

令和5年度
“人と多様なモビリティが共生する安全で心ときめくゆつくりを軸としたまちづくり”調査
第1回アドバイザー会議
議事要旨

日時：令和5年8月4日（金）10：00～12：00

場所：運輸総合研究所2階会議室（オンライン併用）

出席者：

○委員

座長 石田 東生 筑波大学 名誉教授
委員 阿部 俊彦 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
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
委員 谷口 守 筑波大学システム情報系 教授
委員 牧村 和彦 一般財団法人 計量計画研究所 業務執行理事
委員 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
委員 森 哲也 国土交通省 自動車局 旅客課長（*オンラインでのご参加）
委員 森 雅志 富山大学 客員教授、前 富山市長
アドバイザー 田中 耕司 警察庁 交通局 交通規制課 課長補佐
アドバイザー 宮地 広樹 警察庁 交通局 交通規制課 課長補佐

○欠席者：

委員 服部 卓也 国土交通省 都市局 街路交通施設課長

○随行者

本田 卓 道路局企画課評価室 企画専門官
安藝 友裕 道路局環境安全・防災課 係長
水田 哲夫 総合政策局 モビリティサービス推進課 主査
松本 光太郎 警察庁交通局交通規制課 法令係 係長

○運輸総合研究所

会長 宿利 正史
理事長 佐藤 善信
主席研究員 藤崎 耕一

○事務局

運輸総合研究所
公益社団法人 日本交通計画協会

議事：

※議事1 資料1 セミナー報告 質疑なし

※議事2 資料2 今年度調査の進め方 質疑なし

○議事2 資料3「海外事例調査」(オーストリア) に対する質疑

・「ミーティングゾーン」の用語に関して。日本ですでにその訳語で使われている理解か。我々が訳語を作ればいいのか。訳語としてやや違和感がある。

・既に「ミーティングゾーン」の名称で、国内でも使われている部分がある。日本の地区での呼称ということではなく、研究の整理の中で、「ミーティングゾーン」を使用している。

・オーストリアではÖBBが提供するアプリ「SimplyGo!」の実情を確認してきて欲しい。アプリを入れていだけで、1日の移動履歴で一番安い料金が適用され決済される仕組みが、去年ぐらいから本格稼働している。

○議事2 資料4「国内事例調査」に対する質疑

・(P1にある図に関して)昨年度もこの図式を議論したが、やはり綺麗ごとに見える。あくまで「人」と多様なモビリティ、「人」がいつも主語でなければならない。その立ち位置を示すべきだ。

「2050年どうする！公共交通」の提言にもあったように、日本の公共交通は待たなしの状態。物流の2024年問題、公共交通再編問題も非常に深刻であり、「ゆっくり」の切り口では何をのんきなことをと言われかねない。セミナー報告のときも、「日本で実現するためにはどうしたらいいか、議論の深掘りを」という要望が多かった。モビまちの議論が、公共交通再編、防災、生きがい、QOL、人が日本の社会の変化に対して当事者意識を持つことにつながることを、コアのコアだ。ぜひ深掘りできるような実証をして欲しい。

・提言では、具体的にどういう取組みを日本ではすべきか、どういう社会課題の解決にこの取組みは資するのか、明確に打ち出すべきだ。新しいモビリティ等この数年言われていたような話から一旦離れて、人中心のまちを作る、今まで手薄だったところに斬り込むという明確な意識と、そのための具体的な行動をしなければいけない。

・メディアの立場から言うと、なぜゾーン20なのか、20キロなのかという疑問がまず出てくるだろう。ゾーン30も含めて、なぜゾーン20なのか、このゾーンの議論をもう少しすべきだ。

取りまとめのアンケートを取るときの指標に関して。デジタル庁で使用している地方公共団体における「地域幸福度(Well-Being)指標」というものがある。全部で56因子あるが、普通の人に頼んだところで、面倒くさくて56問もやってられない、との声を実際に聞いた。横展開を各地域にするためにも、指標のありようというのも考えて、それがアンケートに反映されると良い。

○議事2 資料5 ゆっくりを軸としたまちづくり国内展開に向けた課題抽出説明

○議事3 全体討議

・先進事例に関して。どこに問題があるか、どのような効果があるかを調査していくことは、のんびり時間を過ごす、誰かと会い話をする、まちが花で彩られている等、人間性が感じられる暮らしに変えていくために意味のあるものである。そのためのさまざまな取組みの一つが、グリーンスローモビリティやウォークアブルなまちであったということだ。最終的に目指しているものを外さなければ、いろいろな切り口で調査をしていけば良い。

歩いて暮らせる空間はいろいろなところで作っていくことができる。急いで行くという暮らし方をやめて、子供が歩いていたら停まるとか、スクールバスを追い越さないとか、そういう教育も含めて、最終的な取組み、方針をまとめていけば良い。具体的なアンケート、事業者や生活者の声などを、こういう先進地で調査することは十分意味がある。

・自治体アンケートに関して、今後の業務にも活かせるように、モビリティサービス推進課としても協力したい。

我々も共創事業を、好事例としていくつか世の中に打ち出しているが、その前提条件のようなものが結構異なる。地域交通といっても、20万人の都市を念頭に置く人、4万人のまちを念頭に置く人とがおり、前提を擦り合わせせずに

話をすると話がかみ合わない。同じ人口であっても、人口密度が 10 倍違うこともある。これから具体化の議論をしていく際は、人口、人口密度、集積度等、いろいろな条件をきちんと解析をして、どうそのエリアに当てはめうるかを整理していくことが非常に大事である。また今回の議論も、究極的には幸せなまちづくりをすることであり、その中でゆっくり移動する点からアプローチしているのだと理解している。適用することが可能なエリアと、可能ではないエリアがあると思う。今年オーストリア調査や国内調査の際は、どういった人口規模の都市やまち、村を念頭に置くのか、あるいは人口密度や集積度、その条件を整理し具体化していくことが、目指しているところだと思う。まちの規模も意識をしながら、事例調査を行うと良い。

・ミーティングゾーンの設定についてだが、一定のかなり広い範囲を、ここはゾーン 30、ここはゾーン 20 と設定するのか。それともヨーロッパのように、既に面的に生活道路 30 キロがある中で、特定の路線で何らかの目的、例えば「低速で走りましょう」というよりは、「基本的に車は入ってこないように」というエリアの意味合いなのか、あるいは単に低速、30 キロが 20 キロになるだけなのか。ミーティングゾーンは、そこかしこにあるという感じではなく、何らかの目的を持って設定されると思う。ご知見があれば教えていただきたい。

・昨年度のフランス調査も同じで、ヨーロッパは同じような取組みをしている。具体的には、ミーティングゾーンは道路 1 本 1 本につけている。例えばフランスでは、基本的に中心部から半径 10 キロ以内のようなところをゾーン 30 と設定をする。さらにその中で人が多く集まるエリアはゾーン 20 に、さらに人が多いところは歩行者専用空間にしてい、という考え方である。オーストリアも同じ考え方のようだ。地図で見るとほとんどがゾーン 30 で、ミーティングゾーンや歩行者専用空間の範囲は小さく見える。

・ゾーン 30 とゾーン 20 の目的は、異なるものだと思う。先程のヨーロッパの事例を考えれば、ゾーン 20 は中心市街地など一定の何らかの目的を持って設定するところだと理解している。

例えば、ゾーン 30 と比べてゾーン 20 はどうかとアンケートで単に聞いても、より走行速度が遅くなる車の数が増えた的な回答が返ってきて、何のためにあえてゾーン 20 にしたかが、全く把握できないことにならないか？おそらく京都も、地域で合意が図られているというのは、観光地という観点からその地域を歩いて周遊してもらうために、あえて 20 キロにすることで、「基本的に車は入ってこないように」「ここは観光客や地域の方も含めて歩いて暮らすゾーンだ」ということを対外的に明示しているものだと思う。今回ユースケース調査をする際は、単に速度を下げるだけではないというメッセージが必要である。そうでないと単に速度が下がったという結果だけで終わるのではないか。コンセプトを明確にしておいた方が良い。

おそらくゾーン 30 とゾーン 20 の目的は、結構異なるだろう。先程のヨーロッパの事例を考えれば、中心市街地など一定の何らかの目的を持って設定するところだと理解している。

例えば、ゾーン 30 と比べてゾーン 20 はどうかとアンケートで単に聞いても、より遅くなる人の数が増えた的な回答が返ってきて、何のためにあえてゾーン 20 にしたかが、全く把握できないことにならないか？おそらく京都も、合意が図られているというのは、観光地という観点からその地域を歩いて周遊してもらうために、あえて 20 キロにすることで、「基本的にあまり入ってこないように」「ここは観光客や地域の方も含めて歩いて暮らすゾーンだ」を対外的に明示しているものだと思う。今回ユースケース調査をする際は、単に速度を下げるだけではないというメッセージが必要である。そうでないと単に速度が下がっただけで終わるのではないか。コンセプトを明確にしておいた方が良い。

・今年度から「ゆっくりを軸とした」をタイトルにわざわざ入れたことが、ポイントだと理解している。日本では徐行の概念が元々ある。そのポイントポイントで、安全のためには徐行が大事だということを我々は理解しているが、「ゆっくりを軸とした」という話をしたとき、それが心ときめくような、みなが集うようなミーティングスペースであることとリンクしていない。そこをリンクさせることがこの調査研究会での一つのタスクだ。

また SNS で他の人が挙げているポイントだけを回るとか、どうやってそのポイントを早く回るか等が日本人の生活スタイルであり、そもそもバカンスの概念もない。その生活スタイルの違いを理解しておいた方が良い。大東建託が全国の自治体に対して大規模なアンケートを実施しているが、大規模ショッピングセンターのあるまちの人のほうが幸せ、という結果が日本の場合は出ている。我々は、本来もう少し違う形で幸福になれるのではないかとことを一般市民にまづ

認知してもらい、行動変容してもらおうところまでセットで行わないと、せっかく調査したものが、皆の生活を変えるような形で生きてこない。そこがポイントだと思う。

・なぜ 20 キロなのか（なぜ 30 キロではないのか）。これは大きな論点で、いろいろな方々とのコミュニケーションの結果の数字だと私は理解している。エリアや路線で、歩行者＞自転車＞公共交通、の優先順位を市民に提示し、理解を促しながら、同じ空間でさまざまな人達が共存していく。このような新しい価値観の醸成、それが一番大きい。

日本のルート検索システムでは、「歩く」がほとんど出てこない。基本的に鉄道や地下鉄で目的地の近くに行き、いかに移動を効率化するかが日本の価値観だ。デジタル化によりゆったりとか、ゆったり時間を過ごすとか、そういう選択肢が非常に少ない社会が起きてくる。歩けるまちづくり条例は、いろいろな地域にある。今回この取組みを通して、公共交通やスローモビリティの価値観を既存の条例に入れていくような提言に、着地していければ良い。

・歩道のあり方、歩道走行できる特定原付、遠隔操作型小型車、いわゆる配送ロボットのようなモビリティが先行して既に出てきている状況だ。その結果 20 キロと 6 キロというラインが事実上でできていることを、考えなければいけない。

「ゆったり」に関して、まちのにぎわいは、人やまちに対する思いやりのバランスで成立する。どうしても数の論理になってしまうため(滞在人口、関係人口、交流人口を増やす等)、この調査の肝は、自分からまちづくりに参加したい、このまちを良くしたい、良いまちと一緒に住みたい、という気持ちを持ってもらうような思いやりのバランスをどう上手く取るかである。

・コンセプトとしては良いが、速度を下げることで自体が目的化してしまうと、実効性の問題が生じる。せっかく速度規制をかけたが、誰も交通ルールを守らないとなることは極めて良くない。規制はあくまで一つのツールであり、何のために実施するかを明確化し、地元の合意を得ないと、実効性を担保していくことは難しいのではないかと。

・都市の中心部から通過交通の車をなるべく排除しようと、郊外に周回道路を作ったりしてきた。そこが混むと、結局まちの中へ物流の大型車が流れ込む。改善の一つの手法として、速度制限をすることで、結局混んでいるが郊外の大きな道を走った方が、隣の県まで行くには楽だとなり、そういった効果を得るためにゾーン 30 の設定は大きな意味があると思う。ただ、地域や都市によって交通の状況が異なる。目クジラを立てたように一律に規制を入れることには、あまり意味がない。その発想の逆で、例えば速度 20 キロでも大型ダンプカーが列をなして 20 キロ制限のところに入ってこられてもやはり困る。一方、大型ダンプカーを排除すると活字化できない。やりやすい手法として、速度規制や車道を減らして歩道を増やすといった手法がある。そういう視点で捉えていくと良い。

・今回人の話が中心だったが、モノはどうするのだろうか。人の中でも業務で動いている人はどうするのか、あるいはモノはどうするのか、ヨーロッパでぜひ聞いてほしい。

国内調査に関して。中心部、観光地に偏っているが、普通の生活の場をどう考えるのかも大事だと思っている。子供の安全問題をどう考えるかが大事な問題になっていると聞く。5 キロとか 8 キロとか極端な速度提言をさせるところは、ストリクトライアビリティ(Strict liability:無過失責任)の考え方をもっている。事故を起こしたらとにかく車が悪い。「そういうところに入るのは、それなりの覚悟をして入るように」というメッセージを強烈に発信している。普通の生活圏の状況についてもぜひ聞いてほしい。

・事例をたくさん集めるのは良いが、いろいろなカテゴリーをしてもうまくいかないこともある。一つの地域でいいから、その人たちの体験や、悩んだ人から出てきた言葉などをヒアリングし、それが他の人に伝わればいいのかもしれない。それなりに苦労している地域に行く必要はあるが、平たくマトリクスにすれば良いというものでもないと思う。

・日本の社会はこの数十年の間に、極端な平準主義に走りすぎていて、国の皆さんが法律を作ろうとすると、日本中に適応させることから頭が離れられない。だから、そういう問題が乗り越えられない課題として残る。いくつもの選択肢を出して、その地域が何を選擇するか、という発想にしていけば良い。私が地方分権改革有識者会議の議員をしていたときに、手挙げ方式という形でいくつかまとめさせてもらったことがある。まとまらなかったときは手挙げでいいではないかと。基礎自治体でやりたいというところは基礎自治体でやることを認めてください、都道府県でやりたいというところは都道府県でやることを認めてください、というようなことが一つのヒントになる。あるエリアの人にとっては妥当性があつたとしても、そうでないエリアの人には導入を考える必要もないということの割り切り方だと思う。

・手上げ方式は往々にして、首長が変わると長続きしない。首長が変わっても、変わらないようにするための素晴らしい知恵もあるのだから、そういうことを色々な場面に展開していくという発想も必要である。

・自治体アンケートについて。目的を持って条例を制定したところが、今どうなっているのか（条例制定事例：金沢市など）、モビリティだけでなくまちづくりの観点から取り組んだ事例について、それがどう評価されているのかも調査した方が良い。

また、ゾーン 20 と 30 の違いをきちんと言っていくためにも、ゾーン 30 について過去の調査研究など、既に整理されたものがあれば押さえておくこと。

・調査をするときには、住民がどういう形で参加できているか、あるいは意思決定に参加できるようになっているかについても、調べることが大切である。5 月のセミナーの際の発言でも、日本の住民はなかなか発言せず、反対者ばかりが大きな声をあげているといった話があった。そのままであれば、日本は自ら社会を変えることができない。日本の現状を変えるきっかけとして、この調査や提言でしっかりとした内容を示していくという意識が大事である。

・それぞれの地域で確保しなければいけない足が異なり、抱えている問題もバラバラであるが、深刻な状況で待たないしであることはご存知のとおりである。今日のテーマであるゆっくりとしたまちづくりというのも、一つのオプションとしていろいろなタイプの足の確保の仕方を用意していかなければいけないと考えている。

・今ゾーン 30 は日本国内に 4000 数百ある。昨年度の、SIP の FS(フーズビリティスタディ)の公表資料で事故情報を整理すると、ゾーン 30 は効果があることがわかった。それに加えて 122 の地域で、ゾーン 30 プラスが実現されようとしている。ゾーン 30 プラスはいろいろな整備があるので、すぐに出てくるとは思えないが、その評価や効果をどう考えるかは、速度の問題を考えると非常に大事である。特に、道路局と警察庁にはご協力いただきたい。

・(資料 4 の P3 に関して)アンケートが多い印象だ。立体的に見ることはアンケートでは難しいので、ヒアリングやディスカッションを重視してほしい。アンケートだけを実施していても成果につながるとは思えない。

来年 1 月までアドバイザー会議がなく、少し間が空くため、コミュニケーションは絶やさないように。

以上