

**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2回アドバイザー会議**  
**議事要旨**

日時：令和6年3月13日（水）10：00～12：00

場所：運輸総合研究所2階会議室

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	谷口 守	筑波大学システム情報系 教授
委員	土田 宏道	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	服部 卓也	国土交通省 都市局 街路交通施設課長
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 雅志	富山大学 客員教授、前 富山市長

○欠席者：

委員	森 哲也	国土交通省 物流・自動車局 旅客課長
ワザハ-	田中 耕司	警察庁 交通局 交通規制課 課長補佐
ワザハ-	宮地 広樹	警察庁 交通局 交通規制課 課長補佐

○運輸総合研究所

会長	宿利 正史
理事長	佐藤 善信
所長	屋井 鉄雄
専務理事	奥田 哲也
主任研究員	川崎 博

○随行者

本田 卓	道路局企画課評価室 企画専門官
井上 直	道路局環境安全・防災課 沿道環境調整官
水田 哲夫	総合政策局 モビリティサービス推進課 主査

○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 本調査の進め方について 質疑なし。

### ○議事 2 資料 2 海外調査報告に対する質疑

<「出会いの空間/ゾーン 20」について>

- ・“Begegnungszone”をどう定義するか、出版も視野に入れ最初にしっかりと整理した方が良い。
- ・面的に指定をするのか、あるいはエリアの中の特定の路線を 20km/h に指定し、そのエリアの中には 20km/h 制限がかかっていない路線も含まれるのか？
- ・最初にゾーンを括っているのだと思っていたが決してそうではなく、個別に指定箇所を組み合わせる柔軟に適用していた。ゾーン 20 指定路線を組み合わせ、結果、面的に広がっているように見えるところもあった。車を完全に否定はしていないため、車が入ってくる必要があるところ、そこでも歩行者を優先する必要があるところ、こういうところにうまく組み合わせ指定をかけていた。
- ・ゾーン 20 に指定されている道路の構造について知りたい。中央線のある・ない、幅員はそれぞれ異なるかもしれないが、基本的に自動車が円滑に走れないような構造となっているとの理解で合っているか？
- ・例えばフランスでは、ゾーン 30 を適用するのは、車が双方向で通行して、歩道と車道が分離されているような道路、単断面で一方通行、歩道と車道が同じ高さのような道路は、20km/h の方が望ましいという指針がある。さらにオーストリアでは、「出会いの空間」の推奨として、「交通量が 1 万台以下」「トラックやバスがそのうち 5%以下」「横断する歩行者が多い箇所」と、道路の形状に加えて交通量もある程度見ながら、1 本ずつ設定していくとのことであった。
- ・交通量が 1 万台以下とは相当な幹線道路であるが、そういうところも作り変えてしまうのは、その意欲の表れか。
- ・マリアヒルファー通りがまさにそうだ。自動車の交通がメインだったところを、政策的に転換した。この地区全体の交通量さえ下がり、元々の効果であるにぎわい、その本質的な目的も達成できた結果になっている。
- ・一定の車を許容する概念だと思うが、どういう車両を対象にしているのか？
- ・緊急車両、公共交通とタクシー、許可証を持った車(住民や商店を営んでいる方等)を許可車両とするところが多い。そういうところは結構きっちりしている。
- ・旧市街地は駐車場が殆どないので、路上駐車許可証を出していた。オーストリアではどう解決していたか？
- ・細かい駐車政策まで聞けていないが、ランゲガッセ通りは元々路上駐車が基本、ヨーロッパの典型的なところであった。これを全く否定もできず、駐車場の数を 50%削減と地域目標を設定していた。

<プラットフォームに関して>

- ・オーストリアのデータプラットフォームは今どのようなになっているか？
- ・エージェントを設け、データをマネジメントするような国としての取り組みがなされている。環境対応がその前提であるところまで話を聞いている。
- ・ウィーン市交通局が、数年前にシュタットベルケと合併会社 Upstream 社を設立した。目的は地域の中の電力マネジメントとデータマネジメントを一式、いわゆる行政が先導していくこと。さらにインフラ輸出として、隣接国にもその仕組みをサービス提供している。

### ○議事 3 資料 3 国内事例調査について に対する質疑

- ・倉吉の事例で、エリアでゾーン 20 としたのは大きな一歩だ。道路 1 本であれば、どの都市へ行ってもアーケード街があり、荷捌き 10 時まで、残りは車進入禁止、というところは多くある。まちの中で取り組んだところが画期的で素晴らしい。もう少しいろいろな人が現場に入って、市民意識を変える手伝いをしていけると良い。
- ・まちと道路と交通サービスのあり方は大事であるが、公共交通の話が少ない。グリーンスローモビリティ(以下グリスロ)

も、持続性やファイナンス、通年で継続できない理由等に斬り込んでいく必要がある。恐らくヨーロッパでは公共交通の考え方自体が相当大きく変わっていると思うが、そういったところへの踏み込みが随分弱く、速度の話ばかりであった印象だ。

- ・倉吉は、課題が明確で県立美術館が開業するデッドラインも決まっている。グリスロ実証実験を実証で終わらせないという意識が非常に強かった。ゾーン 20 もグリスロもある意味ツールであり、要素であり、まちのあり方や作り方を体感できる貴重な場だ。いろいろな観点で、こちらからどんどん持ち込んで倉吉を研究する良い題材である。

- ・コロナ禍以降顕著であるが、世界中でウォークアブル政策と公共交通利用促進とを一体でやっている中、日本は別々というイメージがある。横安江町(金沢)のコミュニティバスが商店街の中に入って行く他にも、実は事例がたくさんある。書籍の中でそういった切り口の事例があると、我々がやろうとしている方向により近づくと感じる。

- ・持続性、あるいはモビリティサービスをどう持続させるかについても、ぜひ考察を深めてほしい。

- ・ヨーロッパの事例調査はよくできているが、日本国内でこれからどうしていくかというところに大きなギャップがある。いろいろな重要な本質が、国内でどうするかという議論に殆ど反映されていない。出口としての書籍化は良いが、このままでは単なるヨーロッパの事例報告になると危惧する。

- ・グリスロの導入が一つの出口になっているが、ヨーロッパの事例から我々が学ぶべきは、アクティブモビリティも歩行も含めた多様なモビリティが、そこで有効に使われているということだ。肝心の多様なモビリティが共生しているまちというのは、日本でどこにどう導入しようというのか。倉吉の事例では弱過ぎる。パリとウィーンで調査をしたのであれば、なぜ東京でやろうとしないのか。グリスロの導入だけでは話にならない。

- ・道路とその上のモビリティを組み合わせるところを、今回の国内の事例の方では重要視していた。その上を走るモビリティの種類の多様性にまで届いていなかった。

- ・多様なモビリティが日本の中で生かされているようなところでいろいろな事例を考えたら、もう少し良くなる。日本の中にも多様なモビリティがあり、これまでも工夫されたものもあり、AI オンデマンドの社会実装も進んでいる。そこに交通規制や道路の使い方、都市のあり方等を組み合わせ、いくつかの事例を出口に持っていくところまでいけば、書籍化も可能性として見えてくるだろう。

- ・杉並区は、6月頃からカーゴバイクをまず入れて、自転車シェアとグリスロを今年またやり、それを交通全体でリ・デザインするという発想で頑張っており、都市部で議論していく上で参考になる取り組みではないか。

- ・日本のシェアバイクは、世界有数のサービスレベルだ。また、自動運転を結構やっているが、それがどうして結びついていかないのかを考えてみると、先程の宿題に対してのアプローチとして良いかも知れない。

- ・豊洲は、民間事業者が主体となって、エリアマネジメントを今積極的に行っている。今後モビリティをどうやって中に組み入れて、豊洲内の回遊性を高め、住民や来訪者、オフィスワーカーの満足度を高められるか、まち全体の魅力をどうやってアップするかを今後やっていきたいとのことであった。

- ・方法論は出尽くした感がある中、「ときめき」は斬新で本質中の本質だが、しっかりとしたデータと哲学がないと引っ張り切れない。

- ・加曽利貝塚のある千葉市桜木地域で本格運行しているグリスロ(さくらまる)は、ヨーロッパ的なときめきとは異なるが、そこには子供とお年寄りが手を振り合うといった、日本的なときめきがあった。尚且つ、公共交通とのセットという意味では、モノレールとも連動させてきちんと回っていた。何かいろいろなつながりがあるはずで、公共交通も含めて成功しているグリスロの事例もあると思うので、そういうものもうまく入れてつないでいくと良い。

- ・まちのあり方そのものがどうあって、そもそも、どういうエリアが交通静謐化を図るべきエリアなのかを、エリア全体、まち全体としてまず考えるべきだ。そうでないと、地元の交通安全意識が高くて、合意形成の図れたところから場当たりに対応することになる。既存の制度でゾーン 30 があるのだから、ゾーン 30 をまずやってみるべき。今ある制度を活用した上で、乗り越えなければいけない最後の壁を超えるためのものが新たな制度という話であればじっくりくるが、ヨーロッパにあって日本にないゾーン 20 という制度を導入すれば、すべてうまくいく的に結論付けられると、恐らく何にも進まない。

・ヨーロッパにおけるゾーン 20 やそのルールは理解するものの、コンセプトがよく分からない。また国によってそのコンセプトも異なるようなので、どういものを実現するためにその制度があるのか、あるいは生まれてきたのか、分かるようにしておくが良い。

・東京の中のゾーン 30 は確かにバラバラだが、合意形成は地域との課題や協調が大事で、何故東京全体に広がっていないのか、考えるべきことは多くある。それをきちんと整理して提示申し上げないと駄目である。物流の問題、伝統的公共交通の問題、地域のまとまりの感覚もあるだろう。何故パリでできて東京は今のままなのか。難しい問題だが、そこをときめきと哲学というもので解きほぐして整理していくことがこれからである。

#### ○議事 4 資料 4-1 ゆっくりを軸としたまちづくりの国内展開に向けた課題抽出について

#### ○議事 5 資料 5 ゆっくりを軸としたまちづくりのとりまとめに向けて① に対する質疑

・まちづくりの方から見ると、ゾーン 20 にしても要は何かを達成するためのツールだ。もっと人がたくさん沿道を歩くようになるとか、空間をこんな使い方ができるとか、そこが今ひとつ見えずピンとこなかった。特に、まち側が何も仕掛けしないでスピードだけが落ちたら、恐らく何が変わったのかよく分からない。ウォークアブルの事業でも、空間をキレイにして終わりと思っている人が増えてきている。作った空間をどう使うかが問題であって、スタートでしかない。こうやってスピードを落とすことで、例えばこの空間がこういう使い方ができるとか、そのためには沿道も含めてこんなことをしようとか、やはりそういう哲学やストーリーをしっかりと打ち出した方が良い。

・パリで静謐化をした結果、呼吸器疾患の患者数が減ったそうだ。どういうことになっているのかきちんとデータを取っているから、イダルゴ市長は選挙に強いのだと思う。

・「出会いの空間」という言葉が随所に出てきていたが、最後に「ハローゾーン」と置き換えられている。20 数年前に、道路上の車線を減らして、路面電車を入れるときに「人と人との出会い」とよく言っていた。車一辺倒の暮らしから、公共交通を使う、あるいは歩くというシンボリックな言葉として、「出会いの空間」は良いと思っていた。

・ゾーン 30 は、30km/h を超えると死亡率がぐっと増えるという安全性の切り口でやっていたと思う。やはり、警察のトップからやらないと、全部変わらないという構造だと思っている。

・クライムチケット(クリマチケット)を導入した効果、要するに本当にまち歩きの人が増え、公共交通側に自動車からどれだけシフトしたのか等、その辺りのインパクトが知りたい。

・優先順位の議論をもっとすべき。公共交通を優先しよう、優先して街路を作っていこう、自転車をやはり優先していこうとか、その中の 1 丁目 1 番地、「人」の優先をどれだけ明示するか。イギリスは数年前に道路交通法を変え、歩行者が 1 番、次は自転車と明示している。フランスでは看板で啓蒙している。とても大切なことだ。

・ヨーロッパの事例のパターン分けが上手くできていない。いろいろ取り組みをしているところに道路空間の使い方や速度規制の話を加えてやったら、もっとまちが変わるのではないかというパターン、もう何もしなくても良いが道路の規制なり速度規制なりをしてやれば良さそうなどというパターン、新しいモビリティを加えないと駄目なパターン、少なくとも 3 つはありそうだ。事例がいくつかあるうち、それがどのパターンかを整理してみないといけな。もう少しモビリティや都市側の人に聞き、こういうシステムが入ってきたら、今取り組んでいることが改善されずと良くなるというようなところを見つける必要がある。

・日本の場合、やはり警察は社会の価値を変える先導役にはなれないと思う。そういう中で、地域毎に住民主導で合意が形成されてくると動きやすくなる。その事例はいくつもあるが、すぐ手間がかかり大変で、そのやり方が本当に適切かというそれだけでは十分ではない。一方で社会の価値を変えていくとき、本気でやろうとすると法律や制度設計を含めたトップダウンも必要になる。ただし、最近調査しているノルウェーの例で考えてみると、同国の透明性の高さや参加型民主制の進展を理解するためには、独立を果たす以前の 18 から 19 世紀に遡って、同国が最も大切にしていた未来に向けた価値を考察しないと見えてこないこともある。よって、オーストリアのケースでも、一つははっきりしているのは、道路交通法を変えたから、それだけで、できたわけではないということだ。オーストリアにもきつと背景があり、そこに社会の価値、あるいはその変化がある。それは今日言っているもののさらに手前にあるものなので、そこは少し迫った方が

良い。日本にとってもしかしたら役立つこともあるかも知れず、大きな違いも一層はっきりするかも知れない。その辺りは工夫してやらないと、調査期間が5年目になってもまだ終わらない事になってしまうだろう。

以上