

"人と多様なモビリティが共生する安全で心ときめくまちづくり"調査

第1回 アドバイザー会議 議事要旨

日 時：令和4年7月28日（木）14:00～15:45

場 所：運輸総合研究所 2F 会議室（対面）

出席者：座 長 石田 東生 筑波大学 名誉教授
委 員 齋藤 喬 国土交通省 総合政策局 モビリティサービス推進課長
谷口 守 筑波大学システム情報系 教授
田宮 佳代子 国土交通省 道路局 環境安全・防災課 道路交通安全対策
室長
服部 卓也 国土交通省 都市局 街路交通施設課長
牧村 和彦 (一財)計量計画研究所 業務執行理事
桃田 健史 自動車ジャーナリスト、永平寺町エボリューション大使
森 雅志 富山大学 客員教授、前 富山市長

随行者 松岡 里奈 都市局 街路交通施設課 駅まちづくり係長
井上 圭介 道路局 企画課評価室長
柴山 慶行 道路局 環境安全・防災課課長補佐

事務局 運輸総合研究所
調査協力 日本交通計画協会

議題

- (1) 調査の趣旨と論点の整理
- (2) これまでの国内外の取り組みの整理
- (3) 海外調査について

内容

(1) 調査の趣旨と論点の整理

(背景)

- ・ 今回まちづくりという観点で委員会を設定していることから考えると、人口減少や分散化など実空間に人を取り戻さなければならないという場面であると考えている。ぜひこれを起爆剤にして実空間に人を取り戻すということが背景にあっても良いと感じた。
- ・ 人をもう 1 回取り戻す“空間”がどうあるべきかが非常に重要である。交通・モビリティを良くしたら当然に人が集まってくるのかというと、そういうわけではない。もともと交通需要は派生需要であり、人がその街・空間に行くための目的や魅力をもう 1 回しっかり創出しなければならないと思う。
- ・ 目的地をどう作っているのかというのは今回大事なポイントであると思う。民間の交通事業者や新しいモビリティサービスを提供している人たちがそもそも何をしているのかは、まちづくりの観点から十分に調べられていないので、今回探っていくことで日本が学べるところがあると思う。

(交通政策と都市政策の融合)

- ・ 交通政策と都市政策が分離し、融合されていないことに、長い間問題意識を持っている。もう少し都市政策という意味合いを前に出すような議論をしていただくことが望ましいと思う。
- ・

(多様なモビリティに関する認識)

- ・ 多様なモビリティというのは、様々な種類の新しい乗り物を示すのではなく、より豊かな生活を送るための手段に対する社会の認識であると思う。社会全体を見る目の中に、モビリティがたまたまいる、存在しているというような何か俯瞰する感覚が一番重要ではないかと思う。

(交通規制)

- ・ 都市と交通の話は非常に大事だが、交通規制をされている方々をどう考えるかについても、ヨーロッパで誰がどうしているのかを含めて調べてきていただきたい。
- ・ 交通規制速度の問題に対して日本はどうすれば良いかという点についても、皆さんと一緒に考えていければと思っている。
- ・ 交通規制の部分は気になっている。安全についてどこまで考えているのかについて、ヨーロッパで聞いてきていただけると非常にありがたい。海外の空間の作り方を日本ですぐできる道路は極めて限られているので、日本の空間でできるシーズのようなものを拾って

きてもらえると非常に参考になる。

- ・ 海外におけるゾーン 30 の速度規制がどのように実効性を持たせているのかをぜひ教えてもらいたい。交通安全対策を出す上で地元や関係者にどういった形で理解を得て、実効性のある規制をしているのか、どのように決められているのかについて関心を持っている。

(調査のゴール)

- ・ いくつかの前提条件が似た海外の都市で実践されたようなことを、日本の各地域のまちづくりに何か活かしてもらおうというのが、おそらくこの調査の出口になるだろう。環境や安全、人口など、街によって何が当てはめられるのかが変わってくると思うので、この調査でいろいろなオプションを示せるようなものになると非常によいと思う。

(2) これまでの国内外の取り組みの整理

(政策、ガイドライン等)

- ・ どういう投資をし、実際にモビリティ共生でパリなどの 15 分圏構想が可能になっているのかどうか？東京都市圏のパーソントリップ調査のデータによると、通勤を除き、結構が 15 分圏でできている。郊外に行くほど、車に依存するほど、15 分圏で生活ができる状況。世界でのデータがあまりないため、その辺りの情報があれば教えてほしい。
- ・ アメリカの「トランジットストリートデザインガイド」のようなものが、ヨーロッパにもいくつかあるのではないか。こういった空間のガイドラインでは、一つ成功しては横に展開していくのがうまいのではないかと思っている。スピードがすごく速いのでその速さも学びたく、ガイドラインは調査の中でフォーカスしていきたい。
- ・ 自動車分担率がニューヨークは 35%のところ、東京は 16%しかなく、人の手にどう取り戻すかという議論ができるが、地方都市だと 8~9 割もあり、今のままで良いのではないかという考えもある。ただ、人の手に取り戻すのは本質的な価値で、サディク・カーンの上に行く何かロジックのようなものがあるのではないか？ヨーロッパは都市規模によっても分担率は相当異なる。どういう位置づけで考え、人々を説得し共感を得ているかに関しても、調査をしていただきたい。
- ・ サディク・カーンの話にもあるが、タイムズスクエアで 9 割歩行者がいて、尚 9 割の空間は自動車に使うという、わかりやすいフレーズがある。ヨーロッパでも何か分かりやすいフレーズのようなものがあれば教えていただきたい。

(車と公共交通のバランス)

- ・ ヨーロッパでは、少なくとも都心の外は、日本と同じかそれ以上に車で便利な社会ができていると感じる。街のなかもフリッジ駐車場に導かれるように、車でも便利な街ができて

いる。車でも便利、公共交通でも便利、そのバランスをどう図っているかはとても参考になる。

(データ収集における視点)

- ・ 誰がどういう形でデータを取り、それをどう共有しているかも非常に大事な視点である。事故が多発しロサンゼルスで電動キックボードが禁止されたが、それを再開する条件として移動のデータを全部提供するのであれば許可、となった。それが元になり mobility data specification や curb(縁石) data specification が設定された。データは大事なポイントであるため、ぜひ調べてほしい。

(都市のときめき)

- ・ 例えば、リスボンでは、細い街路に路面電車が通っているなどの「ときめき」がある。古いものを大切にすることで街との共鳴が起こることは結構あるので、そういう視点を一つ取り入れても良い。
- ・ 都市のデザインや美しさ、景観に関して、海外調査で調べてきてもらいたい。コロナピストは安普請であるが、素早く低予算でやり、それで合意できたらきちんとしたものにするを考えているのではないか？スピード感や費用、美観の問題を、どう折り合いをつけているのかも聞いてきていただきたい。

(駐車場の問題)

- ・ 街の中に駐車場をどう配置するかによって、車の流れをコントロールできる。イギリスのまち作りの中では、駐車場の配置によって街なかに人をきちんと歩かせる仕組みが考えられている。高速道路を降り”TOWN CENTRE”の矢印に従っていくと、街なかの駐車場に必ず吸い込まれ、そこに車を置き1日ゆっくり街のなかを歩いて楽しむ共生の仕方もある。車との付き合い方にも様々なメニューがあり、バリエーションとして考えられたら良い。
- ・ 駐車場の問題も大事である。ヨーロッパと異なり、アメリカの都市の駐車場は民有のところが多い。料金制御は極めてかけにくい。随分前の話になるが、シアトルでは公共交通政策の中に駐車場政策が入っており、踏み込んでやろうとしていた。片や日本では駐車場が余り気味で、どうするのだという話がある。どう新しいものに展開していくか、インフラストックとしてそういう見方は大事だと思う。
- ・ 駐車場法において扱っている駐車場は全体のごくわずか。海外ではどのような駐車場を扱っているのか、料金制度も含めて調べていただきたい。
- ・ 駐車場の附置義務を作った時代は、皆が車で動く前提であったが、それが確実に変わってきている。車一辺倒の暮らしから、公共交通も使う暮らしに変化していくためのインセン

ティブをどう働かせるか？バスや路面電車を使う生活では、お酒を楽しめることもかなり力のあるインセンティブだと感じている。

- ・ 最近車の車幅がどんどん大きくなっていて、タワーパーキングに車を停めている間に充電できる機械を設置しても、多くの EV が採用できないという。欧州の場合、日本同様駐車スペースが非常に狭い。駐車場の充電、特に普通充電・AC 充電がどうなっているのかが知りたい。

(自動運行)

- ・ 今後モビリティを考えるときに、自動運行の話は必ず出てくる話である。西オーストラリアで、小型バスを使ったレベル 4 の公道走行実験をやっていたが、その他の国・地域でも自動運行の取組が進んでいる。一方で、自動運行の導入にあたっては、その地域との関係で、安全性に関する論点などが出てくると思われる。そういった自動運行導入に際しての課題や解決策等についても調査をできると良い。

(3) 海外調査について

(ヒアリング対象)

- ・ メトロポール以外にも、村落共同体という都市連帯法に基づく組織にもヒアリングしていただけるとありがたい。
- ・ どの国の何が強くて何が弱いのかについてある程度事前に交通整理をしておく、調査をする上での手戻りが減るのではないかと思う。

(安全な空間と責任問題)

- ・ 日本で通学路の安全の問題がある中で、パリでは、ダイナミックに子供の安全最優先で空間を作っており、これがおそらく横に展開していったのではないかと思う。そういった観点で、低速にすることなどに対するさまざまな合意形成がしやすい面もあるかもしれないので、なぜそのようなことが起きているのかという理由も併せて調べていきたい。
- ・ 遊びの道、すなわちシェアードスペースはヨーロッパでは結構あり、ストラスブールでは、子供が路上で追いかけっこやサッカーをしていた。こうしたスペースを整備・活用していくことは大変だが、時間をかければできるのだと思ったので、実感としてどうなっているのかなどを聞いてもらえればと思う。
- ・ オランダでは Strict liability (= 厳格責任、無過失責任) をかなり実践していて、遊びの道やコミュニティ系では、子供に怪我をさせた場合には、100%ドライバーが悪いという整理をしていて、極めて簡単に責任問題が片付く。今の日本でそれが通るかはわからないが、日本で全面車道ではない道路を作って Strict liability のようなことができれば、誰

に責任があるのかといった議論も一気に解決する。そのため、フランスでその点についてどうなっているのかも気になる。

(新技術)

- ・ 安全面では V2X (Vehicle to X) や、特に V2P (Vehicle to Pedestrian) についての新しい観点があれば良いと思う。また、再生可能エネルギーの地産地消のようなものも現実的にあると思う。

以上