

第5回コンパクトシティ研究会 意見交換

「都市交通・公共交通について」

モデレータ：北原 啓司（弘前大学教授）

意見交換会議事録

はじめに

北原先生 本日は、「都市交通・公共交通」ということで、4つのテーマに分けて意見交換していきたいと思います。テーマは「公共交通への転換」、「都市交通（循環バス）」、「トランジットモール」、「自転車交通」です。テーマごとに自治体から事例報告をしていただく予定です。それではいわき市の方、宜しくお願いします。

テーマ1 公共交通への転換

いわき市 「バス利用等総合対策調査事業社会実験結果概要」

本日御用意しました資料は、「資料2」と表示がしてある資料と、社会実験の2つのパンフレットです。10分程度のお話ということでしたので、このパンフレットについては後ほどご覧頂ければと思います。

今回、社会実験を行ったのは、市の中央部のあたりです。パークアンドバスライド、それから常磐地区の移動手段の確保の2つの社会実験です。まさに今、社会実験が終わったばかりという状況で、これから本格分析です。また、手持ちの資料から作っていますので、まだ内容が深いものではありません。

この2つの社会実験に取り込もうとした背景ですが、本市は市域が広く、都市計画区域は市域の約3割程度しかありません。市街地は非常に低密度で、中小都市がほとんどです。また、昭和の大合併（昭和41年）で誕生した市であり、都市構造が多核分散型になっています。一極集中でないことから公共交通が入りづらく、平成13年度に行ったパーソントリップの調査では、移動手段の7割がマイカーを使っているという結果が出たぐらいです。この状況の中で、我々は公共交通施策の切り口として3つの視点を考えました。

一つは輸送手段です。今まで公共交通は、市に1社しかないバスに頼ってきました。この形を見直して、多面的に色々な交通手段を入れながら、ネットワークが構築できないかという視点です。

もう一つは運営の視点です。今まで公共交通は、そのバス事業者に頼りきりで、市と国の補助金などにより運営してきましたが、先般の改正により、国庫補助金の対象外となりました。我々の市の補助金だけでは到底上手くいかず、先般廃止の話が大々的に出たところでした。この解決のためには交通事業者と我々行政だけではどうしようもないので、行政、地域住民、企業、そういった多様な方々が連携、協働しながら運営が図れないかということです。

最後は意識的なところですが、やはりマイカーがこれだけ浸透しますと麻薬のようなものであり、何より便利なものから不便なものへ転換するのは非常に難しいと思います。その中でもやはり意識付けが必要だろうと、シンポジウムも開催してまいりましたが、今回は、まず実体験していただこうと、社会実験に取り組みました。

地域が広域に亘るので、実験につきましても、一つは人口が多く車も多く走っていて需要が高密度な地域と先程の路線バスの廃止地域のように新しい交通システムが必要だけれども、人口が少なく潜在需要が少ない地域を対象とした社会実験を実施することとしました。一つはより高密度な公共交通の輸送を心がけながら、もう一つはそれにつながる交通手段として実行できないかと取り組んだ内容です。

1 ページのパークアンドライドの社会実験、こちらは中心市街地、平地区というところがあります。ここに向かって行くパークアンドライドの社会実験です。設定した理由は、この地域間が市内の随一のトリップ数で、非常に交通量が多いので選びました。その他の視点としては駐車場の確保です。新たな駐車場を確保するのは難しく、行政でも空いている土地を持っていませんので、この周辺には大型の店舗が集中していることから、駐車場を借りられること、最後に、既存バス路線の運行頻度が非常に高いので、万一急行バスに乗り遅れても一般のバスでも行けるということです。

続いて、2 ページですが、この社会実験は 11 月に 4 日間実施しました。急行バスは所要時間を大体 30 分くらいと見込んだコースを走らせました。朝方 2 便、夕方 1 便です。次に駐車場ですが、大型の店舗の駐車場をお借りいたしました。参加費等は無料とし、参加者を呼び込む導線として、バイオディーゼル燃料を使った環境にも良いバスを使用することや、朝 2 便夕 1 便の急行バスの中には、朝刊、夕刊のサービスまで行うこととしました。しかし思うように参加者は集まらず、属性のとおり、モニターの 7 割強が市の職員でした。市内で一番大きい事業所が市役所なので、これもやむを得ないことかと思えます。

参加者の駐車料月額料は市の中心市街地ということで平均 6 千円程度の駐車料金を自分で負担している方々がモニターとなりました。3 ページはモニターの評価です。朝の急行バスの運行時間帯についてはまあまあ満足という結果でした。しかし帰りの時間帯については、6 時台に 1 便のみの設定であったことから、残業等でこの便に乗れず、一般路線バスに乗車した方が多かったことから、不満の回答が多かったです。我々としては、帰りの時間は分散するだろうという意図で 1 便しか設けず、一般路線バスの利用を考えたわけですが、残業が恒常的になっている人は早く最終バスが行ってしまうのでどうしようもないという意見も出ました。今回の快速バスが 30 分から 40 分程度でバスが運行できたので、予想以上に早く行けたという評価がありました。人数が全体で 80 人しかありませんでしたし、ルートが様々でしたので、当初予定していた効果のうち、渋滞緩和については目立った動きはありませんでした。

それ以外の効果は商業店舗で、駐車場を利用させてもらった店舗でショッピングした人もいて、若干売り上げが伸びたということもありました。今後の交通政策と商業の結びつきに多少なりとも可能性があったかと考えています。

本格的な利用実施にあたっては、やはり自分で今駐車料金を払っておりますので、これより高くはだめだという事で、月極の駐車料金代の半分位にして欲しいという話が一

番多かったです。それ以外にも 3 便しか走らなかった快速バスをもっと増やして欲しい。帰りの時間を見直して欲しいといった意見が非常に多い結果でした。次に今後の取り組みとして内容が非常に薄いのですが、我々と交通事業者だけではなく、今度は商業店舗が駐車場提供者という形でやっていきたい。システムとしては、よく聞きますが、利用者は駐車料金を商品券という形で買って割安感がでる、店舗は商品券が売れたことで売り上げにつながる、交通事業者は、ある程度の利用者数が確保できるというメリットがある、三方一両得みたいなかたちです。ここで主体的には事業者の方が動いていただきたいというのが正直なところですので、今後、まだまだ詰めさせていただきたいところではあります。

6 ページにはもう一方の社会実験を紹介しています。これは、まず輸送手段としてバスとタクシーとで連携できないかと考えた実験です。時間帯に応じて、朝方の時間帯の利用者の集まりやすい時にはバスを、それ以外の時間帯については目的も別々なので相乗りのタクシーを利用するものです。同じルートの中で、時間帯に応じてバスとタクシーという組合せをしました。その検証が先程、地域で支える仕組みと書いてありますが、委員会を立ち上げて、我々以外に地域の事業者、地域住民、交通事業者が入り、その中で議論を進めながら社会実験に取り組みました。当該地域を選択した理由の一番の大きなところには路線バスが廃止になった地区だからです。社会実験であっても、有料とすれば免許申請が必要になるというのを皆さんご存知かと思います。その際、バス路線との競合は許されておらず、バス事業者の方でも自身の営業エリアを守りたいというのが非常に強かったようで、なかなか他の地区での展開というのは法律上難しいです。その中で、廃止路線が明確になったところで社会実験を実施いたしました。こちらに湯本という温泉街の駅があります。この駅の周辺で実施し、期間については以下の 3 ヶ月間行いました。相乗りタクシーということで、今までにないシステム、特別な予約の方法もありましたので、慣れるまで時間がかかるかと思いましたが。この期間に少しでも多くの皆様に実際、体感してもらおうという考えで 2 ヶ月間無料、最後の 1 ヶ月間は有料という形で本格運行を念頭において実験をしました。名称は「おはようバス」と「相乗りタクシー」という名称ですが、バスは、朝方の 2 便、小型バスが運行しまして、相乗りタクシーは大きな 10 人乗りのジャンボタクシーではなくて一般のタクシーを利用しました。これは、これからの運行を考えた時に、歳出抑制のため、空きタクシーの利用をできないだろうかと考えた結果です。委員会は先程申し上げましたようなかたちで作ったものです。12 月に終わったばかりなので利用状況しか出せないのですが、バスはあまり思うような利用者はありませんでした。利用目的の大半は通学、今まで徒歩で通っていた中学生などが乗りました。私どもの予想としては、金額が 200 円くらいということで利用者を期待しましたが、有料になった時、利用が全くなくなりました。結果的に 3 ヶ月目は 3 分の 1 以下の利用状況になってしまいました。利用者の大半が中学生、高校生が若干いましたが、その通学用にお使いいただいた。一般の方も若干おりましたが、この方も有料になったとたんに乗らなくなりました。

一方で相乗りタクシーということで朝方の時間帯の後、ほぼ 12 時間強、相乗りタクシーをある程度の時間を設けて実施しました。運行は全体で 41 便を設けました。これは無料期間中ですが、利用は 1 日 30 人程度でした。予約の方法は、どこからどこまでという

	<p>ような番号で予約をしてもらおうなど、新しい仕組みを入れたものですから、浸透が図りきれないうちに終わってしまったと思っております。しかし、最初の一ヶ月間と次の一ヶ月間とを比較してみますと、微増という結果になりました。ロコミの動きがもう少し期間をおけばできたのかと思っています。有料になった時には、人数は減りました。しかし、バスほどではなく、路線廃止になった地域ですから、生活上利用しなければならぬ人が利用しました。一日当たり20人で、年齢別の利用状況を見ましても、利用者は50代から後半が大半の方です。利用目的は、病院や買い物でした。50代の方が多かったのは、通勤に使ってもらったようで、それで利用率が増えたということができます。有料、無料期間とも目的としては通院、買い物、その他、これは先程の通勤等も含めまして、それほど差がない形でした。これから改めて検証が必要になります。ところが我々が12月に社会実験が終わった後、地元には3社あるタクシー事業者から、1月から3月まで試験運行を実施しますということで事業者独自の取り組みとして、運行を継続しております。これは試験運行と同じ300円という料金で実施していますが、非常に苦戦しております。少し期間をおいたので、利用者が減ってしまったかという話をしています。状況としては、また利用者が一日20人から更に減っている状況です。こちらは沿線の事業者の方は、協賛金や広告費用など、新たな仕組みとして我々と交通事業者だけでない仕組みが考えられないかと始めた社会実験だったのですが、この利用状況では正直頭を抱えているところです。</p> <p>社会実験は行政指導で動かした感じが非常に強かったです。確かに行政指導で動かないと動けない地域もあるのですが、動きすぎると行政のやっていることだからということで、利用者の転換が図れなかったと考えられます。次年度の予算の中では企画提案のような形で事業者と住民の方々から原案を求めて、それを支援していくような仕組みづくりができないかなど、地域の方から声が上がってくる仕組みを考えているところです。以上で終わらせていただきます。</p>
北原先生	<p>はい、ありがとうございます。前半はパークアンドバスライドというお話で、後半は「おはようバス」と「相乗りタクシー」という地域内での新しい仕組みで、無料で実験したというお話です。簡単な質問等で結構です状況とかお聞きになりたいこと、あるいは自分の地域でのこういった取り組みがあるかといったことについて、どうでしょうか？</p>
郡山市	<p>福島県の郡山市ですが、郡山市でも今タクシーの社会実験をしているところです。タクシーの運転手のモラルに対してどのようなルールをつくっていくか大変難しいところです。先程の話の中で、継続運行を業者が自ら継続したというのはどういう背景があるのでしょうか。</p>
いわき市	<p>試験運行につきましては、基本的には趣旨に賛同というのが大義名分ということでした。やはり利用状況がこの程度ですから、採算性があるということで動き出したものではありません。タクシー事業者と市で構成されるタクシー協会があります。その中で、ある程度営業エリアが決められていますが、新しい試みとして営業域を超えたタクシー</p>

	<p>会社の介入を恐れたのかと思われる点もあります。</p> <p>もうひとつは、運転手さんのモラルということです。運転手さんは歩合制でお給料をもらっています。この方々をなんとか守らなくてはいけないとそれぞれの事業主さんは言っていました。その時にやっぱり今のやり方ではタクシーが無用になってしまう、タクシーそのものをなんとかどこかに繋がる芽をもちたい。そして、せっかくできた地域とのつながりを断ちたくないという心情を聞いています。ですから今のところはこの3ヶ月間だけですが、赤字覚悟でやるということで運行を始めました。</p>
北原先生	<p>他にご質問とかご意見はございますか？僕のほうで聞きたいのですが、僕は移動する時に相乗りタクシーをよく使います。これが流行っているのですね、それは何かというところ乗るところ又は降りるところが固定なのです。弘前の各地から青森空港までという相乗りタクシーが、現在ぼろ儲けしているのです。だからタクシー会社に家から電話して割り近いエリアの人たちが集まって、9人まで乗れる大きいジャンボタクシーを使い、そして採算合うルートを最短の距離で考えて運行しております。それに行き先は決まっているので混乱しません。また、空港に降りますと相乗りタクシーが待っております。事前に予約をし、よく知らない人たちと乗っていくわけです。運が悪いと最後に降るだけ時間がかかるのですが、運がいいと誰もいないで一人で乗ったりする時もあるのです。ただ、相乗りタクシーみたいなものをシステム化して持続化させると、つまり、乗るほうと降りるほうの部分が全部ランダムにすると全部よく分からない人たちを集めて全部電話で手配していくのは、今回の実験ですけれども誰がそのシステムを電話が来た時にどういう周りをしていくことを今回は実験の場合どこがやるのかとお聞きしたいところです。これは今回すごく難しいし、持続させていくのはタクシー会社では東京では羽田空港までの相乗りタクシーもやっていますが、誰がどう関わってこれを行ったのかを少しお聞きしたいのです。</p>
いわき市	<p>このお渡しした資料の後ろの部分、エリア図が入っているところがあります。最大で4kmくらいの区間があり、上り下りだけは決めました。右上に草木台という地区があります。左の湯本駅地域に向かうのを上り、帰りは下りです。ルートはタクシーのオペレーターの方の指示でした。オペレーターの方がここここを回るのならこういったほうが良いという指示を出したわけですが、そもそも運転手も当該地区を運行エリアとする方なので、一番よいルートを瞬時に自分たちで思い描けたというのも一つあります。</p> <p>それから小さな地域の中なのでできた感じがあります。</p> <p>また、最大四人しか乗れないという状況で、運行エリア内の所要時間は最大でも20分位であり、それも功を奏してか、不平不満の声は聞こえませんでした。</p>
北原先生	<p>はい。わかりました。僕の勘違いで相乗りタクシーと言っていますが、循環タクシーということですね。</p>
いわき市	<p>そうですね、循環タクシーですね。</p>

北原先生	<p>タクシーの感じから見ると自分の家まで来るといようなもの、やっぱり特にお年寄りには乗られると思うし、またディサービスも色々なサービスをしているし、僕にはやはり地方に必須なのは小口まで行けるのが重要だと思うのです。解かりました。いわき市に鈴木先生が色々関わっていたと聞いておりますが、今回の社会実験について一応コメントをいただきたいと思います。</p>
鈴木先生	<p>社会実験はあまり知らなかったのですが、先程バス交通にする支援制度が打ち切られたとありましたが、今でも続いているのは市町村をまたいでいる地域なわけです。いわき市は壮大な合併をした地域で、こうした地域での交通システムのあり方についてあらためて大きな課題を感じています。いわき市は広範な市街地が広がっていますが、同時に過疎地域もたくさんあり、過疎地域の交通手段をどう確保するかという問題があるわけです。だからこの問題はもう少し色々な角度から検討しなければならないと思います。そういう都市地域と農村地域を抱えているのは今日ご参集の皆さんのほとんどの地域の姿です。地方都市というのは市街地だけではなくて、周辺に農村地域を抱えていることに地方都市のひとつの特徴があるのでそこをどう繋ぐかというシステムとして工夫をしていくことが必要だと思いました。</p>
北原先生	<p>ありがとうございました。前にコンパクトシティの話をしている時に、いわき市でコンパクトシティの話をする事自体に意味があるのかという方が前にいました。コンパクトシティというのは縮まった形をしてしまうから、みんなそう考えてしまうという考え方の問題です。いわき市でコンパクトシティを語る事の重要性をもっております。つまり大きな都市で副都心をつくり、多極化分散化をする話ではなく、合併したまち、例えば宮城県で言えば栗原で、大きな町が合併し、コアが一個ではないところで、コンパクトシティの議論をどう成り立たせるのか、同心円状の世界ではなくて、色々な極を持ちながらそのコアとコアをどう繋げるのかが重要なのです。仙台と違って、今日ここに来る時に、東北地方整備局から、今回長町でやります。題材としてパークアンドライドをやるので、わざわざここに場所を借りたのだと言うことです。いつも仙台駅で降りるとすぐ行けたものをわざわざ長町でするのだらうと思いました。今日はパークアンドライドの話やバスの公共交通の話をするということで、良く考えるなと思いました。しかし、タクシー券を送りましょうかといわれたので地下鉄で行きますと話をしました。ここでタクシーに乗ったのでは今日ここでやる意味がないと思ひまして、地下鉄で来たのですが、公共交通は先程のパークアンドバスライドの結果を見ますと、乗っていかうと思う人が開拓できない。市民の方々はこの実験に対してどんなことを言っていましたか？それを最後にお聞きしたいのです。特にバスアンドライドについて、モニターではなく、その地域の関心はどうでしたか。</p>
いわき市	<p>地域としましては、パークアンドライドへの関心は非常に低い状況でした。やはりマイカーを手放したくない方ばかりで、ひとつだけ効果があったのはアナウンス効果として、ある事業所が、従業員の駐車場がなくなって困っており、合わせて環境面への貢献</p>

	<p>を考慮し、パークアンドバスライドを是非やってみたいという声があがりました。</p>
北原先生	<p>はい。ありがとうございました。ではいわき市の発表をこれで終わらせていただきます。ありがとうございました。</p> <p>では続きまして資料の3にあります。次は、福島市のほうから循環バスの事例についてご紹介をしていただきますのでどうぞよろしくお願いいたします。</p>

テーマ2

都市交通(循環バス)

福島市

「TDM100円バス運行実証実験結果報告(概要)」

それでは、100円バスの実証実験の報告をいたします。福島市の資料の一番後ろに地図がついていますが、これには、市内循環バスの100円で乗れる区間の地図を載せています。この部分は元々160円、190円という通常のバス料金でした。平成13年10月から社会実験ということで、運賃を100円でどこでも乗れるということでやってみました。結論から申しますと、実験開始後、バス利用者は3割ほど増えました。実験開始前H13年は約667千人で、実験後はH14年は796千人、H15年は832千人、昨年H16年は少し成績が悪く784千人でしたが、去年H17年は839千人と増えているということで、100円でバスを利用できるが市民の皆さんにも理解され定着してきたのではないかと考えています。次にバスのルートですが福島駅の東口を始点として、病院や学校、市民会館、体育館、美術館、福島交通飯坂線の曾根田駅といったような所を走っています。時間帯と便数ですが駅の西側を走るのは朝だけですが、通勤通学用に3便走っています。通常の1コース、2コースについては、74便と76便、朝は5分間隔、日中は10分間隔で走っています。社会実験でバスの値段を190円・160円を100円に下げた訳ですから、倍の利用があれば、収支が合います。しかし、実験結果として利用は増えましたが、3割程度しか増えていないということから、収支が悪化したため、損失の補填というような形で福島市が補助をおこなっています。これは、実験開始当時の収支を基準とし年間1700万の額になります。この補助金ですけれども、アンケートの中で補助金を導入については疑問の意見もありました。

結果のまとめとしては、利用者が増えているが採算がとれない、ただ皆さんは必要だと考えています。これがその中心市街地の活性化にどれだけつながっているかまだ全然分かりません。ほかには、高齢者の方が結構利用されています。100円という金額と運行便数が10分に1本走っており非常に密度が高いので利便性が良く、市内の病院に通院される方には非常に好評でした。実験開始前のコース・ダイヤのままで見直を行っておりませんが、今後は利便性の確保と採算性を高めるための見直しが必要だと考えております。利用促進として高齢者の方にもっと利用していただけるように、停留所にベンチの設置を始めています。歩道の部分にベンチを設置しバス待ちの時間に利用し頂けるのではないかと考えております。

運賃は100円で非常に払い易いので乗りやすい、しかし、やはり採算がとれていないので市の方で1700万円の補助を出し、維持しています。

最近バス事業が厳しく、福島交通は赤字路線については全て廃止するという申し出がありました。それ以外にも今までに福島市は福島交通に対する補助金を路線維持に対する補助金として5400万くらい投入しており、1700万の考え方はバスに対する補助ではなくて中心市街地活性化に対する補助の意味合いを持たせながら維持しています。

確かに100円になってバスの利用は増えているのですけれども、補助していかないと運行は困難だというのが現実です。今後この1700万をいかに少なくするか、いかに

	<p>乗っていただけるかということでもあるのですけれども、今後、100円ではなく、料金の値上げとか、また10分に1本のペースを15分に1本に間引くなどの方法をとって維持をしていく必要があると考えています。最後に福島市の循環バス路線としては100円バスの市内循環線の外に通常の路線バスで運行されている循環線が他に6路線ありました。赤字路線のためH17年の12月に2路線廃止となり、今後、1路線はH18年10月に廃止される予定です。100円バスの利用と収支のバランスを考えながら運行して行くことが必要だと考えております。以上です。</p>
北原先生	<p>はい、ありがとうございました。今のお話に関してのご質問とかあるいは、ご感想とかいただけたらと思うのですが、いかがでしょうか。</p> <p>循環バスについては各地で実施していると思うのですがどうでしょうか。採算の話をした時に補助が出せる間はいいのですが、金沢みたいに多面的で色々なことをやってバスの価値を高めている作戦が必要になるし、都市計画、都市政策も関係してくると思うのですけれどもいかがでしょうか。</p>
木谷補佐	<p>先程の話の中でも、金沢市も3ルートで3700万ほど運行費補填を行っています。それ自体についてほとんど異論がないといった一番大きな要因は、交通政策として入れるというよりも金沢市は福祉目的を色濃く出したことがあります。福祉政策である以上、それにお金が掛かるという大前提がありまして、それが理解のもとになっていると思います。もう一つは、どちらかというとお金を出すという問題というよりは、「俺のところにもルートを増やせ」といったような突き上げの方が、今、どちらかというも多くて、そちらのほうにちょっとやりくりをしているということが正直あると思います。そういった意味でお金の話というのはすごく大事な話となってきます。けれども、自分たちが今一番大きな宿題だと思っているのは、赤字路線の補填というのは他の民間バスでもありまして、それが「なあなあ」でお金を出すといったような流れがどうしてもあります。我々のところも、あこがれの交通体系をとっているようなストラスブルグでも、内訳をみてみれば、運行収入でまかなっているのは4割ぐらいか、良くて5割くらいという状況を考えると、その財源を街なかの事業所から負担金を取るなど、色々なやり方、新しい項目の税金をセットしていくかといった話があります。けれども、それはきちんとした最終的な財源から一般財源としてそこへ支出するのだと。それが公共交通を維持する時に必要なのだといった考え方は、本当は一度議会レベルで話をして承認を出す必要があると思っています。</p> <p>最近金沢市の中でも、赤字ルートをなんとかするために運行費補填みたいなものが出てきています。これがあまりエスカレートしない間に議論が仕掛けられないかなど。これは市役所の職員として仕掛けるのではなくて課外活動的な部分の中からするしかないのかもしれないのですけれども、間違いなく公共交通を維持していくのは、お金を維持していかなければいけないと、ただみんなが利用して払うお金で運行するのは地方都市では無理だろうと。採算性だけで勝負しようとする限り、きっとサービスが悪い、だから乗る気がしない、乗る気がしないから客が減る、客が減るから値段を上げなくてはならないという悪循環は絶対断ち切れなないと思っています。</p>

北原先生	<p>例えば、福祉政策の一つであるような考え方でお金を使っているという大義名分があるということで、一つの部分で考えるのは難しいと。</p>
鈴木先生	<p>先程のお話である中心地の活性化の為に、このワンコインバスを循環型でやっているとのことでしたが、実際はこの路線上に近い所にあった公共施設がずいぶん郊外に出てしまいました。例えば大きな県立医大とその付属病院、私が勤めている福島大学も郊外に出てしまったのです。この循環バスの機能を高める為の公共施設などの配置計画というものを改めて長期的に考えていく必要があります。最近ではこの近く的大型店が撤退して大問題に発展しています。この路線の沿線では、もう3つくらい的大型店が撤退しております。郊外化を挙げる以前に、中心市街地の大型店が廃止になっているわけです。中心市街地の戦略上の関わりを意識していかないと、またこのバスも苦戦をしいられるのではないかと思います。中心市街地活性化計画とのつながり、あるいは施設の集積との戦略がこの中でどう展望されているのか、これから勝負どころとなると思っています。</p>
北原先生	<p>会場の方でご意見、今の事を含めて、ご感想のある方はいらっしゃいませんか？よろしいでしょうか？はい、それでは都市型循環バスの実験のお話は終わらせていただきます。ありがとうございました。</p> <p>ではつづきまして、やはり同じ社会実験で非常に多いものとして今度は青森県の八戸のトランジットモールの社会実験についてのご報告をいただきまして、また意見交換会をしたいと思います。では、よろしくお願いたします。</p>

テーマ3

トランジットモール

八戸市

「八戸市都心再生にぎわいトランジットモール社会実験」

今回の社会実験の場所ですが、国道 340 号の中で実験をしています。

これは社会実験に取り組んだ経緯です。4月早々に、道路管理者である県、交通管理者である警察と約1ヶ月かけまして協議が整い、4月末に申請をしました。7月には、連絡協議会を地元の方々多くの関係経営者と組織を立ち上げまして、その協議会の中でさまざまな実験に取り組みをしました。それで今月の末、最終的に社会実験についての報告を協議会に対して行う予定でありますが、今日は最終ではないのですがご報告を致します。連絡協議会のメンバーは総勢30人で構成しています。地元商店街の方々、それからタクシー会社の方、関係者の方すべて入りました。

中心市街地の現状です。中心市街地の商業機能が衰退しています。通過交通が多く混雑しているような状況が見受けられます。毎月のイベントの開催にあわせ、歩行者天国を実施しているという特徴的なことがあります。4月から10月までの日曜日、月1回程度実施しています。先程の三日町、十三日町という場所で今回の実験の歩行者天国を実施しました。八戸三社大祭をはじめ、各種お祭りのメイン会場になっている特徴的な場所で社会実験を取り組みました。平常時の状況は、3車線の道路になっています。午前10時ころは、自由に車を止め、配送をしている状況が見受けられます。中心市街地における主な動きですが平成16年度から都心地区再生市民ワークショップで今回の三日町、十三日町のモール化の検討ということで平成16年度から市民の方と検討をしています。今日ご出席の北原先生には平成16年度からこのワークショップで大変お世話になっておりまして、引き続き18年度もよろしくお願ひしたいと思ひます。それで、昨年暮れの12月にこの市民ワークショップから提言を受けています。

今回の実験の目的です。「交通環境の変化の把握」、それから「3つの実験パターンを設けておりまして、その中から八戸に合う最適なパターンを模索」、「賑わいの創出」、「オープンカフェ（会所場づくり）の設置」、という大きく4つ項目出しをしまして、実験に取り組みをしました。その中で効果的な実現可能な施策展開に繋げる。今後につきましては、実験が終わりまして今月の末に最終報告書のとりまとめをおこない、引き続き連絡協議会を開催し、その中で、段階的な次の取り組みをこの協議会、それから市民ワークショップでの検討も継続していきたいと考えています。

実験内容です。期間は9月25日（日）から30日（金）までの6日間実施いたしました。時間ですが、毎日11時から19時まで実験パターンとして実験1フルモール、これは1日だけでしたが、25日に実施しています。実験2、フルトランジットモール、これも1日だけの取り組みです。3車線の車線をそのうちの1車線をオープンカフェスペースにして、残りの2車線で走行するという、この場合規制された車はありません。通常通り走るということで、一般車も実験については走行しています。実験1、実験2とも周辺の交通渋滞の影響は全くみられないということでした。実験3-1、フルトランジットモールで、ここからは一般車が規制されています。配送トラック、タクシーの

進入は可としましたが、タクシー協会では半端なことは良くないということで、実験区間には入らないという自主的な申し出がありました。中心市街地に入ってくる、そこに用事がある方を乗せてきたタクシーのみが入れる、もしくはそこに呼ばれたタクシーのみだけが入れるという取り組みをしました。それから3-2、これはバスのみが通過できるということで2日間、29日と30日に実施しています。

周知方法です。市の広報誌を使いました。一番効果的だったと思われるのが、立て看板での周知、中心市街地に19箇所、周辺1km圏内の中心市街地に入ってくる幹線道路に9箇所ほど立て看板を設置しました。大きさは丁度畳一枚分くらいのを道路に立てまして、周知しました。その後、道路交通情報センターでのお知らせと地方紙に広告を出しました。実験に先立ちまして、この周知の方法、どの程度すれば良いのかというのが非常に担当者とするに悩んだわけなのですが、あまり周知しすぎると実験の効果がないと思い、ほどほどにすることに途中から切り替えました。また、地元警察署でも色々と協力して頂きまして、道路交通情報センターには警察からお知らせをしていただき、そちらのルートから流したということです。

調査内容ですが、定量的な調査として、自動車交通量の調査、その周辺の迂回路の交通量の調査をしています。それからバス交通調査で、バスの定時制の調査、それから対象地区内のバスの所要時間、それから歩行者の交通量調査（実験区間）をしています。それから歩行者活動調査ではオープンカフェの利用者数の調査をしています。それから路上停車数調査です。実験区間に入れない車が周辺でどの程度駐停車しているのかを調査しています。それから定性的調査ということで来街者へのアンケート調査をしました。サンプル数は380ほど集まっています。また、関係者ヒアリングとして実験を体験した方々に実施しています。

これは9月25日に実施したフルモールでの見取り図、計画図面になっています。これは地元商工会議所の方で、にぎわいストリートフェスティバルとして、この場所で様々なイベントを実施している日に実験をぶつけたという状況です。大道芸によるパフォーマンス、今回中学生における新体操の演技などを歩行者天国の中で実演しています。実験1につきましては、中心市街地での歩行者天国が恒常化していることで周辺での大きな交通混雑は見られなかったという状況でした。これが実験2で26日に実施したセミトランジットモールです。3車線のうち1車線をオープンカフェスペースにして、残りの2車線を通常通り走行しました。八戸の特徴といいますか、道路の使い方ですが、歩道側車線につきましては駐停車をする車が非常に多い状況で、普段から一般車は真ん中の車線を通り、こちらがバスの優先道路となっています。こういう住み分けが普段からできておりまして、実質3車線あるのですが、利用している車線は普段から2つしか利用していないということです。そういう利用状況でしたので実験2においても周辺に渋滞、交通混雑がみられない状況でした。これがオープンカフェの様子、実験の様子になっています。地元商店街の方々と協力しまして、ここに椅子とテーブルを11時に設置しまして、18時半には撤去することを毎日地元商店街の方々と繰り返しました。実験2につきましても通常通り周辺の交通混雑はない状況でした。

3-1これは27日28日の2日間、実施しています。ここで規制されるのは一般車のみ、ということで両側にオープンカフェスペース。それからこの図面では2箇所になっ

ていますが、この辺には実質現場ではタクシーの乗り降り場と配送車のスペースとを確保しています。配送車の方々にとっては非常にこのスペースを確保したことが好評だったことが、後のヒアリングで出ています。これがその状況です。28日、29日になりますと、29日くらいにはオープンカフェでの利用の人がだいぶ増えたのですが、当初少なかつたわけで、日増しに増えてきた状況になっています。それからこのカラーコーンと連結棒によって走行する車線とオープンカフェの部分を仕切ったような形になった訳ですが、これが非常に見栄えが悪いということで、そういう格好悪い評価、意見が非常に多かった状況です。

3-1の状況ですが、実験区間に入る二十三日町という交差点があるのですが、周辺では一般車を左右に振り分けまして、周辺での交通混雑が見られた状況になっています。

これが3-2でパターン2、バスしか走れないので、ここで一般車、それからタクシー、配送車も振り分けております。ここでの左右の車線はオープンカフェスペースで実施しました。29日、30日になりますと、実験の周知で中心市街地を通っても混雑するということが、ある程度浸透してきたわけですが、周辺で交通混雑が起きておりませんでした。ただ、9月30日ということで、上期の締めの日にあたるので周辺の銀行とか、金融関係でかなりの利用する人がいるのではという情報がありました。この社会実験がどうなるのだろう、相当苦情がくるのではないのか心配したのですが、そういうこともない結果に終わったということです。これがその時の状況写真です。コーヒー屋さんで、テーブルの上にテイクアウトメニューを出すような状況です。そのような地元の方と各店舗との取り組みというのが私ども事前の根回しというのが十分に行き届いていなくて、各個店の方で工夫をした状況になりました。この方が徐行ということで急遽、看板を持ってここに立っています。バスしか通らないものですから、バスの運転手がここを飛ばして走っていったので危険な状況が発生しました。急遽徐行ということで思いもよらない状況になっています。29日30日になりますと、このオープンカフェの利用数も相当増えてきています。後は、タクシーを利用する方が割と多いので、お年寄りの方は、タクシーが入ってこないにもかかわらず、普段待っているデパートの前でしばらく待っていたことがありました。タクシーの需要が非常に多いなと思っております。

それから実験結果の概要です。交通規制に伴う交通混雑の状況ですが、実験1、2とも大きな混雑はない状況でした。実験3、特に、3-1は、その日から一般車が規制されたこともありまして、周辺では混雑が出たという状況になります。オープンカフェの利用状況ですが、なかなか座っていただけない状況で、なんでこんなところに座っていかなくてはならないという苦情もありました。1時間ごとの計測では9月26日は28人、28日は92人、29日は114人ということで日増しにこのオープンカフェの利用が増えていきました。地域柄慣れていない、恥ずかしいということが前面に出まして、なかなか利用していただけないという状況でした。それから来街者の満足度ということでトランジットモールが活性化に役立つという評価が、役立たないという評価を上回っていました。それから歩行空間やバスの利便性は良くなったという評価が多く寄せられています。後は当然ですが、自動車の利便性、周辺道路の交通環境について悪化したという評価です。商業環境への影響ですが、実験3からは一般車が入れないので買い物客の

	<p>方が道路に駐停車しまして、店先まで車で来られないので、商売としてはマイナス影響があったという声が多い状況でした。しかし、今回の実験については非常に有意義な取り組みであるとそういう評価をいただいています。今後は改善を図りながらいうことになりませんが、様々な課題が今回の実験で出ましたので段階的に取り組んでいきたいと思っています。それから買い物客の方が店先まで車で来て買い物をしているのは、私どもから言わせてもらえば、商店街の方が、黙認しているということです。商店街のありかたということでルールづくりが必要ではないのかと考えています。それから専用の荷捌き所がほとんどのお店は持っていない状況であるということで、その場所も検討しなくてはならないだろうということも提案していきたいと思っています。それから、バスの走行環境への影響ですが、スピードを出すくらいでしたので、バスの運転手からは非常に好評でした。配送トラックへの影響ですが、実験 3-1 で実施いたしましたスペースの確保が非常に使い勝手がいいということで、普段駆け足で配送しているのが、ゆったりと配送している姿も見られて使い勝手がよかったということの評価を受けております。それから実験が 11 時から 19 時まででしたので、11 時前に配送を終わらせたという工夫も見られています。配送基地などによる集配システムの検討を中心市街地で考えていかなければならないと思っています。それからタクシーへの影響ですが、実験中利用客の方を拾えなかったと非常にマイナスになったという結果です。タクシーの影響がかなり大きかった、逆のことを言うと、タクシーを利用する人が相当数いるということがこれで分かりました。それから中心市街地には、専用のタクシー乗り場がありません。これはタクシー協会の方で今後詰めていきたいと思っております、具体的にタクシー協会の方に提案していきたいと思っています。</p> <p>まとめですが、今回の社会実験におきましてアンケートによる調査を実施したのですが、実施日を限定する、月 1 回や毎週日曜日などの取り組みであったら非常に現実性があるのではないかとということで、実施日の限定、定期化するなど段階的な取り組みであったらいいのではないかと意見をいただいています。それからタクシー利用者が非常に多いというのでトランジットの機能として公共交通のバスだけでなくタクシーということを交通手段の検討の中に加えるべきでないかと思っています。それから八戸市の課題として、ソフト、ハード両方から周辺道路の整備をはじめていかななくてはならないと思っています。先程の市民ワークショップの方からの提言を受けたということで、少しお話をしましたが、周辺道路についてソフト的な提言を市民ワークショップからあって、交通規制、一方通行をすることによって周辺の渋滞がある程度解消されるのではないかと提言がありますので、是非それを生かし、段階的に取り組んでいきたいと思っています。それから、専用の荷捌きスペースを保有していない状況にあるので、各商店、その配送会社の方と今後の配送システムなどを含めて検討が必要と思っています。以上で終わります。</p>
北原先生	<p>はい、ありがとうございました。トランジットモールに付随する屋外の取り組みは、様々な地域でモデル調査、社会実験をおこなっていると思います。今の内容、あるいは自分たちがやっているようなことを含めたことでご意見とか、感想、質問があればいただきたいと思いますが、いかがでしょうか。</p>

社会実験の時に、タクシー協会にはどうだろうかとか、交通面にはどういう影響をあたえたかと影響度の話が必ず出てきます。しかし、社会実験をやったことによってどのような街なか物語、暮らしが、つくれたという実験の結果についてのアウトプットが実はほとんど出てこないのですね。つまり交通量にどういう影響を与え、与えなければやってもいいだろうと。そうではなく、このようなものをつくった時に、どこでバスに乗り降りして、街なかでどういう時間を過ごすといったことを交通規制によりトランジットモールにしたことで、今までなかったような街なかでの暮らしの時間がつくられるのであれば、そのことが契機になって街なかにいる時間が長くなるとか、活性化につながっていくという話が出るかと思うのです。トランジットモールや社会実験をうちの学生に調査をさせていまして、木谷さんを頼って、その学生を連れて金沢のオープンカフェを見にいきました。その後、静岡に行ったのですが、金沢のオープンカフェは路上に傘が置いてただけで、雨の日に行ったものですから、結局何もできませんでした。それでいいのだろうかとは僕はずごく感じたわけで、どうして路上にテーブルを置かなければならないのだろうと思いました。むしろやるべき場所はセミオープンカフェではないですけれども店舗の前の店舗内敷地と歩道との空間だと。例えば、仙台市の場合、公開空地であるのに関わらず、ドトールが空間を広げていくのを認めたりしましたがけれども、店の屋根がかかっているセミオープンの空間でカフェを行えば、トランジットモールにより歩行空間がもっと確保できる。雨入ったときには中に引っ込むわけです。ところが歩道に置いてしまうからまったく意味がなかったのです。一方で金沢市の21世紀美術館はすぐ側にあって、雨降った時にはその無料コーナーでみんな楽しくオープンカフェしているのを見た時に、何の目的でオープンカフェをやったのだろうかとすごく感じました。交通の調査が大事なのかと感じました。そんな時、静岡に行った時に目からうろこでした。静岡のオープンカフェ、トランジットモールの体験は、商店街を全部巻き込んでそこで物語をつくろうとあって、最初にお茶屋さんの前に全員市民が集まります。そこでトランシーバーみたいなラジオとルートマップをもらって、そこで最初にお茶を飲んで、そこで指令を聞いて、その商店街の次の蒲鉾屋に行きます。蒲鉾屋に行って蒲鉾とはんぺんをもらいます。でもそこで食べないでと。食べないで次の店まで我慢しろと言うのです。我慢するとそこから1分歩くと、そこから今度は商店街のわさび屋さんに行って、今もらってきた他の店で買って来た蒲鉾にわさびを塗れという訳です。それを塗って食べなさいと。そうすると次はお茶屋さんが待っていてお茶飲むわけです。その次に今度は西武に行って地下に下りていけという、そこでパン屋さんがある甘い味をちょっと確かめてみなさいと、甘い味を口に持っていくと、次の指令が、そこから15m くらいの脇にあるカレー屋さんに行ってカレーのルーを食べてくると、なんか口の中がぐちゃぐちゃになってしまうのですが、先ほど基調講演で歩行限界距離 300mと出ましたが、結果的に全部で 1km 歩いているのです。順番、順番でその時に繋ぐ物語みたいなものがモールの中で提案しながら、それに通行規制をかけていくという実験を静岡市の NPO グループがやっています。あまりにもうまくいっているのでもここを国交省の方が何回も視察にくると言っていました。社会実験の時、その物語と一緒に提案するような社会実験だと。

<p>木谷補佐</p>	<p>本当に金沢も他の交通実験を山ほどやっております、最近は何の間に実験することが目的なのか、全然見えないというジレンマに陥っているところもあります。正直言って個人的な考えなのですが、交通は生き物なので、要するにどこかが通りにくくなったら時間さえ経てば、決定的なシャットアウトがない限りなんとかなるのですよ。だからそれで本当にそれで何が使いやすくなり、何かしら地元の商店街の方が仕掛けて、それを市民の方が楽しめるということを、これから見つけていかなければならないと思っています。我々ができるのは、最終的には交通量がどうかという仕切りを取らなくてはならないと思うのです。けれども、それがどのように本当に何を指して何をするためにストーリーをどれだけ作れるかが勝負なのかと思います。</p>
<p>北原先生</p>	<p>はい、ありがとうございました。八戸の場合このトランジットモールの社会実験とともに、街なかの都市体制の市民ワークショップ、その物語づくりと平行していかないとトランジットモールの意味が出てこないということです。平成 18 年度の結果を期待したいと思います。それではこのトランジットモールに関することには終わらせていただきたいと思っています。ありがとうございました。</p> <p>それでは最後のテーマになりますが、一つは資料の 5-1 として仙台の河川国道事務所、資料の 5-2 については仙台市の方で、お話いただきたいと思っています。</p>

テーマ4

自転車交通

仙台河川
国道事務
所

「安心歩行空間が生まれました～東二番丁通り自転車歩行者分離～」

資料 5-1 で説明したいと思います。一枚目に、歩行者、自転車分離の位置の地図が載っています。仙台駅西側の国道 4 号線、東二番丁通りです。本来はこの東二番丁通りにおけるバリアフリー歩道整備のあり方について懇談会を平成 12 年度に開催しまして、3 年ほど続いています。その中で、自転車と歩行者の通行を分離したらどうかという提案がありました。これは委員の方から、バリアフリーで歩道が歩きやすくなっても歩行者、自転車が非常に多いため、歩いていてもすぐ脇をものすごいスピードで自転車が通り抜けていくということです。非常に怖いということでバリアフリー歩道整備をしても安心して歩けないじゃないかということで提案がされました。そのことから平成 15 年度に社会実験を行って今年の 2 月 15 日に本格実施したものです。

2 ページになりますが、社会実験の概要を書いています。社会実験は平成 15 年 6 月 16 日から約 2 ヶ月間おこなっています。場所は分離をした西側の歩道、片側歩道で社会実験をしています。ここは非常に歩行者、自転車が多く、歩行者は 1 万人、自転車は約 4000 台です。分離方法はこれを考慮して、歩行者通行帯は 4m、自転車通行帯は 3m、ということで幅を決めています。

3 ページの方にその横断図を載せています。従来は、植樹帯で歩行者通行帯、自転車通行帯を分けていたのですが、今回の実験は人工物、構造物による柵によって分ける方法をとっています。なぜ従来の植樹帯ではだめかということ、委員の方から、植樹帯で仕切ると非常に見通しが悪くなるので違法駐輪の温床になるという意見があったので、分離柵を用意しています。もちろんこれは通行帯の幅を広くするという目的もあります。コの字型のステンレス製の柵を 4～5m の間隔で設置しています。この他に路面表示として白線と自転車マークを設置しています。4 ページが標識と白線、分離柵の写真になっています。

効果ですが、分離柵による遵守率を載せています。遵守率というのは自転車、歩行者がそれぞれ通行区分を守っているという割合、これを遵守率と定めています。下にグラフがありますが、分離柵設置前、実験前は、平均遵守率 65%になっていましたが、分離柵設置後、実験中は約 90%に上がっています。

5 ページになりますが、錯綜回数これは自転車、歩行者との衝突を回避する現象を数えています。これは自転車と歩行者のみならず歩行者どうし、また自転車どうしがぶつかりそうになって脇によける回避する行動も数えています。これが実験前と実験後と比べると約 3 分の 1 に減少しました。よく言われる質問なのですが、自転車と歩行者の事故が減ったかをよく聞かれるのですが、自転車、歩行者の事故は把握しておりません。これは一般に自転車歩行者事故の件数を確認するには警察に問い合わせするのですが、自転車と歩行者の接触事故を警察に届ける件数というものがすごく少ない。一応確認はしましたが、年に 1、2 件警察に届けられています。潜在的に自転車と歩行者の接触というのはかなりの数というのがあると思うのですが、それが警察に届けられていな

	<p>いために、件数が把握できていません。</p> <p>同じ 5 ページの方にアンケート結果を載せています。約 8 割の人が、分離柵が必要であるという回答をしています。交通困難者、視覚障害者、車椅子利用者ですけれども、約 90%が必要であると回答をしています。</p> <p>最後のページになりますが、社会実験の結果、アンケート結果等が非常に良好だった為に反対側の歩道も整備し、平成 17 年 2 月 15 日に柵による自転車、歩行者の分離を本格実施しました。本格実施後も、遵守率を調べています。下のグラフになります。2 月 15 日です。あと、2 月 18 日、3 月 2 日、遵守率を調べています。遵守率はそれで 90%および 100%となっており、実験した期間と同じように高い割合となっています。最後にマナー向上に向けてということです、本来は柵などの人工物で分離するものではなく、各自のマナーの向上により通行帯を守ることが本来の姿です。もちろんこの柵は着脱式となっていますので広報やマナーアップ運動によって、将来外せるようにしていきたいと思っています。あと最後に本格実施後もアンケートをとっているのですが、その中の意見として、こういう幼稚な規制をしているようでは大人の街にはなりませんという意見が非常に印象に残っています。以上で紹介を終わらせていただきます。</p>
北原先生	<p>はい、ありがとうございました。このテーマ続けてもう一つテーマをお聞きした上で意見交換会をしたいと思います。続きまして仙台市からよろしく願いいたします。</p>
仙台市	<p>「杜の都のまちなか自転車プラン(案)の概要」</p> <p>仙台市では現在、杜の都のまちなか自転車プランという自転車に関する計画を年度内の策定を目指して現在作業をしているところです。計画策定の趣旨ですけれども自転車をご存知のとおり都市内交通手段として非常に優れています。しかし、実際には、交通機関としての位置づけが他の交通機関に比べて明確にされていないということ、それから様々な課題があるということから、これについては相互的な計画を立てて施策を一貫的にやっていく必要があるのではないかとということでこの計画を策定するとなっています。課題については、主に 2 つの課題があると考えています。</p> <p>一つは走行に関する安全性の問題です。これは自転車に関連する交通事故で統計から取ったものですが、右肩上がり非常に増えています。</p> <p>二つ目は、路上放置の問題です。これについては、仙台市の全体での路上放置は非常に年々減っています。比較的駐輪場の整備が進んできたので減ってきていますが、都心部では市全体の路上放置が 5400 台、その中で都心部に 5000 台が集中している状況です。</p> <p>このような課題がありますので、我々としては自転車利用の基本計画を立てるにあたって、どういった方向でいこうかと考えた時に、自転車利用環境整備に関する基本方針を立てて、自転車をいつでも誰でも安全に快適に楽しく利用できる環境づくりを目標にしていきたいと、「安全で快適な道路空間の形成」、それから「路上放置の削減と利便性の高い駐輪空間の創出」、それから「協働によるルール・マナーの意識づくり」、それから「楽しく自転車が利用できる環境づくり」、この 4 つを、施策として進めていきたい</p>

と考えています。最終的な目標は、この基本方針に沿って目指していくわけですが、まだ大きな課題があり解決しなくてはならないことから、まず当面 10 年間の期限を設定して、走行、それから路上放置に対して、集中的に取り組んで解決を目指すということです。具体的な取り組みについては走行環境と路上放置に関して取り組んでいこうと考えています。

今回は歩道の安全性を中心に話をします。走行環境の取り組みは、ハードとソフトがそれぞれあります。

まずハード面についてです。今、仙台河川国道事務所からの話もあったとおり、やはり歩道での安全性確保の為に、自転車と歩行者の空間の明確化が必要です。これはアンケート結果からも実態調査からも出ています。またソフト面では利用者の意識の向上、これは重要になるのですけれども、そのハード面の取り組みとして、まずその重点路線の設定を行いたいと考えました。仙台市の今回の計画ですが、都心部をターゲットとして、この都心部の主要な道路において自転車が安全、安心に通れる道路にします。その結果、歩行者も安全になります。下の図4のように赤で書かれたところが重点路線で、自転車と歩行者の空間を明確化して安全を図り、青で書かれている路線は、ゆっくり走行路線ということで自転車と歩行者の空間を明確化するのが非常に難しい、つまり歩行者の交通が非常に多いとか、歩行空間が狭いということで難しいのですけれども、自転車と歩行者の安全性を図るために何らかの施策をしていくことを考えています。そして重点路線の考え方ですけれども、まずはネットワーク上必要な路線、例えば都心部の公共駐輪場に行くまでのルートや、都心部の回遊性を考えて、まずネットワーク上必要であると。それからもう一つは、実質上、10年間でやらなくてはいけないということで新たに用地を買収して自転車専用レーンをつくるというのは、現実問題として難しいことから既存空間ということで、おおむね歩行空間が4m程度以上あるような道路について重点路線として設定しています。4mをどうしても取れないところで、ネットワーク上どうしても必要な路線についてはゆっくり走行路線というように設定しています。そしてこの重点路線をどのように整備をするのかというと、主要な例としては視覚的な明確化、つまり、色分けや区画線によって歩行者空間と自転車空間を分け、標識をつけることによって自転車走行区間と歩行者との分け方をしたいと考えています。今、河川国道でやっているような物理的な分断ができる区間がない、つまり、東二番丁の歩道は9mくらいですが、他にそれほどの歩道があるような区間が仙台市にはありませんので、実質的には視覚的な明確化をしていきたいと考えています。

もう一つ、ソフト面の取り組みとして、今後も走行ルールとかマナーの啓発化、教育を効果的に実施していきたいと考えています。場合によっては罰則をも視野に入れたことを考えなくてはならないと。実効性のあることを考えていきたいと思いますが、特に実効性のある駐輪については簡単に公共駐輪場の整備という考え方から、今後民間の駐輪スペースの確保を中心に考えていきたいということで、その取り組みを今後制度化または指導によって行っていきたいと考えています。最後に6ページになりますけれども現在、まだ案の段階で、市民からの意見募集で昨年12月1日から平成18年1月10日まで、意見募集をしていました。これには、ホームページの掲載や市役所や区役所での配布をおこなっていたけれども、募集期間が終わって意見件数が27件ありました。

	<p>さまざまな意見がありまして自転車に対して熱意のある方、お考え方を持っている方が非常に多かったです。現在意見について整理をしているところです。現在、案の段階ですが、まちなか自転車プランの概要版ということでホームページに掲載していきまして、現在の意見募集は終わりましたが、まだ掲載していますのでご覧いただきたい方は仙台市のホームページで見ることができます。今後のスケジュールについては、これから市民意見の反映などをしまして年度内にこの計画を策定、市民の皆さんに公表したいと考えています。以上でございます。</p>
北原先生	<p>ありがとうございました。</p> <p>仙台市から、ホームページの意見募集に熱意があるご意見がありましたけれども、どのような意見があったかお話いただけますか。</p>
仙台市	<p>やはり、大きく2つに分かれます。自転車を使いやすくしてほしいという、これは自転車利用者の方の意見だと思います。もう一つはおそらく歩行者の方、特に高齢者の方の意見で、もっと厳しく取り締まってくれということです。非常にこれがはっきりと分かれて面白いです。便利にしてくれという意見、これはわかりやすく自動車専用の道路を作って欲しいとか、駐輪場を整備して欲しいというような意見が多いです。一方で、厳しい意見の中では罰則の強化、それから自転車を免許制度にしてきちんとルールを知らないと乗れないようにしてくれと。それから自転車そのものを登録制にして放置の時に、今も防犯登録があるのですけれども、自動車のようなナンバー制度にして放置ができないようにするべきなど、色々な意見がありました。全体としてプランに対しての評価は高く、こういうプランは仙台市として初めて作ったことには比較的高かったと思います。内容についてはもちろん色々な意見がございました。</p>
北原先生	<p>駐輪場の付置義務で屋上に駐輪場をつくるといった事態はあるのですか。</p>
仙台市	<p>特に都心部のお店では1階のいいところに駐輪場をつくらうと思っている店はほとんどありません。それからもう一つ管理上の問題から、一般の方から見えにくいところに駐輪場をつくる傾向がありまして、屋上だけではなく、例えば何階の奥まった所など、分かり難い所、案内もない状況が非常に多いようです。</p>
北原先生	<p>はい、わかりました。ありがとうございました。</p>

全体総括

北原先生

これで今日の公共交通、都市交通に関する4つのテーマの話聞いてきたわけですが、全体を通しての意見交換をして、今日は終わりにしたいと思います。

今日は多岐に渡って一つ公共交通といっても主体が様々なものに関わってきたり、実際的には非常に問題が辛いという話が浮き彫りにされてきたものがあるかと思うのですが、特によろしいですか？

では鈴木先生からお話をいただきたいと思います。

鈴木先生

それでは全体を通しては難しいですが、私が考えていることについて話をしたいと思います。今日は、コンパクトシティをつくっていく為の交通体系はどうあるべきかという議論であったと思います。それには色々な手法の積み重ねがあると思いますが、個別手法をそれぞれ横につなげていくと本当にコンパクトシティにつながっていくのだろうか、脈絡があまり良く見えないことがあります。正直言うと、私たちはどういう都市をつくりたいのかという議論がもう少し全体に必要な気がします。しかし、現実には車の問題、自転車や歩行者の問題、あるいはユニバーサルデザインやバリアフリーなどの個別の課題がたくさんあるので、その個別の課題にそれぞれ対応している、その知恵を競い合っている。それは言い過ぎかもしれませんが、そういうことが積み重ねになっているのだと思います。最終的には私たちはどういう市街地や都市をつくりたいかということが一番骨太なところで必要な議論であると、個別の事例を聞けば聞くほど私は思うのです。

私は学生時代に初めて都市計画で、金沢市にお話を伺いに行ったことがあります。その時の都市計画課長の言ったことが耳に残っているのですが、金沢は戦災を受けなかったことが災いして、戦災を受けていたら仙台市のように50m道路ができたかもしれないと、こういう変な話になるのです。しかし、今振り返ってみると金沢は先程の紹介のように戦災を受けない城下町としてやらざるを得ない、だから例えば道路を整備するという手法は限界があって、その中で考える、考えなくてはいけないところで金沢の色々な知恵と工夫が生まれてきたところを僕は注目していいと思います。東北地方の中にも城下町の都市がたくさんあると思います。城下町の中には旧城下町を守り育てていこうという都市と、どうにもならないので市街地を別に移してしまおうと、大きくいうと二通りあります。それで今、私がそれぞれ関わっている都市があるのですが、旧市街地をほとんど捨て、新市街地をつくってきて、現在は人口減少時代を迎えています。この旧城下町がほとんどもう死に体になってしまうといった都市もあります。私はその中で都市交通のあり方をどう考えるかが本当はこれからのコンパクトシティの考え方の中では重要で、まずは都市交通問題の根底に、どういう都市にしたいのかということの議論は絶対に必要だと思うのです。

自動車交通を中心に考えてきた典型はイギリスだと思います。交通問題への対応の只中にあるかと思うのですけれども、それでも多くの都市は基本的にはリングロードを作って市街地の中に直線的に通過交通を入れない工夫をやってきました。先程金沢の事例

でも環状線を3本、内・中・外ということを考えて、特に内環状は既成の道路をつないでいるという説明もありました。そういう脈絡や展望で、環状道路をつくろうという発想が東北地方の都市でどれくらい取り入れたらどうかと考えると、バイパスをつくることは一般的にどこもやっています。でもそれだけで本当にいいのかというと、それは市街地、都市のつくり方をどうするかという考え方をもう一つ積み重なっていかないと都市交通や市街地の関係が生まれてきません。今、国交省の事務所レベルの方々との話し合いの中で、市街地の形態と道路の整備の仕方、それから鉄道との関係をどのように将来展望として築いていくのかということが今後の大きな課題で、その市街地の将来像と自動車交通、鉄道がある場合はそれとの関係をどのようにもっていくのかということを考えるべきだということで来年度検討しようと思っています。いずれにしても東北地方都市はほとんどの場合、都市づくりを鉄道と無関係に行ってきたのです。ニュータウンは鉄道のないところにつくっていくというのが、ニュータウンのつくり方でした。それが今衰退を迎えた時に、どうするのか、これは比較的市街地から離れているので、この都市交通、交通動線をどうするのかという課題を抱えています。ここを整理できないといけないし、コンパクトシティの議論はそのことを無視することではありませぬので、郊外のニュータウンをどのように、どういう方向付けをするかということが大きな課題です。多くの場合はコンパクトシティ＝郊外ニュータウンの切捨てというような誤解を招いてしまったりして、北原さんもそのことについて議論を巻き起こしているかと思います。しかし、コンパクトシティはニュータウンを切り捨てるという議論ではなく、ニュータウンをどう位置づけるのかがこれからの課題です。でもそのことも議論があんまり高まっていないと思っていて、街なか居住が話題になると、街なか居住が盛んに検討されるけれど、一方での郊外ニュータウンはどういう位置づけをするのですかという話が据え置かれています。こういう点からも都市の交通のあり方をきちんと考えなければならぬなと思っています。

それからもう一つは、金沢の例で、先程聞きたいと思っていたのは、都市は金沢40数万の都市、50万未満の都市です。けれども、金沢の都市計画は周辺にたくさんの町村があつての市です。周辺の町村は、市街地の拡散を受けざるを得ないという状況にあるのです。金沢市だけではなく周辺の自治体との連携のあり方というのが広域都市計画の中でかなり重要になってきます。そうすると、わが国では一気に合併という話となりやすいのですが、都市計画の諸問題について、一部事務組合などのモニターをもっと有効に使って合併という論議だけでない選択肢をいくつか用意すべきだと思っています。そういうことを含めて、広域都市計画ネットワークのあり方を一つの自治体として考えるのではなくて、ネットワークの形成をしていかないとコンパクトシティの実りも上がらないと思います。今、まちづくり三法が根本的に見直されようとしています。昨年の12月下旬には政府や自民党の調査会などの取り組みがたくさんでて参りましたので、みなさんご承知だと思いますが、多分これからもコンパクトシティとして考える重要な議論になっていますので時間があればまた議論をしたいと思っています。

木谷補佐

今日は本当にありがとうございました。先程の合併というものに対して一つの疑問というのは、私の個人的な考え方ですが、無理やり合併することで弊害まで引きずって合

併にこだわる必要はないのだろうと。特例債などを抜いてしまえば、本当は必要ないのではないかなど。本当は広域都市計画をやってこそ効果があるようなことで、連携をうまくとっていくことが問題と個人的に思っています。そういった意味で金沢都市計画円滑化総合計画を一つのきっかけとして市町村が正式に集まって定期的に連絡会をやることを含めて、組織ができたので本当の足がかりにしていかななくてはいけないなと思っています。

もう一つ最初に出てきた話で、先程の昔の都市計画課長がこの震災の話でそれが弊害でと言いましたが、あれは本当に素直な正直な気持ちだったと思います。正直金沢というのは隣の富山市が新産業都市とかの指定を受けている間に、金沢は結局全部色々な条件に当てはまらなくて指定を受けられなかった。本当に近代化の波から取り残されてきました。そんな中で最近、周回遅れのトップランナーと呼ばれ、遅れに遅れてきていて地団駄踏んできたのですが、ある時ふと見方を変えてみると色々なものが残っていたりして、それで金沢という街が、特別説明しなくても大体のイメージを持ってもらえるような個性が残っていると。本当に結果的に良かったのですけれども、良かっただけで終わらずに、もう少しそれが膨らむように守るところは守るといようなかたちでやっていきたいと思っています。

北原先生

私はこのコンパクトシティ研究会で交通を考えるときの視点を 2 つ話したいと思っています。

1 つは大きな交通計画と小さな交通計画です。この 2 つの考え方をコンパクトシティで考えていかないと成り立たないと思っています。大きな交通計画は先程鈴木先生が言いましたけれども、全体的な道路交通網を考えた時にコンパクトなまちづくりをする時の道路のつくり方です。つまり放射状に広がっていく、そしてある目的に対して輸送量を大きく抱えてきた道路交通計画から、内部の循環をどれだけ活発化していくことで、おそらく 20 年前、30 年前の交通の道路網とはかなり違ってくる訳です。それを 30 年前の計画をまだ続けていこうとして都市計画を広げていくという話をしていくということが、私は果たしてコンパクトシティの話をしている人たちの考え方と、ずれてきている街がかなりあります。弘前は震災を受けなかったので幸いな街だと考えていますが、そこに何も気づかない人たちが中央を横断する都市計画を 30 年前に引いて、2 年前に通ってしまって市街地を分断しました。やはりそういうことをみんなで考えていく都市交通計画の大きなもの、交通計画の転換みたいなものが地方都市には必要だろうと思います。

もう一つは小さな交通計画だと思っていまして、それが先程の中心部のオープンカフェのような歩行者空間の話につながっていて、ここで必要なのは、交通がある場所とある場所をつなげるための手段だという発想よりは、そこで物語をつくっていくための通路だと考えていかなくてははいけません。ここでこういうライフスタイルを街で味わいたいから、ここは自転車で行きたいし、ここはバスで行きたいわけでその物語をつくらずしては、方法論として車を排除するとか、バスを使うといっても目的がないものになってしまうので利用者は増えてこないのです。交通計画の転換を考えるのであれば、小さな交通計画は、街なかの小さな空間でその街なかを味わう、物語をつくっていかなくて

はなりません。それに対しての交通手段がフィットしてこないというのを最近の社会実験等を見てよく思っていました。そのようなことで物語づくりを含めた小さな交通計画が必要です。そうすると循環バスではなくてシャトルバスのほうが必要かもしれません。病院のバス、シャトルバスは意味があるのだと思うのです。学校のスクールバスもそうですが、循環ではなく、一体一対応です。目的を考えていくと形態は違ってきます。これが1つです。

2つ目は、交通計画は交通政策課だけではできない問題です。それは福祉の観点を含めば福祉のお金が入ってやっていると、木谷さんが言いました。そういう他の政策、都市計画課以外のことも関係しています。僕は仙台に勤めていた時に一番町にビルができました。そのビルに駐輪場の義務が出てヒアリングにいった時に、「公開空地の固定資産税を緩和するなら屋上につくらずに目の前のすごくいいところにきれいな楽しい公開空地の駐輪をつくってあげるのだけど」ということを某所の人が言いました。そういう空間を担保して歩行者にとって歩きやすい空間をつくる。路上を警察の許可をとってオープンタウンモールにしていく手続きをとらなくても、民間の敷地をパブリックな空間として確保することで楽しい活動の支援にできないだろうかと思えます。公開空地をつくっても、容積率はそのままになっていますので、容積は使えなくなるわけです。そういう空間をもう少し育てていく発想でいかないと、実は交通計画のコンパクトな地域づくりは出てこないと思えます。

一方で郊外の話があって、交通計画をしっかりとするために都市計画的な観点でやっている事例、東急不動産の話をしたと思います。東急電鉄は田園都市線をやってきてこれが今赤字になってきたのです。この理由は田園都市線の界限につくったニュータウンの人たちが高齢化してきて、東京の中心部に通勤しなくなってしまったからです。さらに、息子たちの通学がなくなってしまう。というわけで、需要がなくなったのです。その時に東急不動産、東急電鉄はどう考えたかといいますと、東急不動産がつくってきた田園都市界限が高齢者住宅になってしまっているニュータウンの土地をリフォームして再分譲し、これを若い世代に貸すという世界を考えたのです。そして高齢者にはそのお金をあげて街なかのマンションに移る提案をしました。そういう流通のしくみを一民間企業が考えました。これが6月の朝日新聞に大きくでたわけです。来月僕、ヒアリングに行きますが、彼はその事業は東急電鉄の死活問題であり、公共交通の問題と郊外の都市政策とそれと連動する街なか居住との交換のしくみみたいな政策が全部関わってくるので、交通だけの問題ではないと思うのです。福祉もあり、あるいは都市施設のつくり方もあります。交通計画を考える時に僕は東急が踏み切ったことはすごくチャンスだと思いました。今、都市街地調査で青森の郊外の一戸建て住宅とまちなかの交換の仕組みというものを青森市と協力してやっています。街なか居住を進めていく為にニュータウンについて決着を付けなくてはいけないわけです。切捨ては出来ないし、ニュータウンをどうやって持続させるかということがまちなか居住の一方の答えであり、その時の交通計画が非常に大きく影響してくるだろうし、人が少なくなってきたらバスの便を減らそうと市バスが絶対言っはいけないと考えています。そのあたりが今日の僕の最終的な感想でした。

