

V 活動報告

研究報告

- 仙台都市圏パーソントリップ調査の活動報告
自動車依存が進行する地方都市圏
- 浜松トランジットモール社会実験フォローアップ活動における工夫と評価

海外調査報告

- ポーランドの道路交通状況
- 英国イングランド地方のトラベルプランの動向
英国イングランド地方におけるモビリティ・マネジメントの取り組み

国際学会報告

- 第11回ITS世界会議
- 第22回PIARC世界道路会議
- 第10回世界交通学会 (WCTR)

講習会開催報告

- 第1回総合都市交通計画研修

国際セミナー開催報告

- TRANSED2004 高齢者・障害者交通 / 地域交通のセミナー
21世紀型の地域バス交通マネジメント
住民、行政、事業者による地域モビリティ確保の方策を探る

IBSフェローシップ

- IBSフェローシップ活動報告

仙台都市圏パーソントリップ調査の活動報告

自動車依存が進行する地方都市圏

The activity report of Person Trip Survey in Sendai Metropolitan Area
 - The local urban area where the car dependence is in progress -

林 一成* 秋元 伸裕* 村上 智章*

By Kazushige HAYASHI, Nobuhiro AKIMOTO and Tomoaki MURAKAMI

1 . はじめに

宮城県と仙台市では、公共交通を重視した持続可能で質の高い総合都市交通計画を策定することを目的として、平成 14 年度から第 4 回目の仙台都市圏パーソントリップ調査（以下 PT 調査）を実施しています。今回は、これまでに仙台都市圏総合都市交通協議会で了承された委員会資料の中から、仙台都市圏の都市交通の現状と今後の検討に向けた取り組みについてご紹介させていただきます。

2 . 拡大する市街地

仙台都市圏の人口集中地区（DID）は年々面積の拡大と人口密度の低下が進行しています。近年は仙台都心約 9～15 km 圏において新規の住宅団地開発が進むとともに、国道 4 号バイパス、286 号、仙台北環状線等の郊外幹線道路沿道で大規模な商業施設が立地し、郊外での都市開発が活発になっています。その一方で、仙台市や塩釜市の中心市街地や、既存市街地では、人口減少や商業活動の停滞が顕在化し

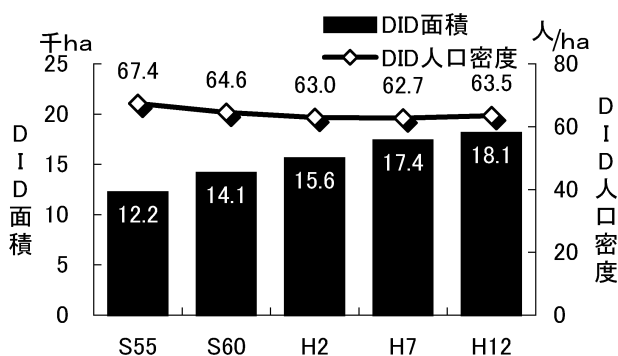


図 - 1 仙台都市圏の DID 面積、DID 人口密度の推移

てきています。

3 . 住民の生活行動と移動手段

第 4 回の PT 調査では以下の住民の生活行動と移動手段が明らかになりました。

(1) 世代別の生活行動

就業者は約 55% が自宅と勤務先とを往復しており、約 20% が帰宅時に買い物先等へ立ち寄っています。専業主婦・主夫では約 46% が自宅と買物先等とを往復しており、約 32% が買物先や幼稚園等とを 2 回往復しています。また、高齢者（65 歳以上）の約 61% が自宅と買物先とを往復しており、約 19% が買物先や病院等とを 2 回往復しています。

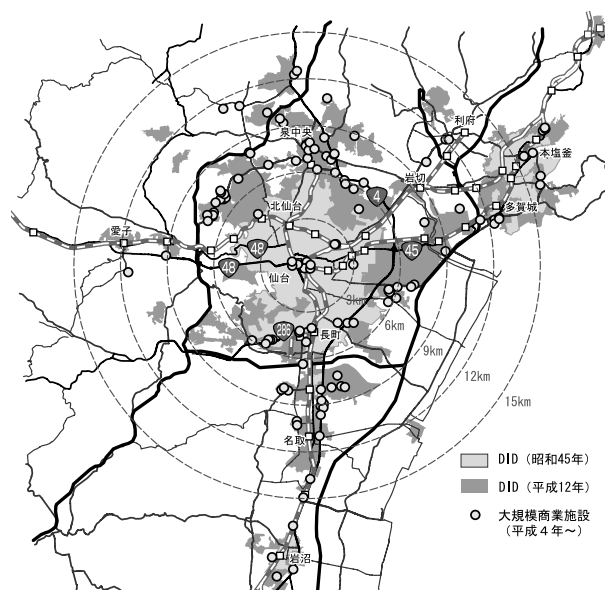


図 - 2 DID の変遷および大規模商業施設

* 東北事務所

(2) 居住地により大きく異なる移動手段

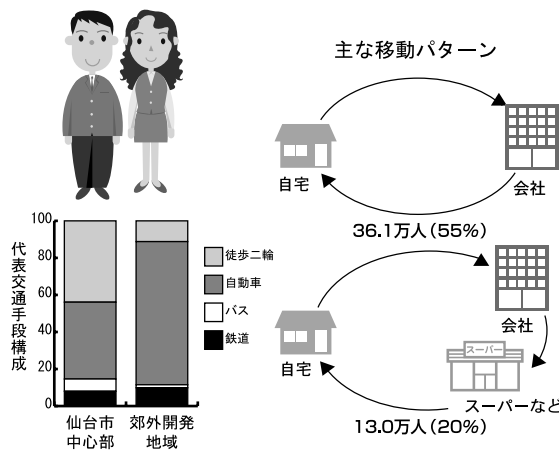
仙台中心部の居住者と郊外開発地域の居住者の移動手段を世代別に見ると、郊外開発地域では就業者で約8割、専業主婦・主夫で約6割、高齢者でも約7割が移動の際に自動車を利用しており、郊外開発地域では自動車がないと生活が成り立たない状況が

窺われます。

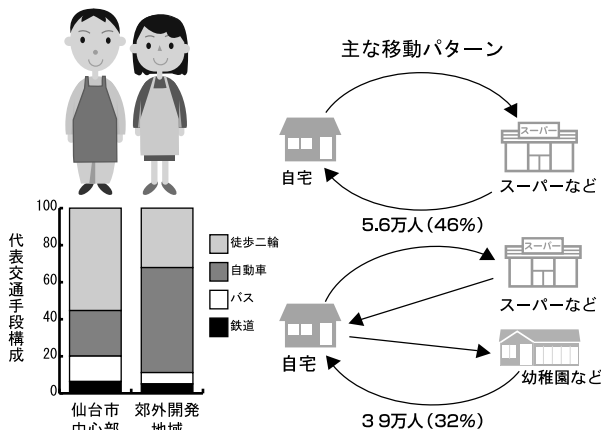
一方、仙台中心部の居住者では各世代とも自動車利用率が5割を下回っており、また移動手段としては徒歩の割合が高く、歩いて生活できる状況が窺われます。

また、居住地ごとの外出率では、就業者は外出率に差が見られませんが、専業主婦・主夫及び高齢者では仙台市中心部居住者の方が郊外開発地区の居住者よりも外出率が高く、活動が活発であることが窺われます。

就業者



専業主婦・主夫



高齢者

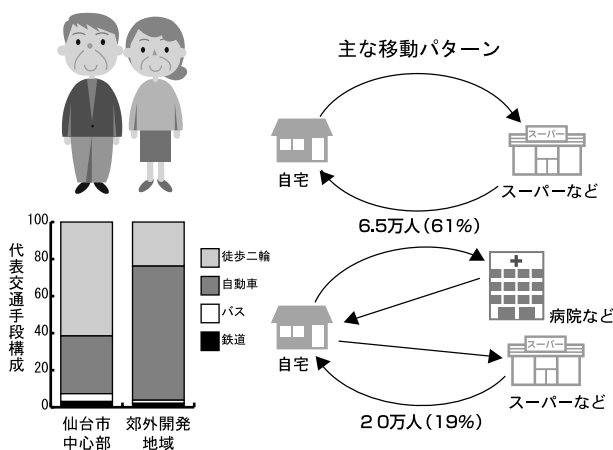


図 - 3 世代別交通手段構成と主な移動パターン

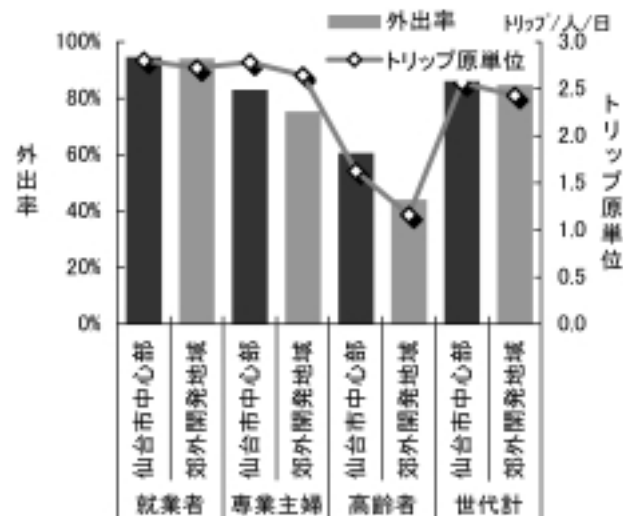


図 - 4 居住地域別世代別外出率、トリップ原単位

(3) 拡大する自動車依存

以上のように、仙台都市圏では自動車に頼らざるを得ない郊外居住者が増大しており、モータリゼーションと相まって自動車利用率はPT調査を重ねるごとに増大してきております。平成14年第4回PT調査では自動車利用率が初めて5割を超え、約54%にまで至りました。

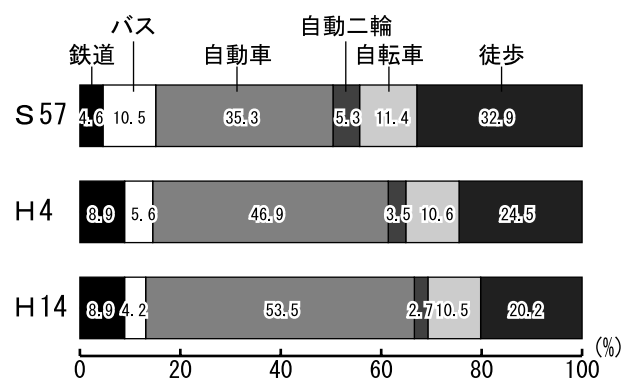


図 - 5 代表交通手段構成の推移

一方、徒歩・バス利用率は年々低下傾向を示し、また、この10年間新線整備がなかった鉄道は、その利用率に大きな変化が見られませんでした。

4 . 期待される公共交通

(1) 高齢者を中心とした公共交通利用者

PT 調査データからこの10年間の性別・年齢別による層で公共交通利用トリップ数の推移を見ると、鉄道・バスともに65歳以上の高齢者層でトリップの増加が大きい結果となっています。

これまで、公共交通は朝夕の通勤・通学の輸送手段として位置づけられてきましたが、この結果は高齢社会では高齢者の生活を支える移動手段としてその役割の高まりを示唆しているものと思われます。

(2) 苦戦が強いられる公共交通

仙台市統計書から鉄道・バスの利用実績をみると、JR 線及び仙台市営地下鉄の利用者数は平成7年まで増加していましたがその後伸び悩んでいます。ま

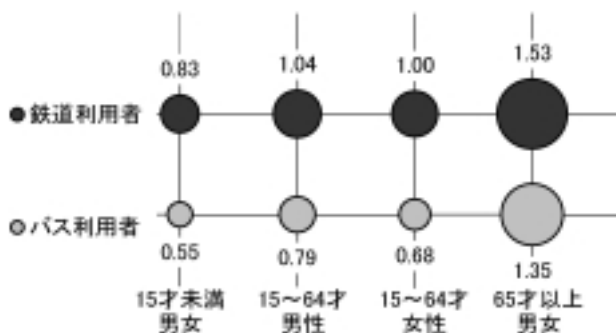


図 - 6 公共交通利用者の性別年齢別増減比(H14/H4)

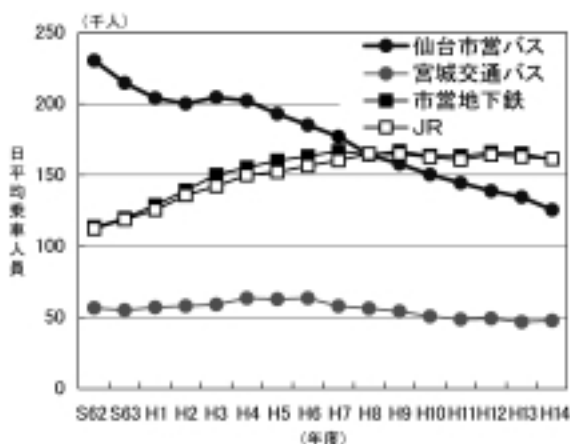


図 - 7 仙台市の公共交通利用者数の推移
出典：仙台市統計書

た、仙台市営バスは地下鉄の開業の影響もありますが、平成4年以降大きく減少してきており、バス事業が厳しい運営状況にあることが窺えます。

(3) 現実と理想とのギャップ

第4回PT調査では、約1万人の住民を対象に、今後の重視すべき交通政策の方向として、自動車重視の政策か公共交通重視の政策かを伺いました。この結果、「公共交通中心の交通政策を重視すべき(支持率64%)」が「自動車交通中心の交通政策を重視すべき(支持率26%)」を大きく上回りました。また、毎日自動車を運転する人でも過半数の人が公共交通政策重視を支持する結果が得られました。

このように、住民の意向は公共交通重視の政策を支持しており、公共交通に対する期待は大きいことが窺えますが、自動車への依存が拡大する現実との間には大きなギャップが存在しており、これをどう埋めていくかが大きな課題とされています。

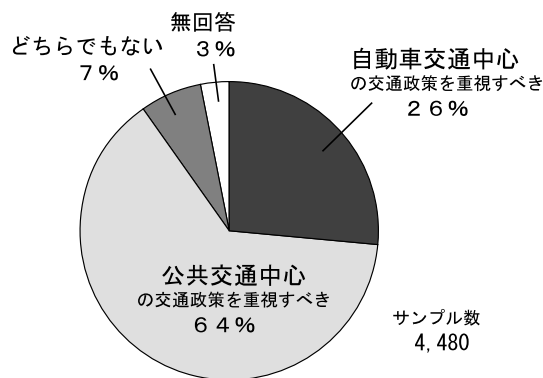


図 - 8 自動車社会へのこれからの取り組みについての意見

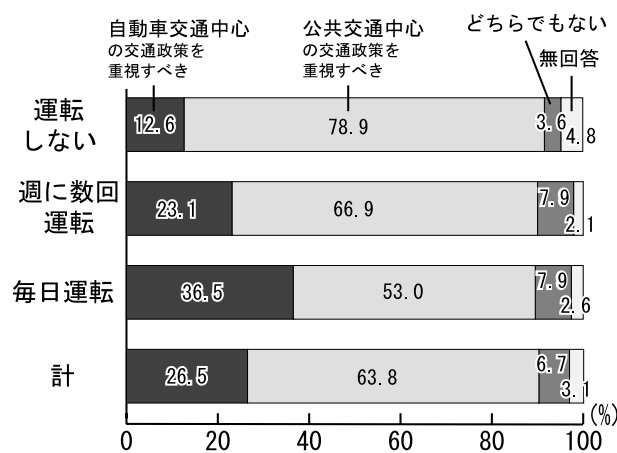


図 - 9 運転頻度別にみた自動車社会へのこれからの取り組みについての意見

5. 今後の取り組み

仙台都市圏での自動車依存の拡大と公共交通利用の低迷は、モータリゼーションと市街地の郊外化を大きな要因とするものです。高齢者等の生活者のモビリティを高め、自動車による環境・エネルギー負荷を低減し、賑わいある文化性の高いまち、安全で安心して住めるまち、多様な交通運営を維持できるまちを目指すためには、これまでの拡大基調の土地利用を所与とした需要追従型の都市交通計画ではなく、土地利用と都市交通とが一体となった将来像を検討し、目標とする都市環境や生活の場を積極的に創造していく検討スタンスが必要です。

そこで、第4回PT調査では、これまで所与としてきた土地利用も一つの代替案として取り扱うこととして、長期2025年の都市圏の将来像について土地利用と交通政策からなる3つのシナリオを設定し、これらの比較評価を行い、仙台都市圏が目指すべきシナリオとその政策を整理する予定です。

現在は平成16年度末の総合都市交通計画の策定に向けて、表-1、図-10に示す3つの将来シナリオのラフスケッチを描きながら、将来シナリオの設定作業を行っているところです。また、交通需要予測・評価を行うための交通行動モデルや評価モデルの作成を行っております。

今後はそれぞれの将来シナリオの総合的な評価を行い、これをもとに提言シナリオを整理し、仙台都市圏の住民にとってより暮らしやすい都市圏になる総合都市交通計画策定に取り組んでまいります。

表-1 仙台都市圏での将来シナリオの考え方(案)

	土地利用の考え方	交通政策の考え方
シナリオ1	市街地の外延的拡大 車利用型施設の立地 中心部の空洞化、低密度化	車中心の道路整備
シナリオ2	都市計画による土地利用誘導の徹底 中心部の活性化対策	鉄道・バス・自動車の総合的な施策の取り組み (TDM、結節点等)
シナリオ3	軌道系公共交通沿線への市街地の集約 中心部の活性化と駅拠点の形成	鉄道・バス・自動車の総合的な施策の取り組み (TDM、結節点等) 自動車利用抑制政策

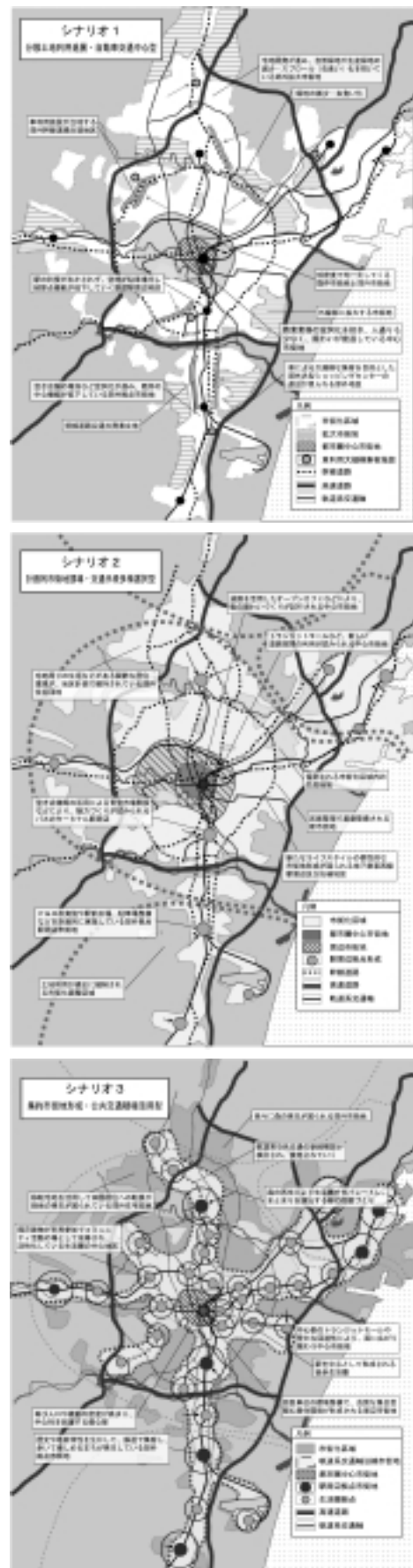


図-10 仙台都市圏の将来シナリオのラフスケッチ

浜松トランジットモール社会実験フォローアップ活動における工夫と評価

Evaluation of Follow-up programs after the Trial Operation of Transit-mall on the Kajimachi-Street in Hamamatsu

高橋 勝美* 島田 敦子** 森尾 淳* 中野 敦*

By Katsumi TAKAHASHI, Atsuko SHIMADA, Jun MORIO and Atsushi NAKANO

1 . 研究のねらい

本稿は、浜松市が鍛冶町通りトランジットモール社会実験（平成 11 年 3 月実施）の結果¹⁾を受けて実施したフォローアップ活動を対象に、活動の企画や運営上の工夫について整理するとともに、活動参加者へのアンケート結果に基づいてフォローアップ活動を評価分析した結果を報告する。なお、フォローアップ活動は、平成 11 年度から始まり、現在も継続中であるが、本稿では平成 14 年度までの活動を対象としている。

2 . フォローアップ活動の概要

(1) 背景

浜松市では、昭和 60 年度に中心市街地の賑わいを高めることをねらいとして、中心市街地交通管理計画（ゾーンシステム）を策定し、以後段階的に整備を進めてきた。平成 11 年 3 月には、外周道路の一部区間の整備とトランジットモールの導入を残すのみとなったことから、鍛冶町通りトランジットモール社会実験を行なった¹⁾。

この実験では、1) トランジットモールを市民に体験してもらい、周知を図ること、2) 本格導入に向けた課題や改善点を明らかにすること、の 2 点をねらいとして実施し、概ねこれらについては達成できたと言える。しかし、実験実施に至るまでに地元関係者への説明と協議に必ずしも十分に時間を割くことができなかった面は否めず、一部の地元関係者から厳しい苦情が来るなど、実施プロセスの問題が明らかとなった。そのため、市民や地元関係者の機運の盛り上がりが無ければ、どのような形の整備

でさえも進めることができない状況に至った。

一方、中心市街地活性化の重要性が高まる中で、中心市街地を南北に分断する鍛冶町通り整備の必要性も高まってきていた。

このような状況、背景のもとで、IBS は平成 11 年度から歩行者優先の中心市街地整備を推進するためのフォローアップ活動に関して浜松市の業務委託²⁾を受けて、必要な調査及び活動を実施することとなった。

(2) 活動の概要

フォローアップ活動の流れを図 - 1 に示す。

フォローアップ活動は、平成 11 年度に方針を検

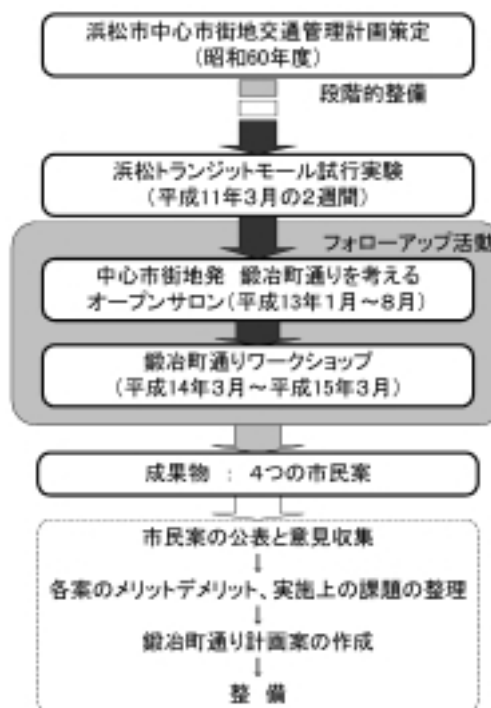


図 - 1 フォローアップ活動の流れ

* 交通政策研究室 ** 都市・地域研究室

討²⁾し、平成 12 年度から平成 13 年度にかけて実施した「中心市街地発 鍛冶町通りを考えるオープンサロン³⁾」と、平成 13 年度から平成 14 年度にかけて実施した「鍛冶町通りワークショップ⁴⁾」から構成される。

a) オープンサロンの概要

まず始めに実験後の諸状況を分析し、表 - 1 に示す活動の方向性を整理した²⁾。

表 - 1 フォローアップ活動の方向性

- ① マスコミ及び市民の注目への対応が必要である
- ② 計画の位置付けや趣旨の PR が必要である
- ③ 市民の意見や地元住民の意見を収集し、計画への反映が必要である
- ④ 中心市街地だけでなく、都心全体で交通のあり方を議論する時期にきている

これらの方向性を踏まえ、表 - 2 に示すオープンサロンのねらいを整理した。

中心市街地交通管理計画に示された歩行者優先の中心市街地整備を推進するには、まずは、1) 平成 11 年の社会実験で何が起こり、どのような影響を及ぼしたのかを明確にすること、2) 中心市街地の抱える交通問題をより多くの関係者で共有化（情報格差を解消）すること、さらには市民や地元関係者と協力関係と信頼関係の構築のために「計画の進め方」から意見を収集し、議論することが必要であるとの認識から、3) 今後の進め方について議論すること、の 3 つの実施方針を提案した²⁾。これらの方針、考え方を踏まえてオープンサロンを実施することとなった。

オープンサロンの全体フローを図 - 2 に示す。

オープンサロンでは、計画案をワークして作成する場ではなく、あくまで「実験の反省と今後の進め方を議論する場」として開催した。平成 13 年 1 月～8 月までの 8 ヶ月にわたって 5 回開催し、その成果として 6 項目からなる「オープンサロン提言書（表 - 3）」をまとめ、市長と浜松市中心市街地交通管理計画推進懇談会（以下懇談会と記す）に提出した。この提言書の提言 6 に基づき、次のフォローアップ活動となる「市民によるワークショップ」を新たに立ち上げるに至った³⁾。

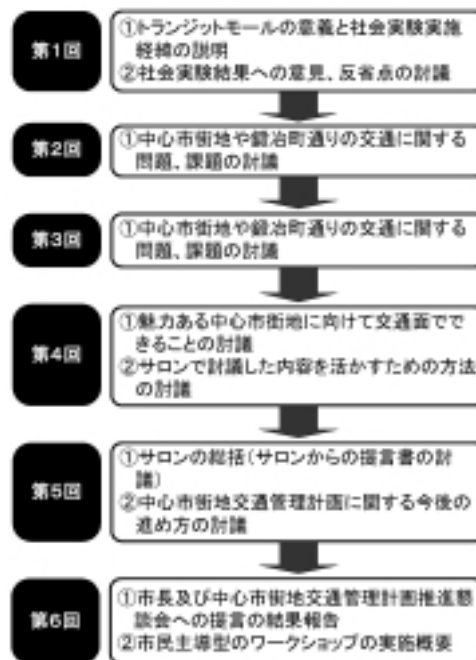


図 - 2 オープンサロンの全体フロー

表 - 2 オープンサロンのねらい

- ① 広く市民の方々と平成 11 年 3 月に実施したトランジットモール実験の結果に対する認識を共有化する
- ② 広く市民の方々と浜松都心の抱える問題課題に対する認識を共有化し、浜松都心交通のあり方や対応策を一緒に考える
- ③ 計画の今後の進め方について議論する

表 - 3 オープンサロン提言書

- 提言 1：鍛冶町通りは市民にとって重要な道路空間
- 提言 2：計画には柔軟性をもたせよう
- 提言 3：市民にわかりやすく施策を進めよう
- 提言 4：“市民全体の参画”がキーワード
- 提言 5：中心市街地では様々な交通手段が使えるようにしよう
- 提言 6：“市民によるワークショップ”の立ち上げ

b) ワークショップの概要

ワークショップは「人が集まる鍛冶町通りを中心とした計画案を“作成”する場」として開催した。ワークショップを進めるにあたり、表 - 4 の 2 つのねらいを設定した。

表 - 4 ワークショップのねらい

- ①鍛冶町通り計画の市民案を市民主導でつくる
②関係者相互の情報の偏りをなくす（行政と市民の情報の共有化）

ねらい①は、オープンサロン提言書を踏まえて設定されたものである。

ねらい②は、次のような考え方による。すなわち、行政がまちづくりに必要な情報を全て把握しているとは限らない。例えば、地元の情報は、住民や事業者の方が詳しい場合もありうる。より満足度の高いまちづくりを実現するには、どのような立場の人が

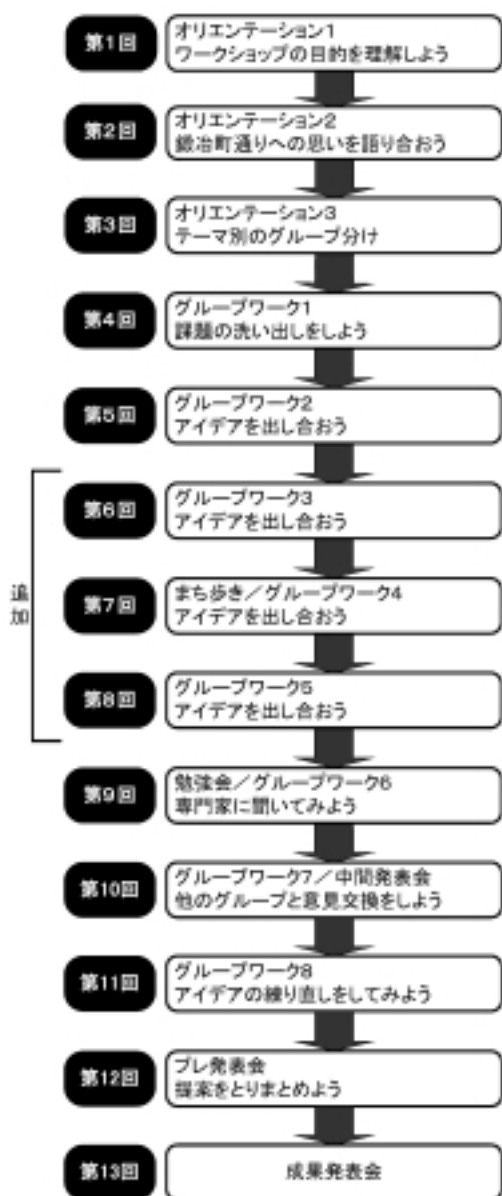


図 - 3 ワークショップの全体フロー

関係していて、どのような考え方を持っているのかについて、行政を含めて関係者相互に情報を共有化することが重要と考えた。

ワークショップの全体フローを図 - 3 に示す。

ワークショップは、最終的に平成 14 年 3 月～平成 15 年 3 月までの約 1 年間にわたって 12 回開催し、その成果として 4 つの市民案がとりまとめられた⁴⁾。

なお、平成 15 年度及び平成 16 年度は、これらの 4 つの市民案を広く一般に周知するとともに、学校や商店会、自治会などを活用してアンケートを実施し、市民案に対する意見を収集している⁵⁾。

3 . フォローアップ活動で工夫したポイント

(1) オープンサロンにおける工夫

a) 企画検討時の工夫

工夫 1：メンバー構成の工夫

様々な意見、認識を参加メンバーで共有するには、トランジットモールの賛成者だけでなく、反対者も含めて、様々な立場の市民層が参画することが重要と考えた。そこで、多様なメンバー構成になるように、地元商業関係者や自治会関係者などの必要なメンバーには参加を直接お願いした。

また、グループ討議では、各グループに様々な立場の人が入るように人員配置を工夫した。

工夫 2：オープンな議論の場であることを強調

社会実験をおこなったことで、この計画を今後どのように進めていくかについては、マスコミや市民がかなり注目していた。そこで、オープンな議論ができる場であることを強調するため、会の名称を「オープンサロン」と命名した。また、オープンサロンで議論されている内容をオープンにするために、ニューズレターの発行や市のホームページでの議事録の公表を行った。

工夫 3：オープンサロンの位置付け・意義の明確化

参加者が自分の参加した意味や発言の意義を確認できるようにするため、また参加のモチベーションを維持するために、オープンサロンの位置付け、議論するテーマ、オープンサロンの成果、成果の取り扱い方を明確にした。

工夫 4：司会者の選定

社会実験に対する評価は様々な立場によって賛否両論であったため、対行政、対反対者という対立構

造によって本質的な議論が行うことができない状況に至ることが危惧された。そのため、客観的に議論を進められる中立的な立場の者が司会進行を実施するようにした。このオープンサロンでは、行政サイドでも商業サイドでもなく、地域のつながりのない東京から来た交通の専門家として、IBSが司会進行を行った。これは、それまでの鍛冶町通りトランジットモール社会実験に関わる難しい状況を十分に理解していることが、様々な立場の参加者の意見や態度に注意し、適切な司会を実施できる条件と考えたからである。司会は表-5の方針・心構えを持って実施した。

表-5 司会者の方針・心構え

- ①全ての参加者の意見を平等に誠実に取り扱うようにする。些細な意見も無視しない。
- ②市と市民の中立的立場を貫く。
- ③参加者の意見のトランスレーター（交通の専門家としての役割）として、意見の反復・確認により、意見の共有化を図る。

工夫5：議論のルールの設定

司会者が表-5に示した方針に基づき、オープンサロンの進行をスムーズに行えるように、参加者に表-6（表中の矢印以降の内容は筆者加筆）の議論のルールを明示した。

表-6 議論のルール

- ①出された意見に対する批判、否定はしない。
議論しやすい環境づくり
- ②オープンサロンの進行は、司会者の指示にしたがってもらおう。進行ルールに反する発言や討議の趣旨と異なる発言などは、制止することもあり。
スムーズな会の運営

工夫6：結論のまとめ方

参加メンバーは、様々な立場の人で構成されているため、意見を1つに集約してまとめた提言を作成することは難しいと考えた。そのため、内容の一部については様々な考え方が出されたことがわかるように両論併記で提言書を作成した。

b) 生じた主な問題とその対応

参加者が怒って途中退席

第1回目の会合で、地元商業者の反対者の一人が、社会実験時の行政の一方的な進め方に対する怒りをあらわにして途中退席する場面があった。しかし、地元商業者の仲間がフォローして働きかけてくれたため、第2回からは毎回参加してくれ、議論に前向きな姿勢で参加してくれた。まちのルールを変える必要性が生じる施策の導入には生活そのものを取り扱う大変ナーバスなテーマを議論することである重要な責務を担っている場であることを再認識する出来事であった。

行政にもっと議論に参加してほしいとの声が多く寄せられた

市民対行政の対立構造になることを避け、市民が自由に意見を発言してもらうため、行政は会議のうしろで傍聴する形態をとった。しかし、一緒に議論の輪に入ってほしいとの声相次いで出された。これに対して、行政が議論をきちんと聞いている姿勢を示すために同じテーブルについて聞くこととした。

開催回数の不足

中心市街地や鍛冶町通りの交通に関する問題、課題について、複数の参加者からもっと深い議論をしたい、問題・課題を議論しつくすことが大切であるとの声が出された。そのためオープンサロンは当初3回の予定であったが、6回に増やして議論を重ねた。それでも議論しつくすことは難しく、提言書で提案する今後の進め方の中で、次に実施するワークショップでじっくり議論するということをきちんと説明して納得してもらい、オープンサロンは当初のねらいを果たしたところで終了した。

ねらい、位置づけを浸透できなかった

会の位置付け・役割を第1回目に説明し、毎回会場に掲示したが、参加者に伝えきれず、具体的な交通施策に関する議論をじっくりと実施したいという意見が最後まで寄せられた。これに対しては、オープンサロンのねらい、位置づけを繰り返し説明するとともに、提言6の市民によるワークショップ（表-3）がそれらを議論する場になることで納得してもらった。

(2) ワークショップにおける工夫

a) 企画検討時の工夫

工夫1：ワークショップの位置付け・意義の明確化

オープンサロンと同様の理由からワークショップの位置付け、議論の対象、ワークショップの成果、成果の取り扱い方を明確にした(表-7)。オープンサロンの反省を踏まえ、議論が後戻りしたり逸脱しないために、毎回ワークショップで掲示、参加者と行政とIBSが常に確認できるようにした。

工夫2：ファシリテーターの採用

ワークショップでは、オープンサロンとは異なり、参加者に意見を表明してもらい、それらにある程度収束させ、計画案をまとめ上げる必要があった。そのため、その技術を持った経験豊かなファシリテーターが必要と考え、採用した。

工夫3：ワークショップを理解してもらう工夫

参加する市民は、自分と異なる意見の人と議論して、折り合いをつけたり、計画案としてとりまとめることに慣れていない場合が多い。そこで、実際に計画案を議論し始める前に、オリエンテーションを実施し、ワークショップという手法を理解してもらうようにした。また、オリエンテーションで参加者は参加の動機を公表し合い、メンバー間の認識、理解が深まるようにした。なお、各メンバーの参加動機は、グループ討議のグループ設定(4つのグループを設定)の参考情報として活用した。

表-7 ワークショップの位置づけ等

(位置づけ)

- ・市民主導で「鍛冶町通り計画市民案」を作成し、中心市街地交通管理計画推進懇談会へ提案する。

(議論の対象)

- ・鍛冶町通り(ただし都心全体の交通について議論し言及することは妨げない)

(ワークショップの成果・計画市民案の内容)

- ・浜松都心の中での鍛冶町通りの位置づけ、役割、機能
- ・鍛冶町通りの整備のねらい、考え方(鍛冶町通り整備のコンセプト、どうしてもはずせない設計条件とその理由など)
- ・整備イメージ(ポンチ絵など)

工夫4：メンバー相互の情報の偏りをなくす工夫

オープンサロンから引き続きワークショップに参加した方とワークショップから新たに参加した方では、

これまでの情報量に差がある。オリエンテーション時にオープンサロンで議論された内容のまとめを配布して、議論の後戻りや繰り返しが生じないようにした。

工夫5：市民案に実現性を持たせる工夫

市民の意見やアイデアに現実性を持たせることは、ワークショップの成果の実現性を高め、ワークショップの意義を高める。これは、参加者の動機付けや行政上の意義も高め、今後のワークショップ的な市民参加手法の継続、定着に貢献すると考えられる。そのため、事務局(IBS)が法制度や事例を紹介したり、市民から出された提案に対して技術的な疑問に答える機会を設けた。また、学識経験者(埼玉大学久保田尚助教授)にアドバイザーとして毎回出席して頂き、ワークショップの実施中に適宜アドバイスを頂いた。

工夫6：市民案のまとめ方

ワークショップに参加している異なる立場の人の価値観の対立構造を解消し、1つの案にまとめ上げるのは不可能であると考えた。また、ワークショップの成果は、一部の市民の意見を集約したものであることは否めないため、様々な意見が見える形で案を作成し、次のステップで広く市民の意見を収集することが適切と考えた。そのため、市民案は1案に絞り込まず、グループ毎にまとめ、複数の市民案をまとめるようにした。

b) 生じた主な問題とその対応

議論の中だるみによる参加者の減少

市民主体で意見をまとめる作業は難しく、予定通りに作業が進まない状況に至り、参加者数も少しずつ減少していった。そのため、まち歩きを実施するなど企画変更をおこなった。

議論の展開やアイデアをまとめるサポート

当初は市民主導を徹底するため、進行役や途中記録の作成、市民案の作成まですべて参加メンバーでやってもらう予定であった。しかし、進行役のグループリーダーが自分の言いたいことが言えない、様々な発言をうまくまとめられないといった意見、不満が拳がった。そのため、途中(第6回ワークショップ)から事務局(IBS)が各グループのまとめ役として入り、議論の仕方の手引きやアウトプットイメージ、まとめの手引きなどを作成して市民案をまとめるためのアドバイスを行うとともに、市民案のたたき台や成果発表会資料を作成した。

4. 参加者からみたフォローアップ活動の評価

フォローアップ活動について、参加者の意見を収集し、参加者の視点から評価するため、全参加者を対象にアンケート調査を実施した⁶⁾。アンケートは51人に郵送配布し、25票（回収率49%）の有効票を回収することができた。以下に評価結果の要点を述べる。

(1) オープンサロンの評価

まず、オープンサロンの全体的な感想については、無回答が1名いるほかは、全て「大変良かった」が「良かった」の回答を得ている（図-4）。

オープンサロンのねらいの設定については、ほとんどの方が「適切であった」と回答し、ねらいは「ある程度達成できた」を含めて6割の方が達成できたと回答している^{補1)}。

司会者の議論の進め方と、議論のルール設定、グループ討議の導入については、ほとんどの方が「適切であった」と回答し、ほとんどの方がそのねらいも「達成できた」と回答している。しかし、議論しやすい雰囲気であったかという設問に対しては、第1回の途中で退席した方がいたことが影響して、「そう思わない」が6割を占めた。しかし、オープンサロンを実施するまでは、地元関係者が行政と同じテーブルに着く事さえも拒む雰囲気があったことを考えれば、鍛冶町通りの議論ができる状況に前進したという点は評価できると考えられる。

オープンな議論にするために公表した議事録やニュースレターについては、内容は「ふつう」や「良かった」の回答が大部分を占めた。また、配布したことについては、議事録の配布はほとんどの方が「良かった」と回答している一方で、ニュースレターについては、「わからない」と「必要なかった」で5

割強を占めた。

オープンサロンの成果である提言書については、とりまとめたこと自体と、それを市長に直接手渡したことについては、「良かった」の回答が半数以上を占めたが、内容については「ふつう」の回答が多くなった。これは具体的な施策を含まないことが影響していると考えられる。実際に最終回には、参加者の一部から具体的な内容を含まない提言書は出たくないという声が挙がっている。

(2) ワークショップの評価

ワークショップの全体的な感想は、無回答と「どちらでもない」が多く、これらで7割を占めている（図-5）。また、設問の全般で無回答が3割から5割を占めている。ワークショップの期間が1年近くに渡ったため、目的・ねらいがぼやけてしまったことが影響していると考えられる。

ファシリテーターの採用と議論のルールの設定については、半数の方が「適切だった」と回答しているが、そのねらいである議論の円滑化については、「達成できた」が3割に留まっている。

議論しやすい雰囲気になっていたかについては、「そう思う」と「そう思わない」がそれぞれ3割となっている。「そう思わない」と回答している方のほとんどが途中から欠席するようになっており、議論しやすい雰囲気の形成が極めて重要であることを示唆している。

オリエンテーションについては、無回答や「必要なかった」、「わからない」で9割を占める。

まち歩き、勉強会の実施は、約3割が「適切」と回答しており、そのねらいはほとんどの方が「ある程度は達成できた」と回答している。

途中回から事務局がまとめ役としてグループワークに参加したことや、最終発表会の開催については、無回答とわからないで大部分を占めているが、必要

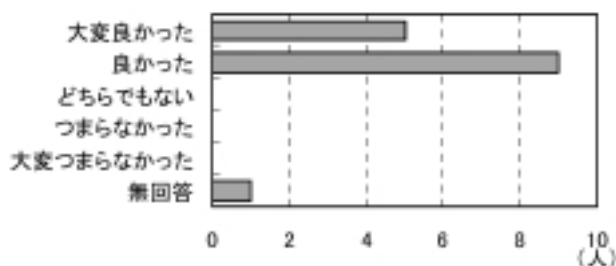


図-4 オープンサロン参加者の感想

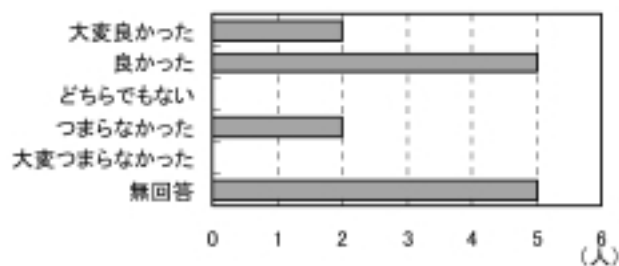


図-5 ワークショップ参加者の感想

なかったという回答も見られる。

最終発表会については、開催したこと自体は、「必要なかった」と回答した方はほとんどいないが、参加者の出席が少なかつたため、ねらいが「達成できた」が1割程度となっている。

以上のアンケート結果を見ると、参加者は一部の方を除き、どのように評価したら良いかわからないという印象を持ったのではないかと考える。これは、提案が目に見える形で実現する段階には至っていないことや、前述のとおり、長期間に渡ったことが影響していると考えられる。

ワークショップの開催回数は、当初9回を予定しており、10ヶ月間程度は必要と考えていた。しかし、自発的に参加を表明した参加者とは言え、一般市民を含むことを考えると、興味、意欲を長期間に渡って持続させることは困難である。出席者は登録者の半数程度の方に固定する結果となった。今後はこのような点にも留意することが重要である。

また、ワークショップは、当初、予算的な制約も関係して、討議進行、記録、とりまとめまで市民の手で行うという先駆的な方針で開始した。しかし、議論と作業が予定通りに進まないために開催回数を増やすことになり、結果としてワークショップの締まりの無さを助長してしまった感がある。市民主導で議論したり、様々な異なる意見や考えをまとめて発表するということは、繰り返し積み重ねていくことによって成熟していくスキルであるため、成果を求められるワークショップに慣れていない我が国の実態を考えると、時期尚早だった点は否めない。

一方、市民案をとりまとめる最終段階に入ってから、各グループが自主的にスモールワークショップを開催するようになっている。これは、成果が目に見えるようになったことが影響していると考えられる。参加者に成果を意識させることは、参加者の参加意欲を維持、向上させるために大事な要因になると考えられる。

5. おわりに

本稿では、鍛冶町通りトランジットモール社会実験のフォローアップ活動において工夫した主なポイントを整理するとともに、工夫した点を含めてフォローアップ活動全体を参加者がどのように評価しているのかをアンケート結果に基づいて整理した。こ

のような市民参加型の行政の取り組みは、欧米諸国では既に数十年の歴史を有し、長年の経験に基づいて活発に行われていると聞いている。近年は、我が国でも多くの事例が見られるようになってきているが、欧米に比べて行政もコンサルタントもそして市民も経験が浅く、欧米の知見を参考にしつつ、我が国の実情に応じて試行錯誤を繰り返しながら、ノウハウを蓄積している段階と考えられる。

今回実施された浜松市のオープンサロンとワークショップで経験した多くの事柄や得られた知見が今後の我が国の市民参加型の交通まちづくりに取り組む実務の方々に参考になれば幸いである。

最後に、本稿は平成15年度IBS自主研究プロジェクト「浜松市鍛冶町通りトランジットモール社会実験フォローアップ活動に関する研究」⁹⁾の成果をとりまとめたものである。本自主研究を進めるにあたっては、研究ワーキングを設置し、久保田尚氏(埼玉大学助教授)並びに桑沢秀美氏(都市計画プランナー)にご参画頂き、多くの助言、示唆を頂いた。ここに深く感謝する次第である。

[補1] 第1回オープンサロン直後に実施したアンケートでは、「様々な立場の人たちが一同に介して議論できたことで、中心市街地の何が問題であるかが生々しく伝わってきて、商業者の方の激しい意見が良くも悪くも浜松の現状だとわかり、参加してよかった。オープンサロンのねらいは達成されたと思います。」という声が寄せられている。

参考文献

- 1) 浜松市;平成10年度浜松市中心市街地交通管理計画推進調査報告書,1999
- 2) 浜松市;平成11年度浜松市中心市街地交通管理計画推進調査報告書,2000
- 3) 浜松市;平成12・13年度鍛冶町通りを考えるオープンサロンとりまとめ報告書,2001・2002
- 4) 浜松市;平成14年度鍛冶町通りワークショップとりまとめ報告書,2003
- 5) 浜松市;平成15年度中心市街地交通管理計画~鍛冶町通り整備に対する市民意向把握業務~報告書,2004
- 6) 財団法人計量計画研究所;浜松鍛冶町通りトランジットモール社会実験フォローアップ活動に関する研究報告書,2004(作成中)

ポーランドの道路交通状況

Conditions of Road Transportation in Poland

大熊 久夫* 須永 大介**

By Hisao OKUMA and Daisuke SUNAGA

1. はじめに

ポーランドは1989年の社会主義体制崩壊から15年後の2004年にEU加盟を果たした。また近年は安い生産コストに惹かれポーランドに進出あるいは西側諸国から生産拠点を移す日本企業が増えているなど、政治的にも経済的にも大きな変化の渦中にある国である。

本稿では、2004年7月に行われたポーランドのワルシャワからバルト海にかけての3県（Mazowieckie 県、Pomorskie 県、Warmińsko-mazurskie 県）における現地視察調査をもとに、日本と比較して人口が低密度に分布するポーランドの都市分布状況と道路交通状況について報告を行う。

2. ポーランドの概況

(1) ポーランドの歴史

ポーランドは現ローマ法王であるヨハネ・パウロ2世の祖国として知られるほか、ノーベル賞学者キュリー夫人や音楽家ショパン、映画監督アンジェイ・ワイダなど多くの著名人を輩出している。ポーランドは10世紀頃に統一が図られ15～17世紀には東欧の大国として栄えたものの、18世紀末にはドイツ、スウェーデン、プロシアにより国土が分割された。第一次大戦後一時的に独立を果たすものの第二次大戦中に再度ソ連とドイツに分割占領された。戦後共産党一党独裁体制が確立され社会主義国家となったが、「連帯」運動をはじめとした自由化運動が活発であり、1989年に旧ソ連圏で最初の非社会主義政権が発足したことも知られている。近年は1993年にNATO加盟を果たし、2004年の第5次拡大時にEUにも加盟するなど、「欧州への統合」を外交目標とした取り組みが進められてきている。

(2) ポーランドの地理的条件

ポーランドはヨーロッパの中心に位置している。ドイツやチェコ、ロシア、ウクライナなど7カ国と国境を接し、北側はバルト海に面しており、面積は約32.3万km²と日本の8割程度である。国土の大半は平坦であり、湖や沼が多く点在している。ポーランドには日本の3割に相当する約3,820万人の人口が居住している。中・東欧諸国では人口、国土、経済力ともに最大の規模を持つ国である。

3. ポーランドの都市分布状況と道路交通状況

(1) ポーランドの行政単位

ポーランドには県(Województwo)、郡(Powiat)地方自治体基礎組織グミナー(Gmina)の各行政単位が存在する。1999年現在、ポーランドには16の



図-1 ポーランドの位置

* 研究部部長 ** 交通研究室



図 - 2 ポーランドの16県 (Województwo)

県、373の郡、2,489のグミナ - が存在する。

(2) ポーランドの規模別都市分布状況

前述した3県のグミナ単位で都市別の人口規模を整理したところ、3県の県庁所在地はそれぞれ17万(Olsztyn)、46万(Gdansk)、169万(Warszawa)の人口を持つ。また、Warszawaの周辺には5~20万規模の衛星都市が複数分布しており、大きな都市圏を形成している。Gdanskについても周辺の2市を含めて総人口75万人を超える都市圏となっている。

県庁所在地を中心とした地域以外においては人口1~5万程度の都市が点在している状況にある。

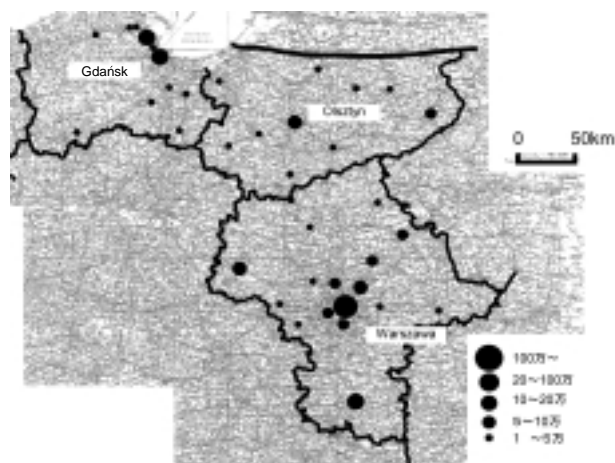


図 - 3 ポーランド3県の人口分布

(3) 北海道の都市分布状況との比較

ポーランドの人口分布状況を日本の中でも相対的に人口密度が低い北海道における状況と比較を行う。ポーランドの3県と北海道の状況は以下のとおりである。

北海道全体の面積は約83万km²であり、その中に約566万人の人口が居住している。ポーランドの3県面積は約78万km²、人口は約875万人であることから、ほぼ同じような規模の地域であると考えられる。

北海道の都市別人口規模を整理すると札幌が180万と突出して大きい。また、旭川や函館をはじめとする拠点的な都市は10~20万の人口を有し、その周辺には人口1~5万規模の都市が点在する。これらのことから、札幌周辺とWarszawa周辺の都市分布状況は比較的近いと言える。また、道東地域とWarszawa周辺以外の地域における都市分布状況も比較的似ている状況にある。

一定水準以上の都市機能は拠点的な都市のみでサービスを受けられると考えられることから、拠点的な都市の周辺では拠点的な都市でしか受けられないサービスを求めて比較的距離の長い移動が行われているものと考えられる。

表 - 1 ポーランド3県と北海道の人口・面積

	人口(万人)	面積(万km ²)
ポーランド3県	875	78
北海道	566	83

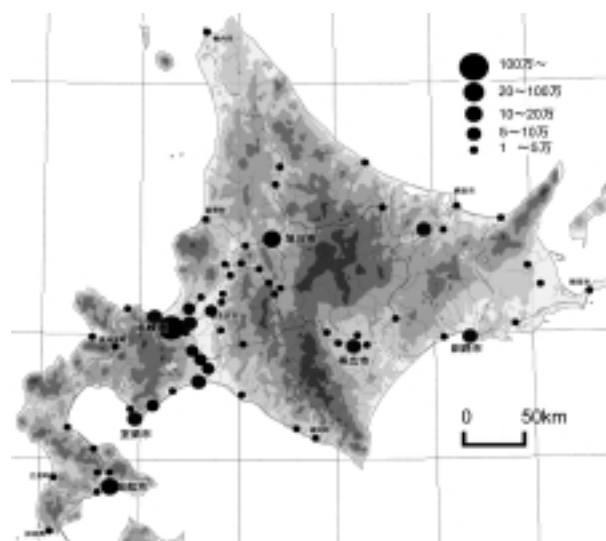


図 - 4 北海道の人口分布

(4) ポーランドの道路供用状況

ポーランドの3県においては、高速道路は50万人規模の都市周辺に一部供用されている程度であり、拠点的な都市間を連絡する役割を主に担うのは国道である。北海道においても道東では同様の状況であり、都市間の移動において国道の果たす役割は大きいものと考えられる。

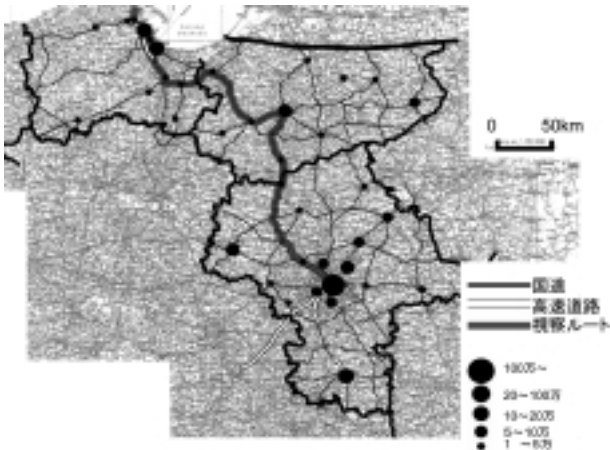


図 - 5 ポーランド3県の道路供用状況

(5) ポーランドの道路交通状況

筆者らはバルト海に面したGdanskからOlsztynを経由してWarszawaに至るルートをレンタカーにて走行した。

a) 高速道路

高速道路はほとんどの区間において地上に整備され、高架や盛土上に整備された区間はほとんどなかった。

また、基本的には日本で見られる完全アクセスコントロール型の整備が行われていたが、郊外の農村地帯などでは一部平面交差が残存する区間があり、自転車等が横断する区域の手前では赤色の警告灯により注意を喚起している。



図 - 6 ポーランドにおける高速道路の状況
(左：地上に整備された高速道路、
右：高速道路上の横断区域を示す赤色警告灯)

b) 一般道路

一般道路については拠点的な都市の周辺地域を除いた大部分が2車線道路として供用されている。あくまで感覚ではあるが沿道の都市規模に比して交通量は多いように感じられ、都市間を移動する交通需要が多いことが窺われた。

一般道路を走行する車両の走行速度は極めて高く、100 km/hを超える速度にて走行する車両が多い。また、大型車などの低速度車両を無理に追い越す車両が後を絶たない。車道や路肩が広い場合は低速度車両が路肩側に避けやり過ごす行為も散見されたが、安全性確保の点からは安全に追い越しができる道路構造が必要であるように感じられた。

なお、他のヨーロッパ諸国同様市街地の入口においては段階的にかつきめ細かく規制速度を下げ、メリハリのある速度規制が行われている。全ての区間において速度が高いわけではなく、市街地内においては安全な速度で走行するルールが徹底しているように思われた。

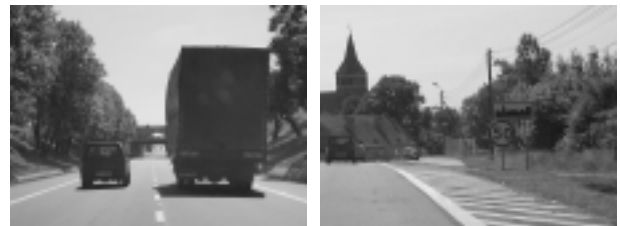


図 - 7 ポーランドにおける一般道路の状況
(左：郊外部での無理な追い越し状況、
右：市街地入口における速度規制案内)

4. おわりに

日本の道路に慣れ親しんだ立場からすると、ポーランドの道路構造・運用には新鮮な発見がある。日本においても人口密度が低い地域における道路構造・運用には国内画一の基準ではない独自の基準があってもよいと考えられ、本事例は参考にすべきポイントが多いと考える。

参考文献

- 1) 外務省各国・地域情勢 (<http://www.mofa.go.jp/mofaj/area/poland/>)
- 2) ポーランド情報館 (<http://www.e.okayama-u.ac.jp/~taguchi/>)
- 3) Polska Statystyka Publiczna (<http://www.stat.gov.pl/english/index.htm>)

英国イングランド地方のトラベルプランの動向

- 英国イングランド地方におけるモビリティ・マネジメントの取り組み -

Current State of Travel Plans in England

高橋 勝美* 千葉 尚*

By Katsumi TAKAHASHI and Takashi CHIBA

1．はじめに

現在、道路混雑や慢性的な交通渋滞、都市部における駐車問題、自動車排気ガスによる環境への影響など、自動車交通に関わる問題は依然として深刻な状況となっている。一方、人口減少の局面を間近に控え、右肩上がりの社会経済を前提にできない状況の中で、今後の交通施策は、既存ストックを有効活用する視点がますます重要となってきた。必要性の高い交通施設の整備を進めるとともに、移動の主体に直接、間接に働きかけて交通行動の変更を促す交通需要マネジメント（以下、TDMと記す）を実施することが重要となっている。

近年は、心理学的・行動科学的な知見に基づくコミュニケーション技術を活用して一人ひとりの移動が社会的にも個人的にも望ましい方向へと自発的に変化することを促すモビリティ・マネジメント（以下、MMと記す）の研究が進んでいる¹⁾。我が国においても実際に地域に適用して自動車利用の減少などの効果を挙げたMMの事例が出てきており、今後の実務でのさらなる適用が期待されている。MMの中でも企業や学校などの団体、組織をターゲットとするMMは比較的有効と考えられる。我々の日常の交通の大部分は、通勤先や通学先の活動に関連して発生する交通が占めており、これらの交通の出発や到着の時刻、出発地、到着地、交通手段、経路が、企業や学校の諸特性から影響を受けて決まっていることが多いからである。

本稿では、企業や学校を対象としたMM施策と捉えることができる英国のイングランド地方のトラベルプラン（以下、TPと記す）について、文献調査と現地ヒアリング調査の結果をもとに、実施状況、

得られた成果、今後予定される推進施策等について報告する。

2．トラベルプランの概要

(1) TPの概要

TPは、企業や団体が自らの活動から派生する交通において一人乗り自動車交通の削減や移動ニーズの抑制を達成するために作成する計画である。英国交通省（Department for Transport、以下、DfTと記す）は、1998年7月に公表した交通白書²⁾に基づき、企業・団体がTPを作成することを推奨している。

企業を対象としたTPはWorkplace Travel Plan（以下、WTPと記す）、学校を対象としたTPはSchool Travel Plan（以下、STPと記す）と呼ばれている。

TPのねらいは、交通問題の解消に留まらず、
時間やコストの節約、
利便性・アクセス性の向上、
健康維持、生活の質（Quality of Life）の向上
をも包含している。

TPの構成については、企業・団体がTPを作成する際に盛り込むべき構成要素として、表-1の要素がDfTから示されている。

TPに記載される主な交通施策としては、駐車場利用の制限、駐車料金の徴収、駐輪場の整備、相乗りの促進、SOHO、出張削減などが挙げられる。

* 交通政策研究室

表 - 1 中央政府が指定する TP の構成要素

- ① 企業・団体の立地、規模、その他属性の概要
- ② 企業・団体が直面する交通問題の概要
(登校日の児童の移動全般が対象)
- ③ 通勤・通学交通実態と移動ニーズ調査の結果
- ④ 明確に定義された目標
- ⑤ 交通施策の詳細説明
- ⑥ 実施スケジュール
- ⑦ 明確に定義された役割分担
- ⑧ 関連主体との協議・調整の証明
- ⑨ モニタリングと見直しの計画

(文献³⁴⁾をもとに作成)

(2) TP 作成の推進策

DfT は企業・団体が TP を作成することを促すために、次の施策を実施している。

a) TP 作成支援策

ベストプラクティス事例の研究と普及

TP 作成とその実施に関するベストプラクティス事例を調査研究し、事例集や企業向けのマニュアル等の様々な PR 資料を作成し、インターネット等を通じて無料配布している。

専門アドバイザー派遣費用の助成

地方当局が TP を作成しようとしている組織に対して専門のアドバイザーを派遣する費用を、DfT が助成している。この助成制度は、現在 5 日間分の派遣費用を助成するようになっているが、実際にはさらに 2~3 日間は必要なので、助成金額の増額を検討中である。

TP コーディネーターの雇用支援

地方当局が TP コーディネーターを雇用するための費用に対して 3 年間限定の助成プログラムを実施している。

b) TP を地方交通計画の評価基準の 1 つに設定

DfT は地方当局が提出する地方交通計画 (Local Transport Plan、以下、LTP と記す) を審査し、その結果に基づいて予算配分を決定する。その際に用いる評価基準は 28 あり、その 1 つとして「企業・団体に TP の作成を推奨する施策を含めていること⁵⁾」という基準がある。すなわち、TP は LTP の主要な要素とみなされており、LTP の中で TP を推進しているか否かによって地方当局に配分される交通関係予算が変化する仕組みとなっている。

以上で述べた DfT、地方当局、企業・団体の各主体間の関係を図 - 1 に示した。

地方当局は、TP に関する取り組みを LTP に盛り込むとともに、自らも TP を作成し、実行することで、交通政策を実施するための予算を獲得し、その推進が可能となる。一方、企業や団体は、行政からの支援を受けて TP を作成すると、地方当局の予算獲得に貢献でき、獲得した予算で、地方当局が実施する交通政策のメリットを享受できる。また、TP を作成していることが企業・団体のイメージアップにつながるというメリットも考えられよう。

c) 計画許可との連携

一定規模以上の企業が新たに立地する場合に、その進出する規模や交通アセスメントの結果などをまとめたプランニング・アプリケーション(以下、PA と記す)を地方当局に提出することになっている。この PA 用件の中に TP が含まれている。

d) 税制との連携

企業が TP に基づき表 - 2 に示す取り組みを実施した場合に、税制上の優遇処置 (税控除) を受けることができる。

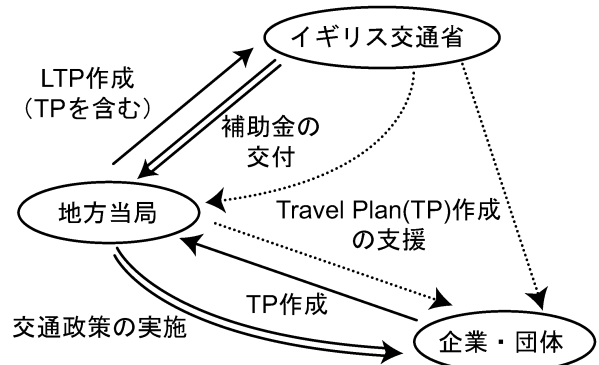


図 - 1 各主体間の関係

表 - 2 税控除の対象となる企業の取り組み

- ① 定員 9 名以上の通勤バスの運行
- ② 従業員が利用する路線バス事業への助成金
- ③ 二輪車の安全施設の整備
- ④ 駐輪場整備
- ⑤ 通勤手当支給に対する税控除 (企業が支給しない場合には従業員は税還付を受けられる)
- ⑥ 残業等により通常の交通手段を利用できない場合の代替交通手段の提供

(文献⁶⁾をもとに作成)

3 . TP の効果

(1) 事例に見る効果

DfT は、2001 年に 20 の企業・団体を対象に TP の効果を計測する調査を実施した。その結果、十分に工夫して実施した場合に自動車通勤が 2 年間から 4 年間で 6% から 66%、平均で 18% も削減したことが明らかとなった⁷⁾。

また、その調査結果によると、TP が効果を挙げる要因は、企業・団体の立地条件やその他の特性によって様々であり、一概には言えない。そのため、TP は、“need to be tailored to site” という表現を使って各企業・団体の特性に応じて作り上げる必要があると結論付けている。

交通施策は、駐車場利用の制限(Parking Permit)と駐車料金の徴収(Parking Charge)そして自動車以外の代替手段を魅力的にする施策を組み合わせた場合に大きな効果が得られている。

最も効果が大きかったプリストルのオレンジ社の事例を簡単に紹介する。オレンジ社は 2001 年にプリストルの郊外から都心部に移転した。その際、総合的な TP を導入することにより、通勤の自動車利用率を 79% から 27% へと 3 分の 1 に減少させるこ

とに成功した。なお、従業員数は 400 名である。

具体的には、まず、従業員の通勤交通のニーズを詳細に分析した。その結果に基づき、確保できる 107 台分の駐車スペースのうち、12 台分を駐輪スペースに割り当てた。それによって、自転車用 50 台分、自動二輪車用 28 台分の駐輪スペースを整備した。整備した自動車用の駐車スペースは、従業員の公共交通利用条件や子供の世話など個人的な事情と、業務上の自動車利用可能性を加味して従業員に割り当てている。その際、駐車スペースの割り当ては、公平性確保と効果を上げるために年に 2 回見直されている。このように駐車利用の制限を行う一方で、公共交通の運賃支給や、自動マッチングシステムによる相乗りの幹旋、シャワーとロッカー、盗難防止システムを備えた駐輪スペースの整備、オレンジ社の他のオフィスとを結ぶバスの運行などを実施して、自動車からの転換を図っている。

TP を実施する場合の 1 人当たりのコストは WTP の場合に 2 から 4 ポンド、STP の場合に 4 から 40 ポンドと報告されている。但し、40 ポンドの事例は、施設整備を含めた特殊な結果である。

(2) 効果の試算

DfT は TP を広範囲に適用した場合の効果を試算している。それによると、WTP は、都市域で 10%、農村地域で 2 から 3% の自動車通勤の削減が、STP は、都市域、農村地域ともに約 20% の自動車送迎の削減がそれぞれ期待できるとしている⁶⁾。

4 . 今後の動向

これまで 5 年間は、企業を対象とした WTP に力点が置かれ、助成策や調査研究が行われてきた。今後は、学校を対象とした STP にやや力点を移して推進される予定となっている。英国イングランド地方では、防犯上の理由から児童を父兄がマイカーで送迎する割合が 25% に達しており、さらに増加の傾向が見られる⁴⁾。この児童の通学目的自動車交通は朝のピークに集中して局地的な交通混雑に拍車をかけ、問題となっていることが背景にある。

具体的には、2010 年を目標年次として表 - 3 に示す取り組みが実施され、STP を作成済みの学校を 2003 年時点の約 2,000 校から 2010 年には約 20,000 の全学校に拡大する予定となっている。そのために、

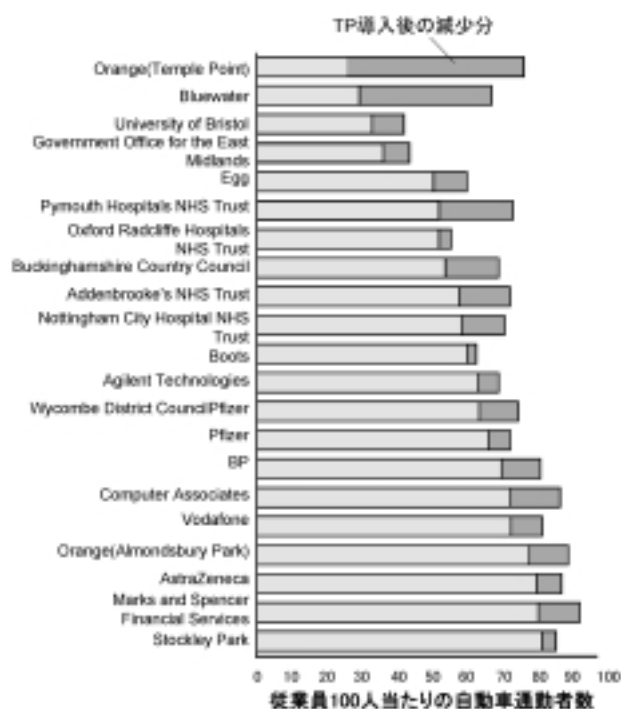


図 - 2 20 事業所の TP 導入による自動車通勤者数の変化

(文献⁷⁾をもとに作成)

表 - 3 STP*関連の取り組み予定

年月	取り組み
2003 9	交通省の今後の取り組み方針の公表 STP 保有学校：2000 校 (全学校の約 10%)
10	学校、地方教育当局、交通当局を対象とした地域セミナー開始
2004 3	3,000 校で STP 完成
4	スクール・トラベルアドバイザー補充 (合計約 250 名体制に)
6	STP を有する学校に補助金支給 各小学校に £ 5,000 (約 100 万円) 各中学校に £ 10,000 (約 200 万円)
9	代表的な地方教育当局が STP 推進への取組開始
2005 3	6,000 校で STP 完成
6	2004 年度の STP 完成校に補助金支給
2006 3	10,000 校で STP 完成
2010 3	全校で STP 完成

* STP : School Travel Plan (文献⁴⁾を元に作成)

交通省と教育省 (Department for Education and Skills : DfES) が連携して今後 2 年間で 5,000 万ポンド (約 100 億円) の予算を STP に投入する予定となっている。その資金は、専門アドバイザーの派遣費用と自動車以外の交通手段の利用促進に寄与する施設整備^{注1)}に活用される。これまで専門アドバイザーの派遣は、企業を中心に行われてきたが、今後はスクール・トラベルアドバイザーとして約 250 名体制に増員して派遣することになっている。

5 . おわりに

英国イングランド地方で実施されているトラベルプランの概要と最新動向について整理した。既往文献によると、自治体や企業責任者の TP に対する認識不足や、TP の作成や運用をサポートする人材の不足などの問題があり、関係者ばかりではなく広く意識向上のための啓発活動の実施や担当スタッフの補充、補助制度の充実といった課題が指摘されている⁸⁾。また、交通省内部においても TP の効果や必

要性に疑問を持つ層が存在しており、このようなソフト施策の重要性について、様々な場面で議論していくことが課題となっている。

わが国では、職場におけるモビリティマネジメント事例がようやく見られるようになってきた段階であり、英国での取り組みや問題、課題を参考に、我が国の法制度や社会的背景を踏まえて、職場や学校を対象とした適切なモビリティマネジメントを生み出し、実施していくことが必要である。

(注 1) 自動車以外の交通手段の利用促進に寄与する施設整備とは、例えば、学校における駐輪場整備や、学校周辺の歩道整備などが考えられている。

参考文献

- 1) 藤井聡：モビリティ・マネジメント(MM)～道路・運輸・都市行政のためのソフト施策～，平成 16 年度中部ブロック都市交通計画担当者会議～会議資料～，2004
- 2) Department of the Environment, Transport and the Regions: A New Deal for Transport: Better for Everyone, 1998
- 3) Department for Transport: Using the planning system to secure travel plans: Best practice guidance for local authorities, developers and occupiers, 2002
- 4) Department of Transport and Department for Education and Skills, Travelling to School: a Good Practice Guide, Queen's Printer and Controller of Her Majesty's Stationary Office, 2003
- 5) Department for Transport: Guidance on Full Local Transport Plans, 2000
- 6) 英国交通省：Travel Plan ヒアリング説明資料，2004
- 7) Department for Transport, Making travel plans work - Lessons from UK case studies, Queen's Printer and Controller of Her Majesty's Stationary Office, 2002
- 8) 千葉尚，高橋勝美：企業 TDM の推進策に関する考察，土木計画学研究・講演集，Vol 28，2003

第 11 回 ITS 世界会議

11th WORLD CONGRESS ON ITS, NAGOYA AICHI 2004, JAPAN

中嶋 康博* 網田 裕一* 名倉 俊明** 佐藤 弘子** 鈴木 多恵子* 牧村 和彦*

By Yasuhiro NAKAJIMA, Yuichi KINUTA, Toshiaki NAGURA, Hiroko SATO, Taeko SUZUKI and Kazuhiko MAKIMURA

1. 学会の概要

今年で ITS 世界会議は 11 回目となり、日本では 1995 年の横浜での第 2 回会議以来、9 年ぶりの開催となりました。日程は 2004 年 10 月 18 日～10 月 24 日の 7 日間、会場は“ポートメッセなごや”にて行われました。

今回の会議は、前回会議までのような専門家のための会議とは異なり、新たに「市民参加」というコンセプトが打ち出され、市民向けの行事（OASIS 21 での ITS フェスティバルの開催、展示会への市民参加、ITS スタンプラリーの開催（名古屋各地にある ITS 技術（DSRC を活用した駐車場料金自動決済システム等）の訪問・体験）など）が行われたことに特徴があります。

このように市民へ ITS 進展の情報発信したため、今回の世界会議の展示会には約 6 万人（従来は約 1 万人弱）の参加がありました。

【OASIS 21 での展示】



【ポートメッセなごやでの展示】

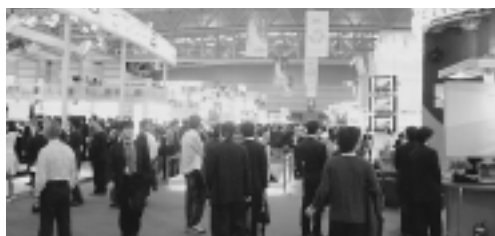


写真 展示ブースの様子

2. 専門家会議、テクニカルツアー

今年の会議では、例年通りの専門家の会議・行事（テクニカルセッション（技術論文の発表）、テクニ

カルツアー（日本の ITS 技術のデモ、実用化されている物件等を巡るツアー）など）並びに新たな取り組みとして、インタラクティブセッションが開催され、活発な議論が行われました。IBS ではインタラクティブセッションやテクニカルツアー（TT3）の中で中部地方整備局から受託し、進めている道路工事マネジメントシステム（ROad COstruction MAnagement System : ROCOMAS）を国内外の専門家や市民に情報発信しました。

【ROCOMAS の展示】



【プレゼンの様子】

写真 テクニカルツアー（TT3）の統合道路管理情報センターでのプレゼンテーションの様子

3. おわりに

IT の技術革新は急激であり、今年の会議・デモにて発表された技術は数年後（2～5 年？）には既に一般に普及されているのかもしれませんが。

ITS 世界会議は、私たちが専門としている交通計画分野以外にも機械・電気分野等異分野の方々の発表も多くあります。その技術進歩を目の当たりにし、如何に ITS の技術を我々が業務としている都市交通計画、地域計画等に活かしていくのかを考えるよい機会です。

来年は米国サンフランシスコでの開催です。是非、参加されてみては如何でしょうか。

* 交通研究室 ** 情報システム研究室

第22回 PIARC 世界道路会議

西村 巧*

By Takumi NISHIMURA

PIARC（世界道路協会）は、道路及び道路交通における最新技術・施策の研究、情報交換、啓蒙などの活動を行っており、現在 100 ヶ国以上が加盟している。

南アフリカ共和国ダーバン市で 2003 年 10 月 19 日（日）から 25 日（土）まで、7 日間にわたって開催された第 22 回世界道路会議は、“Connecting the World” をテーマとして、会議参加者は世界 108 ヶ国から約 2,000 名を数え、大臣・首長も約 40 名が参加した。各国が抱えている道路及び道路交通分野の課題に関する政策や最新技術について報告が行われた。

今回の世界道路会議では、PIARC の 5 つの戦略テーマ（ST）に関するストラテジック・ディレクション・セッション、20 の技術委員会による過去 4 年間（2000 年～2003 年）の活動を総括する技術委員会セッションのほかに、各国の大臣を招いて持続可能な開発について議論する大臣セッション、経済協力開発機構（OECD）、国際道路連盟（IRF）等の国際機関と連携して開催する特別セッション、各技術委員会が特定のテーマについて議論するアディ

ショナル・セッションが行われた。

会議期間中、セッションと併行して道路関連技術・設備・機器・材料・政策等の展示が行われた。出展した政府・企業・機関は世界 21 ヶ国から約 180 団体を数えた。

日本は、「日本の道路へのいざない」をメインテーマに、日本の道路を各国の行政担当者、技術者に幅広く知っていただくため、日本の四季のライドや各地方整備局の道路整備状況をビデオ上映するとともに、日本の道路整備状況、ITS 等の最新技術、舗装、橋梁、防災、環境等の道路技術及び海外協力について展示を実施した。



写真 - 1 日本ブース：ITS コーナー



写真 - 2 日本ブース：展示会の状況

表 - 1 PIARC 技術委員会（2000～2003 年）

PIARC 技術委員会 (2000～2003)	ST 3 道路及び道路交通管理 C 5 トンネル管理 C 13 交通安全 C 16 ネットワーク管理（ITS） C 17 冬期維持管理 C 18 リスク管理（道路防災）
ST 1 道路技術 C 1 路面性状 C 7/8 道路舗装 C 12 土工・排水・路床	ST 4 道路システム管理と道路行政 C 6 道路管理 C 9 経済評価 C 11 橋梁 C 15 効率的な道路行政
ST 2 道路交通、生活環境と持続可能な開発 C 4 都市間道路及び交通 C 10 都市内交通 C 14 持続可能な開発と道路交通 C 19 物流	ST 5 道路交通開発の適切な水準 C 2 住民参加 C 3 技術移転 C 20 適切な開発 T 道路技術用語

* 経済社会研究室

第 10 回世界交通学会 (WCTR)

宮川 昌之*

By Masayuki MIYAKAWA

2004年7月4日～7月8日までの5日間、イスタンブール(トルコ)にて第10回世界交通学会(10th world conference on transport research)が開催された。イスタンブールはヨーロッパとアジアの両大陸にまたがる人口1,200万のトルコ最大の都市である。

本大会は、トルコ交通大臣のスピーチが地元メディアに取り上げられるなど、学会関係者以外に一般市民の間でも反響があったようである。大会では、11のセッションに対し、世界各国から2,000を超える論文が寄せられた。IBSからは戦略開発研究グループの杉田浩、および経済社会研究室の佐藤徹治、宮川昌之の3名が参加し、2編の論文を発表した。

杉田は、セッションF“空間・環境に関する経済と工学”のF2“都市パターンと交通”セッション

で、地方都市における自動車依存型都市形成の実態に関する論文を発表し、佐藤・宮川は、セッションE“アセスメント、評価とシナリオ”のE1“アセスメントと評価手法”セッションで、交通インフラ長期計画を評価するマクロ経済モデルについての論文を発表し、活発な議論が繰り広げられた。

表-1 セッション題目

- | | |
|---|---------------------|
| A | 交通手段 |
| B | 交通システム |
| C | 計画、運営、マネジメントとコントロール |
| D | 交通モデル |
| E | アセスメント、評価とシナリオ |
| F | 空間・環境に関する経済と工学 |
| G | 発展途上国の交通 |
| H | 交通政策、規制(規制緩和) 補助と投資 |
| I | 交通知識に対する情報ネットワーク |
| J | 交通に関する現在の話題 |
| T | 交通調査 |



図-1 イスタンブール新市街



図-2 講演の様子(メイン会場)



図-3 Gala Dinner(懇親会)

* 経済社会研究室

第1回総合都市交通計画研修

主催：(財)計量計画研究所 後援：国土交通省

日時：2004年10月27・28日

場所：浜離宮朝日ホール・小ホール

1. はじめに

わが国の主要な都市圏では、1970年代以降、パーソントリップ調査と総合都市交通計画の策定が継続的に行われ、都市交通環境の改善と透明性の高い都市交通行政の推進に大きく寄与してきたところです。一方、調査の実施や、計画策定には、さまざまな特有の技術を用いることから、担当する行政職員の方々に、その内容を十分に理解してもらうことが重要になります。

このため、この度当財団では、都市交通を担当する行政職員の方々を対象に、第1回の「総合都市交通計画研修」を開催いたしました。

2. 研修内容

研修は、東京都内の会場において、2日間の日程で行いました。プログラムは、別掲の通りです。まず、総合都市交通体系調査の概要と意義について、後援をいただいている国土交通省都市・地域整備局都市計画課都市交通調査室の笠原室長から講習していただきました。この後、総合都市交通体系調査の実施手順にしたがって、調査企画・準備から、計画立案、その後のフォローアップにいたる過程を7つに分けて、それぞれ、計量計画研究所の研究員が講師を勤めて講習しました。これに加えて、仙台都市圏で調査・計画に携わった岩崎裕直氏（現仙台市都市整備局総合交通対策部東西線対策室長）を講師にお招きし、仙台都市圏の取組みについて「仙台都市圏PT調査の成果とその活用」と題して、ご講演いただきました。また、黒川理事長より「今後のまちづくりと交通体系のあり方」と題する講演をいたしました。最後に、総括質疑の時間を設けて、講習への質問に対して回答をしています。

参加者は、都市交通計画に関係する地方整備局、都道府県、市町村の職員の方々ですが、合計100名の参加をいただきました。

表 研修プログラム

【1日目】：10月27日(木)

講習1：総合都市交通体系調査の概要と意義

講習2：調査企画・準備

講習3：実態調査

講習4：現況分析

講習5：都市交通マスタープランの計画立案

講演「今後のまちづくりと交通体系のあり方」

【2日目】：10月28日(金)

講習6：予測手法

講習7：個別計画・施策提案

講習8：成果の実現化、データ活用

事例紹介1：仙台都市圏PTの成果とその活用

事例紹介2：施策・計画の具体化事例

*詳しくはホームページをご覧ください。

3. 今後に向けて

今後の研修の改善に役立てようと参加者の皆さんに、アンケート調査をお願いしました。この結果によると、全体の9割以上の方から、有益であった・まあ有益であったという評価をいただいた一方、説明やスライドにわかりにくいところがあった、もっと時間を十分にとってほしいに説明して欲しい、などの要望もいただいています。

効果的で透明性のある都市交通行政への期待は高まっており、その推進に寄与するパーソントリップ調査と総合都市交通計画も一層重要になってきています。次年度以降も、参加者の皆さんのご意見を踏まえて内容の充実を図った上で、継続的に研修を実施してまいりますので、是非、多くの方々にご参加いただきますようお願い致します。

(交通政策研究室 中野 敦)

TRANSED 2004 高齢者・障害者交通 / 地域交通のセミナー 21世紀型の地域バス交通マネジメント - 住民、行政、事業者による地域モビリティ確保の方策を探る -

日時：2004年5月24日(月) 13:00~16:00

場所：アクトシティ浜松・展示イベントホール内特設セミナー会場

このセミナーは、「高齢者・障害者のモビリティと交通に関する国際会議」第10回大会(TRANSED 2004)と併行して、IBSが主催して実施した国際セミナーである。

バス交通サービスは、高齢者や障害者等の移動制約者、そして市民の日常の足として重要な交通サービスである。しかし、平成14年2月の規制緩和により、バス事業の参入、撤退の仕組みが変わり、地域にとって望ましい水準にバス交通を維持、向上していくことが困難な状況が生じると想定される。

規制緩和後において地域のバス交通サービスを維持、向上させるためには、バスに関係する主体が、それぞれの役割を自覚、認識し、相互に協力して地域のバス交通をマネジメントしていくことが重要である。昨今は、我が国においてそのような取り組み事例が見られるようになってきている。

本セミナーでは、このような問題認識を踏まえ、地域のバス交通サービスを維持、向上させるためにバス関連主体が取り組んでいる国内外の事例を報告し、それぞれの工夫した点や、現行法制度上の問題・課題や、今後の展望、地域バス交通マネジメントのあり方、問題、課題について討議した。

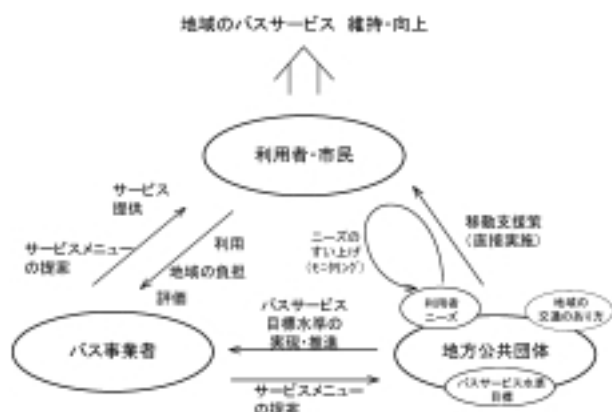


図-1 住民、事業者、行政の3者による地域モビリティ確保の枠組みのイメージ

表-1 セミナーの構成

基調講演

- 講演1: 「21世紀型の地域バス交通マネジメント」 中村文彦(横浜国立大学大学院)
- 講演2: 「イエーテポリのフレックスバス」 イングヴェ・ヴェスタールト(ロジスティック ツェントルム)

パネル討論

- 発表1: 「地域交通の主体は誰か~協働の時代の市民参加の視点から」 中谷英世(青葉区民会議広報委員長)
- 発表2: 「地域に根ざしたNPOが住民の求めるバス路線を実現」 西脇良孝(NPO法人生活バス四日市理事長)
- 発表3: 「市民との協働によるゾーンバスシステムの導入-盛岡市オムニバスタウン計画」 泉山良男(盛岡市企画部長)
- 発表4: 「おでかけ交通による地域交通の確保~北九州市における取り組み~」 東 義浩(北九州市都市交通政策課係長)

総合ディスカッション

- 司会進行: 中村文彦(横浜国立大学大学院)
- コメンテーター: 加藤博和(名古屋大学大学院)



図-2 セミナー開催当日の様子

(交通政策研究室 高橋勝美、事務局企画課 谷貝等)

IBS フェローシップ活動報告

IBSは、わが国の学術研究活動に寄与することを目的として、研究助成制度（IBS フェローシップ）を実施している。これは、IBSの創立30周年を記念して創設されたもので、1994年度より第1回目開始された。以降、毎年2課題についてそれぞれ一人の研究者を公募し、2年間の研究期間にわたり、海外における特定課題の研究を助成し、研究成果を公表している。

これまでに16編の報告がなされ、2編は現在継続中、本年度は新たに2課題の委嘱研究者を決定した。

平成16年度は、研究成果として第8回の第1課題「米国大都市圏計画制度の経緯と背景にある政策意図の分析（委嘱研究者 服部圭郎）ならびに第2課題「『サッチャリズムの都市計画』の特徴と成果、問題点の考察（委嘱研究者 東 秀紀）について最終報告がなされた（概要をpp.75～85に掲載）。

また、新たに2課題について公募し、9名の応募者の中から選考の結果、第10回目として2名の研究者に研究を委嘱した。研究課題と委嘱した研究者は次の通りである。

平成16年度の新たな研究課題と委嘱研究者

第10回第1課題：「パリ大都市圏開発におけるニュータウン整備公社の評価」

パリ大都市圏政策のなかで建設されたニュータウンは、建設後約30年経過した。これらの開発を進めたニュータウン整備公社は30年の時限つきで設立されたが、ちょうど終了時期になっている。また、この期間に計画内容も変化してきている。これらの公社によるニュータウンプロジェクトの事業経営のまとめと評価を行う。

川野 英二（大阪大学大学院人間科学研究科助手）

第10回第2課題：「東南アジア諸国における人力車（シクロ、その他）の成立と発展過程の都市交通機能から見た分析」

東南アジア諸国では、人力による公共交通手段が市民の足として機能している。これらの生成と発展には、日本の影響があるといわれる。そこで、その成立期における日本の影響を明らかにする。また、それらは日本では既に日常の交通手段としては衰退しているにもかかわらず、東南アジア各国で現在機能している理由を考察する。さらに、アジア都市で今後地下鉄の導入など交通手段が近代化されるにつれて、人力車が都市交通体系にどのように機能していくかを検討する。

黒川 基裕（高崎経済大学地域政策学部講師）

表 研究課題および委嘱研究者

(肩書きは最終報告時)

第1回 1994年度	第1課題 「業務拠点都市・クロイドン開発の歴史的経緯」 西山 康雄(東京電機大学 建築学科 教授)
	第2課題 「Milton Keynesにおける自動車の利用と道路計画に関する実証的研究」 高橋 洋二(東京商船大学 流通情報工学科 教授)
第2回 1995年度	第1課題 「Hammerfestの戦後復興における市街地整備に関する研究」 谷口 守(岡山大学 環境理工学部 環境デザイン工学科 講師)
	第2課題 「キティマツ リソース・フロンティアにおけるサステナブル・ディベロップメントの可能性」 榎戸 敬介(株式会社 アーバンハウス都市建築研究所 研究員)
第3回 1996年度	第1課題 「地方空港の歴史と将来 シャノン・ガンダー・中標津」 田村 亨(室蘭工業大学 助教授)
	第2課題 「新首都の誕生と成長 Canberraの100年」 岸井 隆幸(日本大学 理工学部 土木工学科 教授)
第4回 1997年度	第1課題 「田園地帯の計画と保全 田園都市論の影響と今日的意義」 風見 正三(大成建設 設計本部 環境デザイングループ)
	第2課題 「ロンドン・ミューズの誕生・死・再生 世界の都心居住空間の再生を目指して」 宇高 雄志(広島大学 工学部 建築学科 助手)
第5回 1998年度	第1課題 「ローマ市郊外と東京都市圏の大型ショッピングセンター形成化にかかわる比較研究」 堀江 興(新潟工科大学 大学院 教授)
	第2課題 「メキシコの小都市メクスカルティランの都市の自立性とその将来について」 斉藤 麻人(ロンドン大学 政治経済学院 地理環境学部 大学院)
第6回 1999年度	第1課題 「カナダ内陸部の或る住宅団地形成経過の考察」 勝又 太郎(株式会社 東京三菱銀行 ストラクチャードファイナンス部)
	第2課題 「欧州と日本における港湾と企業物流の動向」 土井 正幸(筑波大学 社会工学系 教授)
第7回 2000年度	第1課題 「コパカバナ地区で働く人々の住宅と職場の関係」 土生 珠里(九州大学大学院 人間環境学研究科 空間システム専攻 社会人博士課程)
	第2課題 「イギリスの地方都市ニューベリーのバイパス道路について」 村上 睦夫(株式会社 都市プラン研究所 代表取締役)
第8回 2002年度	第1課題 「米国大都市圏計画制度の経緯と背景にある政策意図の分析」 服部 圭郎(明治学院大学 経済学部 講師)
	第2課題 「『サッチャリズムの都市計画』の特徴と成果、問題点の考察」 東 秀紀(清泉女学院大学 人間学部 教授)
第9回 2003年度	第1課題 「韓国における土地区画整理手法の変遷」 朴 承根(株式会社 富士総合研究所)
	第2課題 「レッチワース田園都市の財政状況の歴史的変遷の分析」 中井 検裕(東京工業大学大学院 社会理工学研究科 教授)
第10回 2004年度	第1課題 「パリ大都市圏開発におけるニュータウン整備公社の評価」 川野 英二(大阪大学大学院 人間科学研究科 助手)
	第2課題 「東南アジア諸国における人力車(シクロ、その他)の成立と発展過程の都市交通機能から見た分析」 黒川 基裕(高崎経済大学 地域政策学部 講師)

IBS フェロウシップ実施要領(抜粋)

- 課題は毎年原則として2課題とし、それぞれ、1名の研究者に委嘱する。
- 研究者は、学歴、職歴を問わないが、海外生活経験者を原則とする。
- 募集は関係機関(大学、団体、学会その他)機関紙・誌等を通じての公募とし、運営委員会の選考を経て、研究者を決定、公表する。
- 選考された研究者は、以下の報告の義務を負う。
 - ① 選考された年のIBS創立記念研究発表会(通常7月14日)に研究方法の概要を発表
 - ② 2年目の同発表会に中間報告を発表
 - ③ 同年度末までに最終報告書を提出
 - ④ 3年目の同発表会に最終報告を発表
- IBSは、提出された最終報告書を3年目の発表会で公表する。
- 上記以外の研究成果の発表は研究者の自由である。
- 提供する研究費は毎年定めるが、その用途についての制限は設けない。研究者が研究費により入手した資料の所有権は研究者に帰属する。