

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.4 2005

お客様の感動は、
私たちの喜びです。

Customer
DELIGHT

特集●交通と都市の未来形
想像力が生みだした未来都市
タイムマシンで撮った懐かしい未来

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.4 2005

表紙解説
タイムマシンから見た未来
19世紀末から20世紀にかけて人々はさまざまな未来都市を想像し、また描いてきた。貧困の解決を夢見る人々が求めたユートピア的理想に満ち溢れた都市。空高く浮かび、地を見下ろす都市。天を衝く摩訶天楼で埋め尽くされた都市。環境に配慮したエネルギー循環型都市。遠い未来、タイムマシンに乗って、過去から現在、そして21世紀より先の未来へと未来都市の系譜を覗き見ることができるようになるのだろうか。

CONTENTS

- 03-09 特集・交通と都市の未来形
想像力が生みだした未来都市
タイムマシンで撮った懐かしい未来
- 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
有料老人ホーム
株式会社太平洋シルバーサービス
- 14-15 地域経済とエレベーター・神奈川支社
NPOと力を合わせて住みやすい街を
山本 春美氏
(神奈川県 大和市役所 保健福祉部 福祉総務課 福祉政策担当)
- 16 交通の快楽・日本・東京
**モノレールの価値を高める
美しき東京湾の眺め**

東芝エレベータ株式会社
ELEVATOR NEWS Vol.4

2005年8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)
URL <http://www.toshiba-elevator.co.jp>
E-mail elevator@po.toshiba.co.jp

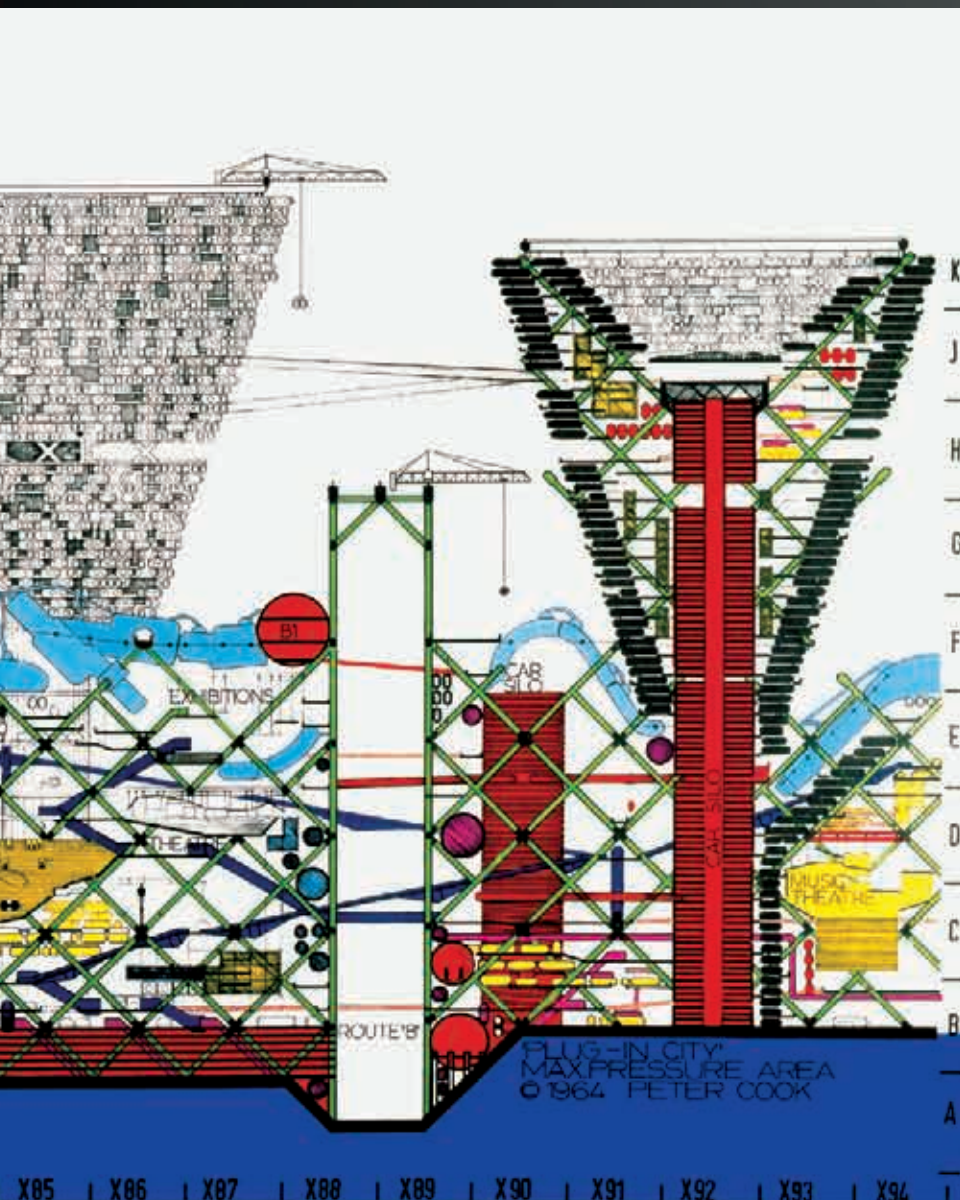
制作 有限会社イー・クラフト デザイン 手塚みゆき 印刷 株式会社シータス

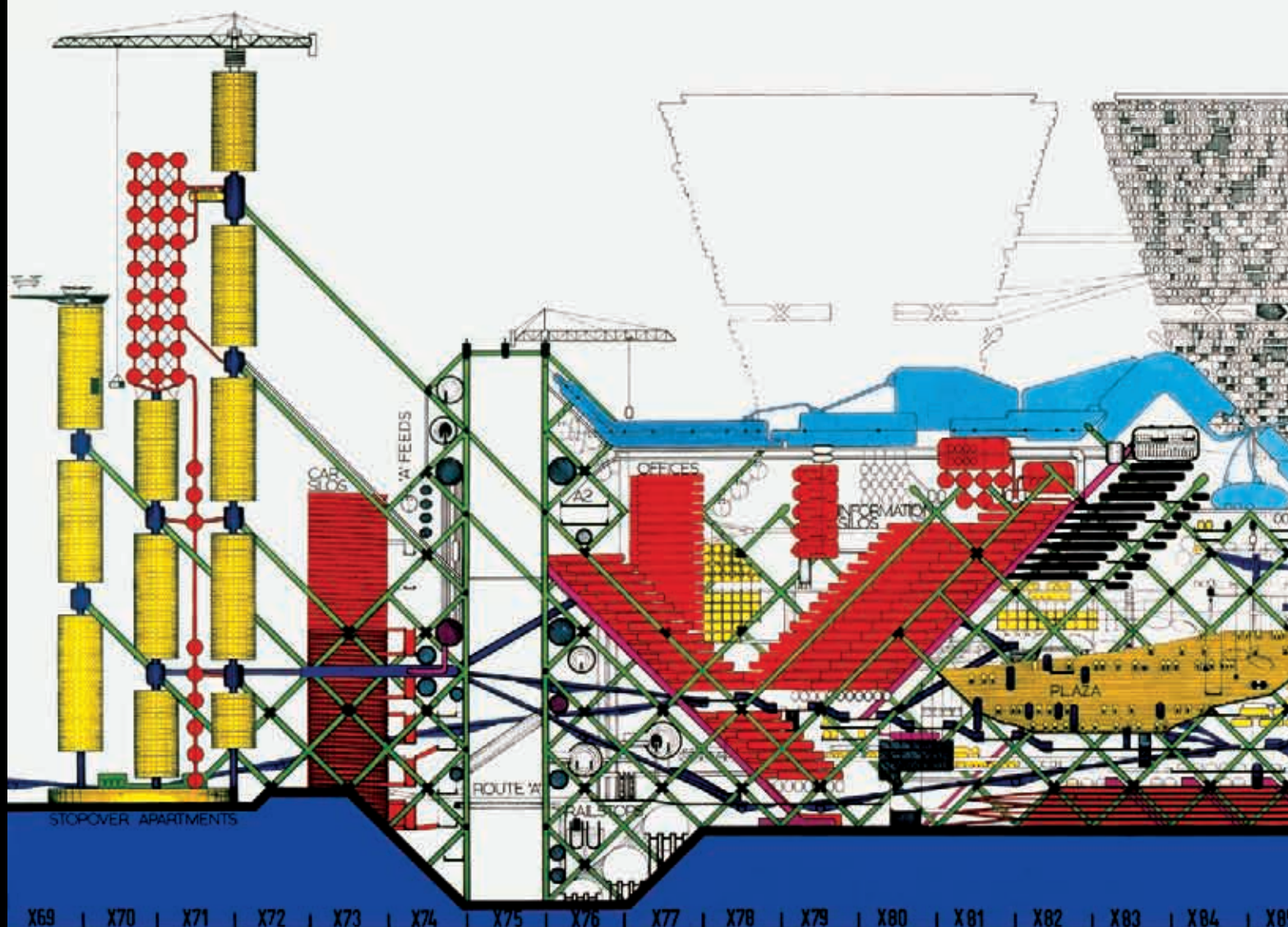


古紙配合率100%再生紙を使用しています



地球環境に配慮した大豆油インキを使用しています





1964 「プラグイン・シティ」 Plug-in City Study, Max Pressure Area (Section), Peter Cook, Archigram 1964

特集●交通と都市の未来形

想像力が生みだした未来都市

タイムマシンで撮った懐かしい未来

「未来都市」。その言葉にはどこか懐かしい響きがある。

それは文字通りの未来を指すのではなく、

それぞれの時代でそれぞれの未来を夢見た人々が思い描いたイメージの歴史の集積であるからだろう。

「プラグイン・シティ」は、1960年代のイギリスで誕生した「アーキグラム」という建築家集団による未来都市イメージのひとつである。

彼らが生み出した「ポップ」な未来都市像は、どれも突拍子もないものだが、

それは過去の未来都市イメージのコラージュでもあり、ときに現在の都市の姿を驚くほどの確に洞察した予言書のようなものもある。

21世紀。「未来都市」の現在とは？ そして未来は？

それを知るためにタイムマシンに乗り、建築家の今村創平氏のナビゲーションで交通と都市への想像力を見てみたい。



受け継がれる 「未来都市」の夢

誰しも一度は「こんな家に住みたい」「こんな都市で暮らしたい」「こんな乗り物が欲しい」と夢見る。そんな想像力をかき立てたのは、SF小説や

SF映画だ。戦後、日本人に未来都市のイメージを強烈に焼き付けたのは手塚治虫の国民的マンガ『鉄腕アトム』だろう。空中を飛び交う乗り物、都市をつなぐ流線型のチューブは未来的で、そこは人間とロボットが共存する都市だった。

その手塚治虫の未来都市イメージに大きな影響を与えたのは、1926年に制作されたSF映画『メトロポリス』（フリッツ・ラング監督）で、この映画では当時の人々の好奇心を刺激したニューヨークの摩天楼をヒントにした、高層ビルや空中の交通が密集する未来都市が物語の舞台だった。この映画を観た手塚治虫は、1949年に同名の単行本を描き下ろし、未来の高層ビル群と女性人造人間の悲劇を描いた。この「未来都市の記憶」は、その52年後の2001年に、新たな想像力を加えたアニメーション映画『メトロポリス』へと受け継がれている。

日本で未来都市のイメージを描いたのは、手塚治虫だけではない。星新一をはじめとする日本SF作家の著書の



1926

「Metropolis」
Images: Friedrich-Wilhelm-Murnau-Stiftung



2001

「メトロポリス」
□ 手塚プロダクション／METROPOLIS製作委員会
販売元：バンダイビジュアル

origin 起源



それは空想から始まった

『メトロポリス』からアーキグラムまで

19世紀末から20世紀にかけて、人々はさまざまな未来都市を想像し、また描いてきた。

近代的な理念で建てられた都市計画に基づいた都市。あるいはまるででたらめに見える都市。想像の度合いはさまざまだが、そこには時代ごとに人々が抱いた夢がどこか投影されている。この特集では、さまざまな形で描かれた未来都市イメージを振り返りながら、その夢の歴史を追ひ、19世紀に描かれた理想主義的な未来都市イメージ、そして20世紀初頭のアメリカに登場した目新しさを追求した都市イメージとともに、「アンビルト」な建築物を多数描いたアーキグラムに注目する。

表紙、挿絵を多く担当したイラストレーター真鍋博は、生涯にわたって「こんな都市に住んでみたい」と思わせる楽しい未来都市のイメージを生み出した。

2つの未来都市

これまで人々は未来都市をどのように想像してきたのだろうか。デザイン史に詳しい武蔵野美術大学の柏木博教授は次のように語る。

「19世紀から20世紀の未来都市イメージの変遷を考えると、大きく分けると、社会主義的な理念によって計画された理想の未来都市のイメージと、アメリカのパルプマガジン（20世紀前半に全盛を誇ったアメリカの大衆娯楽雑誌）のイラストのようなガジェット（面白くて欲しくなるもの）的な未来都市のイメージという2つの流れがあります」

近代的な都市計画の概念は、もともと19世紀後半に世界中で発生していたスラム街問題の解決策として登場した。貧困の解決を夢見る人々が、ユートピア的な理想を未来都市のイメージに込めたのである。

「革命後のロシアでも、数多くの建築家やデザイナーが、空中に浮かぶ未来都市や機械仕掛けの巨大な鉄塔建築物など、未来都市的なドローイングを多く残しています」

そこにあるのは、ユートピア的な理想に基づく未来都市計画の姿だ。

「1920年代のアメリカで登場した未来都市のイメージは、当時流行し

1988

「四国文明圏」真鍋博 Images: 愛媛県美術館



たパルプマガジンのSF小説に描かれた、テクノロジがつくり出す未来都市を基盤にしています」

そこで描かれているのは、理念よりむしろ「目新しい装置」への純粋な好奇心である。

アーキグラムの 動く未来都市

19世紀から20世紀半ばまで、大きく2つの流れのなかで構想されてきた未来都市のイメージも、1960〜70年代のカウンターカルチャーに大きな影響を受けることになる。

1961年にイギリスに登場した若き建築家集団アーキグラム。ピーター・クック、ウォーレン・チャック、デニス・クロンプトン、デビット・グリーン、ロン・ヘロン、そしてマイケル・ウエプの6人が、自分たちで編集・発行した雑誌『アーキグラム』でさまざまなプロジェクトの提案を行った。彼らは、建築にロックやコミックのイメージを取り入れ、既成の建築に対する痛烈な批判と都市のイメージの徹底的な組み換えに挑戦していた。アーキグラムの提



「インスタント・シティ」Instant City Airships, The Airship in Lancashire collage. Peter Cook, □ Archigram 1970

1970



柏木 博
Hiroshi Kashiwagi
1946年生まれ。武蔵野美術大学産業デザイン科卒業。東京造形大学教授を経て武蔵野美術大学教授。主な著書に、『ユートピアの夢20世紀の未来像』（未来社）、『肖像のなかの権力』（講談社学術文庫）、『デザインの20世紀』（NHK出版）、『家事の政治学』（青土社）、『芸術の複製技術時代』（岩波書店）、『日用品の文化誌』（岩波書店）、『色彩のヒント』（平凡社）などがある。

案は、実際に建てられることを前提にしない、自由奔放な空想を楽しむものだったのである。

アーキグラムのメンバーの1人、ピーター・クックが提案した「モントリオール・タワー」は、施設の一部が空中高く持ち上げられ、それらをつなぐストラクチャーともエレベーターとも読みとれる装置が設けられている。

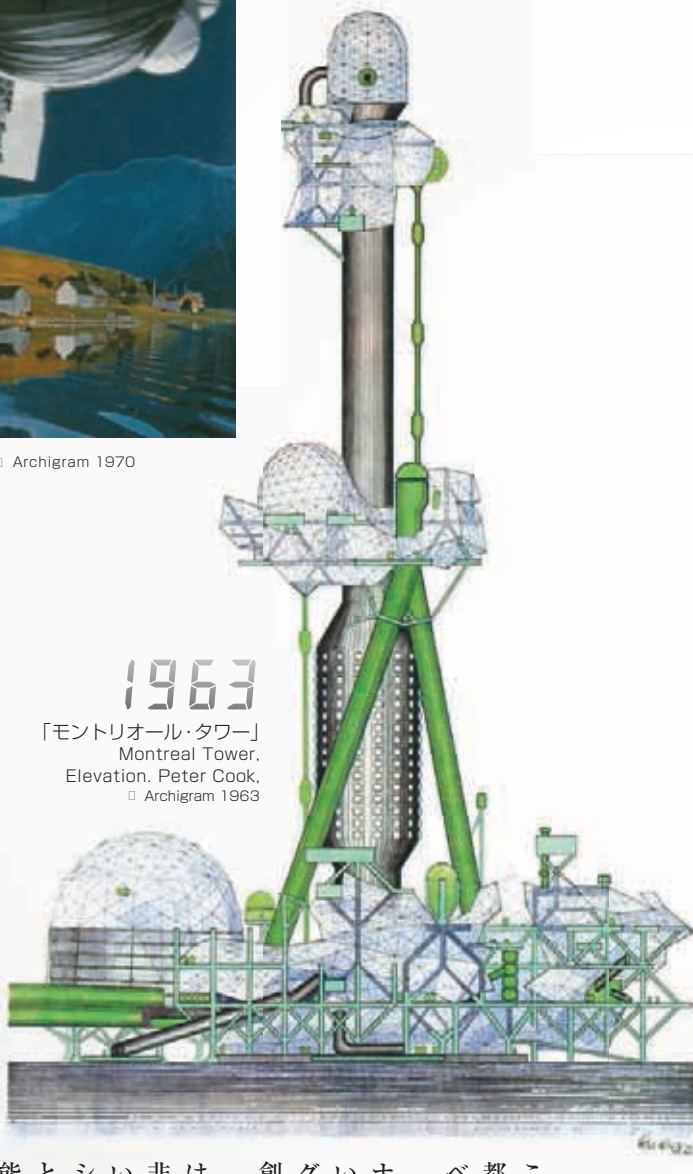
また、ピーター・クックが中心となつた「インスタント・シティ」は、まるで旅するサーカスの一団のように、さまざまな都市の構成要素を飛行船などで運び、何もないところに突如として都市が出現し、またすぐに忽然と姿を消す過激な都市を提案している。

これは、西欧の伝統的な永遠の都市という概念と対極的な、イベントとしての都市なのである。

「建築家だけではなく、デザイナーなどに大きな影響を与え、いまも高く評価されるアーキグラムについて、建築家の今村創平氏は次のように語る。

「アーキグラムが興味深いのは、いまから半世紀近い前に、非常に現代的な問題を扱っていることです。『インスタント・シティ』や『プラグイン・シティ』といった、自由に取り替え可能な都市という発想やエコロジカルな都市構想は、まったく新しいユニークな都市イメージを発見し、ドローイングの中に定着させたものですが、現在、それは部分的に現実化しつつあります」

アーキグラムのドローイングはアイディアの宝庫、と今村氏は語る。テクノロジとエコロジの共存というアーキグラムの発想も、いまの私たちがピクニックにノートパソコンやポータブルオーディオを持っていくような感覚に近いという。単純に田舎暮らしに戻れるわけではない、と感じる現代の私たちにあって、アーキグラムの提出したビジョンは、いまもなお先鋭的でさえある。



1963
「モントリオール・タワー」
Montreal Tower,
Elevation. Peter Cook.
□ Archigram 1963

これは、西欧の伝統的な永遠の都市という概念と対極的な、イベントとしての都市なのである。

「建築家だけではなく、デザイナーなどに大きな影響を与え、いまも高く評価されるアーキグラムについて、建築家の今村創平氏は次のように語る。

「アーキグラムが興味深いのは、いまから半世紀近い前に、非常に現代的な問題を扱っていることです。『インスタント・シティ』や『プラグイン・シティ』といった、自由に取り替え可能な都市という発想やエコロジカルな都市構想は、まったく新しいユニークな都市イメージを発見し、ドローイングの中に定着させたものですが、現在、それは部分的に現実化しつつあります」



特集●交通と都市の未来形

想像力が生みだした未来都市



1998 Images: OMA

現代オランダを代表する建築家レム・コールハースは、アーキグラムのメンバーが教壇に立つ「AAスクール」の出身。彼が設計した「ボルドーの住宅」(1998年)は、車椅子生活を送る施主のために考え出されたもので、エレベーターを単なる上下の狭い移動手段でなく、エレベーター自体を「動く部屋」として扱っている。写真で書斎のように見えている一角は、動力装置によって床ごと上下する仕組みで、階段などを使わずに邸内を自由に移動できる。吹き抜けの側面は上から下まですべて本棚になっており、床を任意の位置で止めれば、車椅子に座ったままでも本に手が届くようになっている。

動く建築、あるいは移動手段と居住空間の一体化というモチーフは、アーキグラムが得意としたところである。今いる位置から動かずに周りの情景を変えることができる、という意味でも「ボルドーの住宅」にはアーキグラムの発想が伺える。

居住空間のスライド(移動)



レム・コールハース「ボルドーの住宅」
(フランス・ボルドー)



変異

空想からカタチへ 実体化する空想都市の夢



動く建築(ウォーキング・シティ)、取り替え可能な都市(プラグイン・シティ)。1960~70年代にアーキグラムが生み出したドローイングの数々は、「建築」という概念の枠や伝統にとらわれない自由さに溢れていた。しかし、当時は夢物語と思われたアーキグラムが夢見た建築のいくつかは、現実となって私たちの目に現れてきている。現代の東京やニューヨークの都市の光景は、アーキグラムが提示した必要最小限のエレメントだけをポータブルな形に凝縮し、既存の空間にそれを導入していくことで、まさにインスタントに都市を構築しているという「インスタント・シティ」が具体化した姿のようだ。私たちはそうした未来の都市を、まさに生きているのである。ここではそうした1960年代に夢見られた未来都市が具体化した事例を紹介する。

ビルの壁面をかご室を露出させて移動する屋外形展望エレベーター。上下の移動そのものをエンターテインメント化すると同時に、移動システムが建物の外側にさらされることによって、都市の風景の一要素としてシンボル化されている点が未来的だ。

例えばSF映画などで未来都市の光景が描かれるとき、高層建築群とともに、必ず何らかの乗り物が目に入らないだろうか。「人を乗せた機械」が動く姿は、それだけで都市の生き生きとした表情を構成する。都市と移動手段とは、未来的なイメージを喚起する上で密接な関係にあることがわかる。

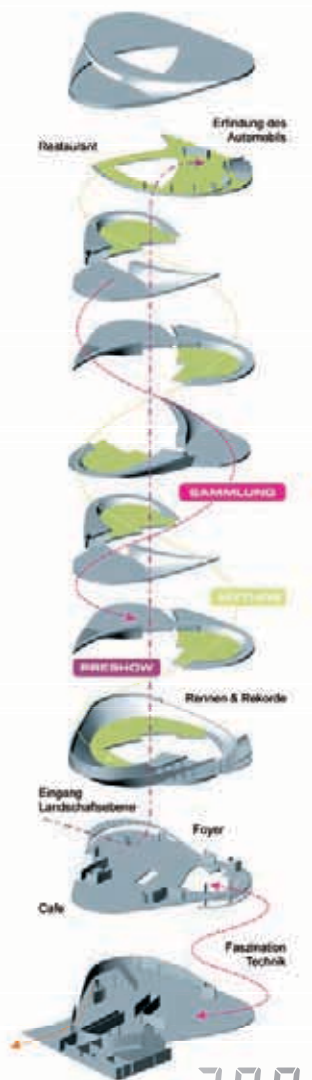


ビル内交通の外部的化

泉ガーデンタワー
(日本・東京都)



2002



b 外観

建築内移動手段とカプセル化

UN STUDIO

「メルセデス・ベンツ・ミュージアム」 a b

(ドイツ・シュトゥットガルト)

トヨタ

「i-unit」 c

(日本・愛知県)



2005

c Images : トヨタ自動車

2001-2006

a 展開図

credits : UN Studio: Ben van Berkel, Tobias Wallisser, Caroline Bos with Marco Hemmerling, Hannes Pfau, Wouter de Jonge, Arjan Dingsté, Götz Peter Feldmann, Erwin Horstmanshof, Gregor Kahlau, Björn Rimmer, Alexander Jung, Mike Herud, Thomas Klein, Simon Streit, Tachoon Oh



米国の提案校による電車が地上チューブの中を走る車を使わない未来都市。

聖徳学園中学校の未来都市。現在広島で活用しているようなLRT「グリーンムーバー」を高齢者の移動手段として、都市部に一般車の乗り入れを禁止している。交通渋滞を抑えるために高速道路は地下につくっている。



日米の中学校による未来都市コンテスト

米国の中学校による未来都市コンテスト。主催の「未来都市コンテスト」は、全米の中学生を対象に1993年から続くコンテスト。日本では日本フルブライトメソリアル基金の日米共同学習プログラムに参加する中学校により、2003年度から毎年行われている。各校とも生徒3人、教員1人、エンジニア1人のチームを組んで、①都市開発シミュレーションゲーム「シムシティ3000」の都市データ②都市の模型とその説明文③作文④口頭発表と審査員の質問に答える一の審査で競い合うもの。優勝校の生徒はワシントンで開催される全米大会にオブザーバーとして派遣されることになっており、2004年度は8校が参加、聖徳学園中学校が優勝した。「科学技術を想像力を使って楽しんでもらえ」と、またエンジニアを探さなければいけないということ、学校の外の地域社会との交流ができることが大きな教育効果だと思っています。日本に比べて、アメリカの中学生はプレゼンテーション能力が高い。派遣された日本の優勝校の先生や生徒たちも、アメリカの同世代の子供たちを見て驚いていました。日本のコンテスト出品作品は、いまはまだ老人福祉とか、環境保護というテーマばかりで、あまり型破りなものがありませんね。アメリカの子供たちがとにかく自分が住みたい夢の都市を描いているのを見て、これからは日本の生徒ももっと自由に発想を広げていけるようになるのかなと思います。日米教育委員会フルブライトメソリアル基金のプログラムディレクター、ジョーンズ享子氏は最後に期待を込める。

特集●交通と都市の未来形

想像力が生みだした未来都市

ロンドンの「AAスクール」は、ピーター・クックやロン・ヘロンといった、かつてのアーキグラムのメンバーが教鞭を取り、先鋭的な教育プログラムで現代のアヴァンギャルド建築家を多数輩出している名門私立大学である。建築の実務にとらわれない夢想的なスタイルが特徴で、アーキグラムの遺伝子を現代に伝えている。今村創平氏とジン・ヨハネス氏は、そんなAAスクールで学んだ日本人建築家たちである。アーキグラムの発想を受け継ぐ若き建築家が構想する、21世紀未来都市の風景とは？

新たな空想へ 建築・都市・交通の未来

Future

オマージュ



シームレス・シティでは、乗り換えの必要なく都市内を移動し、そのままビル内の目的の場所まで行くことができる。移動のためのカプセルは、これまでの車とエレベーターの機能を兼ね備えたものであり、かつ居住空間にもなっている。運の葉の上の水滴のような、透明で柔らかなカプセルは、道路の上やビルの壁面を転がるようにスムーズに移動する。

道路と建物が連続的につながるシームレス・シティ

制作=今村 創平 + 高橋 晃



Souhei Imamura ● 建築家。1966年東京生まれ。1989年早稲田大学理工学部建築学科卒業。1990年から1992年までAAスクール（ロンドン）、1993年から2001年まで長谷川逸子・建築計画工房（株）勤務。2002年設計事務所アトリエ・イマムラ・建築士事務所設立。2003年プロスペクター設立。プリティッシュ・コロンビア大学非常勤講師、京都造形芸術大学非常勤講師。主な建築作品に「富士ふたば幼稚園」など。『Tokyo from Vancouver』（共著）、『現代住宅キーワード』（仮題、共著）、建築雑誌などへの寄稿多数。

Akira Takahashi ● KLOKA GRAPHICS（クローカ・グラフィックス）代表。広告や装幀、音楽関係のグラフィックデザインとともに、yab-yumやmignon/enchainement等のショップデザインが高い評価を得ている。
<http://www.kloka.com/>

「how green is your garden?」は、6つのプロジェクトをそれぞれ「庭」に見立て、そこに不思議の国のアリスが訪れ、さまざまな人物と遭遇するという奇抜な構成だ。プロジェクトのいくつかは国際コンペに提出されたもので、アーキグラムの自在な発想とユニークなストーリーを組み合わせたスタイルを継承し、独自の洗練された世界を構築している。

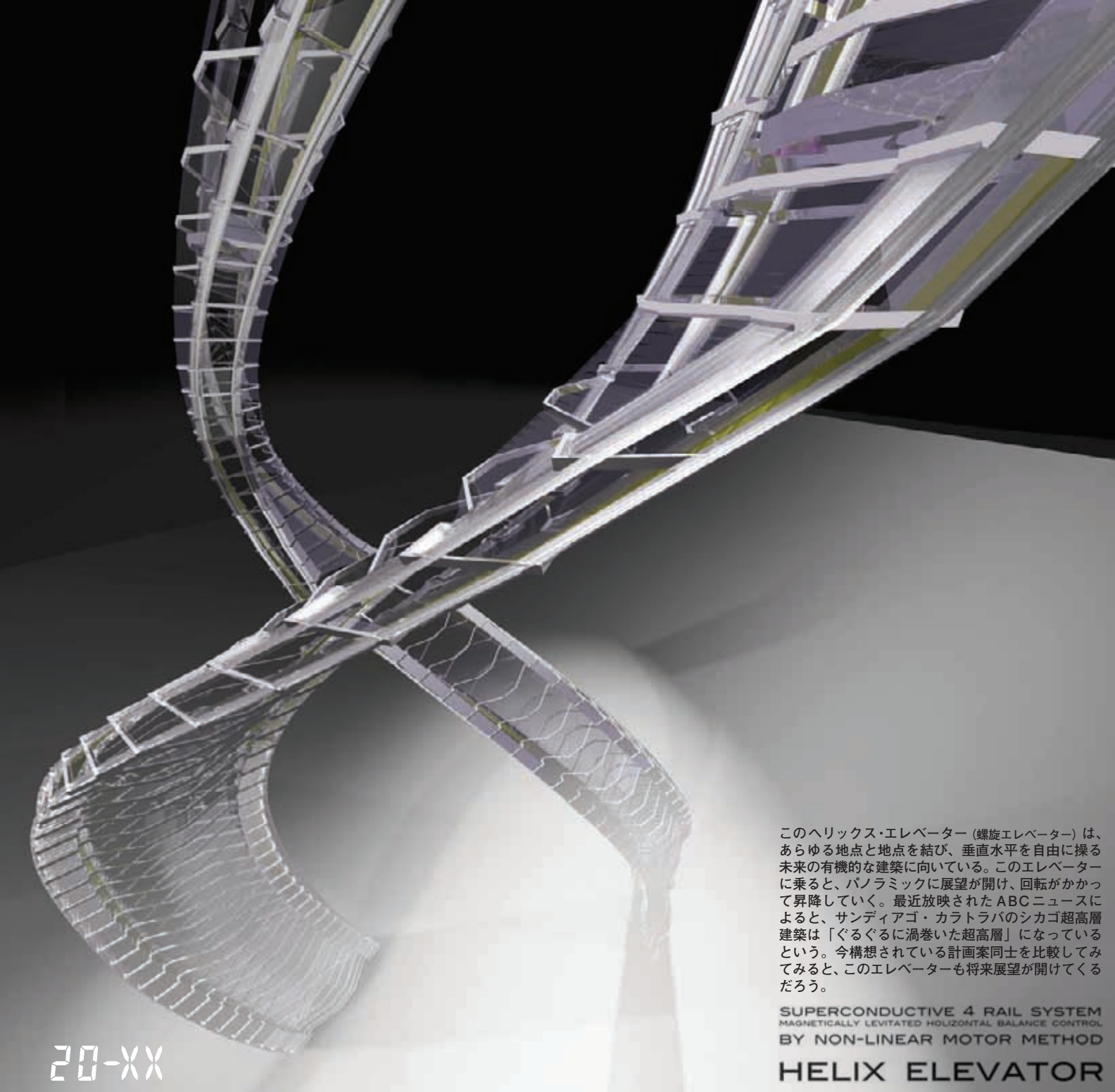
「how green is your garden?」は、6つのプロジェクトをそれぞれ「庭」に見立て、そこに不思議の国のアリスが訪れ、さまざまな人物と遭遇するという奇抜な構成だ。プロジェクトのいくつかは国際コンペに提出されたもので、アーキグラムの自在な発想とユニークなストーリーを組み合わせたスタイルを継承し、独自の洗練された世界を構築している。

「how green is your garden?」は、6つのプロジェクトをそれぞれ「庭」に見立て、そこに不思議の国のアリスが訪れ、さまざまな人物と遭遇するという奇抜な構成だ。プロジェクトのいくつかは国際コンペに提出されたもので、アーキグラムの自在な発想とユニークなストーリーを組み合わせたスタイルを継承し、独自の洗練された世界を構築している。

「how green is your garden?」は、6つのプロジェクトをそれぞれ「庭」に見立て、そこに不思議の国のアリスが訪れ、さまざまな人物と遭遇するという奇抜な構成だ。プロジェクトのいくつかは国際コンペに提出されたもので、アーキグラムの自在な発想とユニークなストーリーを組み合わせたスタイルを継承し、独自の洗練された世界を構築している。

シー・ジェイ・リムの想像力





このヘリックス・エレベーター（螺旋エレベーター）は、あらゆる地点と地点を結び、垂直水平を自由に操る未来の有機的な建築に向いている。このエレベーターに乗ると、パノラミックに展望が開け、回転がかかって昇降していく。最近放映されたABCニュースによると、サンディアゴ・カラトラバのシカゴ超高層建築は「ぐるぐるに渦巻いた超高層」になっているという。今構想されている計画案同士を比較してみると、このエレベーターも将来展望が開けてくるだろう。

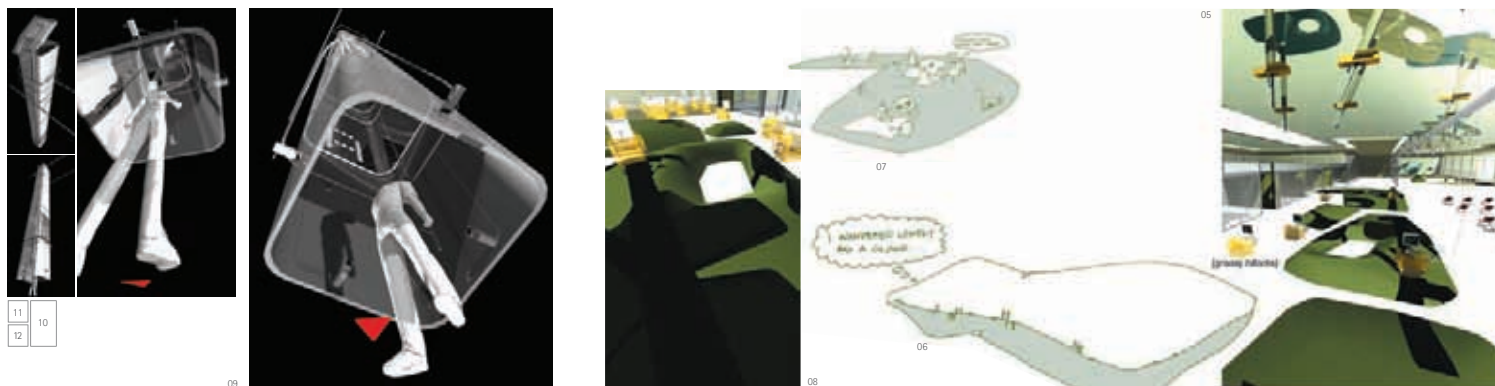
SUPERCONDUCTIVE 4 RAIL SYSTEM
MAGNETICALLY LEVITATED HORIZONTAL BALANCE CONTROL
BY NON-LINEAR MOTOR METHOD
HELIX ELEVATOR

超伝導4列式 水平制御ノンリニア・モーター方式 ヘリックス・エレベーター

制作=ジン・ヨハネス



Gin Johannes ● 建築家。1992年、ロンドンのAAスクールでアーキグラムのロン・ヘロンに師事。1994年、ニック・グリムショウ、マイケル・ホプキンス、リチャード・ロジャースに師事。1995年、セドリック・プライスに師事、AAディプロマ取得。Gin Johannes Studio主宰。アメリカ、ペンシルバニア州「Fright 93」国際コンペ、ニューヨーク「コニー・アイランド」再開発コンペに出展。国際コンペ等への出展多数。主な建築作品に「ゼリー建築 2005」など。





シルバーシティ石神井 外観

太平洋シルバーサービスの手がける「都市型」の介護付有料老人ホームとはどのようなものか。まずは代表取締役理事長の馬島茂氏に、第1号の「シルバーヴィラ哲学堂」（東京都中野区）がオープンした当時から振り返りながら説明していただいた。

「1984年当時、一般には公的な老人ホーム（老人福祉法で定められた老人福祉施設）が多く、有料老人ホームは元気なお年寄りが高いお金を払って悠々自適に生活する場所、というイメージでした。しかし私には、郊外の豪華な有料老人ホームは、静かですが刺激がないように思えたのです。そこで私たちは都市型の有料老人ホームを提案し、その利点として、ご家族や社会との交流、医療機関をはじめとする社会的インフラとの提携を打ち出しました。ご家族の面会が多いことは私たちの自慢でもあります」

現在、一館当たりの定員はおおよそ50〜60人程度。また入居者の平均年齢は87歳弱で、うち女性が85パ

ーセントを占めるという。

「きめ細かいお世話が私たちの売りですから、あまり大きな施設は作れません。私たちはハードではなくソフト、人材育成に力を入れていると言いましたら、あるお客さまいわく『おたくの売りはハートだよ』と」

エレベーターと心配り

今回伺った「シルバーシティ石神井」は、1992年のオープン。閑静な住宅街の一角にある。同社が運営する他の6つの「シルバーヴィラ」に比べ、居室・共有スペースを広く、付帯設備を充実させたのがこの「シティ」だという。

シルバーシティ石神井園長の原澤芳男氏に案内していただいた。

「入居者の方が趣味を通じて交流できるよう、ギャラリー、図書室、茶室といった施設を設けてあります。ここでは、専門家をお呼びしてのサークル教室のほか、毎月1回コンサートも開いております」

馬島茂氏
代表取締役
理事長



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.4

有料老人ホーム



株式会社 太平洋シルバーサービス

現在、全国で1000前後の施設があるとされている有料老人ホーム。なかでも太平洋シルバーサービスは、「都市型」の介護付有料老人ホームをテーマに、東京都内のJR・私鉄沿線に全7館の老人ホームを展開している企業である。今回は東京都練馬区にある「シルバーシティ石神井」を中心に、老人ホームにおけるエレベーターの安全とセキュリティについて伺ってきた。



エレベーターを利用する際には、職員が必ず介添える



シルバーシティ石神井ロビーから中庭を臨む

建物は中庭をぐるりと囲んで、東西南北に大きなガラス窓が面する設計。対角線上にそれぞれ配置された階段とエレベーターもガラス張りのシースルー仕様で、高齢者とヘルパーが館内のどこにいるかがお互いに一目でわかる。

「基本的に、入居者の方がお部屋に閉じこもらず、他の方と交流していただけるようにプログラムを組んであります」（シルバーシティ石神井副園長 堀川俊美氏）

食堂が1階にあるため、入居者は食事のたびに、2、3階にある居室との間をエレベーターで往復する。大浴場やサークル教室への移動も含めると、エレベーターはなくてはならない館内交通の要だ。運行速度やドアの開閉は、高齢者が乗りやすいように、非常にゆっくりと設定されている。また乗り降りの際には必ず職員が付き添い、ボタンを押したり、お迎えをするという。

「基本的にうちのエレベーターは小さくて、病院用のようなストレッチャーも余裕で入るようなものではありません。しかしその不自由さが、必ず人手で案内するという温かさにもつながっています」（馬島氏）

地域との交流とセキュリティ

シルバーシティ石神井は入居者と地域住民の方々との協力関係を重視し、季節ごとに防災運動や農作物の即売会などを催したり、1階のギャラリを無料開放したりしている。またシルバーヴィラ石神井では、地域の中学校の「ボランティア部」から、中学生が囲碁を打ちにくるといふ。

「実のお孫さんのように交流できて、とってもいいですよ。入居者の方の表情がぱっと明るくなるんです」（シルバーヴィラ石神井園長 上野チイ子氏）

こうした積極的な交流の一方で、気になるのがセキュリティ面だ。館内のカメラやモニター、館外

の侵入者センサーについては、事務所とフロントで管理している。また入り口は自動ドアだが、開閉は職員が確認後、フロントで行う方式となっている。これにより、外部からの不審者の侵入を防ぐことはもちろん、職員が知らない間に、認知症（脳や身体の疾患を原因として、記憶や判断力などの障害が起こり、通常の社会生活が送れなくなった状態）の方が館外に外出するのを防ぐ役割もある。やはり人の目に勝る安全装置はないようだ。

「必ず職員が手と声で確認します。それが私たちの考える『ハイタッチ・ハイケア』の一つだと思っています」（原澤氏）

防災とメンテナンス

防災にも力を入れている。毎月「防災の日」を決め、管轄の消防署員を呼んで、避難訓練や防災のビデオ上映などを行っているという。

「エレベーターだったら、緊急時は全部の階を押すとか、途中で止まったらどうすればいいか、ということも訓練します」（上野氏）

これまでなにかトラブルはなかっただろうか。

「おかげさまで特にありません。管理者としてはありがたいことに、東芝エレベーターさんは地震があると確認の電話をかけてくださいます。また少し大きな地震の場合には、すぐに作業員の方がやって来てくださいました」（原澤氏）

館内交通の要とはいえ、エレベーターは1台だけ。月に1回のメンテナンスにも気を遣う。

「エレベーター会社から1カ月前に日程をいただいで、お客さまには入居者懇談会でメンテナンス日を呼びかけたり、館内の掲示でお知らせします。メンテナンス中にどうしても階と階の間を移動しなければならぬことが起きた場合には、外の非常スロー

上野チイ子氏
シルバーヴィラ石神井 園長



原澤芳男氏(左)
シルバーシティ石神井 園長
堀川俊美氏(右)
シルバーシティ石神井 副園長



1963年の「老人福祉法」によって、現在主流の「特別養護老人ホーム」である、公的な老人ホームができました。一方、お金のある人が自費で入る「有料老人ホーム」についても定義されました。

2000年4月に始まった「介護保険」によって、有料老人ホームの状況は急激に変化しました。入居者の介護が必要になった場合、有料老人ホームでも、都道府県から「介護保険特定施設」の事業者指定を受ければ、入所者は介護保険を利用し、1割の自己負担で介護を受けられるようになったのです。これにより入居料自体も安くなり、有料老人ホームが一般化し、施設数も急速に増えていきました。

さらに今回の改正で、一方の特別養護老人ホームでは、食事代・光熱費などを「ホテルコスト」として全額自己負担するようになりました。こうなると、ひと月あたりの支払い額だけを見れば、有料老人ホームと特別養護老人ホームの差はあまりなくなってきています。このようなボーダーレス化の結果、有料老人ホームを選ぶ人が増えつつあります。

有料老人ホーム自体も、従来のような豪華なものからリー



大阪市立大学大学院教授 白澤 政和さん

ボーダレス化する老人ホームの未来

2000年の介護保険の登場以来、有料老人ホームの状況は劇的に変化しつつある。日本における有料老人ホームの歴史と今後の状況を中心に、多様化する老人福祉サービスの現状について、社会福祉学の研究者である白澤政和教授に解説していただいた。

ズナブルなものまで二極化しています。駅から近い、都市型志向の有料老人ホームも、2000年以降は圧倒的に増えています。

また2006年4月からは、30床以下の小規模な施設については、都道府県ではなく市町村が「特定施設」指定を行うようになります。その代わり、その市町村の人しか使えなくなります。有料老人ホームも住み慣れたコミュニティの中に位置づけられるようになっていくことが予想されます。制度とともに、老人ホームの形態も変化していくのです。

1949年生まれ。大阪市立大学大学院生活科学研究科修士課程修了。現在は大阪市立大学大学院生活科学研究科教授。日本在宅ケア学会副理事長、日本ケアマネジメント学会理事などを務める。社会学博士。著書は「ケースマネジメントの理論と実践」(中央法規出版)、『介護支援専門員のためのケアプラン作成講座』(環境新聞社)他多数。

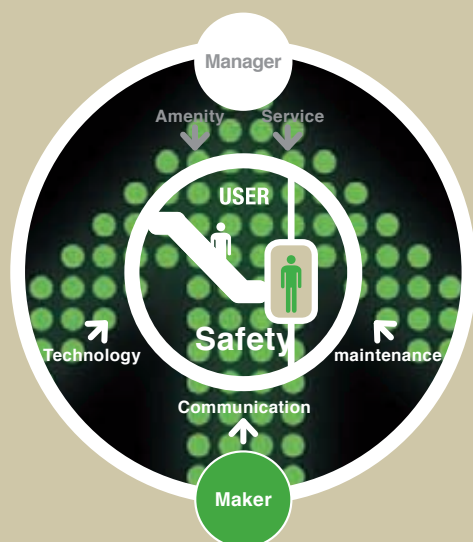
心のふれあいを大切に

「プを解錠し、スタッフが付き添って車椅子でゆっくり移動していただく場合もあります」(原澤氏)
入居者懇談会は社団法人全国有料老人ホーム協会の指導によるものだが、通常は3カ月に1回のところ、シルバークロニクル石神井では毎月開催している。これが入居者の意見を聞くという本来の目的のほか、各種催事のお知らせの場としても機能している。

今回の取材で印象的だったのは、従業員の数の多さだ。すぐ見える位置に人がいる安心感は、代え難い価値だろう。馬島理事長に、今後について伺った。

「現在は当社の8号館を企画中です。東京都の有料老人ホームは、2000年には50程度だったものが、いまでは200以上もあります。われわれも20年の歴史に甘んじてはいられません。一方この仕事はモラルの面も大事。利益追求だけにとらわれないよう、今の路線を続けていければと思います」E

株式会社太平洋シルバークロニクル
都型有料老人ホームの運営、在宅介護サービス、介護者の研修業務などのほか、高齢者施設の開発運営に関するコンサルティングを行う。
■住所…東京都武蔵野市境南町2丁目8番19号
■電話…0422-34-1636
■設立…1984年4月



メーカーの立場から…

東芝エレベータ株式会社

老人ホームにとって、エレベーターは館内の移動になくってはならない存在だ。では、そこでのメンテナンスにはどのような特色があり、またどんな技術が注がれているのか。さらには、近年意識が高まりつつある防災に関する取り組みについてはどうか。シルバーシティ石神井のメンテナンスを担当する、東芝エレベータ東京支社東京北支店の永見支店長と松寺氏に尋ねた。



永見 健治氏
東京支社東京北支店 支店長



松寺 康之氏
東京支社東京北支店
フイールドグループ グループ長

ちょっとした段差にも 細心の注意

エレベーターのメンテナンスは、老人ホームの場合でも、点検内容そのものは、他の施設とあまり変わらない。しかし、メンテナンス作業中における利用者の安全にはやはり格別の配慮が必要だという。

「老人ホームなどでは、エレベーターに点検中の表示を出していても、エレベーターを使用しようとするお客さまもいらつしゃいます。そこで、点検中は、ドアの前に柵を設置したり、周りに人がいないかどうか他の施設の場合より注意を払って作業します。また、点検前に機械室に行つて電源を落とすときも、かご室に人がいないか、必ずインターホンで確認してから作業に入ります」とフイールドグループの松寺康之グループ長は語る。

メンテナンスに使用する機材の管理も重要だ。

「工具からは目を離さず、作業場所を移動する際も、工具は常に持参するようにしています」と永見健治支店長は言う。

老人ホームでは、エレベーターは館内移動の要となる。メンテナンス中でも、エレベーターをご利用になりたい方が出る場合もあるだろう。

「もちろんそのときの作業内容にもよりますが、エレベーターを動かせる場合には、基本的には点検作業を中断して動かす対応をしています」（永見氏）

メンテナンスの際、特に注意して点検するのは、エレベーターと建物との間の床段差という。老人ホームでは、車椅子やストレッチャーなど車輪のついた器具の移動が多く、またお年寄りの場合は、少しつまずいただけでも骨折事故につながってし

まう危険性が高いからだ。

「シルバーシティ石神井でも、エレベーターの床段差についてはとても気をつけて調整します」（永見氏）

また、このような需要に応え、既存のエレベーターにおいてかご室と乗り場の敷居間の溝を狭くする技術や、新規設置の段階で、しきい間距離を30 から10 に狭くした機種を商品化している。

こうしたバリアフリー商品の需要は、1994年の「ハートビル法（高齢者、身体障害者等が円滑に利用できる特定建築物の建築の促進に関する法律）」制定以来、増えてきているという。

緊急時に備えた コミュニケーション

災害時の対応についてはどうだろうか。

昨年10月の新潟県中越地震以来、

特に地震に対する防災意識が高まっている。この7月には、東京でも一部で震度5強を記録する大きな地震があり、電車などの交通機関やエレベーターにも緊急停止したものが多かった。

こうした地震の際、福祉施設や病院のように公共性が高い施設のエレベーターに関しては、特別の対応が必要になる。地震時管制運転装置の動作によって、エレベーターが安全のために最寄階に自動停止してしまつた場合、車椅子やストレッチャーでの移動ができなくなってしまう。

「老人ホームのエレベーターは、入居者の方にとってなくてはならないものです。地震発生後、できるだけ早く復旧ができるように努めております」（永見氏）

本当の意味での防災のためには、利用者の理解も欠かせない。

「お客さまの利用事故防止についての活動は、安全キャンペーンな

どを従来から実施しておりますが、

近年はエレベーターの取り扱いに関する説明だけではなく、構造などについても、あわせてご説明する機会が増えています。老人ホームならば職員の方を対象に、マン

ションならばマンション管理組合の総会などに何って、エレベーターの構造や基本操作、緊急時の対処方法などをご説明いたします。今後は私どもの方から積極的に、こ

うしたご説明の機会を作つていかなければならないと考えております」（永見氏）

今後ますます需要増が予想される老人福祉の分野。エレベーター会社が貢献できる部分は少なくない。

「やはりエレベーターは、車椅子の方やお年寄りの上下移動を楽にするためには、一番適した手段だと思っています」（永見氏） **E**

地域経済

NPOと力を合わせて 住みやすい街を



山本 春美氏 神奈川県大和市役所 保健福祉部 福祉総務課 福祉政策担当

神奈川県大和市の中央に位置し、東京や横浜のベッドタウンとして栄える大和市。厚木基地が近く、国際色豊かな地域でもある。一方で住民の自治意識が高く、独特の市政が展開されており、平成15年には政府の進める「構造改革特区」の一環として、福祉特区認定を受けることになった。大和市の福祉やバリアフリーへの取り組みについて、大和市役所・保健福祉部の山本春美氏にお話を伺った。

神

神奈川県大和市が「みんなで進める地域福祉特区」の構造改革特区認定を受けたのは、2003年4月21日。内容は「NPOによるボランティア輸送としての有償運送可能化事業」だ。構造改革特区とは、地方公共団体や民間事業者等の発案により、特定地域限定で規制緩和を導入するシステム。これにより、地域経済の活性化を図り全国的な規制見直しへの実験場とするものだ。

3本の私鉄（小田急江ノ島線、東急田園都市線、相模鉄道）のほか、路線バスやコミュニ

ティバスの走る大和市は、もともと公共交通には恵まれている。一方、これらの利用が困難な人々も多い。人口約22万人のうち、要介護認定者や身体障害者は合わせて約1万人という。

「しかし市の運営する無料リフトカーは登録制で、土日は運休と使い勝手が悪く、車椅子のまま乗れる福祉車両を持つタクシー事業所も市内にはありません。そこで移動サービス専門のボランティアグループが生まれ、NPO法人を取得したので、福祉目的とは

いえ、タクシー事業者の認定がない有償運送はやはり『白タク行為』。そこをなんとかしたいというので、N

POから市に特区申請の提案が行われたのです」

特区認定により、具体的には白ナンバー、つまりタクシー事業者の許可を取らない車両でも、正式に国の許可を受けて有償ボランティア運送ができるようになった。現在は3つのNPO法人が活動中で、昨年1年



「みんなで進める地域福祉特区」の認定により、NPOが有償でボランティア輸送できるようになった。



小田急江ノ島線桜ヶ丘駅のエレベーター。西口・東口から改札口、改札口から上り・下りホームの計4カ所に設置されている。



間で約7000回のサービスが行われたという。

「大和市の地域性として、市民活動が非常に活発で、『行政だけでは任せない』という機運が強いのです。福祉に限らず、むしろ行政が市民の活動を支援する、という関係にあります」

そんな大和市ならではの取り組みが、昨年1年間かけて作成されたという「大和市バリアフリーMAP」だ。市の福祉啓発部門が事務局となったが、調査を行った作成委員会は、NPOやボランティア団体などの市民グループ。市内各駅と周辺施設を足で回り、バリアフリー化の達成度をまとめた。ハード面のバリアフリーだけでなく、店員の対応や福祉意識などソフト面についてもアンケートを行ったという。

一方、市では、交通バリアフリー法に基づき、市内私鉄8駅へのエレベーター

設置事業を展開している。昨年の鶴間駅に続き、今年度中には南部の高座渋谷でエレベーター設置が予定されている。最後に残る相鉄線相模大塚駅でも設置予定だ。

最後に山本氏は、今後は「自治」と「協働」が大和市のキーワードだと語ってくれた。

「厚木基地が近く、また土地が狭く高層住宅が多い大和市では、実は定住率が低いのです。今後の総合計画は、住民主体の街づくりと、子育てのしやすい環境づくりをテーマに展開していく予定です」



大和市バリアフリーMAP。
大和市内の駅、周辺施設のバリアフリー情報が記載されている。

がんばる支社 4

神奈川支社

観光地から住宅地まで 様々な土地柄で活躍する エレベーター

支社長
加々美孝成氏



神 奈川支社は、神奈川県全域を担当する大規模拠点である。横浜スタジアムからJR関内駅を挟んだ一面に位置するオフィスに、加々美支社長を訪ねた。

「神奈川県は、首都・東京の隣に位置しながら、他の関東の県に比べて、ある意味で東京に対するバックアップ機能から自立した地域だと言えます。地元には元気のいい企業家が多いのも特徴で、信用金庫やデイベロツパーが地元でしっかりと結びついて手堅い経営を行っており、それぞれの地区で一つの経済圏ができ上がっています。川崎、横浜だけでなく、大和市のようなベッドタウン、小田原、箱根、湯河原のようなリゾートエリアまで、都市の特色もバラエティ豊かですね。国際色にも富んでいます」

ます」

神奈川支社のうち、特に京浜地区では古い建物に東芝製エレベーターが入っている物件も多い。このため、エレベーターの一部または全部を新しいものに入れ替える「リニューアル」の需要が、他の拠点に比べて早くからあったという。

「古いエレベーターはバリアフリー対策がなされていないことも多いので、リニューアルの際には車椅子対応にするなどのご提案を積極的にさせていただいています」

最近手がけたなかでも特に大きいプロジェクトは、川崎駅北側地区の大規模な再開発だ。工業地区のイメージが強かった川崎市が、文化・商業施設や住宅を導入しながら、ハイテク分野の研究地区として生まれ変わろうとしているのだという。

「神奈川県は住民の意識が高く、進取の気風に富んだ土地柄です。川崎だけでなく、南武線や京浜東北線、小田急線の沿線でも盛んに再開発が行われています」
最後に今後の展開についてお聞きした。

「全国的な流れではありますが、防犯や福祉関連の商品・サービスは積極的に展開していく予定です。神奈川県にはポテンシャルを持った地区がまだまだ点在していますから、今後は川崎、横浜に偏ることなく、裾野を広げて積極的にアプローチしていくと考えております。一方、エレベーターは、ハードとしての機器と、それを支えるソフトとしてのサービスが複合した事業です。その意味で、表に出ない地味な仕事ではありますが、メンテナンスも引き続き重視していきます」



大和市役所 Yamato City Government

大和市は神奈川県中央に位置し、東に横浜市、西に海老名市、南に藤沢市、北に相模原市に囲まれている。市内には3つの私鉄鉄道が走り、8つの駅にはいずれも高齢者に配慮してエレベーター、エスカレーターを設置する予定だ。2003年4月に「みんなで進める地域福祉特区」の認定を受けている。

DATA 所在地…大和市中鶴間1丁目1番1号

電話…046-263-1111(代表)

URL: <http://www.city.yamato.kanagawa.jp/>



モノレールの価値を高める 美しき東京湾の眺め

モノレールが初めて実用化されたのは
1888年。アイルランドで地上1mの

高さの跨座式(※1)の蒸気式モノレールが開業した。高架式では、1901年にドイツで電気式の懸垂式(※2)モノレールが開業。このモノレールは、改修を繰り返しながら現在でも市民に使用されている。

日本初のモノレールは、1957年に上野動物園で自主開発された懸垂式のモノレール(現在は運行休止)。本格的な開業は1964年で、世界で初めての都市交通機関としてのモノレールとして、東京モノレールがスタートした。

東京モノレールは、モノレールが日常生活の移動手段として根付き、成功している数少ないケースである。モノレールは大量輸送に向かない、急な勾配に弱い、スピードが出ないなどといった面があるためだ。国内外の成功例を見ると、万博会場やデイズニールドの中で使用されるような、ある種観光的、非日常的なシーンで用されるケースが大半を占める。

空港も非日常的日常のシーンといえるだろう。機内で日常から隔離されて過ごす数時間を経て到着した空港からせわしない日常に本格的に戻るまでのわずかな時間、モノレールから見える東京湾に心地よさを感じる人が多いと思う。それはほんの少し、遊園地の観覧車に求められるものに似ているようだ(談)。

交通 快楽

日本・東京

浜松町と羽田空港を結ぶ、東京モノレール。
そこから今後モノレールに求められるものが見えて来た。

法政大学 黒川 和美



*1 跨座式(こざしき): 車両の下にレールがあるタイプ。

*2 懸垂式(けんすいしき): レールに車両がぶら下がっているタイプ。