

"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2回 アドバイザー会議 議事要旨

日 時：令和4年12月27日（火）16:00～18:45

場 所：運輸総合研究所2階会議室（対面）

出席者：座 長 石田 東生 筑波大学 名誉教授
委 員 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 一般財団法人計量計画研究所 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
事務局 運輸総合研究所
調査協力 日本交通計画協会
欠席者：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

議題

- (1) 海外調査結果の報告
- (2) 報告内容の情報整理・発信に向けたアドバイスについて

内容

(Ville Apaisée(以下ビルアペゼ)のオリジンについて)

- ・誰がどのような形で最初に言い出したか、ビルアペゼは語呂も良く、メディア的にも流行りそうな言葉であるので、オリジンを追求していただきたい。
- ・昔、ドイツやイギリスのシェアードスペースで子供がサッカーをしている看板がある場所に20～30か所ほど行った際は誰一人遊んでいなかったが、3年半前のストラスブールでは子供が道路でサッカーをしていた。取り組みの継続により実現できたと考えるので、調べてほしい。

(事故ゼロの考えについて)

- ・ヨーロッパでは交通安全の話が重視され、死亡事故をゼロにする政策がメインだ。
- ・オスロやヘルシンキでは既に達成しているが、歩行者の死亡事故ゼロ、自転車乗車中の死亡事故ゼロをどこかで公約しないものか。

(ときめきポイントについて)

- ・住居の満足度調査では、4万平米以上の大型ショッピングセンターがあるまちに住む人の

多くが幸せと感じているという結果がある。フランスの場合は、大型ショッピングセンターには行かずマルシェへ行くメカニズムや心理構造があると考えており、こういったことも議論していくべき。

・日本でも、大型ショッピングモールがなくても価値がある都市や、ないところに価値を感じる人は沢山いる。今回の調査内容を様々な場所で広めてもらうことが肝要だ。なお、福島県には大型ショッピングセンターを作らせないという県の条例がある。

(フラワーバスケットについて)

・富山市はまちの中心部にフラワーファームやフラワーバスケットを飾るために、一般会計で7000万円を使っている。それを続けた結果、捨て看板やピンクチラシ、闇金融のポスターが殆どなくなった。

・緑がまちの印象を大きく変える。道路協力団体やシーニックバイウェイでは、花植えをやりたい人が多いゆえに、お店や地元の方々が共同で面倒を見ているパターンがあると思う。100%税金とは思えないため、調べてほしい。

(ロードサイドビジネスについて)

・まちなかや駅前の商店街が寂れている一方、ロードサイドが流行る日本とフランスのギャップとは何か？車のない社会まで戻れるか否かを感じる。

・ロードサイドビジネスは大きな再編期だ。ショッピングモール自体がまち化する状態が特に地方部で進んでいる。

(ローカルビジネスについて)

・日本では儲かるか否かとの視点が強く、資本化やフランチャイズ化をしてローカルビジネスを殺す方向にいきがちだ。フランスはたとえ小さな村でも、ローカルビジネスがそれぞれのエリアの中できちんと回っており、拠点とローカルなサービスはワンセットである。

・人の流動が圧倒的に増えているという話があった。その要因は何か？フランスの写真を見ていると、魅力的な空間を作り込むというよりはむしろ、その場の持つ雰囲気などで人を惹きつけているように感じる。

・正式なOD調査をしていないが、2期目のパリ市長が15分都市を掲げ、まちに暮らしてそのなかでの移動を促進している点が大きいと感じた。片側一車線の分離された空間を、電動キックボードや自転車に乗って、24時間自由に安心して自身で移動が可能だ。非常に混雑している地下鉄と路線バスを避ける意識も重なり、人の流動が地上空間で蠢いているのではないか。

・ローカルティをきちんとした個人商店や大型スーパーマーケットが生き残り、中途半端な規模のものがeコマースに負けて駄目になったと聞く。ストラスブール近郊の人口1万人の村ヘルシュタイン(独/Herrstein)の村長が、スーパーマーケットも大切だと話していた。その村からストラスブールに通勤する人は車を使っている。高速道路だけではなく、幹線道路をより速く走らせる工夫も都心部を支えているのではないだろうか。

(ビルアペゼを実現するツール)

・タイトルが「ビルアペゼを実現するツール」で「まちを人に取り戻す」では順序が逆で、ビルアペゼが実現されることでまちに人が戻ってくると考える。全体の概念を説明する大事な図になるので、整理すると良い。

・「まちと交通の一体感」とあるが、出ているのは多様な交通の一体感だけである。まち側が何かするのか。

・田舎での自動車分担率は7~9割と高い。都心の中心部から自動車を締め出す理屈は、どのようなものか。ニューヨーク市の自動車分担率が32%であるのに対し、都市内道路の8~9割を自動車を使うのはおかしいとのサディク・カーンの論理は大都市のものだ。地方都市等には適用できず、何とかしないとイケない。

・自転車が多くても邪魔に感じないという図になると良い。まちづくり、モビリティ、MaaSといろいろ見てきたが、足し算や組み合わせとなり、まちづくりの話が後回しになる傾向が強い。

・日本の都市空間の中でどう実現していくのか、具体的に検討してほしい。日本にはフランス程の立派な空間もなく、これぐらいの分担率を目指す際の取め方や、そのときの沿道の土地利用との関係を考えてもらいたい。

(公共交通の一体化)

・公共交通の一体化は、LOM法に変わった直接的な効果か。

・行政による一括した民間委託では、既にコンセッションで委託契約している会社の統一や、セミタンというところに注力する等、都市圏の人が調整をしている。都市圏一帯の公共交通ブランドの作成もその延長で、as a serviceをまずはアナログで、いずれデジタルにと取り組んでいる。法改正から2年、非常に速いスピードだ。

(導入のスピード)

・パリの自転車レーンは安普請に見える。取組みの速度感をアピールするため、プラスチックや剥き出しのコンクリートなど、意図的に使っているのではないか。導入のスピード感やそれを市民にどう訴えるか等、提言書の中で報告いただきたい。

(物流車両)

・30年程前に調べたところ、東京の大型車の混入率が高い一方、パリでは減少。パリ市内には製造工場がないこと、コンビニのバックヤードが広く配送回数が違うこと、中環状の周りに物流基地が多くでき積み替えていたこと等、様々なことが分かり興味深かった。

・例えば新潟では、生活道路や商店街でライジングボラードが導入されているが、ライジングボラードは全国的には導入が進んでいない。コスト高、地元の利便性が失われるとの意見もある。

・11時以降車が入れないアーケード商店街や、荷捌きを速やかに行う等、日本でも行って

おり理解されると思う。最大公約数的な合意を取って行えば、警察も理解すると思う。

・宅配便も、必ずしも街中まで車で行かず、どこかで手押し車に移し替えている。15 年程前にはなかったが、徐々に変わってきている。すべてゾーン指定で、ここから先は手押し車でしか宅配できないといったことも、うまく進めていけば日本の社会も飲みこむと思う。

・荷捌きのスペースを道路空間の中に作り、そこから横持ち輸送しているところもあると思う。さまざまなツールを組み合わせて、合意を皆で深めていくことが大切だ。

(低速ゾーンの設定)

・ゾーン 30 だと速すぎる場所や、乗降しなければいけないところが逆にゾーン 30 に設定されたりしている。ゾーン 30、20、歩行者空間の仕分けを考えるべきとのメッセージを出して欲しい。

(速度規制)

・電動キックボードで速度制御しているとあった。10 数万円の電動キックボードでできることが、何故 300 万円の自動車でできないのか不思議である。老人の暴走事故を心配している人が沢山いると思う。いくらアクセルを踏んでもスピードの出ない車は売れるだろう。

・日本の法定速度は高速道路と一般道の 2 種類だけだが、5.5m 未満の細い道路の法定速度を 3 種類目の法定速度として作れば一挙に解決できるのでは。カーナビと連動させて、速度規制など簡単に効かせられる。

・日本では技術 Oriented な話にしたがるので、それが一番早いかもしれない。規制なり仕組みがあれば皆ついていこう。

・スクールバスを優先するなど、小学生あたりから知識として植えつけていくことが大切だ。180km/h のリミッターを日本人は皆受容している。ゾーンで 20km/h や 30km/h で自動制御されれば、スピードを出さない暮らし方も受容していくと思う。

・教育が大人に対して効果がないと思われている理由の一つに、世界に誇るべき自賠償制度があると思う。交通事故でたとえ人を殺してしまっても、自賠償があることで加害者の人生はなんとかなる。

以上