



東京としけん交通だより

～これからのくらしと交通を考える～

特集

“自動車からの転換
～バス、自転車を使えばもっと楽しい～”

「東京都市圏交通計画協議会 第5回シンポジウム」特集号

今回は、7月9日(火)に開催いたしました、「東京都市圏交通計画協議会 第5回シンポジウム」の特集です。

シンポジウムでは、「自動車からの転換 ～バス、自転車を使えばもっと楽しい～」をテーマに、TDM(交通需要マネジメント)^{*1}やバス、自転車施策について活発に討議していただきました。

東京都市圏交通計画協議会では、今回のシンポジウムでのご議論、ご討議を踏まえつつ、今後さらなる交通計画の検討を進めていく予定です。

なお、これまでのシンポジウムの概要については、協議会のホームページ

<http://www.iijnet.or.jp/tokyo/pt/>

に掲載していますので、あわせてご覧下さい。

とき

平成14年7月9日(火) 13:00～16:30

ところ

はまぎんホール(横浜)

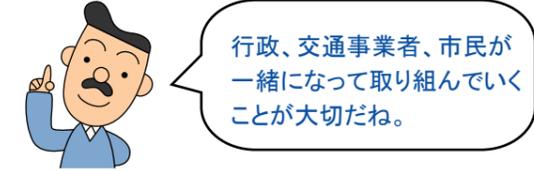
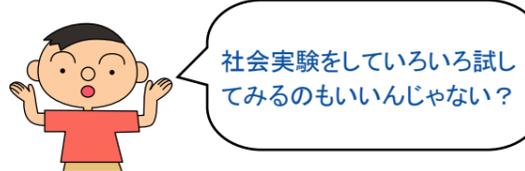
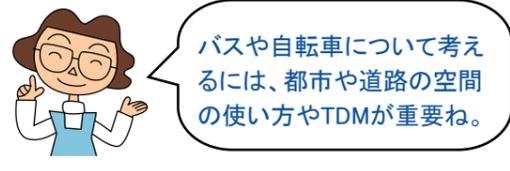
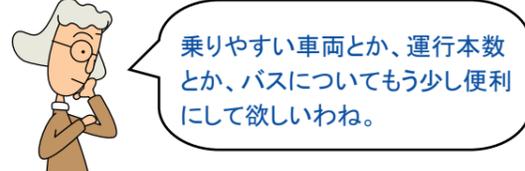
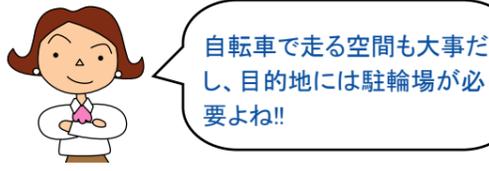
プログラム

- 協議会からの報告 「東京都市圏におけるTDMの展開」
～三浦 良平(国土交通省関東地方整備局企画部広域計画課長)
- 基調講演 「東京都市圏におけるTDMの展望」
～久保田 尚(埼玉大学大学院理工学研究科助教授)
- パネルディスカッション
「自動車からの転換
～バス、自転車を使えばもっと楽しい～」



約350人もの方に
参加して頂きました

※裏面には専門的な用語の解説を付けています。



<基調講演>

「東京都市圏におけるTDMの展望」

埼玉大学大学院理工学研究科助教授 久保田 尚氏



空間の有効利用からのアプローチ

TDMにはいくつかの狙いがありますが、その中に交通手段の変更を求めるといったものがあります。これは、過度に自動車に依存しないということであり、自動車の利便性を理解した上で、交通手段の多様性を確保するということが目的です。「自動車から転換すればいいことがありそうだ」ということは当然のことです。視点として、環境、エネルギーや健康がありますが、空間の有効利用という空間からのアプローチというのも大事なポイントです。

バスについては、走行性の確保が重要ですが、どうやって確保するかが大問題です。片側2車線の道路のうち1車線をバスレーンにすることは非常に大きな選択で、賛成・反対それぞれの考えがあります。ただ、最終的には市民の判断がそこには必要なのではないのでしょうか。

もう一つ大きなテーマとして情報提供があります。現在のバスの一番の利用者は高齢者ですが、パソコンや携帯電話で情報提供を行っても、使いこなせる人は決して多くはありません。また、自動的にバスの接近を知らせてくれるシステムなど、ユーザー側に立った情報システムが必要だと思えます。

また、地形的な問題や、分散した需要構造のため大きなバスを導入できない地域では、高齢化なども考慮して小型、低床、低公害バスを導入して上手くいっている事例もあります。

自転車については、自転車のための空間をいかにして生み出すか、特に狭い空間で自動車や歩行者、車椅子など他の交通手段といかに共存するか、ということが大きなテーマです。このためにはかなり詳細な道路の設計理論と交通規制の議論が必要だと思えます。

このような細かい議論をするためには、ユーザー自身・市民が参加する必要があります。市民それぞれが希望を主張した上で、全体で満足がいく答えを見つける、つまり、全員が100点を取れる答えはありえないという所で議論をするのが、特に自転車に関しての議論の大事な所だと思えます。

限られた都市空間をいかに有効に使うかが、バス・自転車問題の最大のポイント

「バス、自転車の可能性と課題」を考えると、限られた空間をどう賢く使うか、ということがバス・自転車問題の最大のポイントだと思います。例えば、車が優先だとか、公共交通が優先だとか、そういう前提をもった議論をするというのは、私はこの都市交通問題を考える上で意味のないものであり、やはり、場所や場合によって何を優先するのがいいのかというような、その場所に合った適切な交通手段というのがあってと思います。

ただ、ある程度行動に制約がかかることなのも確かです。お願いしたり、強制したりしてできる訳ではなく、あなたが行動することによって、より豊かで楽しい時間が生み出されるのだ、実際生み出せた、ということがないと皆さんも合意できません。逆に言うと、そういう形や時間を提供できるのであれば、皆喜んでバスや自転車に乗ったりすると思うのです。そこで、「もっと楽しい」というのが非常に重要なポイントです。

TDMを考える上では”社会実験”を通して検討していくことが重要

最近のTDMの例では、ほとんどが社会実験^{※2}を通して、これらのことを検討しています。それは、サイレントマジョリティ(発言をしない人々)を含めた広い層に対して議論を喚起していくという、大きな特徴があるからです。まず社会実験としてやってみる。それで問題があれば、反対意見を言う機会があるということが、社会実験の非常に大きな特徴であると思えます。

もう一つは、最終的には「市民自身が選ぶのだ」ということが社会実験の一番大きな意味ではないかと私は思います。おそらくこれからのTDM、バス、自転車を考える上で社会実験を通さずにするというのは少し難しくなっていると思います。楽しいバス、楽しい自転車を手にすることができれば、可能性は広がってくるのではないのでしょうか。

<パネルディスカッション>

コーディネーター：久保田 尚氏

「自動車からの転換 ～バス、自転車を使えばもっと楽しい～」



森本 章倫 氏

宇都宮大学工学部建設学科助教授

「自転車・徒歩のスピードで見直そう」

戦後、土地利用が大きく変わっていない中で、交通手段だけが高速化されてしまったため、見えていたものがどんどん見えなくなってきました。自転車・徒歩のスピードで見直すことによって、今後の市街地のあり方についても検討できるのではないかと思います。

「戦略的かつ包括的な問題解決を」

バス利用を増やすのは、非常に難しいのが実状ですが、路線のわかりやすさ、運賃体系、定時性の確保、車両や運行時間帯などのサービス、これらの問題を1つだけ解決するのではなく、うまく組み合わせ戦略的に、包括的に解決していくことが重要だと思います。



エルファディンク, ズザンネ 氏

環境システム研究会会員

「行政と市民が一体となった計画を」

ドイツでは、自転車の走行空間や信号、交差点など、20年くらいかけて自転車システムを作ってきています。そのため、自動車で移動するより自転車と路面電車を使用の方が圧倒的に早く移動できます。

日本でも社会実験をしたり、行政と市民が一緒になって計画を立てて、自転車の環境を変えていけたら良いと思います。

「運賃、乗換、定時性、運行時間の改善が必要」

自転車に乗れない人、自動車に乗れない人も大勢います。これからの高齢社会を考えると、公共交通は絶対必要です。

バスの利用率を上げるためには、ドイツのようなゾーン運賃制^{※3}や、バスと電車あるいは自転車のスムーズな接続、定時性の確保、終バスの延長などが必要だと思います。



疋田 智 氏

自転車ツーキニスト

「自転車通勤をしてみよう」

私は5年前から自転車で通勤していますが、自転車のメリットは、健康面特にダイエットに効果的である点と、お金がたまる点、地下鉄より早く移動できる点、生活が豊かになる点です。また、都内の様々な場所を自転車でグルグル廻ることによって、散在した巨大都市が同じ地べたでつながっている1つの街なのだなというのがわかって、東京がものすごく身近に感じるという良さがあります。

「自転車整備と合わせたバス整備を」

自転車とバスは表裏一体であり、自転車に乗れない人や、天候が悪く乗れないときのためにもバスは必要です。海外の自転車先進都市では、自転車レーンと路面電車を平行して作ることが基本となっています。

地下鉄と同じような、数分おきの時間間隔、短い路線で主要道路を通るネットワーク、バスがスムーズに通行できるように一般車両の制限が必要だと思います。



大胡 文夫 氏

神奈川新聞編集局局長

「自転車と自動車の分離を」

自転車で裏道をゆっくり風を切りながら廻ることによって、街の知らない光景や自然とか、人々の知らない息づかいとか、新たな発見が生まれて来ます。

車道が狭い日本の道で自転車を使いやすくするには、自動車を閉め出す、あるいはいじめる位して自転車と自動車をうまく分離して、ゆったりと走れるような環境の整備が必要なのではないのでしょうか。

「待ち時間、情報提供、車両の改善が重要」

バス利用を促進して行くには、待ち時間の短縮や到着時刻の情報提供、車両の改善など、より乗りやすく使いやすくということを考えていかなくてはならないと思います。

会場とのディスカッション

★駐輪場整備について

- 会場から：駐輪場は駅に近接していないと利用されません。線路の上のスペースを鉄道会社に提供してもらい、行政が施設を作るなどできないでしょうか。
- エルファディング氏：海外では鉄道会社が場所と建物を無料で提供しているところもあります。鉄道会社もお客さんに対し努力する姿勢が必要ではないでしょうか。
- 疋田氏：自動車は自転車の7倍ものスペースを使います。駅前に駐車場を作るのではなく、駐輪場を作る方がいいのではないのでしょうか。
また盗難されないような施設や、防犯登録だけではなくナンバープレート制の導入など、盗難自転車の問題も解決していくことが必要だと思います。

★雨天時のためのバス停施設整備を

- 会場から：バス利用が多いのは雨天時です。楽しく乗るという視点から、バス停にも屋根をつけてもらえるとうれしいのですが。
- 大胡氏：不自由というのは必ずあるわけですし、毎日雨が降るわけではないのですから、多少の我慢も必要ではないでしょうか。
- 久保田氏：スペースの問題もありますが、再開発と一緒にそれらの工夫をしている地域もありますので、検討していくことが重要です。

★バス路線整備の負担について

- 会場から：自治体の財源が右肩下りの状況の中で、新たなコミュニティバスやミニバスを走らせることは難しい状況にあります。この視点からバス利用促進はどのようにすればいいでしょうか。
- 森本氏：福祉バスについては、都市の必要な移動手段としてとらえ、道路空間整備の予算の一部を活用するという考え方もあります。
- 久保田氏：負担を誰がするのかということも大きな問題です。そういう視点では、人の住む場所、都市の構造が、長期的に問われると大きな問題となっているのではないのでしょうか。

用語についての解説

※1 TDM(交通需要マネジメント)

Transportation Demand Managementの頭文字を取って、TDMといいます。自動車利用者などの交通行動の変更を促すことにより、都市・地域レベルでの交通渋滞を緩和する手法の体系です。なお、TDMは、交通混雑の緩和だけでなく、地球温暖化の原因となる二酸化炭素の排出などの環境負荷の抑制等にも効果があるため、今後一層の推進が期待されています。

※2 社会実験

大きな影響を与える可能性が高い新しい施策の導入に先立ち、現実の社会において場所と期間を限定して施策を試行(実験)するとともに、試行結果の評価を行い、施策を本格的に導入するか否かの判断材料を得ることです。

※3 ドイツのゾーン運賃制

ゾーン運賃制とは、鉄道やバスなど公共交通の弾力的な料金体系の1つで、同一ゾーン内での料金を一定額とし、ゾーン内での公共交通の利便性を高める施策です。ゾーン運賃制のもとの運賃は、出発地から目的地に到着するまでに通過したゾーン数によって決まります。ドイツでは、鉄道や地下鉄、路面電車、バスなどの交通事業者と自治体が連合して、統合された公共交通サービスを提供しており、ゾーン運賃制と合わせた共通運賃制度によって、異なった交通機関を自由に乗り継ぐことができ、公共交通利用促進につながっています。

コーディネーター・パネリストのプロフィール

★久保田尚(くぼたひさし) 埼玉大学大学院理工学研究科助教授

地区交通計画、都市交通計画が専門。「コミュニティ・ゾーンマニュアル」編集委員、「浜松21世紀都市交通会議」委員長、「交通工学研究会 地区交通委員会」委員長など。著書に、「都市交通計画」(共著・技報堂)、「新しい交通まちづくりの思想」(共著・鹿島出版会)など。

★森本章倫(もりもとあきのり) 宇都宮大学工学部建設学助教授

道路交通の円滑化、交通と土地利用の相互関連、環境負荷の少ない都市等についての研究多数。都市計画・交通計画の専門家としてTDMの社会実験に参加している。

★Elfferding, Susanne(エルファディング, スザンネ) 環境システム研究会会員

慶應義塾大学で非常勤講師、フリーランスとしての都市計画や交通システム関連研究、翻訳・通訳として活躍する。早稲田大学主催「早稲田大学国際まちづくりシンポジウム」パネリスト、茨城県主催「まちづくりシンポジウム2000」パネリストほか、都市計画、交通システムに関する研究会委員など多数。

★疋田智(ひきたさとし) 自転車ツーキニスト

国会の私的諮問機関である自転車活用推進研究会委員。毎日往復24kmを自転車通勤しながら、ホームページ等を通じて自転車通勤の普及につとめている。著書に、「自転車生活の愉しみ」(東京書籍)、「自転車通勤で行こう」(WAVE出版)など。

★大胡文夫(おおごふみお) 神奈川新聞編集局局長

1972年入社、報道部記者、県政キャップ、報道部長等を歴任。自転車歴45年。趣味はシーカヤック、自転車など。週末は5~6時間自転車に乗る。

編集後記

大変多くの方に、シンポジウムにご参加していただき、ありがとうございました。今後もシンポジウムを開催していく予定ですので、ふるってご参加ください。

シンポジウムやホームページで頂いたご意見を、今後の交通計画の検討の参考にさせていただきます。

「東京都市圏交通計画協議会」とは・・・

わたしたち「東京都市圏交通計画協議会」は、日本ではじめて複数の都府県関係機関がお互いに協力・調整しあって、広域的な交通問題に関する調査・研究を行う組織として、1968年(昭和43年)に発足し(当時は東京都市圏交通計画委員会)、30年以上にわたって活動しています。

■問い合わせ先

国土交通省
関東地方整備局

企画部
広域計画課

TEL 048-600-1330
FAX 048-600-1373

茨城県

土木部
都市局都市計画課

TEL 029-301-4588
FAX 029-301-4599

埼玉県

県土整備部
都市計画課

TEL 048-830-5343
FAX 048-830-4881

千葉県

都市部
都市政策課

TEL 043-223-3166
FAX 043-225-4012

東京都

都市計画局
都市基盤部交通企画課

TEL 03-5388-3283
FAX 03-5388-1354

神奈川県

県土整備部
都市計画課交通企画班

TEL 045-210-6182
FAX 045-210-8879

横浜市

企画局企画調整部
総合交通計画課

TEL 045-671-4086
FAX 045-662-7362

川崎市

まちづくり局計画部
交通計画課

TEL 044-200-2034
FAX 044-200-3967

千葉市

都市局都市部
都市計画課

TEL 043-245-5306
FAX 043-245-5627

都市基盤
整備公社

都市整備部
事業計画課

TEL 03-3263-8392
FAX 03-3263-8188

日本道路公団

東京建設局
建設第一部企画調査課

TEL 03-5418-2001
FAX 03-5418-2050

首都高速道路公団

計画部 調査課

TEL 03-3539-9408
FAX 03-3502-2412

★ご意見・ご感想をお寄せください。

東京都市圏交通計画協議会

ホームページアドレス <http://www.iiinet.or.jp/tokyopt/>

 R100
古紙配合率100%再生紙を使用しています