

第5回シンポジウム 自動車からの転換 ~バス、自転車を使えばもっと楽しい~	
テーマ	『自動車からの転換 ~バス、自転車を使えばもっと楽しい~』
開催日	平成14年7月9日(火) 13:00~16:00 12:30開場
開催場所	はまぎんホール ヴィアマーレ (入場無料) (横浜市西区みなとみらい3丁目1-1 横浜銀行本店内)
参加者数	約350人
内容	<p>報告「東京都市圏におけるTDMの展開」 三浦 良平(東京都市圏交通計画協議会事務局長 国土交通省関東地方整備局 企画部広域計画課長)</p> <p>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)</p> <p>パネルディスカッション</p> <ul style="list-style-type: none"> • テーマ:「自動車からの転換 ~バス、自転車を使えばもっと楽しい~」 • コーディネーター: 久保田 尚(埼玉大学大学院 理工学研究科 助教授) • パネリスト: 森本 章倫(宇都宮大学工学部建設学科助教授) エルファディング ズザンネ(環境システム研究会会員) 疋田 智(自転車ツーキニスト) 大胡 文夫(神奈川新聞編集局次長) <p style="text-align: right;">(敬称略)</p>
パネルディスカッション での主な意見	<ul style="list-style-type: none"> • 駐輪場整備について • 雨天時のためのバス停施設整備を • バス路線整備の負担について

第5回シンポジウム：主な意見

平成14年7月9日開催

■ 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のが目的です。「自動車から転換すればいいことがありそう」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います。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います。

このような細かい議論をするためには、ユーザー自身・市民が関与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、全体で満足がいく解を見つける、つまり、全員が100点を取れる解はありえないという所で議論するのが、特に自転車に関しての議論の大事な所だと思います。

● 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、反対意見を言ったりする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います。

もう一つは最終的には市民自身が選び取る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や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：**

「自動車からの転換 ~バス、自転車を使えばもっと楽しい~」

コーディネーター：久保田 尚 氏 (埼玉大学大学院理工学研究科助教授)

パネリスト：森本 章倫 氏 (宇都宮大学理工学部建設学科助教授)

エルファディング ズザンネ 氏 (環境システム研究会会員)

疋田 智 氏 (自転車ツーキニスト)

大胡 文夫 氏 (神奈川新聞編集局局長)

- **自転車について**

森本氏：「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います。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。

エルファディング氏：「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する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いいと思います。

疋田氏：「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。

大胡氏：「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でしょうか。

- **バス利用を増やすには**

森本氏：「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。

エルファディング氏：「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。

疋田氏：「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。

大胡氏：「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ありがたいのですが。

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がりの状況の中で、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。