

都市と交通

通巻76号

巻頭言：戦略的モビリティ・マネジメントと都市交通
～筑波大学システム情報工学研究科教授

石田東生 1

特集1：平成21年度街路交通関係予算について 2

特集2：戦略的モビリティ・マネジメント

1. 戦略的モビリティ・マネジメントの推進 4

2. 「せんだいスマート」

～仙台市におけるモビリティ・マネジメントの実践 6

3. 南区方面バス利用促進に向けたモビリティ・マネジメント 8

4. 新駅設置及びエコサイクルシティ実現に向けての
モビリティマネジメント 10

5. 地域住民、学校、企業・商店等との
パートナーシップによるモビリティ・マネジメント 12

ニュース

自由通路の整備促進に向けて 14

社団法人 日本交通計画協会

編集協力 国土交通省都市・地域整備局街路交通施設課



機械式駐輪施設（東京都目黒区）



コミュニティバスとトラムの連携（ノッティンガム・英）



トラムに自転車を持ち込む乗客（ストラズブル・仏）



コミュニティサイクル～Velib（パリ・仏）



ブルーライン ～自転車レーン（東京都江戸川区）



自転車レーン（コペンハーゲン・スウェーデン）



転入者を対象としたMMパンフ（仙台市）

巻頭言

戦略的モビリティ・マネジメントと都市交通

筑波大学システム情報工学研究科教授

石田 東生



戦略的モビリティ・マネジメント（以下、MM）や都市・地域交通戦略、戦略的環境アセスメントなど、「戦略」を冠にした新しい政策が好まれている。いうまでもないことであるが、「戦略」は元々、戦術・兵站と並んで使用される軍事用語である。最近では、社会や企業においてもよく使われるようになり、小学館発行の大辞泉によると、「政治・社会的運動の長期的な計略。具体的・実地的な「戦術」に対して、より大局的・長期的なものをいう」とある。都市交通分野では、交通分野からのCO₂削減、誰もが自由に移動できる交通環境の整備（交通権やその阻害形態としてのモビリティ・ディバイド）、魅力的で活気にあふれ安心安全な街づくりなどといったビジョンと価値の共有、そしてこれらを実現するためのハードとソフト双方のインフラ整備とその運用に必要なファイナンス・費用負担・合意形成・都市経営などが最近の大きな課題となっている。これらには、複合的な価値と目標の追求、多様な政策手段のパッケージ化、長い時間的枠組みと其中での短期的なアクションプログラムの重視、そしてその中心に多数のステークホルダー、すなわち人があるという認識が共通しており、戦略性が重視されることも首肯できる。

さて、その中のMMである。MMは藤井聡京都大学教授によると「一人一人のモビリティ（移動）が、社会にも個人にも望ましい方向に自発的に変化することを促す、コミュニケーションを中心とした交通施策」と定義される。この根底には、輻輳する都市交通問題や都市問題の中心には人がおり、なんといっても人が主役であること、人によって変わらなければならない人の意識と気持ちに直接的に働きかけることが重要であり、効果的であるという考えがある。具体的な実践例には、「賢い自動車の使い方」という言葉に象徴されるように、公共交通・自転車などへの転換を中心としたものが多く、予算制約による規模が小さいという課題は有するものの、対象者における公共交通の選択割合の増加や自動車の使用頻度の減少といった大きな成果を各地で上げている。これらについては今年4回目を迎える日本モビリティ・マネジメント会議（JCOMM、<http://www.plan.cv.titech.ac.jp/fujiilab/jcomm.html>）で報告されている通りである。最近では、手段転換だけではなく、エコドライブ、環境教育、居住地選択、ライフスタイル選択などへの広がりも見せてきていて、効果もさることながら適用範囲の広さにも期待が寄せられている。

このように考えてくると戦略的MMには、21世紀の都市問題・都市交通問題の文脈の中で、広い視野と長い時間フレームを持って、多種多様な政策手段を組み合わせながら、逆説的ではあるがモビリティだけにとらわれることなく、むしろコミュニケーションによる人の気持ちと意識への直接的働きかけという方法論的特長を最大限活用することが重要ではないか。もう少し具体的にポイントを述べたい。まず、環境、公平性と基本的人権、人材育成と教育・啓発、地域活力などといった大きな価値と其中でのMMの位置づけを常に念頭におくことである。戦略性、方向性を保ち、パワーを獲得するために重要である。次に、MMの世界でいうところの構造的方略との連携である。すなわち、インフラ整備や新しい公共交通サービスの提供などのどちらかというハード的施策との連携である。これは大きな投資を伴う交通インフラ整備の効率化と効果的な運営のためにも必要であり、抜本的な方策による大きな効果が期待されているCO₂削減やコンパクトな街づくり・都心活性化などにおいて、特に相乗効果が望まれる。このためにも、狭いモビリティ（移動・交通）に限定することなく、より広い文脈の中で、例えば、自動車保有、居住地、ライフスタイルの選択なども対象にMMが展開されることが必要であろう。そして最後に、MMの継続的实施と質量両面に渡る拡大である。どんなに優れた戦略もしっかりとした兵站による支えがないと失敗することは、多く戦史が示すとおりである。戦略的MMにも兵站が不可欠である。重点事項として、予算、技術、そして人々のエネルギーを挙げておきたい。公共事業批判の中で、特にコミュニケーション型方策への予算が一律に削減されていることは残念であり、新しい形と心の行政が追求されるべきいまこそ新しい挑戦に費用を惜しむべきではない。MMを実践する上で、コミュニケーションや情報提供技術の共有も大きな戦力である。JCOMMでも表彰や情報交換が活発になされているがさらに飛躍することが望まれる。最後になったが、MMの大規模化と継続には市民の参画が前提である。大きな目標に向かって多くの人とともに活動し、貢献しているという一体感・貢献感を持っていただくためには、効果の見える化が不可欠である。

MMの都市交通戦略・都市政策の中での役割・任務・目標・位置を広く議論することの重要性を最後にもう一度確認して終わりたい。

平成21年度 街路交通関係予算について

国土交通省 都市・地域整備局 街路交通施設課

平成21年度の街路交通関係予算について紹介します。従来より道路特定財源で行っている街路事業予算については、道路関係予算の一般財源化を前提とした予算及び関係法案が審議中であり、現時点での概要を附します。

1. 平成21年度街路交通関係予算のポイント

(1) 総合的な都市交通の戦略の推進

徒歩、自転車、自動車、公共交通の適正分担を図り、都市・地域の魅力ある将来像と安全で円滑な交通を実現するため、総合的な都市交通の戦略の策定を進め、これに基づく施策・事業を実施するとともに、戦略的なモビリティ・マネジメントを推進します。

特に、人と環境にやさしい自転車を都市交通の主要な交通手段とし活用するため、自転車利用環境の計画的整備を推進します。

- 都市交通システム整備事業による、自転車関連経費に対する支援の拡充（自転車関連経費の補助率：1／3 → 1／2） **新規**
- 先導的都市環境形成促進事業の拡充により、自転車利用環境整備のための技術開発調査等を行う都市環境

形成促進調査を創設 **新規**

- まちづくり交付金事業による、都市・地域総合交通戦略に基づく事業等の支援を拡充（交付率：上限40% → 45%） **新規**

(2) 地球環境等の保全への対応

地球環境の保全に対応するため、環境負荷削減を目的とした都市交通施策等に基づく都市の交通システムの整備や、都市開発と一体的となった環境負荷を削減する施設の整備を推進します。また、都市の生活環境を保全するため、沿道環境対策を推進します。

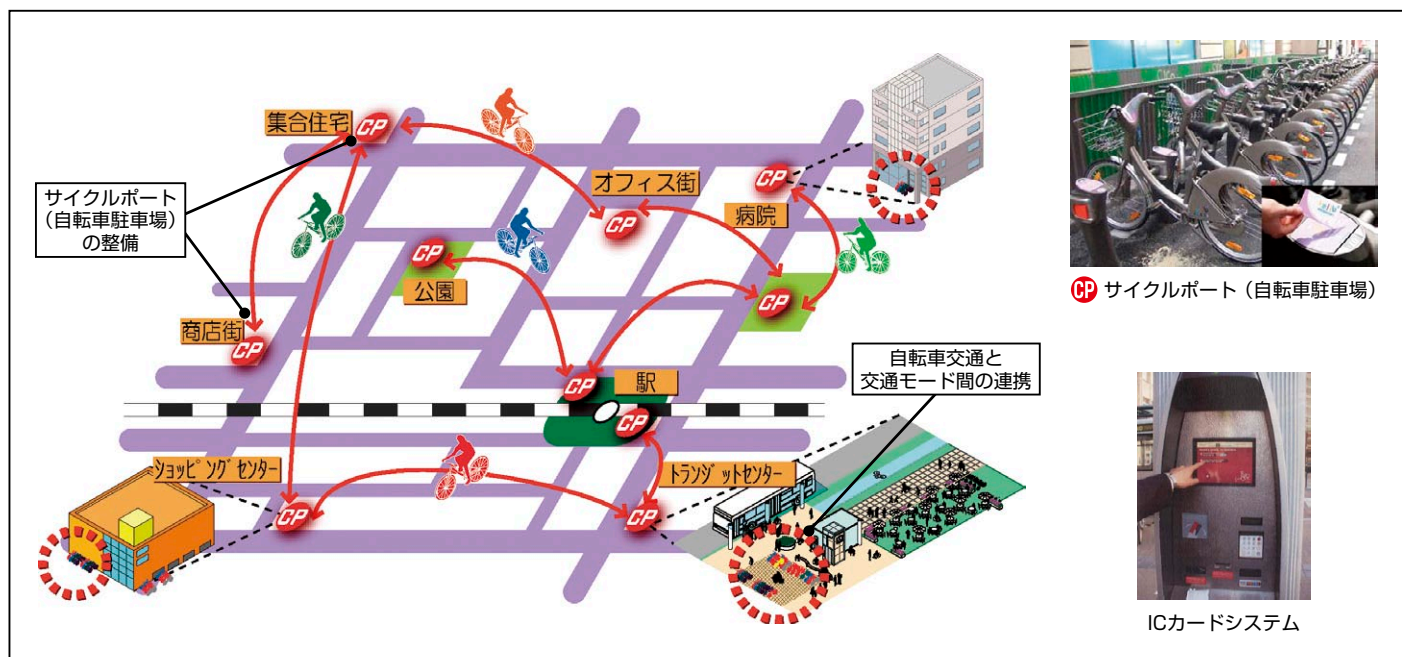
- 先導的都市環境形成促進事業について、都市レベルの計画策定の支援充実を図るとともに、新たに低炭素型都市の実現に資する都市環境形成促進調査を創設し、自転車利用環境のための調査を実施 **新規**（再掲）

(3) 安全で安心な市街地の形成に資する街路整備

地震時に大きな被害（特に大火）が生じる可能性の高い密集市街地において災害時の被害を軽減するとともに、大規模災害による被災地の早期復興を図るため、防災環境軸の核となる都市計画道路や地区公共施設等の整備を推進します。

また、地下空間の安全性を確保するため、地下街の耐震補強の実施を推進します。

図－1 都市交通システム整備事業の拡充



- ・地下街の耐震の実態を把握するとともに、耐震補強方策に関するガイドラインを策定し、地下街管理者等の耐震への取組を促進 **新規**

(4) 厳格な事業評価の実施と時間管理概念の徹底による都市計画道路の整備

限られた財源を有効に活用し、かつ効果的・効率的な事業の実施によって事業効果の早期発現を図るため、事業評価を厳格に実施するとともに、時間管理概念の徹底による都市計画道路整備を進めます。

(5) 都市内公共交通機関への支援

都市内交通の円滑化の促進や、CO₂、NO_x排出等環境負荷の軽減のため、自動車交通から公共交通へ利用者の転換がなされるよう、都市内の公共交通機関の整備に対して支援を行います。

(6) 都市の骨格となる幹線道路の整備

都市圏の交通の円滑化のため、都市内の放射・環状道路、地域高規格道路、都市高速道路等都市の骨格となる幹線道路の整備を推進します。

(7) 連続立体交差事業等による踏切対策の推進

開かずの踏切等による交通渋滞や踏切事故を解消するとともに、鉄道により分断された市街地の一体化等を図るため、連続立体交差事業等による踏切除却を行う抜本的な対策と歩道拡幅等により安全性の向上等を図る緊急的な対策を推進します。

(8) 交通結節点、駐車場等の整備

異なる交通手段の円滑なつなぎによる移動の連続性の確保を図るため、バリアフリーに対応した駅前広場、自由通

路、駐車場・自転車駐車場、総合都市情報システム等の整備を推進します。

(9) 快適な街路空間の整備

都市環境の向上や歴史的街並みの保存等を推進するため、地区レベルの街路の再整備、歩行者・自転車空間の整備、無電柱化、沿道のまちづくりと一体となった街路整備等、快適な街路空間の整備を推進します。

(10) 地域の道路整備への多様な支援

地方の自主性・裁量性による地域の道路整備や個性あふれるまちづくりを推進するため、交付金等により多様な支援を実施します。

2. 道路特定財源の一般財源化等について

平成20年12月8日の「道路特定財源の一般財源化等について」（政府・与党合意）においては、道路関連支出の無駄の排除、道路特定財源制度の廃止、地域の基盤整備等を盛り込み、平成21年度予算において必要な措置を講じることとされました。

これを受け、地方道路整備臨時交付金は廃止され、新たに道路を中心に関連する他のインフラ整備やソフト事業も対象とした「地域活力基盤創造交付金」（一般会計、国費9,400億円）を支援します。なお、平成21年度予算（社会資本整備事業特別会計 道路整備勘定）において、道路事業全体（街路事業含む）で国費1兆7,466億円が措置されています。

◆ 道路特定財源の一般財源化等について（抄）

平成20年12月8日 政府・与党

本年5月の閣議決定「道路特定財源等に関する基本方針」等に基づき、以下の措置を講ずることとし、関連法案を次期通常国会に提出する。

1. 道路関連支出の無駄の排除

道路事業・道路関係業務の執行に対する様々な指摘を踏まえ、平成21年度予算において、徹底したコスト縮減、ムダの排除に取り組む。

2. 道路特定財源制度の廃止

平成21年度予算において道路特定財源制度を廃止することとし、道路整備事業に係る国の財政上の特別措置に関する法律第3条の規定を削除するとともに、地方税法などの所要の改正を行う。

また、特定財源制度を前提とし、社

会資本整備事業特別会計に直入されている地方道路整備臨時交付金を廃止する。

3. 新たな中期計画

道路特定財源制度の廃止に際し、新たな中期計画は、道路のみ事業費を閣議決定している仕組みを改め、他の公共事業の計画と同様とする。事業費ありきの計画を改め、計画内容を「事業費」から「達成される成果」（アウトカム目標）へと転換し、今後の選択と集中の基本的な方向性を示すものとする。また、他の社会資本整備との連携を図り、社会資本整備重点計画と一体化することとする。

今後の道路整備に当たっては、最新のデータに基づく交通需要推計結果を

もとに、見直した評価手法を用いて厳格な評価を行うことを明確にする。

4. 地域の基盤整備

地方からの要望を踏まえ、地方の道路整備や財政の状況に配慮し、地方道路整備臨時交付金に代わるものとして、道路を中心に関連する他のインフラ整備や関連するソフト事業も含め、地方の実情に応じて使用できる1兆円程度の「地域活力基盤創造交付金（仮称）」を平成21年度予算において創設する。その際、これまで道路特定財源が充てられていた道路整備費等の見直しにより財源を捻出する。

また、地方道路整備臨時貸付金制度については、引き続き維持する。

（後略）

1

戦略的なモビリティ・マネジメントの推進

国土交通省 都市・地域整備局 街路交通施設課

1. はじめに

集約型都市構造（コンパクトシティ）と都市交通の議論に際し、土地利用だけコンパクトにしても交通環境負荷は十分に低減するとは言えず、モビリティ・マネジメント（以下、MM）と併せて実施することが効果を高める上で望ましいということが指摘されています。

このような流れのなかで、社会資本整備審議会都市計画・歴史的風土分科会都市計画部会に設置された都市交通・市街地整備小委員会の報告（平成19年6月）において、『集約型都市構造を実現するための総合的な交通施策を確実に推進するためには、「まちづくり」と一体となって都市交通施策を総合的に実施することが不可欠であり、都市交通に関する全ての主体が共通の目標のもと連携・連動し、必要な施策・事業を適切に組合せ、ハード・ソフトを一体に

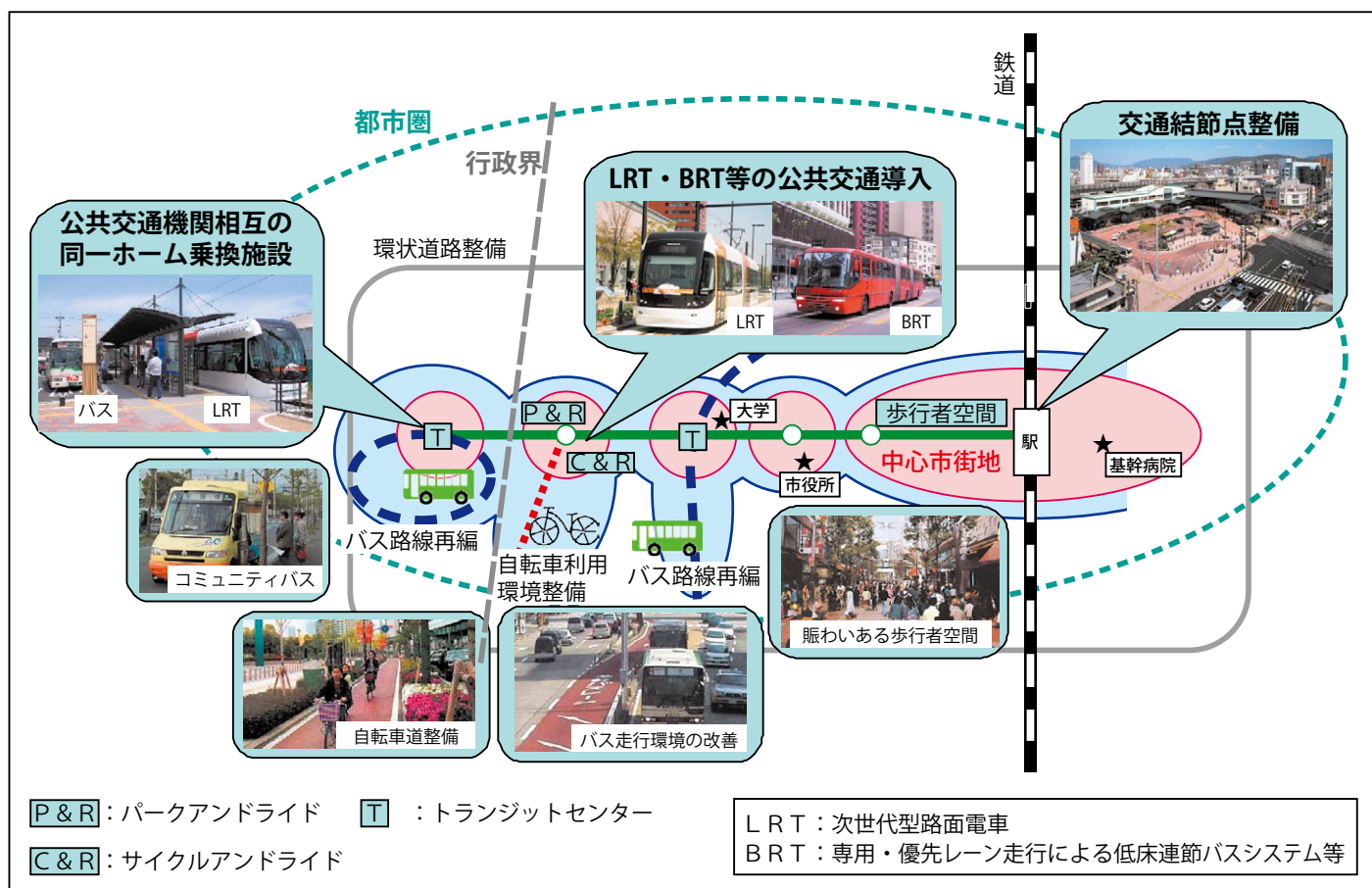
推進するパッケージアプローチ型の取組が基本となる。その際、ハード整備と併せ地域の特性に応じた適切なソフト施策を選択し展開する戦略的なMMを推進することにより、できるだけ後戻りさせない交通行動の変化を促す』とされており戦略的なMMの重要性について、明確に位置付けられました。

2. 戦略的なMMの推進

これからの都市交通に関しては、過度に依存した自家用車利用から、徒歩、自転車、公共交通などのモード間の適切な役割分担を進めることが必要であります。

自家用車利用に慣れた利用者が自転車、公共交通等の利用へと交通行動を転換していくには、交通結節点等の整備、公共交通のサービスレベルの向上に加え、公共交通による

図ー1 総合的な交通戦略の展開イメージ



『せんだいスマート』

～仙台市におけるモビリティ・マネジメントの実践

仙台市 都市整備局 公共交通推進課

1. はじめに

仙台市（H21.1.1現在人口：1,031,961人）では今後到来する人口減少・少子高齢化社会に対応した機能集約型都市の形成を目指しています。そのため、公共交通を中心とした交通体系の構築のために「（仮称）仙台市総合交通戦略」を策定中です。総合交通戦略では、これからの社会状況の変化に対応し、住民誰もが便利で利用しやすい公共交通を中心とした交通体系を目指します。

また現在、平成27年度の開業を目指して、地下鉄東西線の建設を進めております。地下鉄開業時には、既存の地下鉄南北線ならびにJR各線と共に、仙台市の軌道系交通軸が整うこととなります。公共交通を中心とした交通体系の構築のためには、地下鉄東西線や駅前広場などのハード整備や乗合バス路線網の見直しと一緒に、モビリティ・マネジメント（MM）を実施することが非常に重要になると考えております。

以下本稿では、仙台市が現在取り組んでいる主なMM、ならびに地下鉄東西線整備と一体として今後展開していくMMについて紹介します。

2. これまでのMMの取組状況

（1）『せんだいスマート』について

これまで実施してきたMMを継続させると共に、多様な実施主体が相互連携しながらMMを実施していくために、2008年9月より、仙台版モビリティ・マネジメントを「せんだいスマート」と銘打って取組んでおります。また、せんだいスマートを多くの方々に知っていただくためにロゴマーク（図－1）を作成し、各実施機関が作成するポスターやチラシなどにも掲載していきます。

図－1 セんだいスマートロゴ



（2）転入者を対象としたMM施策

現在、仙台市へ転居される方は、年間およそ70,000人

（35,000世帯）おります。住民異動届出の際に区役所の窓口に来られた転入者に対し、市内を運行しているバスの路線図やバスの乗り方などを記載した公共交通利用ガイドなどの資料（図－2）を配布し、公共交通の利用案内ガイドを提供し好評を得ています。まだ交通行動の定まる前の転入者に、適切な公共交通利用の情報を提供することにより、公共交通利用への習慣づけに極めて効果が高いものと思われます。

図－2 転入者を対象としたMM資料



（3）大学生に対するMM施策

仙台は、六大学野球リーグがある位「学都」としても知られており、多様な教育機関も集積し、そこでは多くの学生、留学生在が勉学に励んでいます。これまでの学生は、公共交通ではなくバイクなどの利用による通学が多く、それが交通事故にも繋がり学校側の課題のひとつとなっていました。

入学などで他の地域から仙台へ転居してくる学生達は、転入者同様、交通行動の定まる前ですので、公共交通への習慣づけの取組が非常に有効です。特に居住地選定に先立ち、学校を中心とした公共交通に関する情報を提供することにより、公共交通を中心とした学生生活が過ごせるような地域に居住地を選定することが期待されます。

そこで、各大学と連携して入学試験の受験生に対して、受験票を郵送する際、学校周辺のバス路線図（図－3）を同封し、受験する段階からバスによる通学を印象づけます。さらに、合格者に対して合格通知を郵送する際にも、改めてバス路線図を同封することにより、より公共交通への利用を印象づけます。

また、このバス路線図は、学生が中心となって作成したものであり、バス路線図の作成を通して公共交通に対する意識を高めることにも繋がっております。

3. 地下鉄東西線整備と一体となった戦略的MM

地下鉄東西線の整備（図－4）は、仙台市の自動車交通中心から公共交通中心の交通へ転換するための、大きな転機となります。地下鉄東西線開業と同時に、バス網の見直しも必要となることから、これまでのバス移動から地下鉄利用へと変わる地区では、無理なく速やかに転換させるために、地域住民と共にワークショップ型のMMを実施して

いきたいと考えています。また、地下鉄沿線の民間事業者等に対しては、MMによるエコ通勤の取組を実施し、自家用車通勤を見直し、公共交通利用等環境負荷の少ない通勤を徹底させていきたいと考えています。さらに、地下鉄関連街路や交通結節点整備および地下鉄沿線の市街地開発などのまちづくりと一体となったMMを実施することにより、高機能な市街地が形成され、市民の暮らしが多彩になって、生活の楽しみが広がっていくと思われます。

4. おわりに

MMの取組は一度実施したからと言って効果が上がるものではなく、継続して繰り返し実施することにより大きな効果が得られます。

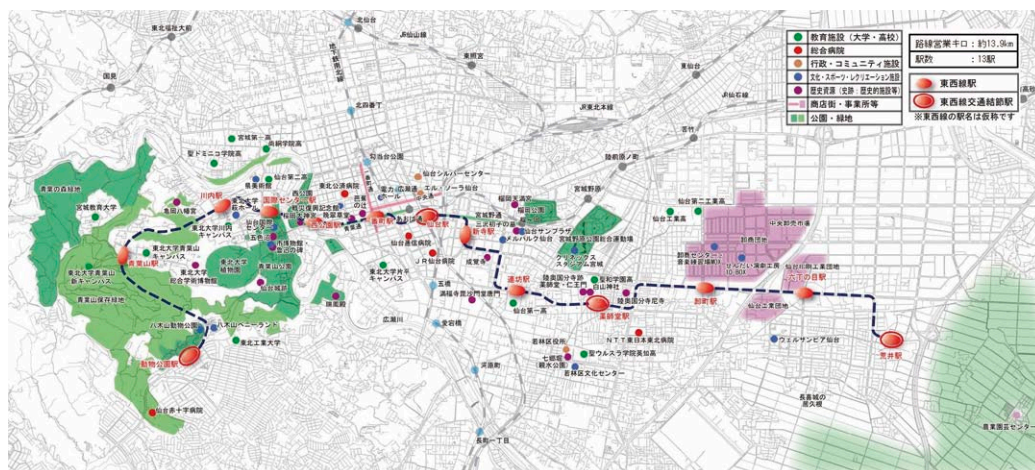
MMを実施することで、行政は公共交通を中心とした交通体系の構築、交通事業者は利用者増による安定した経営、市民・利用者は公共交通を利用することによる、住みよい生活が実現されます。また、低公害に関する技術革新もこれ以上大きく望めないことを考えると、運輸部門、特に自家用乗用車のCO₂排出量を削減することが、地球温暖化防止のためには必要不可欠であり、ひいてはクールアース推進構想実現のために、MMが重要な鍵を握っていると思われます。そのためにも、行政、交通事業者、市民または企業などがそれぞれMMについての役割分担を明確にしながら、連携して積極的にMMへ取組めるようになりたいと考えております。

今後、地下鉄東西線整備と一体となったMMを実施展開し、先駆的な事例となるよう、頑張っており取り組んでいきたいと思ひます。

図－3 東北大学の学生を対象としたバスマップ



図－4 地下鉄東西線路線図



南区方面バス利用促進に向けたモビリティ・マネジメント

新潟市 都市政策部 都市交通政策課

1. はじめに

新潟市は、平成13年の黒埼町、平成17年の周辺13市町村との合併を経て、人口約81万人、面積約726平方キロの都市となり、平成19年4月に本州日本海側初の政令指定都市となりました（図－1）。

図－1 新潟市の概要



本市は、発展著しい北東アジアに向かい合い、特定重要港湾や国際空港、新幹線、高速道路などの広域交通体系を兼ね備えた日本海側の交通拠点都市であるとともに、国内最大の水田面積を持つ自然豊かな大農業都市でもあり、恵まれた自然や田園と高次都市機能が共存する特性を活かしながら、国内外との交流の輪を上げていくため、「日本海交流都市」「田園型拠点都市」などを都市像に掲げ、かつてない政令市としての都市づくりを進めています。

特に交通政策では、平成19年6月に指定いただいた『オムニバスタウン計画』や、平成20年3月に策定した本市の総合交通戦略となる『にいがた交通戦略プラン』の推進による人と環境にやさしい交通の実現を目指しています。

2. 南区の概況

旧白根市、旧味方村、旧月潟村からなる南区は、本市の都心部から南へ約20キロメートルに位置し、人口約48,000人の生活圏を形成しています。

区内の交通体系としては、区のほぼ中央を南北に縦貫する国道8号が主要幹線道路として都心方向へのアクセス及

び区内の交通を支えており、公共交通については、鉄道がなく、バスが重要な交通手段となっており、朝・夕の通勤・通学時間帯を中心に都心方面への路線バスが運行されているほか、政令市移行に併せて区内の主な公共施設や生活関連施設を結ぶ区バスの運行を開始しています。

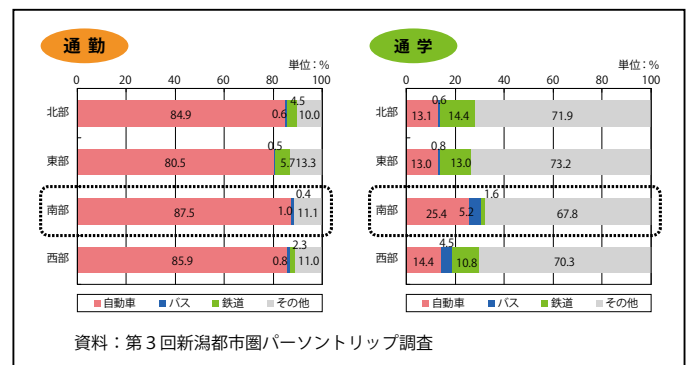
また、南区の西側に隣接した北陸自動車道を運行する県内高速バスが充実していることから、高速バス停でのパークアンドバスライド（P & B R）による都心アクセスの強化を進めています。

3. 南区における交通の課題

新潟都市圏における代表交通手段構成（分担率）の変化を見ると、他の地方都市同様、自動車への依存が非常に高く、全目的で約70％に増加する一方、公共交通が約5％と減少の一途をたどっています。

特に鉄道がない南区では、通勤での自動車分担率が他地区に比べ高いほか、通学での自動車分担率が約25％と4人に1人が自動車の送迎などによる実態があります（図－2）。

図－2 目的別・地区別の代表交通手段分担率



こうした自動車への過度な依存は、バス利用者数の減少から減便や路線の廃止といった負のスパイラルが生じるほか、都心への主要幹線道路である国道8号の朝・夕を中心とした交通渋滞から、同路線を運行するバスの到着時間の遅れなどのサービス低下を招いています。

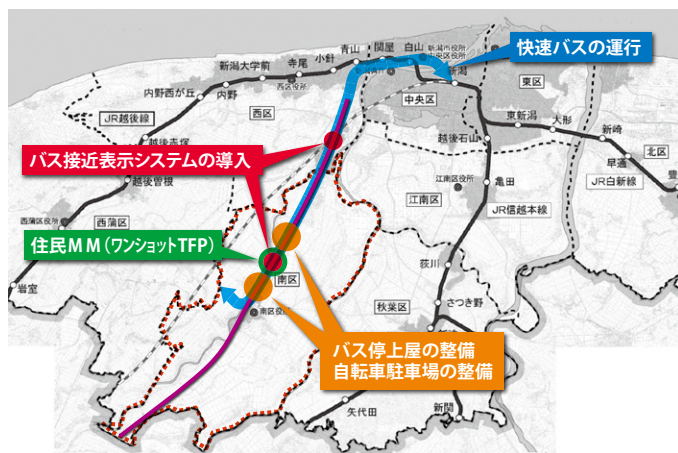
また、現在直面している高齢社会や環境問題にも対応したこれからの交通政策として、公共交通と自動車のバランスのとれた人と環境にやさしい交通の実現を目指したバスの走行性・利便性の向上と利用促進が課題となっています。

4. 南区方面におけるバス利便性向上施策とモビリティ・マネジメントの実施

南区方面と都心間のバスによるスムーズな移動の実現と利用促進を図っていくため、『にいがた交通戦略プラン』の重点プロジェクトの一つに位置づけ、地元住民や交通事業者、関係行政機関などからなる協議会を設置し、バスの利便性向上を進めています。

また今年度は、国土交通省の新たな補助制度である先導的都市環境形成促進事業（通称；エコまちづくり事業）に採択いただき、快速バス運行やバス接近表示システム導入社会実験などのバス利便性向上策と併せたモビリティ・マネジメント（MM）に着手しました（図－3）。

図－3 南区方面での取り組み



《快速バス運行社会実験》

国道8号を運行する白根線バス路線において、通勤・通学時間帯における都心へのアクセス時間の短縮と利用者の心理的な負荷を軽減させるため、途中停留所を一部通過する快速バスの導入により、利用者の増加を目指します。

《バス接近表示システム導入実験》

白根線急行バスでは、現在携帯サイトでのバス運行位置情報（新潟バス i）が提供されていますが、高齢者など携帯サイトを利用されない方へのサービス提供としてバス停でのバス接近表示システム（急行バスのみ）を導入しました。

《バス待ち環境の改善とC&B Rの推進》

国道8号沿線の利用者が比較的多いバス停には上屋が設置されていますが、老朽化しているものがあるほか、バス停付近での違法駐輪もあり、歩行者やバス利用者の利便性が損なわれています。

既存バス利用者の利便性を確保するとともに、さらに自動車からの転換を促進するため、交通結節点としてのバス待ち環境の改善やサイクル&バスライド（C&B R）用の駐輪場の整備、バス停新設による利用圏域の拡大を図っていきます（写真－1）。

写真－1 バス停・駐輪施設整備イメージ



《住民MMの実施》

これらバス利便性向上施策の実施効果を最大限に発揮させ、地域ぐるみで過度な自動車依存からの転換と環境負荷の低減を図っていくため、本年度はバス接近表示システムを導入する国道8号「北田中」バス停利用圏域の居住者を対象としたワンショットTFPにより、マイカーからバスへの転換を促す動機づけツールを活用した住民MMを行っています。

- 対象；北田中バス停利用圏域の約350世帯
- 実施方法；世帯への個別訪問配布（郵送回収）
- 動機づけツール；
 - ①バス利便性向上施策（社会実験）広報チラシ
 - ②北田中バス停利用ガイド
 - ③市内公共交通ガイド「にいがた都市交通マップ」
 - ④バスの乗り方ガイド
 - ⑤MMパンフ「にいがた暮らしと交通」
 - ⑥アンケート調査票およびお試しバス乗車券

写真－2 住民MM（動機づけツール）



5. おわりに

本市では、南区での住民MMのほか、全市的な取り組みとして、MMの概念を広く市民に浸透させるため、実践者をお迎えしたフォーラムや勉強会を開催しているほか、今後もノーマイカーデーなどをきっかけとした企業MMや、次世代を担う子ども達をターゲットとした学校MMなど、多様なMM方策を活用した取り組みを積極的に進めたいと考えています。

新駅設置及びエコサイクルシティ実現に向けてのモビリティマネジメント

安城市 都市整備部 都市計画課

1. はじめに

(1) 安城市はこんなまち

安城市は愛知県の中央部に位置し、明治用水の豊かな水にはぐくまれ「日本デンマーク」と呼ばれるほど農業先進都市として発展してきましたが、近年は、名古屋市から30kmという近い距離や、豊田市などの内陸工業都市に隣接するという地理的条件にも恵まれ、今では人口18万人に迫るまでに成長し、農・工・商業のバランスのとれたまちとなっています。

(2) 環境首都をめざして

平成10年に「地球にやさしい環境都市宣言」を行い、さらには平成12年に環境の国際規格ISO14001の認証を取得するなど、環境施策に力を入れております。そして、平成17年には、めざす都市像を「市民とともに育む環境首都・安城」とした第7次総合計画を策定し、特色を生かした個性あるまちづくりを市民、事業者と協働で進めています。

(3) 公共交通

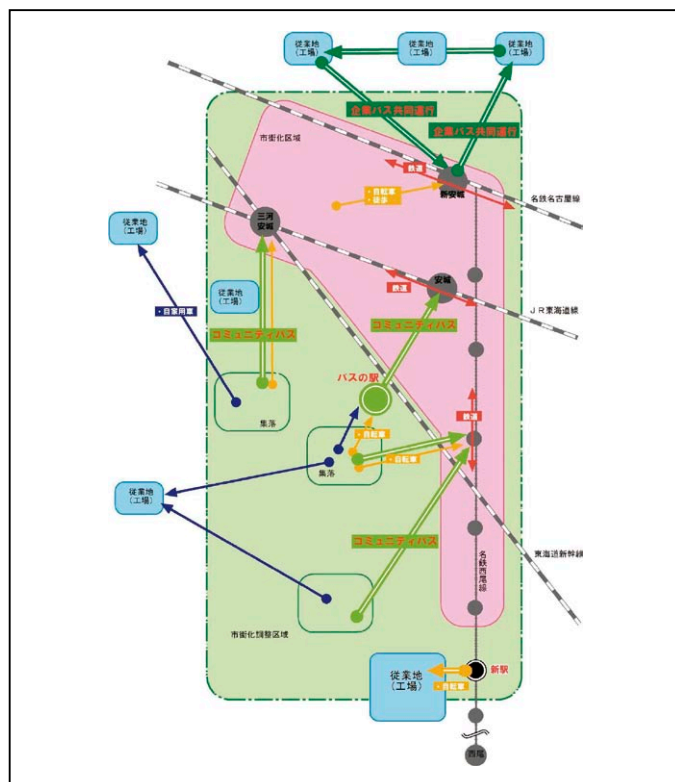
公共交通については、鉄道ではJR東海道新幹線、JR東海道本線、名鉄名古屋本線及び名鉄西尾線の4路線10駅（新駅を含む）があります。また路線バスは、名鉄バスが2路線、知多バスが中部国際空港までの1路線及び市内循環バス（あんくるバス）が7路線あり、市内公共交通のネットワーク化を形成しています。

2. 安城市総合交通計画

本市の将来を見据え、過度に自動車に依存した交通体系から、自動車利用を抑え、公共交通や自転車、歩行者、そして自動車といった交通手段が連携・調和した公共交通利用型の都市づくりを進めていくことを方針として、公共交通機関の利用促進策や自転車施策、道路網の整備計画などを総合的に体系づけた「安城市総合交通計画」を現在策定しています。

また、それに先立ち、交通環境を主眼に置いたメニューを洗い出した都市交通環境改善プランを作成しました。

図-1



3. 新駅（南桜井駅）建設

都市交通環境改善プランの中で鉄道利用促進策として安城市南部地区の名鉄西尾線への新駅設置を挙げています。

名鉄西尾線は、名古屋本線新安城駅から分岐し、三河湾に向かう路線であり、新駅設置が計画された地域は、昭和30年代後半からの企業誘致により、自動車産業関連の大規模事業所を始め50余りの企業が立地し、多くの人が自動車で通勤しており、以前から駅設置が求められていました。

その後、事業所従業員の自動車から鉄道利用への通勤手段の転換によるCO₂削減及び周辺地域の交通渋滞の緩和という市の環境施策と、近接する鉄道高架事業にあわせた複線化による輸送力の増強という鉄道事業者側の思いが合致したことにより、平成19年2月に新駅設置を合意し、平成20年6月29日に開業を迎えました。

開業後の乗降客数につきましては、現在は目標値の6割程度ではありますが、更なる通勤手段の転換を事業所に働きかけております。

凡 例

- 立体化事业（施行済）
- 立体化事业（施工中）
- 市街化区域
- J R 東海道新幹線
- J R 在来線
- 名 鉄
- 国 道
- 市町村界

第7次総合計画に基づく、主要プロジェクト「健康的で環境にやさしい交通環境づくり」で位置付けているエコサイクルシティを実現するため、平成19年7月に安全・快適に自転車を利用できる道路環境を有するだけでなく、自転車が暮らしの中で交通手段として当たり前のように利用され、市民が健康に暮らし、街なかが活気にあふれた環境にやさしい都市の実現をめざして、**エコサイクルシティ**計画を策定し、3つの基本方針に基づき様々な事業を行っています。

- ①「エコチャリモニター」の実施（平成20年度）
- ②市民でつくる自転車イベントの開催（平成19・20年度）
- ③自転車免許制度の導入（平成20年度）

④自転車ネットワーク整備（平成20年度設計）
⑤明治用水緑道の環境整備（平成20年度設計）
⑥駅周辺駐輪場整備（平成20年度）

- ⑦レンタサイクル事業の拡充：9サイクルポート52台（リサイクル自転車42台）どのサイクルポートでも返却が可能（平成19・20年度ポート増設）
- ⑧自転車サイン計画の策定（平成20年度）
- ⑨自転車マップの作成（平成20年度）
- ⑩「まちの自転車屋さん」の設置（平成20年度）

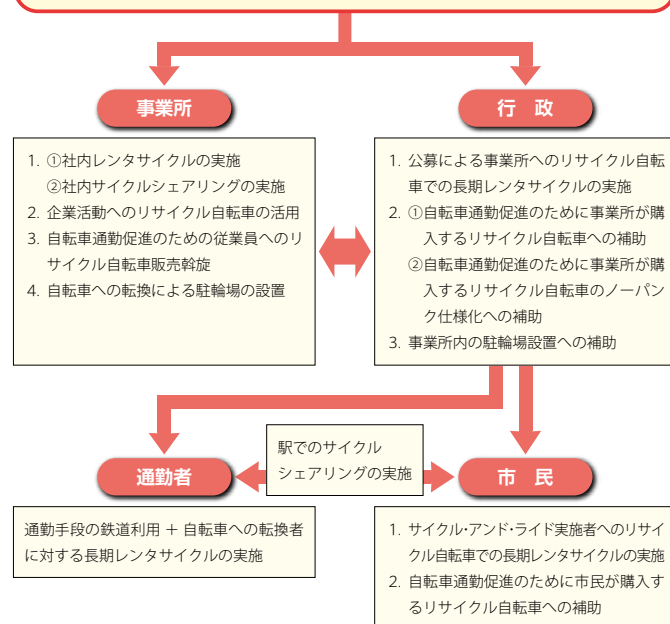
5. 新駅でのレンタサイクルの社会実験

【実施方法】

- 1) 市が自転車30台を購入し、事業所に対して無料貸し出し（走行距離メーター付き）
- 2) 事業所は従業員に貸与し、貸与者は毎日の利用状況（時間、距離）を利用状況簿へ記入
- 3) アンケート調査実施 2009（平成21）年度（開始時・中間時・終了時）
- 4) 2010（平成22）年度～ 2014（平成26）年度、年1度の利用状況聞き取り調査の実施

2009（平成21）年度 6ヶ月間（8月～1月を予定）

平成21年度 `社会実験、検証後の新たな展開（案）



6. おわりに

今後も、「環境首都・安城」をめざして、公共交通や自転車をつなげた様々な事業を市民、事業者と協働で行っていきなさいと考えています。

地域住民、学校、企業・商店等とのパートナーシップによるモビリティ・マネジメント

兵庫県明石市 土木部 交通政策室

1. 明石市とMMそしてSMMへ

本市では、平成16年度に山陽電鉄沿線を対象に明石市役所等で行ったトラベル・フィードバック・プログラム（TFP）が最初のモビリティ・マネジメント（MM）でした。

その後平成19年度に、MMに限らず計画的な交通行政の展開を図るため、「明石市総合交通計画」を策定し、併せて具体的事業執行プログラムを「明石市総合交通戦略」に整理しました。これにより、平成16年度より始めたコミュニティバス（以下たこバス）運行を平成19年11月より拡大させ、平成20年度は、国土交通省都市・地域整備局の進める「都市交通システム整備事業」に加えて「先導的都市環境形成総合支援事業」の補助を受け、「都市情報提供システムの検討・整備」等のほかにも、「都心循環バスの実験運行」、「街路灯や自動販売機の適正配置」及び戦略的MM（SMM）である「地域住民、学校、企業・商店等とのパートナーシップによるMM」を実施できるようになりました。

本市における戦略的MMは、まず市内外の地域間における交通特性を捉え、土地利用やトリップの内容に応じて、各種MM（①事業所MM、②居住者MM、③転入者MM、④学校MM、⑤集客施設MM）の適正を判断し、最も効果が期待できる地域において、最初はプロトタイプの小規模なMMを実験的に進め、PDCAサイクルをスパイラルに展開させながら、徐々に規模を拡大させることとしています。

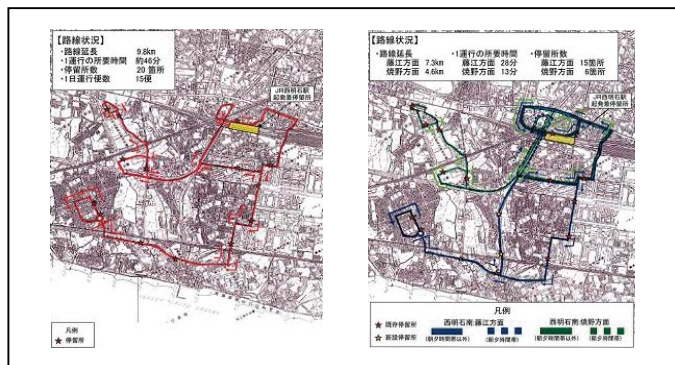
本年度は、まだプロトタイプの取組み段階ですが、以下に実施事例を紹介します。

2. 居住者MM（WSによるバスルートの変更）

本市では、西明石以西に16路線のたこバスを運行していますが、需要が見込まれるものの、冗長なルートのためか、利用が伸び悩んでいる西明石南ルートについて、WS（ワークショップ）によりルートを変更することとしました（写真-1）。WS開催に際して、行政・運行事業者よりルート分割案を2案用意



図-1 ルート変更図



し、それを叩台に議論して頂きました。WSには、地元自治会役員、女性の会、高年クラブ、各PTA代表、計40名にお集まり頂き、4班に分けてKJ法による議論を進め、各班でまとめたルート変更案を発表して頂きました。後日、発表された変更案を参考に、ループ状コースの八の字分割、通勤時間帯は商業施設に立ち寄らない急行便や他ルートとの乗継ぎを良くしたダイヤ変更等を含んだ案を作成し、WS参加の方々に対して報告会を開催、提示しました（図-1）。結果、提示案どおりの合意を無事形成することができ、今春には、新ルートでの運行を予定しています。WSでは、多くの住民の意見をくみ上げ、問題意識を共有し、住民と行政が同じ方向を向いて連携することができたことが印象的で、パートナーシップを通じて公共交通の重要性、利用促進と地域の活性化にたこバスが担う役割の認識を住民と共有できたことが、円滑な合意形成につながったものと考えています。

3. 学校MM（神戸大学附属明石小学校での取組み）

MMの実施フィールドとして、最も親和性のあるもののひとつに学校教育での取組みがあることは知られています。

特に標記の小学校では、研究主題を「評価を通して『実践的社会人』を育む単元を構築するシステムの開発」として、次世代の社会をつくる子どもの育成を行っています。その取組みは今の社会と子どもの実態を融合したカリキュラムの開発を行っていることから、とりわけMMとの関連性は高いと考えました。

そこで本年度は、上半期に3年生、下半期に4年生を対象として実験的实践を行いました。それらの実践は、小学

校の研究発表会（上期：H20.6.6／下期：H21.1.23）の公開授業や分科会において、全国の教育関係者より多数のご意見を頂くことができました。

学校MMを着手するに当たって重要なことは、カリキュラム構成を行うところから関わることでした。担当教諭から子どもの願いや授業への思いを聞き、授業のねらいに沿った情報提供等を積極的に行うことで、学校教育に寄り添ったMMを行うことができました。

実践事例を紹介します。3年生の授業では単元学習「明石の風景をつたえよう」において、子どもが明石市の様子を調べるために、西明石以西を網羅するたこバスに分乗し、明石市のまちの姿をまとめました。また、バスに乗車した際には、高齢者の方や駅に向かっている方など、様々な人たちに会うことで、公共交通の意義を知ることができました（写真-2）。

公開授業においては、子どもが発見したことを各班でまとめて発表する場面でした。分科会では、各班のディスカッションをしている様子から、子どもがたこバスでの活動を通して、土地の様子だけでなく人が暮らす生活環境についても理解することができているなど、教育関係者よりご意見を頂戴することができました（写真-3）。



写真-2



写真-3

こちらから公共交通の目的等を誘導せずに、子ども自身の発見した事柄から、公共交通の意義に気づいたことは、驚きとともに、改めて学校MMの効果と可能性を認識したところです。4年生の授業では、「くらしにやさしく行き来しよう」という単元におけるMMの取組みとなりました。

単元は、全27時間で構成され、まず子どもたちで日常の行き来について話し合われた結果、「①安全な行き来」「②快適な行き来」「③環境と行き来」の三つの柱で子どもたちの手により学習計画が立案されました。

公開授業では「②快適な行き来」に着目し、渋滞対策についてディスカッションを行うこととしました。そのため、事前に市内の渋滞ポイントについて子どもが踏査し、渋滞ポイントに到達するまでの公共交通による移動体験とを併せて、渋滞原因とその対策を考えました（写真-4）。

ディスカッションでは、渋滞の原因が交差点の信号にあること、右折レーンの滞留長が短いことなどが挙げられ、信号の設置理由を考えるうちに、同時に対策面として、立体交差やバスベイの整備が考えられ、次に公共交通（バス）を優先する、時間的に優先する車を決める、他の道路に大

型車の通行を廻すなど、交通のシェアについて関心が移行していき、ここでもMMの萌芽を見て取ることができました（写真-5）。



写真-4



写真-5

今後は交通マナーを考える授業、交通安全について考える授業や、自動車と環境との関わりについて調べていく授業を進めた後、それらの経験を踏まえて、人のくらしにやさしい移動の仕方について総合的に考え、そのことを家族等に伝えたりすることで、本単元を終えることとしています。行政はゲストティーチャーとして授業に参加しますが、子どもの自主性を重んじるため、子どもより求められる事実確認や情報提供にとどめ、最後に感想を述べるだけとしました。但し、子どもの考えがどの方向に展開するかは不明なため、ある程度のシナリオを作成して、資料の準備を進めていたことが、後々の交通に対する円滑な理解に繋がったようです。

このように、子どもの体験を通したMMの取組は、子ども一人一人の交通行動だけでなく、小学校が目指している『実践的社會人』の育成に向けて、大きなきっかけを与えることができたものと考えます。

4. おわりに（今後の計画と課題、謝辞）

今後は、これらのWSや学校MMでの取組みを核に、他のたこバス路線見直しの参考にしたり、他の公立小学校への展開を図るだけでなく、転入者に対する「おでかけマップ」の更新、通勤行動に照準を当てた事業所MM、都心循環バスの社会実験運行にリンクした集客施設へのMMなどの展開を計画しています。

ただ本市のMMは行政主導的色彩が強く、本来の目的からはNPO等の地元が主体で行政はそれを支援する姿が望ましいことから、今後の展開は、WS等を重ねながら担い手も育成していくといった視点が必要と考えています。

最後に、WSにご参加頂いた、地元関係者の方々、事務局をお手伝い頂いた㈱建設技術研究所、また学校MMでは、ご指導を頂いた大阪大学の松村准教授、神戸大学附属明石小学校の鎌田研究主任、馬場教諭、そして子どもたち及び事務局をお手伝い頂いている㈱KCSには大変お世話になり、本稿をお借りして御礼申し上げます。

自由通路の整備促進に向けて

—— 自由通路の整備及び管理に関する要綱(案) ——

国土交通省 都市・地域整備局 街路交通施設課

1. はじめに

集約型都市構造の実現には、鉄道駅を中心とした回遊性のある賑わい空間の創出や誰にとっても移動の機会が確保された都市構造とすることが重要であり、鉄道駅等の交通結節点周辺を単なる交通施設として捉えるのではなく、都市機能の集積を促進する拠点（集約拠点）として位置づけ、駅前広場、自由通路、民間開発事業等が一体となって計画・整備される必要があります。

しかし、具体的な計画の策定については、様々な関係者との調整を要し、特に、自由通路の整備については、その整備や管理について地方公共団体と鉄道事業者間の明確なルールがないことから、事業が進捗しない事態も発生しています。

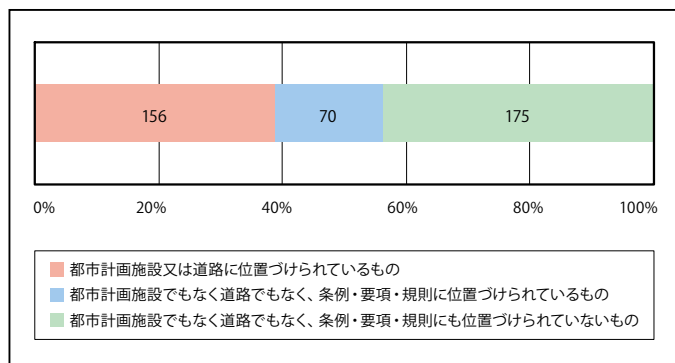
このことから、国土交通省では、自由通路の整備及び管理についてのルールの策定を目指し、地方公共団体や鉄道事業者と検討会を設置し、議論を重ねてきたところであり、その結果、一定の方向性をまとめ、要綱として出すこととなりました。

2 自由通路整備の現状と要綱策定

(1) 自由通路の位置づけが不明確

図－１は、既存の自由通路の位置づけを調べたものですが、都市計画施設や道路等の法律に規定された施設に位置

図－１ 自由通路の位置づけ

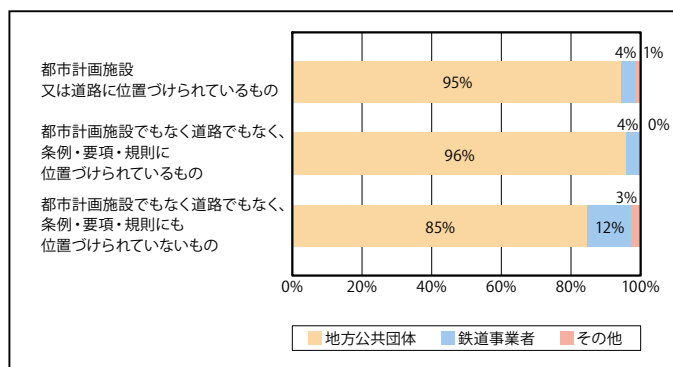


づけられていない施設が多く、条例等でさえ位置づけられていない施設も大変多くなっていることが分かります。

(2) 自由通路整備の費用負担に関する現状

図－２は、自由通路の平均的な費用負担割合を示したのですが、地方公共団体が整備費の大半を負担していることが分かります。

図－２ 自由通路の費用負担割合



(3) 自由通路整備の課題と要綱策定

上述のような現状から、自由通路整備について、その位置づけをあまり明確にしないまま、地方公共団体が多くの費用負担をすることとなり、結果的に、地方公共団体の説明が困難になったり、地方公共団体と鉄道事業者との協議が停滞する場合があります。

このような状況を改善し、自由通路の整備推進を図るため、自由通路の位置づけを明らかにし、その位置づけに応じて費用負担を明確化した「自由通路の整備及び管理に関する要綱」をまとめたところです。

この要綱については、平成21年6月1日付けで発出したところですが、内容を以下に掲載します。

国土交通省としては、この要綱の策定により、自由通路の整備促進を図るとともに、要綱策定にとどまらず、各種の支援措置を講じることにより、更なる交通結節点整備の推進を考えているところです。

自由通路の整備及び管理に関する要綱（案）

（目的）

第1条 本要綱は、自由通路が停車場内に設置されることの特異性に鑑み、その整備及び管理について必要な事項を定めることにより鉄道駅周辺の整備を促進し、もって都市交通の円滑化を図り、都市の健全な発展に寄与することを目的とする。

（定義）

第2条 本要綱において、次の各号に掲げる用語の意義は、それぞれ当該各号に定めるところによる。

（1）鉄道

鉄道事業法（昭和61年法律第92号）第2条第2項による第1種鉄道事業及び第4項による第3種鉄道事業に係る鉄道（ただし新幹線鉄道は除く。）及び軌道法（大正10年法律第76号）第1条第1項による軌道をいう。

（2）停車場

鉄道の単線区間では場内信号機の内側、複線区間では列車の進入する方向の場内信号機と列車が発発する方向の場内信号機の内側、停車場区域標が設置されている場合はその内側とする。

（3）自由通路

本要綱の対象とする自由通路とは、既存の停車場内で鉄道と交差し、専ら歩行者、自転車の交通の用に供する道路又は通路等をいう。ただし、鉄道事業者が独自に鉄道或いは駅の整備の一環として整備、管理する自由通路のうち、都市基盤事業者が費用負担しないものについては、本要綱の対象外とする。

（4）都市基盤事業者

自由通路の整備及び管理又は費用負担を行う国又は都道府県、市区町村をいう。

（5）鉄道事業者

自由通路が存する鉄道を管理する者をいう。ただし、鉄道の施設を管理する鉄道事業者と鉄道の用地を所有する鉄道事業者が異なる場合には、当該用地を所有する者を含むものとする。

（自由通路の位置づけ）

第3条 本要綱の対象とする自由通路は、管理者及び管理形態により、以下のよう分類する。

（1）道路の場合

都市基盤事業者が市街地分断の解消や踏切対策等のまちづくりの一環として整備、管理する自由通路は、基本的に、道路法（昭和27年法律第180号）上の道路（以下「道路」という。）とし、都市計画に定めるものとする。この場合、自由通路が各種の鉄道施設等が集中する停車場内に整備されることを考慮し、都市計画にあたっては都市計画法（昭和43年法律第100号）第11条第3項による立体的な範囲の指定、道路区域の指定にあたっては道路法第47条の6に定める道路の立体的区域の指定を、適宜活用することとする。

なお、都市基盤事業者及び鉄道事業者は、自由通路の上下空間の想定される使用方法について、予め協議を行うことができるものとする。この場合、両者は鉄道事業者による現状実施可能な自由通路の上下空間の使用（自由通路の活用（構造、接道条件等）により建築が可能、もしくは新たな機能が付加される場合を除く）を担保するための措置を必要に応じ協定等に定めるものとする。

また、立体道路制度及び立体都市計画制度の活用の際には、具体の取扱いについて、必要に応じ協定等に定めるものとする。

（2）通路等の場合

都市基盤事業者が整備、管理する自由通路で、道路にできないものについては、基本的に通路や広場として都市計画に定め条例等により管理するものとする。この場合、都市計画法第11条第3項による立体的な範囲の指定を適宜活用することとする。

（3）鉄道事業者の施設の場合

鉄道事業者が鉄道或いは駅の整備の一環として整備、管理する自由通路のうち、不特定多数の利用を前提とし、周辺のまちづくりに貢献するものについては、その整備費の一部を都市基盤事業者が負担する自由通路とする。この場合、自由通路としての機能を損なう一定の営業行為等の制限など管理のあり方について協定等に定めるものとする。

（自由通路整備費）

第4条 自由通路整備費は、自由通路の整備のため直接必要な本工事費、附帯工事費、測量及び試験費、用地費、補償費、機械器具費、営繕費並びに事務費等とする。

ただし、自由通路の整備に併せて鉄道事業者が店舗等（駅施設に併設する小規模なものを除く）を線路の上空又は地下に新設（増築する場合は、増分を対象）する場合については、自由通路と店舗等の整備のために共通に必要な乗換こ線橋の撤去、電車線の移設、仮設費、補償費などは、自由通路整備者と店舗等整備者の双方で適切に費用負担するものとし、その結果、自由通路整備として費用負担するものを自由通路整備費とする。

2 駅舎や自由通路の整備に支障を生じない乗換こ線橋の撤去費等は、自由通路整備費に含めないものとする。ただし、既存のこ線橋を残しつつ、新たな自由通路を整備することが、整備費の低減につながる場合は、自由通路整備後の既存のこ線橋の撤去費は、自由通路整備費に含めることができる。

（費用負担）

第5条 都市基盤事業者が整備、管理する自由通路について、鉄道事業者に受益が生じる場合は、自由通路の整備、管理に要する費用の一部を鉄道事業者は負担するものとする。鉄道事業者が整備、管理する自由通路のうち都市基盤事業者と鉄道事業者が合意した部分について、自由通路整備費の一部を都市基盤事業者が負担するものとする。これらの費用負担の考え方は、下記のとおりとする。ただし、既に駅舎と一体となった整備済みの自由通路等が必要な機能を有しているにもかかわらず、新たに都市基盤事業者が別の自由通路の整備を行う場合は、鉄道事業者には費用負担を求めないものとする。

（1）道路の場合

「道路と鉄道との交差に関する協議等に係る要綱（平成15年3月20日）」第4条を準用し、都市基盤事業者が自由通路整備費の全額を負担するものとする。この場合、自由通路整備に伴う既設施設（駅舎、乗換こ線橋、ホーム上屋等）の補償は、公共補償基準要綱によるものとし、駅舎の建替え相当額（仮想により地平部に駅舎等を再整備する場合に要する費用から残存価値を差し引いた額）及び鉄道事業者が本来負担すべきバリアフリー施設の整備費は、補償費から控除するものとする。

維持管理費については、都市基盤事業者が全額負担するものとする。

（2）通路等の場合

駅ビル開発と一体的に整備するなど鉄道事業者の意向により自由通路を道路にできず、条例等により通路等として都市基盤事業者（道路管理者であるものを除く。以下この号および次号において同じ。）が整備、管理する場合は、当該開発によって生じる受益に応じて鉄道事業者は、自由通路整備費の一部を負担するものとするが、当分の間、鉄道事業者の負担額は、「都市における道路と鉄道との連続立体交差化に関する細目要綱（平成19年8月9日）」第8条第1項表1を準用するものとする。

維持管理費については、原則、都市基盤事業者が全額負担するものとする。

なお、都市基盤事業者の意向により道路としないものについては、前号に規定する費用負担とする。

（3）鉄道事業者の施設の場合

第3条（3）の鉄道事業者の施設となる自由通路についての都市基盤事業者の費用負担は、一般通行の用に供する部分の自由通路整備費の2/3とする。

維持管理費については、原則、鉄道事業者が全額負担するものとする。

（4）特別の場合

大規模ターミナル駅において鉄道事業者が関連する駅周辺整備の一環として様々な事業と一体で自由通路整備を行う場合など、上記の負担の考え方を適用することが不適切であると都市基盤事業者と鉄道事業者双方が判断した場合は、これによらず両者の協議により費用負担を決定できるものとする。

（用地の処理）

第6条 自由通路の整備において、都市基盤事業者或いは鉄道事業者が相手方の所有する土地を必要とする場合においては、これを有償で譲り受けるものとするが、区分地上権を設定することも可能とする。

ただし、自由通路と鉄道との交差部の土地が、鉄道用地として鉄道事業に必要なものであるときは、施設の存続中無償で 사용할ことができる。

2 道路となる自由通路を駅前広場内の鉄道事業者所有地に整備する場合、道路区域の連続性を確保する必要がある場合には、原則として、駅前広場の両者の所有地を等積交換するものとする。自由通路の昇降口が駅前広場外に設置される場合、昇降口と駅前広場等を結ぶために必要な用地は、都市基盤事業者が買収するものとする。

（管理等）

第7条 都市基盤事業者が管理する自由通路については、鉄道事業者と協議の上、合意した場合、鉄道事業者に管理を委託することも可能とする。また、鉄道事業者の施設として管理する自由通路のうち、都市基盤事業者が費用負担したものについては、その機能を損なうような行為の制限や、建築基準法（昭和25年法律第201号）上新たに活用可能になる当該用地の容積は活用しないことなどについて、協定等を締結するものとする。

附則

1 本要綱は、平成21年6月1日から適用する。ただし、本要綱以前に自由通路の整備、管理に関する費用負担を定めた協定等が締結されているものについては、なおその効力を有する。

なお、工事未着手のものについては、都市基盤事業者と鉄道事業者双方が合意し、本要綱によることとした自由通路の整備、管理については、本要綱によることができるものとする。