A ハコダテ・ヒルサイドエスカレーター



函館市には2005年現在、大学院重点化大学の北海道大学大学院水産科学研究科・水産学部、情報科学系の公立はこだて未来大学や函館工業高等専門学校、バイオテクノロジーや水産食料品加工分野などの研究を行う道立工業技術センター、道立函館水産試験場など、水産・海洋に関連する学術・研究機関が数多く集まっている。さらに調査船が長期停泊できる施設も完備している。

こうした地の利を生かすために、公共研究機関や民間企業の研究機能を函館湾北側に戦略的に集積し、国際的な水産・海洋に関する学術・研究拠点の形成を目指したのが、函館市と地元の経済界が策定した函館国際水産・海洋都市構想である。

函館市では、この国際水産・海洋都市構想と連携するかたちで、大町に隣接する緑の島

に「海の生態科学館」を設立する予定だ。さらに、この「ハコダテ・スローモール2015プロジェクト」では、海の生態科学館にわが国初の海中研究所兼水族館を提案する。この海中研究所兼水族館の魅力は、エレベーターの昇降時に海の様子が楽しめることだ。このようなアイデアを積み重ねることで、国内外の研究者にとって魅力的な学術研究都市づくりの一翼を担うことになる。

「海の生態科学館」は年間13万人の集客を予測しているので、海中研究所兼水族館が加わればさらなる集客を見込むことができる。

こうした滞在型研究・教育・観光拠点の創出により、観光客だけでなく、国内外の研究者、技術者、学生など、多様な人材が函館に集まるようになる。



人を集める

プロジェクト②

函館国際水産・海洋都市構想との連携

集

新しい「長屋」に住む

プロジェクト③

コハウジング+クリエイティブ・クラスター

西部地区に点在する空地、空家の有効活用プランとして、多世代・多分野の人々が居住する職住一体の新たなコハウジングの試みである「長屋」の創出が挙げられる。職住一体とすることで、地域商圏も再び活気を取り戻すことになる。設置ゾーンは、「ハコダテ・スローモール2015プロジェクト」の一角、シテ・ユニベルシテゾーンを中心に山麓の歴史的町並みエリアまで広がる。

ベースとなるコンセプトは、近年世界的なブームとなりつつあるLOHAS (lifestyle of health and sustainability) である。この「長屋」のコンセプトは、新しいコハウジングの成功例として、また郊外へとスプロ

ール化が進んでいた居住指向に歯止めをかける動きとして全国的に注目を集めている。

また、このゾーンには従来の函館市民だけでなく、国内外のデザイン、アートなどのクリエイターや研究者にも開放され、「移住」「試住」を支援する。その結果、北方型の港町というロケーションを生かした創造型活動を志向するクリエイターが集積し始め、クリエイティブ・クラスター化して、新しい国際文化発信拠点として国内外の注目を集めるようになる。さらに、こうしたクリエイターが参加しての年長者の知恵と経験を年少者へ継承する、地域内の学校外教育(オルタナティブスクール)も活発に行われる。

住

楽しみながら歩く

プロジェクト④

情報デザインによる生活・市民活動・観光支援

デジタルアーカイブ(地域の文化資源のデジタル化とその活用)や情報デザイン(複雑で多様なモノ、コトを整理<組織化>し、それを他人が理解しやすい「かたち」として示していく営み)による街づくりが本格化していることも「ハコダテ・スローモール2015プロジェクト」の関連プロジェクトとしての大きな成果である。

ハコダテ・スローモール周辺と函館山周辺から西部地区、さらに五稜郭公園や周辺の自然豊かな郊外まで、函館市の観光スポットは広範な領域を占めている。ハコダテ・スロー

モールのメインコンセプトである「ゆっくりと歩ける街」「歩くのが楽しい街」づくりに不可欠なのが、初めての人でも簡単に理解でき、使いやすい情報デザインの整備である。ロケーションベースでの観光情報システムが整備され、各ポイントの標識や携帯情報端末等を通して、街並み全体がユビキタスなミュージアムとして実感できる環境の構築が不可欠となる。

公共交通機関の利用システムのシームレス化(携帯電話がアクセスキーになる)やナビゲー

ション情報の効果的な提供が行われ、はこだて未来大学などの研究に基づくユーザー中心型デザインの成果を、観光客も函館市民も十分に楽しむことができる。

また、旧丸井今井百貨店の建物をコミュニティノード(地域の結節点)として活用し、ここに地域情報を集約する。また、10年以上にわたる映画祭や映画ロケの実績を生かし、映像産業(ポストプロダクションなど)の集積も進んでいる。

楽

● 公共交通の視点から

パサージュと

トランジットモールで

「非日常」の街づくりを

法政大学経済学部教授

黒川 和美氏



人口の減少が問題というのですが、まずどんなことがあっても日本の人口は減少します。そこを前提に考えた方がいいですね。

もう一つは産業構造として、日本経済全体が製造業で何かを考える時代ではなくなってきた。現在、日本の産業に占める製造業の割合は15%以下で、もともと減るかもしれないと言われています。では函館には何かあるかというと、それは明らかに観光とおいしい食べ物という「非日常」です。それはまさに揃っているし、飛行場も近い。これが函館の置かれている状況の基本です。

函館のすごいところは、外から来る観光客の圧倒的な多さです。そこで考えられるのは、まず冬でも歩ける街づくり。これはヨーロッパの北方の都市が参考になります。僕が面白いと思うのは、リーズというイギリスの工業都市のアーケードです。アーケードといってもかなり大型で「パサージュ」（アーケードに覆われた商店街）のようなものですが、屋根が



函館・西部地区を暮らしやすい街にするために

「ハコダテ・スローモール2015プロジェクト」のプランは、プロジェクトメンバー以外にも多くの方に取材協力をいただいた。

ここでは、公共交通の視点から黒川和美・法政大学教授、都市再生の視点から藻谷浩介・日本政策投資銀行地域企画部参事役、そして行政の視点から國安秀範・函館市企画部計画調整課主査、長谷山裕一・函館市企画部政策調査課主査のコメントをご紹介します。

● 都市再生の視点から

景観が観光資源になる街へ

日本政策投資銀行地域企画部参事役

藻谷 浩介氏



集

客交流事業に関する旧来の理論によると、成功の条件は第一に優れた地域資源があること、第二に交通の便がよいこと、とされています。西部地区はどうかといえば、資源は豊富で、羽田から函館空港までは1時間くらい、空港からは早ければ15分という好立地です。「繁栄の鍵は地域資源+交通」という理論が本当ならば、栄えてなければおかしい街なんです。

そもそも函館、大沼周辺は北海道の中でも特に風光明媚だし、晴れているときの函館山の夜景や駒ヶ岳の全景は一度見たら忘れられません。本物の温泉が豊富に出るし、魚はうまいし、道央と離れているために逆に函館周辺だけのツアーも組まれやすい。要するにあらゆる面で恵まれているんです。

ところが現状は、日本の30万都市の旧市街地で西部地区ほど空洞化している場所はありません。理由は、古くからの地権者が自分の地区の資源が何たるかを理解できていないことにあります。独自の良さがわからずに、ありきたりの街と同じようなマンション開発をしたがる。

● 行政の視点から

西部地区に

函館のルーツとしての魅力を

函館市企画部計画調整課

主査 國安秀範氏（写真上）

函館市企画部政策調査課

主査 長谷山裕一氏（写真下）



「西

部地区の空洞化は、簡単にいうと住む場所でなくなっています」とと函館市企画部政策調査課の長谷山裕一主査は語る。「西部地区は空家が非常に多い。そこで、空家空地相談室を市役所に設け、複雑な権利関係を解きほぐし、流通を促進しています。また、指定のエリアに新婚家庭が入居する場合は、家賃を補助するなど、都市再生施策を推進しています」

こうした施策に加え、昨年にはワークショップ形式の「ハコダテ・スミカプロジェクト」や学識経験者を含めた「西部地区まちの将来像会議」を設けて報告書を作成したり、「西部地区（都市景観形成地域）のまちづくり構想案」をまとめている。

「交通面でいうと、新幹線の開通は大きな影響が出ると思います」と計画調整課の國安秀範主査は語る。「まず観光客が増えるということ。青森の八戸で開業したときもずいぶん実績、数字が上がった」

ついでに内部がエアコンデিশョンされている。

リーズはもともと二階建てのユニークな路面電車で有名だった街なんです。その路面電車をやめ、駅から1□四方をトランジットモールにして自動車を入れなくした。周辺に駐車場をいっぱい作って、中心街を屋根で覆ったんです。内部は3階建てで、オープンカフェなどもある。寒い国は、こうしないと年間の半分が使えなくなるわけです。

通路はある程度密閉して空調を行い、冬でもお店をぐるぐる歩き回ることが楽しいと思えるような環境を用意する。一方、車は郊外に置き、電車で都心を周遊するパーク・アンド・ライド方式を採用して、中心街はLRTなどの公共交通を使うということは十分考えられると思います。

函館は独特の地形ですから、これまでも工夫はされていると思います。しかし一点中心の都市の場合、交通は放射形状の交通システムになっちゃうんです。ただ函館は、いちばん端が中心という独特の角度の一点集中になっているので、通常の理論が役に立たない。地域の人々が独特の工夫をこらす余地は十分あると思います(談)。

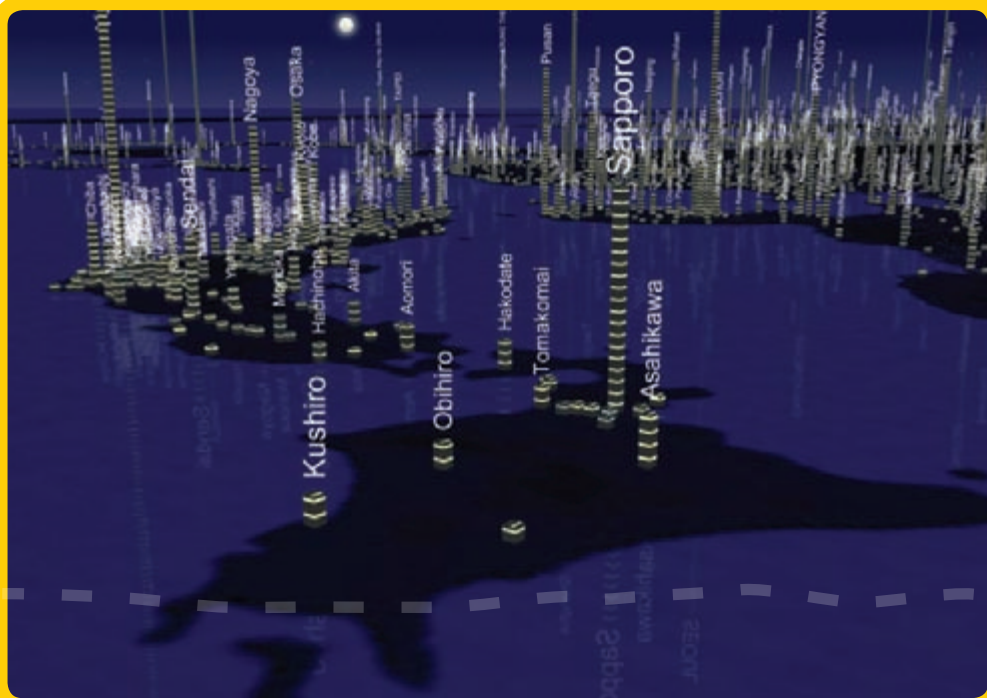
● Kazuyoshi Kurokawa

1946年生まれ。法政大学大学院経済学専攻教授・法政大学経済学部教授。専門は公共経済論、都市政策、経済政策。著書に『黒川和美的地域論—日本の問題、地方の課題—』(宝島社)、『民権論—真に国民に優しいシステムとは何か?—』(PHP研究所)、『公共部門と公共選択』(三編書)ほか。

PopulousCAPE

太田浩史氏、伊藤香織氏を中心としたプロジェクトチームによる、学術的な側面から、都市の様子を3D映像を使って視覚的に再現した映像作品。国連HABITAT人口データなどをもとに視覚化された人口分布の風景を、都市の「今」の様子を飛行機から俯瞰するような視点で捉え視覚すること、地球のありようを問いかけようという試み。10万人を1階として、各都市の人口をまるで高層ビルのように表現している。

CG制作=福島慶介▶



せっかく倉庫を観光施設に生かしても、中ではどこでも買えるような土産を売ってたりする。そのため、一度見てみようという観光客はいても、その観光客がリピーターにならないのである。

サンフランシスコのロシアンヒルズ(市街地で唯一、九十九折の街路のある丘の上の住宅地)は、よく映画にも登場する街ですが、私は、西部地区が目指すべきはこれだと考えます。丘の町の住宅地の景観が観光資源なのです。ロシアンヒルズには中高層建築など皆無です。沿道には、地区の景観を守りたいという人が住み、花を飾って暮らしている。住む人のおしゃれなライフスタイルがにじみ出て見える街。そうなれば皆が行きたがりますし、逆にそうしなければリピーターはつきません。おしゃれな人が住めば、おしゃれな喫茶店もできますしね(笑)。

神戸の北野地区にも言えることですが、おしゃれな街にふさわしい住宅機能を作り込むことで、日常的にそこで過ごしたい人が定着し、それが景観にも影響する。山のふもとで寒さから守られ、温泉があり、食べ物がいっぱい。西部地区は、それができる国内でも数少ない場所だと思います(談)。

● Kosuke Motani

1964年生まれ。日本政策投資銀行地域企画部参事役、NPO COMPU 地域経営支援ネットワーク理事。著書は、『IT革命とモバイルの経済学』(東洋経済新報社)、『海外の中心市街地活性化』(日本貿易振興会)、『自立する地域』(ぎょうせい)など。

ています。東北圏はもちろん、北関東からもわざわざ羽田に戻って来る必要がなく、短時間で来ることができるので、そういう方々の観光に対する見込み客数は期待できます」

西部地区だけでなく、青森や小樽、札幌と結びつけた広域観光という面でどう魅力をつけるかが課題という。

「公共交通の体系という面では、函館駅を要にして道路整備も行っていますし、電車線は函館駅を起点に湯の川まで伸びています」と國安主査。「発想としては、今はやりのLRTで西部地区から空港へアクセスする案も出ていますが、現状では提案の段階です。ただ、新幹線駅ができることで、函館観光の拠点の再整備をしなければ、ただの通過点になってしまいます」

その意味で西部地区に魅力を持たせ、人を呼び込むことが必要になる、と國安主査は考えている。そこで函館の街の魅力を歩いて知ってもらうことを目標にした「ハコダテ・スローモールド2015プロジェクト」は、体験型の観光という点で大いに貢献できそうだ。

「長期のスパンで考えて建物だけ残しても、映画村のようになって現在のように観光客は来ないのではないだろうか心配します」と長谷山主査は語る。「そこに人が住みながら、暮らしがありながら、そしてこの風景や建物や街にこだわりの暮らしが暮らしていけないと、この街のルーツとなるものも失われいくだろうし、それは市の体力も失われていくことを意味していると思います」



ホテルオークラ神戸 全景

エレベーター・エスカレーターにとって、快適な乗り心地と、安全性やセキュリティとの両立は常に大きな課題である。リラックスした時間と空間の提供をサービスの中心とするホテルでは、これらを両立させながらも、洗練されたスタイルで提供することに格別の努力が払われている。

今回お話を伺ったホテルオークラは、開業以来世界のセレブリティをもてなしてきた、文字通り日本を代表する高級ホテルの一つである。

まずホテルにおけるエレベーターの位置づけについて、宿泊部フロントサービス課課長の鈴木基之氏にお話を伺った。

「ホテルにとつてのエレベーターは、基本としてお客さまの移動がスムーズに行えること、それから何より安全であることが大命題としてありますが、それに加えて快適性を非常に大切にしています。単に人やモノが移動できればいいわけではありません。

ホテル環境に合わせた技術

技術面での安全対策に関してはどうか。ま

「宴会時など大人数が移動するような場合は、宴会の終わる時間に合わせてオペレーターと誘導員を各所に配置し、速やかな誘導を行っています」（施設部施設課課長 荒井治氏）。

エレベーターがただの機械の箱にならないよう、人の息吹をかけることが大切だと考えています。これは私どもの創業以来のコンセプトです」

ロビー階のエレベーターホールには、朝7時から夜の7時まで「スタートアテンダント」が立ち、お客さまに代わって行き先階ボタンを押す。お子さまやお年寄りの場合は、アテンダントがそのまま目的の場所までご案内することもあるという。もちろん、ドアの開閉の際に必ず手を添える、お客さまより後に降りるといったエレベーター操作のマナーは、従業員すべてが心得ているという。

荒井 治氏
施設部施設課課長



鈴木 基之氏
宿泊部フロントサービス課課長



安全
快適

なエレベーターを支える

メンテナンステクノロジー & リスクコミュニケーション

vol.3

ホテル



管理者の立場から…

日本ホテル協会会員 株式会社ホテルオークラ

交通機関やオフィスビルにおけるエレベーター・エスカレーターは、「移手段」としての機能性・効率性を重視される。一方、時間と空間そのものを楽しむホテルのような場所では、求められるものもおのずと違ってくる。今回は、日本ホテル協会会員でホテルの安全性と快適性に取り組むホテルオークラの鈴木氏、荒井氏、佐藤氏にご登場していただき、エレベーター・エスカレーターの安全対策と「快適さ」との両立について探ってみた。



エスカレーター



スタートアテンダントによる
ホテル利用客のナビゲーション

ずはエレベーターの地震管制。ある程度の規模の災害が起きた場合には、付近の階で停止するようになっている。

「軽微な場合は停止後、また復旧するようになっています。かなり大きな災害の場合、制御によってエレベーター会社の保安員が来るまで最寄り階で停止したままの状態になります。昇降機にとって閉じ込め事故は、お客さまに与えるストレスが最も深く、最悪な事故とされますから、そのあたりはエレベーター会社の方でも万全を期しておられると思います」(施設部施設課係長 佐藤元彦氏)。

通常運行においても、ホテルという場の特性に合わせた調整を行っているという。

「エレベーターは、運行スピードよりも、音の静かさやドアの開まり方を重視した制御プログラムを組んでいます。挟まってけがをしないように、といった安全面にももちろん最大限の注意を払っています。エスカレーターも、お子さまからお年寄りまで、誰もが乗りやすいようにやや遅めのスピードで動かしています」(佐藤氏)。

公賓対応のセキュリティ

万一の犯罪に備えた独自のセキュリティ体制もホテルオークラが一流とされるゆえんだ。特に公賓クラスの宿泊客が訪れる際には、エレベーター会社とも協力し、特別態勢をとるといふ。

「公賓のお客さまがお泊まりになる場合、チェックインの日時をお聞きし、いづごろ何回くらいエレベーターを利用されるのか、おおよそのスケジュールを把握します。その間、何かあった場合に備えて、エレベーター会社の方には数分で来られるような場所に待機してもらいます。さらに国賓クラスのお客さまの場合には、エレベーター会社の方に

ホテル館内に泊まって待機していただくという万全策をとっています。幸いにもこれまでトラブルはなく、一度も出動してもらったことはないのですが」(荒井氏)。

最近ではセキュリティに関して特にシビアで、自国の人間以外はエレベーターに同乗させない国もあるそうだ。

「その場合はホテル従業員だけでなく、SP(要人警備をする警察官)も同乗できません。このため、SP用のエレベーターを隣に1台確保するのですが、国賓のお客さまよりも遅れることのないよう、お客さま用のエレベーターとSP用のエレベーターが同時に目的階に到着するように調整するのが難しいところですよ」(荒井氏)。

夜間には稼働するエレベーター数を減らすことで、セキュリティを高める対策も行われているという。

ホスピタリティ実現のために

一方、セキュリティを強調しすぎて、くつろぎの空間を損なってしまう。難しい選択だが、例えばお客さま用のエレベーター内には監視カメラがついていない。

「エレベーター内にカメラを取り付けることはある意味では無粋なことですから、ホテルマンとしてはお客さまのプライバシーを優先させるかたちをとっています。ただし、もちろん玄関回りからエレベーターホールまでには漏れない監視態勢を敷いておりますし、各階のエレベーターホールにも監視カメラは設置されています。これまでのところ、エレベーター内でのトラブルは発生していません」(荒井氏)。

また、365日、24時間無休のホテルでは、メン



佐藤 元彦氏
施設部施設課係長

ホテルの部屋に入る前に、まず最初にほっとできるプライベートな空間がエレベーターだと思います。だから、エレベーターも一つの癒しの空間としてとらえ、演出して欲しいですね。エレベーターやバスルームなど、個室の空間というのは女性にとってすごく重要なんです。

地方公演など、仕事の関係でホテルをよく利用しますが、そのこだわり方はさまざまです。例えばエレベーターを降りた時の景色。これから部屋に向かうという時に、ちょっと花が飾ってあったりすると嬉しいですね。それから、アロマオイルの香りが漂うエレベーターにはホテル側の心配りを感じます。逆に、機械音があまり大きく聞こえるようなのだと、疲れもどっと増してしまいます。スピードよりも、静かで快適な乗り心地で迎えてくれるほうが「ああ、帰ってきたな」と一息つくことができます。

以前ニューヨークで泊まったホテルでは、エレベーターの中に腰掛けのためのバーを設置しているところがありました。旅行中に疲れて帰ってきて、何十階かの部屋に着くまでに、そういうスペースがあるというのは気が利いているなと感じました。

子ども連れでホテルを利用する時もあります。子どもは何をするか本当にわかりませんから、安全面での配慮はこ



女優・声優 赤間 麻里子 さん



ホテルはエレベーターから癒しの空間

舞台女優という仕事柄、全国を飛び回ること多い赤間麻里子さん。ディープなホテルユーザーの赤間さんにとって、エレベーターはすでに客室の一部という。そこでは速度よりも快適性、これ見よがしの安全性よりも癒しの空間としてのこだわりが求められている。

れでもかというくらいやって欲しいですね。ベビーカーでエレベーターに乗る時も、係の人が同乗してくれると安心できます。

ただ、そうした安全対策はなるべく目につかないところでやって欲しいですね。ホテルのエレベーターは、監視カメラをこれ見よがしに強調するようなものよりも、むしろ宿泊する部屋へと続く癒しの空間として機能して欲しいです。安全性はもちろんのこと、そういう快適性にまで配慮したこだわりを持つことが大切だと思います（談）。



1970年生まれ。1989年に無名塾に入塾、1998年に退団。現在はフリーの女優として活躍。主な主演作品は、舞台「リチャード III」（1993年 無名塾公演）、「DORA～百万回生きたねこ～」(1995年 ホリプロミュージカル)、TVはNHK「アリー my ラブ2～5」のネル・ポーター役の吹き替えなどのほか、女優としてのキャリアを生かし、司会業にも活動の場を広げている。

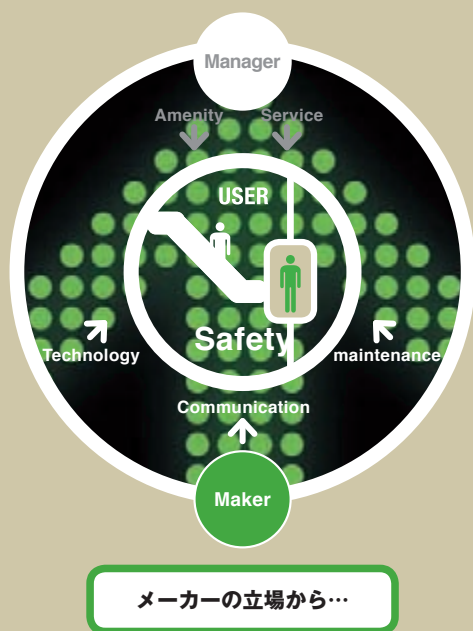
テナンス日時の調整にも気を遣う。ホテルオークラでは、建物のどこかで、各種の催しや宴会が随時行われている。こうした利用者が集中するイベントの時間帯を避けて、メンテナンスのローテーションを組まなければならない。

「翌月の宴会場の使用時間と人数のスケジュールをすべてチェックして管理会社へ送り、日程を調節します。エレベーターは複数台ありますので、1台ずつメンテナンスをするようにしています。ホテルの営業を滞らせないように、停止時間もなるべく短くなるように考慮しています」（佐藤氏）。

まさに表立って目に触れない努力の結晶がある。そして、その努力の根底には、やはりきめ細かいもてなしの心がある。

「ハードを活かすには、ソフトウエアが大事です。ホテルとしての施設を充実させるのは当たり前で、その中で、それに付加価値をつけるのはすべてソフトウエア、つまりは従業員の人の手であると思います。これからのエレベーターに期待したいのは、バリアフリーへの配慮や閉塞感の軽減など、人の気持ちを大切にしたい開発ですね」（鈴木氏）。

株式会社ホテルオークラ
伝統的な日本の美と最高の料理、そして洗練されたサービスで常に新しさを追求するホテル。
■ 住所…東京都港区虎ノ門2-10-4
■ 設立…昭和33年12月



東芝エレベータ株式会社

ホテルのエレベーターやエスカレーターは、スピードよりも快適性や安らぎの空間としての機能が求められている。チェックインを済ませ、エレベーターに乗った瞬間から、そこは宿泊客のための空間になる。東芝エレベータはこうした環境下でどのような技術やサービスを提供しているのだろうか。フィールドサービス部の並木課長と長濱課長に尋ねた。



並木 好男氏
フィールドサービス部 保守管理担当
課長



長濱 裕行氏
フィールドサービス部 改修担当
課長

ホテルに求められる技術とは

安全と快適の追求という点で、さまざまな制約を持つホテルのエレベーターやエスカレーター。ここではオフィスビルやマンションとは違った技術やサービス、安全やセキュリティ対策が求められている。

「ホテルの昇降機の特徴は、まず意匠が非常に高級だということです」とフィールドサービス部保守管理担当の並木好男課長は語る。「保守や改修にあたっては、建物自体がきれいで、床もじゅうたん張りのところばかりですから、汚れをつけたいことが大前提です。お客さまが24時間利用される場所ですから、騒音や異臭にも気を配ります」

機器の特徴としては、例えばエスカレーターのスピード調整が挙げられる。

「標準速度（分速30m）よりも遅め

の、分速20m程度に設定する場合が多くなりました」とフィールドサービス部改修担当の長濱裕行課長。

「ここ数年の傾向で、従来はスピードを上げて欲しいという要望が多かったのですが、人に優しいユニバーサルデザインのニーズが出てきました」

ハードウェアも一般のビルなどに比べ高級な仕様のものが多い。例えばエレベーターなら、人を感じれば触らなくても扉が閉まらないようにする超音波センサーや、着床で5〜10□程度のずれなら自動的に補正する制御装置などが採用されている。

エレベーターの点検作業は、機種や契約形態にもよるが、高級機の場合、月におよそ1、2回、お客さまが一番少ない日と時間帯をねらって行う。

「宴会シーズンや結婚式が多い6

月などは、スケジュールの調整も大変です」と並木課長。「ホテルの担当者から事前に該当月のスケジュール表をいただき、よく打ち合わせしておきます。通常のビルやマンションのメンテナンスと異なり、ホテル側とのコミュニケーションが一番重要です」

大きな改修作業や部品交換が発生した場合は、宿泊客が眠りにつく深夜の時間帯に作業を行うこともある。作業中は衝立（ついたて）を立てるなど、なるべく人目につかない工夫をする。

人の手を介した安全対策

エレベーターやエスカレーターの安全やセキュリティ対策もホテルには重要な課題である。

「監視カメラの設置は、ホテルによってお客さまに見えるように設

置するものと、見えないようにするものがあります」と長濱課長。「VIP対応のエレベーターの場合、あえて設置しない場合もあります。エレベーターも個室と同じですから、プライバシーに留意しなくてはいけないという考え方になってきています」

地下階が駐車場などのときは、必ずフロント階にいったん停止させる仕様もある。不審人物が乗っていないかどうか、フロントマンが確認できるようにしているのだ。

「エレベーターの事故は、ドア開閉時と乗降時に大半が発生しますが、一方、エスカレーターは乗り込み口から降り口までずっと固定部と稼働部とが重なっているのです、接触や挟まれなどの事故発生の確率が高くなります。お子さまの事故対策として、保護者の方に注意を促すステッカーも用意していますが、ホテル

の場合、当然館内の意匠にはこだわっていらっしゃるので、あちこちに貼るわけにもいきません」

そこで、お子さまなどが利用される場合にホテルの従業員が必ず脇に立つ、といった対策を行うホテルもある。

「昇降機を提供する側として、運営される方々に適切な利用法をアピールしていくことは今後も重要な課題と考えています」と、並木課長。

「ホテルマンの方に対して、当社からエレベーターの構造や非常時の具体的な対処方法などをお教える機会も増えています」

ハードウェアや表示、アナウンスだけに頼るのではなく、要所は従業員の対応で補うというのがホテルの場合の安全対策の特徴になっている。そうした態勢を支援するのも、昇降機メーカーの重要な役割といえそうだ。■

地域経済

ポテンシャルの高い地域資源の発掘を

山澤 光太郎氏 日本銀行 函館支店長



提供：朝日新聞社

古くから外国に開かれた港町・函館。かつて北日本随一の繁栄を誇ったこの街は、観光地として圧倒的なブランド性を保ちながらも、経済状況の面では長い間にわたって厳しい日々が続いている。函館の地域経済が再び活況を取り戻すには、どんな課題があるのか、日本銀行函館支店の山澤光太郎支店長に現状と展望をうかがった。

造

船や北洋漁業といった、かつての花形産業が1970年代から1980年代にかけて退潮し、それに代わって観光都市へと変貌をとげてきた函館だが、こと経済面に限ってみれば、依然として厳しい状態が続いている。

「函館に限らず、北海道経済はこれまで公共事業に依存する傾向が強かったのですが、行財政改革などの進展によって公共事業が大幅に削減されている中で、地元の建設業の受注額は大幅にダウンし、業況は大変厳しくなっています。

現在の主要産業である観光業も、台湾・中国といった海外からのツアーが増えているものの国内ツアー客の入り込み数は低迷しています。また、水産加工業も原材料の高騰で芳しいとはいえない状態です」

実際、日本銀行函館支店が公表している「管内企業短期経済観測調査」、いわゆる短観における企業の売上高・経常利益の推移をみても、製造業では下げ止まりの兆しがあるものの、非製造業の悪化に歯止めがきかないという状況が続いている。では、函館の

地域経済がこの閉塞的な状況を脱するにはどんな方策があるのか。

山澤氏によれば、「管内の企業業績を仔細に見ると、実は好調な業績を維持している元気な企業もあります。低迷している企業との二極化が進んでいま

すが、好調な企業には共通項があります。それは、函館や、北海道のブランド力を生かしたオンラインワンの製品やサービスを生み出し、しかも道外を含む域外マーケットへ積極的に販路を拡大しているなどの経営努力が見られることです」



1909年に建てられた金森倉庫は、1988年に倉庫の一部を「函館ヒストリープラザ」としてピヤホールやショッピング施設などの観光施設として転用された。その後、女性誌などで取り上げられたことにより全国的に有名になり、現在、全国各地で展開されている赤レンガ倉庫を観光施設に転用するリノベーション事例の先駆例となった。



函館山ロープウェイをのぼり、標高334mの展望台から見る函館山の夜景は、「世界三大夜景」に数えられる有名なもの。函館市街が郊外に広がるにつれ、さらに美しさを増している。

HAKODATE

函館

北海道支社・

函館サービスステーション

厳しい自然環境の中のエレベーター



フィールドエンジニア
山崎大司氏
所長
橘卓哉氏
フィールドエンジニア
後藤太志氏

函

館 サービスステーションは、函館の副都心、五稜郭公園のメインストリートに位置している。スタッフは総勢3名。エレベーターやエスカレーター

の保守・点検が主な業務である。その守備範囲は長万部以南、距離にして100〇 圏まで広がっている。

「地元に着した点検や修理をしているため、メンバーはみな現場の地域情報に通じています。札幌にある北海道支社へタイムリーに情報提供すること

で、営業部などとの連携をはかりながら新規顧客の開拓を進めています」と橘所長は語る。「地元企業の仲間意識が強い街なので、まずは根を下ろすことを第一に考え、直接お客さまとお話しする時のあいさつや世間話でのコミュニ

ケーションを大切にしていきます」

高齢化の進む函館では、病院やケアハウス、シルバーマンションでのバリアフリーなエレベーターのニーズが増加傾向にある。

「大きな操作パネルや音声ガイドなど、ユニバーサルデザイン仕様が当たり前になりつつあります」とフィールドエンジニアの後藤氏。車いすの方に配慮したエレベーターなども求められているという。

「雪国では出入り口扉を二重三重に設置して、雨、風、雪から製品をガードするのが常識ですが、見えな部分でサビが出たりして、苦労します」とフィールドエンジニアの山崎氏。海に面した風の強い雪国という土地柄、降雪対策と塩害による機材のサビ対策など、フィールドエンジニア

ニアの腕のふるいどころでもある。

一同の夢は、大型の観光スポットで、東芝の昇降機が活躍することだ。今回の特集で提案したハコダテ・ヒルサイドエスカレーターについても、「非常に面白いですね」と橘所長。「昇降スペースをガラスなどで覆えば、乗りながら景色も見られて良い観光スポットになると思います。ただ、あの場所に設置するのなら、かなりの防滴・防サビ加工が必要でしょう」

福祉施設や観光客向けの施設で、エレベーターやエスカレーターの果たすべき役割は大きい。新しい都市交通システムとしてのエレベーターやエスカレーターが、函館の街の景観を彩る日も近いのかもしれない。E



函館市北方民族資料館。1988年まで日本銀行函館支店として使用されていた。

ここに、函館の経済が低迷を脱するポイントがあると山澤氏は指摘する。すなわち、函館の地域特性を上手に生かした、函館でしか生み出せないオリジナリティーの高い商品やサービスを開発すること。そのためには、地域に眠っているポテンシャルをどれだけ発掘できるにかかっているという。

山澤氏は、「函館の西部地区にある何気ない街並みは言うまでもないですが、ちよつと足を延ばせば豊かな自然があり、よく知られていないが貴重な文化財もたくさんあります。豊富な水産資源にしても、学術研究のバックアップを得て高付加価値化していくことが可能です。掘り起こせばいくらでも資源になりうるものがこれだけ眠っている地域は日本中見回してもあまりないはずです。長期的にみれば、こうした好材料をどうやって経済に結びつけるかが大きなポイントになってきます」

日本銀行 Bank of Japan

日本銀行は、「日本銀行法」に基づいて運営されている、日本における唯一の中央銀行となっている。日本銀行券を発行し、その価値の安定させることで、銀行券の流通ルートである金融システムが安定的、効率的に機能するよう努めている。函館支店（函館出張所）は、1893年に函館出張所として開設された、日本銀行のなかで2番目に古い支店である。

DATA 設立…1882年10月 資本金…1億円
職員数…5059人 店舗数…54（国内47、海外7）



ユニバーサルデザインで、 街並みに溶け込むLRT

かつては交通機関の発達にともないトラムの撤去を進めていたフランスだが、近年になってトラムの復権が盛んになってきた。新機軸の導入にも積極的で、世界初の車軸のない台車を導入したグルノーブルのノンステップトラムや、斬新なデザインのストラスノーブルのトラムなどが世界の注目を集めている。

モンペリエでは中心部への自動車での乗り入れを禁止し、LRT^(*)を交通の主軸に据えた。低床でホームと車両の隙間がほとんどできず、車いすなどでも簡単に乗降できるユニバーサルデザインになっている。運転手は一人で、GIS^(**)で完璧にコントロールされ、管制センターとはTVモニターを通して完全に交信ができる。走行音は非常に静かで、レング敷きの街路に引かれたレールは街の景観を損ねることなく自然に溶け込んでいる。

LRTの導入により、モンペリエの街並みは大きく変化した。オリジナルの信号機を設置し、トラムがスムーズに通行できるよう、自動車が停車するシステムを開始。さらに街の中心部には自動車が入れないため、進入禁止ライン付近にはたくさんさんの駐車場を建設している。人口20万人の小規模な都市モンペリエは、LRTの導入にともない、街全体をまるでテーマパークのように作りかえたのである(談)。

交通の快楽

フランス・Montpellier [モンペリエ]

トラム(路面電車)の復権に最も力を入れる国、フランス。
モンペリエでは、LRT導入で新たな街づくりを展開した。

法政大学 黒川 和美



* 1 LRT : Light Rail Transit の略。次世代型路面電車システム。
* 2 GIS : Geographic Information System の略。地理情報システム。