

都市と交通

通巻77号

巻頭言：自転車の走るまちづくり

～江戸川区長 多田正見…………… 1

特集：人と環境にやさしい自転車利用環境整備

- 1. 自転車施策が求められる背景について…………… 2
- 2. 自転車利用環境整備に向けた
国土交通省の取組みについて…………… 4
- 3. 欧州における自転車利用環境整備事例…………… 6
- 4. 田園型環境都市にいがたにおける自転車施策…………… 8
- 5. 高松市レンタサイクル事業について…………… 10

シリーズ「まちづくりと街路」

自転車共同利用社会実験 e-bike ～松山～…………… 12

特別寄稿

熊本市電の今後の展望…………… 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



自転車共同利用社会実験「e-bike」／松山市



瓦町駅前地下駐輪場
(写真中：高松駅地下駐車場の
レンタサイクル受付)



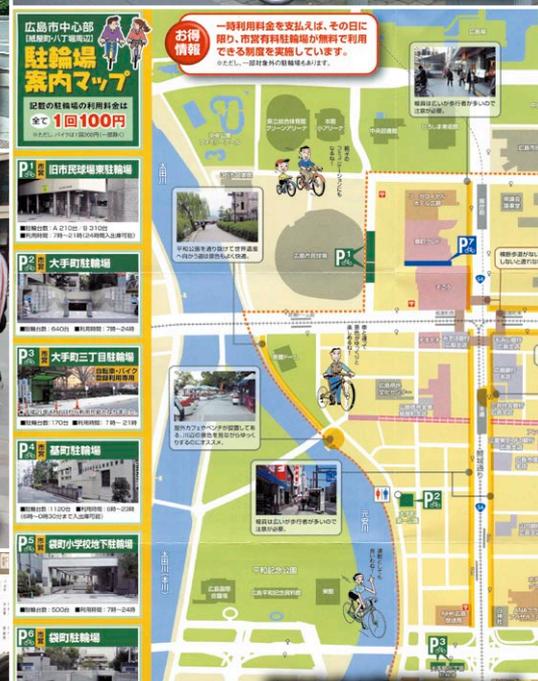
リヨン歴史地区



バルセロナ



ベロタクシー (赤坂サカス開場イベント／電動アシスト付)



広島市中心部自転車マップ
制作：社建設コンサルタンツ協会中国支部



リヨン



コペンハーゲン



幼児2人同乗基準適合車

サイクリングでワクワクお楽しみ！
じてんしゃ
 広島
 中心部
マップ
 自転車ってこんなに楽しい！ 2009

巻頭言

自転車の走るまちづくり



江戸川区長
多田正見

自転車って嫌われものなののでしょうか？ 自転車はまちにとって迷惑な存在なののでしょうか？

その昔、牛乳や新聞配達の人、納豆や豆腐売りの人も自転車に乗ってやって来ました。また遠くの学校まで自転車で通ったように、自転車が生活の中で大切に扱われていたように思います。過密した都市での生活の中に、そんなやさしい自転車の存在があっても良いのではないのでしょうか。

自転車は今、駅前に乱暴にあふれかえり歩道上では走る凶器として、マイナスのイメージでとらえられているのではないのでしょうか。これまで私たちは歩道が身障者の方を含めすべての人に、快適な歩行環境を提供するという目的があるにもかかわらず、自転車を放置されないために花を植えたプランターやバリアードを設置してきました。このこと自体が歩行環境を阻害しているという自己矛盾に陥っていたのです。

江戸川区の自転車対策は、その自転車をもう一度生活の中に復権させようという、私たち自身の意識改革から始まりました。

見方を変えれば、自転車はどんなに走っても排気ガスを出さず、自動車交通を削減することに寄与し、地球温暖化など我々を取り巻く環境に配慮した、やさしいエコロジーライフを推進する乗り物です。また自転車は健康増進にも役立ち、病気の事前予防にも優れた乗り物でもあります。

そんな自転車を生活の中の主役としてさらに使ってもらうためには、自転車が使いやすく、他人に迷惑をかけない乗り方ができるような都市環境を創設しなければなりません。つまり、自転車の最大の利用者である通勤・通学のため駅に来られる方が、そのまま停められ、すぐに電車に乗り換えられるという「サイクル・アンド・ライド」のシステムを確立しなければならないのです。

そのために私たちは、自転車を生活の中の主役として復権させる独自のまちづくりに取り組んでいます。

その柱のひとつとして、駅の直近に自転車利用者の重要を100%満たす駐輪場の整備を進めています。しかし、都市部では新たな適地が無いのが実情です。そ

のため、江戸川区では駅前広場を最大限に活用し、地下に利用しやすい駐輪場を、そして、地上部には街の顔としてふさわしい駅前広場を区画整理などまちづくり事業の中に組み込み整備してきました。

その集大成と言える駐輪場が平成20年4月に完成した東京メトロ東西線葛西駅の東西広場の機械式地下駐輪場です。この駐輪場は、地下1階部分から180台収容できる筒状の機械式駐輪機を埋め込み、この駐輪機を東西合わせて36基（6,480台分）整備しました。この「地下1階からの機械式駐輪場」の考案により、同じ階層の自走式駐輪場の2,920台と合わせて、9,400台（面積5,600㎡）の収容能力を誇る日本一の地下駐輪場を完成させることができました。現在、区内12駅に約5万台収容可能な駐輪場を整備し、自転車利用者の需要に応えています。

駐輪場の整備に合わせて、自転車利用者のマナー向上にも取り組んでいます。違法に放置された自転車の撤去の強化はもちろん、小学生に対し実技と講習を行い「自転車運転免許証」の交付を行っています。また、軽車両である自転車が車道の左側端を走れるよう、車道の路側帯をカラー（青色）舗装化する自転車走行レーンの整備も進めています。さらにモーダルシフトを推進するため、レンタサイクルの社会実験も始めます。

江戸川区もかつては放置自転車で駅前が溢れかえっていました。自転車を積み上げないと人が歩けないところもありました。まち行く人々の心もささくれています。

しかし現在は、駅周辺の放置自転車をピーク時に比べ93%も減少させることができました。駅前広場もきれいになり、歩行者や車いすの方も利用しやすい環境を実現することができました。まちがその美しさや快適性を取り戻すと人の心にも自然にやさしさが芽生えます。このやさしさは次の世代にも引き継がれるものと信じています。

21世紀は正に環境の時代です。最も身近な乗り物・自転車がその良さを最大限に発揮し、21世紀の主役となるよう、あらゆる可能性にチャレンジしていきます。

1

自転車施策が求められる背景について

社団法人 日本交通計画協会

1. 近年の自転車を取り巻く環境の変化

●戦後の自転車利用の低下

戦前、我が国においては、自転車は徒歩と並んで陸上の代表的な交通手段となっていました。第2次世界大戦後、特に昭和30年代後半以降自動車は急速に普及するにいたったが、移動手段の中心が自動車へとシフトすると共に自転車のウエイトは下がってきていました。

●一転して海外からの大量輸入

近年、中国などから1台1万円程度の低廉な自転車が大量に輸入されるようになり、その数は年間900万台に及んでいます。その結果、町中に自転車が氾濫し、我が国における自転車保有数はいまや8,000万台を超えるに至っています。これは、国民3人で2台を保有する時代になってきていることを意味しており、世界的にみても、オランダ、デンマーク、ドイツなどの自転車先進国に続いて多い国になっています。

●放置自転車と自転車事故の多発

このような、大量の自転車利用により、駐輪空間が不足している駅前や繁華街では、大量の放置自転車が出現するとともに、大量の廃棄自転車も発生しています。また、自転車の走る場所については、車道か歩道かが明確でなく、自転車専用の走行空間が未整備であることから、人対自転車の交通事故が多発しており、このような事態に対処する必要に迫られてきました。

2. 自転車利用を巡る新しい動き

こうした状況の中で、近年、次のような自転車利用を巡る新しい動きが見られ、都市交通の中の自転車利用のあり方が注目されています。

●低炭素社会への対応

環境問題の認識の高まりから低炭素社会の実現が求められるようになっており、大量のCO₂を排出する自動車から、CO₂を排出しない自転車の利用が注目されるようになってきています。

●コンパクトシティへの対応

これまで自動車利用を中心としたまちづくりを進めてき

た結果、密度が薄く・拡散したまちが出現してしまいましたが、これからはより効率的で密度の高いコンパクトなまちづくりが求められており、その実現のためには、公共交通と自転車と徒歩で支えるまちづくりが必要とされています。

●健康志向への対応

加えて、近年、運動不足や過食によるメタボ対策など健康志向が高まっており、健康的な身体活動としての自転車利用も注目されるようになってきました。

●バイクシェアリングの出現

欧米諸国では、全く新しい自転車利用の形態としてバイクシェアリング（コミュニティサイクル）が各都市で導入されるようになり、パリの約20,000台、リヨンの約4,000台、バルセロナの約6,000台など、大規模なものも多く見られるようになってきました。

3. 自転車利用に関する新しい施策ニーズ

このように、車に過度に頼らない社会の形成に向けて、新しい様々なニーズが発生し、自転車利用に関する新しい施策が、今、求められています。すなわち、次に示すような施策を早急に実施することが求められています。

●まちづくりと一体となった自転車利用環境施策の推進

コンパクトなまちづくりと一体となった自転車利用の推進、特に中心市街地のにぎわい創出と一体となった公共交通と自転車のコラボレーションが求められています。

写真-1

市の中心部のトランジットモールと自転車利用（フランス、ストラスブール）



●自転車の位置づけと他の交通手段との連携

自転車施策を推進するためには、自転車を都市交通手段として位置づけ、総合的な交通政策のなかに自転車施策を組み入れることが大切です。

特に公共交通の充実と連携は、自転車の利用促進に不可欠ですが、LRTへの持ち込みなどが課題となります。

写真-2

LRTと自転車による移動
(フランス、ストラスブール)



● 多重な走行空間・快適な走行空間

自転車利用を進めるうえでは、安全で快適な走行空間が必要です。特に交通事故対策として、歩道と分離した自転車走行空間の確保は大切です。

このような走行空間を確保するには、道路空間の再配分が不可欠ですが、欧米ではバス専用レーンと自転車道を共有させたりする工夫が行われています。

写真-3

バス専用レーンと自転車道の共有
(フランス、パリ)



また、郊外部の自転車道やレジャー用の自転車道などと都市部の自転車ネットワークを結ぶことで快適な走行空間を確保することも大切です。

写真-4

緑の中の自転車道 (ベルギー、ブリュージュ)



● 使い勝手の良い駐輪施設

鉄道駅端末交通のための大規模な駐輪施設はある程度整備が進み、駅前放置自転車が減少しつつあります。これか

写真-5

郊外部のLRT停留所と自転車駐輪場
(フランス、ストラスブール)



らは買物利用等を目的とした中心市街地における小規模分散型の施設や郊外部のLRT停留所と一体となった駐輪施設など使い勝手の良い駐輪施設の整備が求められています。

● ソフト施策や関連施設の整備

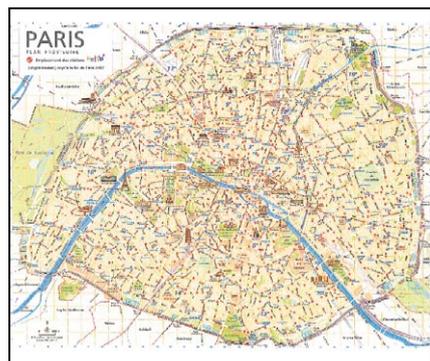
自転車のより良い利用と、マイカーからの転換促進のためには、地域の課題に応じたソフト施策を推進する必要があります。安全教育や啓発活動、インセンティブ付与等による利用促進策(自転車通勤支援等)などを積極的に進めていく必要があります。同時に、自転車利用者に優しい付帯的なサービス(シャワー施設、修理・メンテナンス、これらを集約した地図情報の提供等)の充実も必要です。

● 新しい利用形態への試み

自転車の新しい利用形態である「バイクシェアリング」については、我が国においても各地で導入に向けた試みが始められています。欧米で展開中のバイクシェアリングは、高密度なポート配置と短時間利用が特徴で、公共交通の一部として定着しています。自転車の交通分担率や保有率など欧米諸国と環境の異なる我が国においては、導入意義や導入地域、システム開発など、独自の研究が必要です。

図-1

パリのペリブのサイクルポート配置 (合計約1400か所)



● 利用者の視点から利用環境の質を高める

我が国では自転車保有率、分担率が高く、すでに多くの人々に利用されていて、単純な「利用促進」策が求められているのではないと思われます。むしろ、現在、自動車を利用している人々を過度な自動車利用から脱却させるために短距離を中心に自転車利用を進めることが大切だと思われます。

マイカー利用からの転換を図るためには、利用者の視点を重視した質の高い自転車利用環境が求められており、安全性はもちろんのこと、快適性、利便性、楽しさなど、利用者の視点からの研究がもっと必要です。

写真-6

楽しめる自転車利用環境
(ドイツ、ブレーメン)



自転車利用環境整備に向けた国土交通省の取組みについて

国土交通省 都市・地域整備局 街路交通施設課 駐車場係長 大久保 博

1. はじめに

自転車は、利便性と経済性に優れた交通手段であり、通勤・通学のための鉄道駅までの端末交通手段として、あるいは買い物・私用のための直行型交通手段として生活に密着するなど、広く一般に親しまれてきています。

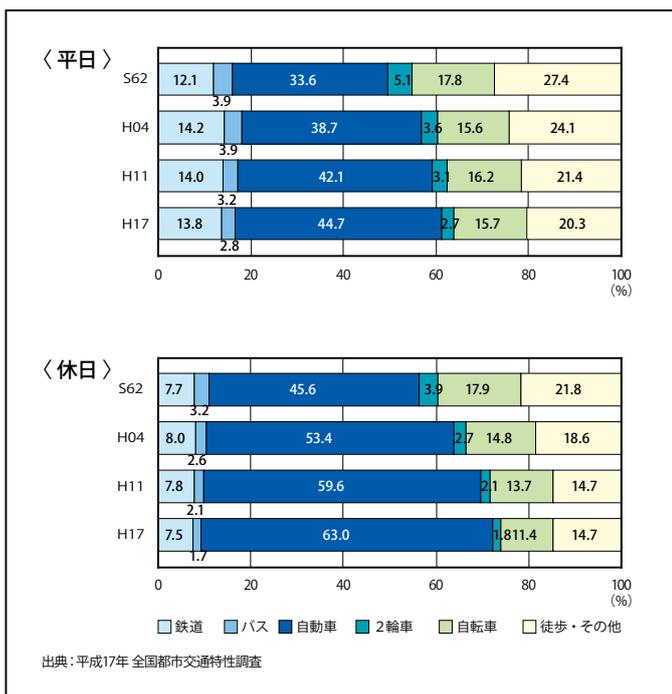
また近年は、地球環境問題、メタボ対策等の健康増進指向等への対応や、自動車交通への過度な依存を減らすための都市づくり（歩いて暮らせるコンパクトなまちづくり）を支える主要な交通手段として、その果たす役割は年々大きくなってきています。

そこで、本稿では自転車利用環境整備に向けた国土交通省都市・地域整備局の取組みについてご紹介します。

2. 従来からの取組みについて

これまで、国土交通省では、道路事業や街路事業で自転車走行空間の整備を進めるとともに、駅周辺の放置自転車対策などに資する自転車駐車場の整備を促進してきました。

図-2 自転車交通分担率の推移



平成20年度には、交通結節点改善事業を拡充し、駅等の交通結節点において広場等と一体的に道路敷地外で整備される自転車駐車場の補助対象化及び自転車駐車を整備する民間事業者に対する間接補助制度を創設したところです。

3. 自転車利用環境整備に向けた最近の動向について

日本の自転車利用率は世界的に見ても高く、ヨーロッパの自転車大国に匹敵するほどですが、昭和62年から減少傾向にあります。とりわけ、5 km未満の短距離交通において、自動車利用が増加し、徒歩や自転車利用が減少しています。

図-1 欧州各国と日本の自転車利用率の比較

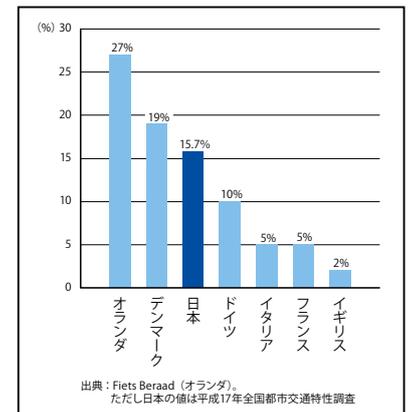
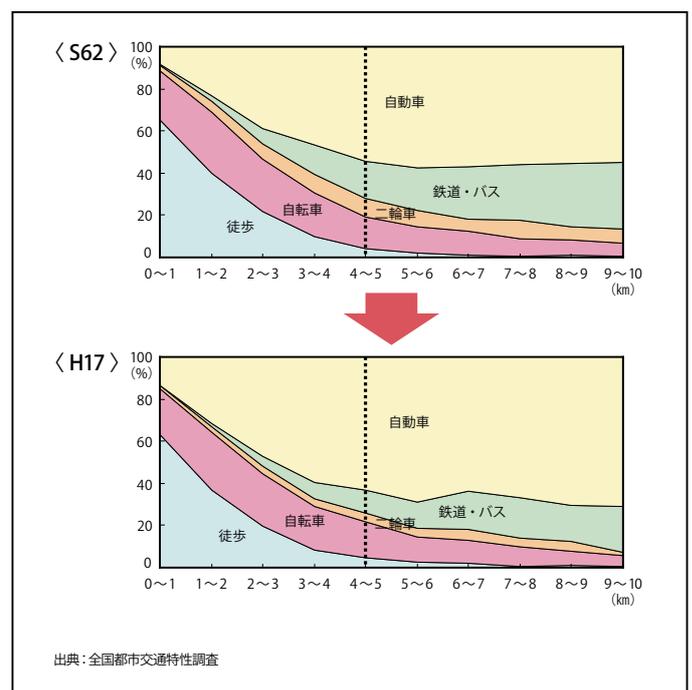


図-3 トリップ長別代表交通手段利用率



以上のような現状をふまえ、自転車利用率の減少を食い止めるためには、自転車利用促進を目的とする施策を構築していくことが必要と考えています。既に多くの自治体において、地域の多様な関係者の連携のもとに自転車利用環境整備を目指した計画づくり、それに基づくハード施策・ソフト施策の総合的な実施が進められてきているところです。国土交通省としても、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て活用するため、自転車利用環境の整備を推進していきたいと考えています。

図-4 自転車利用環境整備の推進イメージ



を行う都市環境形成促進調査を創設しています。

(1) 都市交通システム整備事業の拡充について

◆自転車駐車場整備の規模要件に関する緩和

商業地区などの駐輪利便性の向上を図るため、従前は駐車台数が200台以上の規模の自転車駐車場を補助対象としていましたが、複数個所で駐車台数合計200台以上の自転車駐車場に対しても支援できるようになります。

◆モデル的な取組みに対する重点的な支援（補助率のかさ上げ）

「環境モデル都市」や「中心市街地活性化基本計画」等に位置づけられている自転車利用環境整備に関する事業など、国の施策目標と合致する先駆的・モデル的な事業に対し、補助額を加算します（補助率1/3⇒1/2）。

(2) 先導的都市環境形成促進事業の拡充について

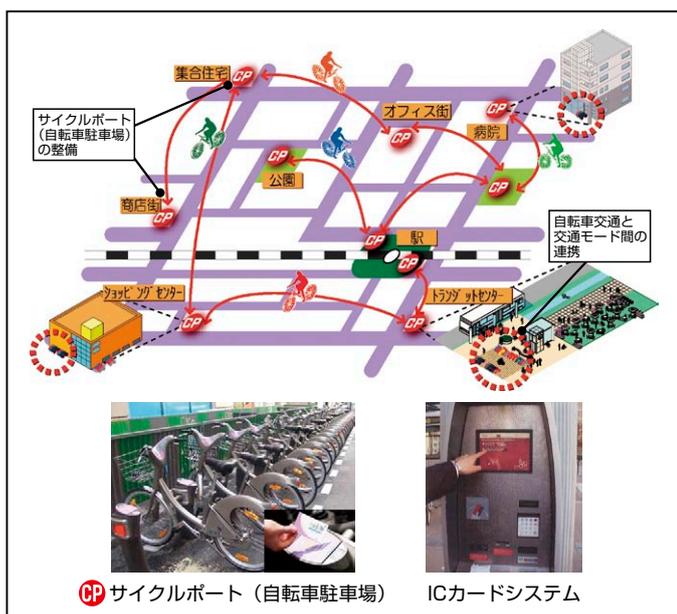
◆コミュニティサイクル等の開発を支援

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し、欧米で成功しているコミュニティサイクル等について、日本の都市構造や自転車利用状況等に適合したシステムの開発や社会実験等を実施します（直轄調査費）。

4. 平成21年度に新たに拡充された内容について

総合的な交通戦略を一層推進するために、平成21年度よりサイクルポート（コミュニティサイクルシステム用自転車駐車場）を面的に整備し、自転車交通の面的ネットワークシステムを形成するコミュニティサイクルの導入を推進する取組みに対して支援を拡充しています。具体的には、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を拡充するとともに、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

図-5 小規模分散型の自転車駐車場の整備イメージ



5. さいごに

自転車が都市生活における主要な交通手段として、十分にその魅力を発揮するため、時代のニーズにあった自転車利用環境整備を推進していくことは重要です。皆様方には、引き続き、都市行政及び自転車施策について、より一層のご理解、ご協力をお願いするとともに、さらなるご尽力を期待いたします。

1. はじめに

近年、自転車は、環境負荷の低い交通手段として見直され、健康志向の高まりを背景に、その利用ニーズが高まっています。しかし、我が国の自転車利用を取り巻く状況は、安全・安心からほど遠く、特に歩行者・自転車間の事故は増加傾向にあるともいわれます。今後は安全・安心、快適な自転車走行空間の確保・整備が求められています。この稿では、自転車利用空間整備の先進的な取組みについて欧州の2都市における事例を紹介します。

2. パルマ市の自転車政策にみるモビリティ・マネジメント

パルマ (Parma) 市は、イタリア北部に位置する人口19.8万人の都市で、2008年にはイタリアで最も「持続可能なモビリティ」都市と評価されました。

市の都市モビリティ政策は「持続可能な全ての交通手段を最大限に活かす」ことで車からの転換を図るというものです。具体的には、交通規制ゾーン (ZTL) の設定による車両の進入規制、公共交通の利用促進、自転車の利用促進、商品配送方法の改良、新しい自動車の使い方 (カーシェアリング) 等の施策により、市の中心部の交通渋滞解消に向け、総合的に取り組むこととなっています。

パルマ市の通勤時の交通手段分担率は、自家用車56%、バス12%、オートバイ8%、自転車19%、徒歩5%で、自転車の分担率が高くなり (イタリア国内の同程度の人口規模の都市における平均は2%)、その値はオランダ等欧州の自転車先進都市レベルとほぼ同じです。「自転車も公共交通機関と同等」との考え方で、市の都市モビリティ計画に位置づけられた自転車計画「Bici Plan」の下、ハード・ソフト両面からの自転車施策を展開しています。

自転車施策の一環として、パルマ市は2006年からバイクシェアリングを導入しています。近年欧州を中心に拡大しているペリブなどの大規模プロジェクトとは異なり、パルマでは、自転車50台、サイクルポート11箇所の小規模な展開ですが、サイクルポートについては、鉄道駅、バス停、フリッジパーキング、カーシェアリング駐車場等他の交通手段との乗り換え利用を想定した、インターモーダルの視点による計画的な配置がなされています (図-1)。

図-1 サイクルポート、駐車場等の分布

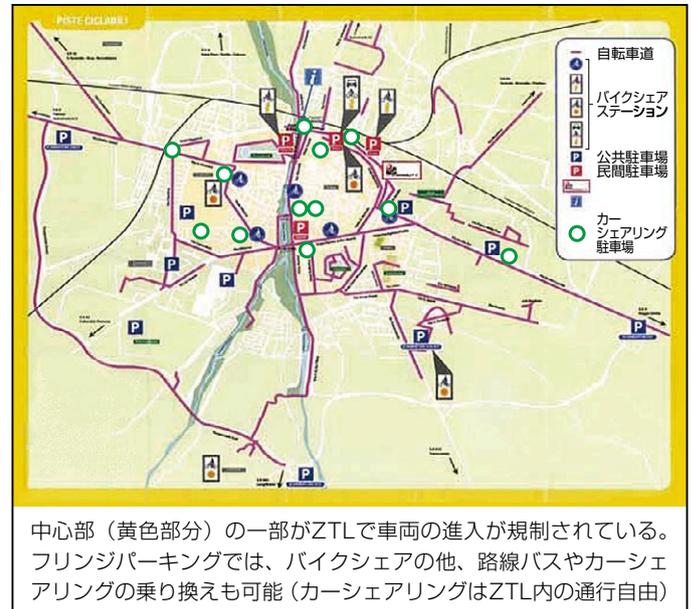


写真-1 鉄道駅前広場に設置されたサイクルポート



カーシェアリング駐車場も隣接 (写真左)

写真-2 モビリティカード

バス時刻表などの最新情報の入手やバイクシェアの優待利用などのサービスも受けられる



また、ソフト施策として企業との連携による自転車利用促進策を推進しています。国により義務付けされた通勤交通調査を実施した企業と連携し、その従業員に対して、自転車購入費の補助や、自転車修理やスポーツ用品店等での買物、公共交通定期券購入等において割引が適用される「モビリティカード」の発行など、様々なサービスを提供しています。こうした企業への支援は、交通問題への企業の関わりを強めるためにも今、大変重要視されています。

これら施策の推進主体として、自転車モビリティ窓口が

創設され、その役割を市と交通事業者の出資による第三セクター企業infomobility社が担っています。同社はパルマ市の交通コンサルタントで、交通規制ゾーンの計画や駐車場の管理など、市のモビリティと交通に関する、調査、計画、管理を担っています。

3. コペンハーゲン市（デンマーク）の快適な自転車利用環境と自転車計画

自転車先進都市として知られるコペンハーゲン市内の主要路線には、幅広で一方通行の自転車道が通りの両側に設けられており、ゆったりと快適に自転車で走ることができるようになっています。自転車道はcycle trackと呼ばれる段差や縁石で分離された自転車専用車線と自転車専用レーンからなり、総延長349km（2006年）がネットワークされています。

交差点では自転車専用の停車スペースや信号機が整備され、信号サイクルは自転車が速く安全に移動できるように優先されており、近年、自転車のスピードに合わせて信号を制御する「グリーンウェーブ」という新しい仕組みが幹線道路を中心に導入されています。また、交差点部の自転車ルートは、ドライバーに分かりやすい青色でマーキングされ、安全性が確保されるよう工夫が施されています。

利用環境だけでなく、自転車利用者のマナー意識は高く、手信号は一般的に行われており、歩道走行する人や自転車道を逆走行する人もほとんど無いとのこと。コペンハーゲンでは質の良い自転車が一般的であり、また自転車の種類も豊富。このような、充実した利用環境や市民意識が備わっている背景には、都市の重要な交通手段としての自転車の位置付けと、その下に策定された市の自転車計画があります。

元々自転車利用が盛んだコペンハーゲンでは、戦後、コンパクトな土地利用政策が推進されるなか、自動車の流入制限など環境に配慮した交通システムの見直しが徐々に進められてきました。この中で自転車道ネットワークの整備は民間団体（デンマークサイクリスト連合）の尽力の下に進められ、70年代までにある程度完成しました。また、1990年頃までには「歩行者>自転車>公共交通>自動車」という道路上の優先順位の理念が確立されており、自転車が重要な交通手段として認識されていました。

市はその後も自転車道の実環境改善とネットワーク拡充のために予算を投じて積極的に取り組み、2001年に策定された「自転車専用車線優先計画2001-2016」ではcycle trackの拡充が計画されましたが、幅員の狭い道路では、自転車専用レーンの整備を推奨するなど、迅速かつ安価にネットワーク化するため、柔軟な対応が取られました。

さらに、自転車の利用環境を向上させ、利用促進を図るには、自転車道の整備以外にも重要であり、質の高い施策を継続的に講ずる必要があることから、2002年には「自転車計画2002-2012」を策定し、自転車の位置づけや目標を明確にしました。この計画では、自転車通勤にターゲットを絞り、通勤利用の交通分担率を34%から40%に引き上げるなどの数値目標を設定しています。また、自転車の利用を左右する条件として「交通環境の質」を重視している点が特徴的で、安心感、安全性、迅速性、健康、都市探訪の楽しみ、快適性、の6要素を明示しており、「利用者の視点」を重視した指標を設定するべきとしています。

「利用者の視点」については、「デンマークサイクリスト連合」との連携によるところが大。これまで、自転車利用者組織である同団体により、自転車ネットワーク計画の提案や政策提言等がなされ、市はその取組みをベースに前出の自転車計画を策定しており、現在でも市は計画に対して事前に意見を聞かなければならない立場にあります。オランダ、ドイツなど、ヨーロッパの自転車先進国には、同様に利用者・専門家組織が存在し、行政と良い協力関係を築いており、彼らの情報やアドバイスが政策に反映され、現実に基づいた計画が実現しているのです。

また、コペンハーゲン独自の取組みとして、「自転車白書」が1995年以降2年毎に発行されており、市の自転車に関する取組みを市民にアピールするツールとなっています。この中で自転車利用者の満足度が毎回発表されており、市の取組みに対する利用者の評価として、また、市の今後の重点施策を検討する際に活かされています。

写真-3 cycle trackの様子



追い越し等を考慮し、幅広めの2.0m以上に定めている

写真-4 手信号の励行



写真-5 業務用として利用される3輪タイプの自転車



1. 新潟市の概況

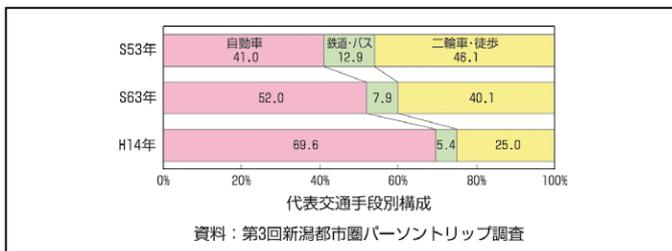
本市は人口81万人を擁し、07年に本州日本海側初の政令指定都市に指定され、「田園型環境都市」「日本海拠点都市」として発展を続けています。

本市においては昨年を「地球環境元年」と位置づけ、環境にやさしいまちづくりに取り組んでいます。環境にやさしいまちづくりに取り組んでいます。新潟都市圏の移動手段をみると、自動車が約7割と多く、過度な自動車依存からの脱却が重要な政策課題となっております。

写真-1 新潟市中心部



図-1 全目的における代表交通手段別構成



2. にいがた交通戦略プラン

このような政策課題を受け、昨年「にいがた交通戦略プラン」を策定しましたが、公共交通や歩行者・自転車を重視した、多様な交通手段を選択できるまちづくりを基本理念に「人と環境にやさしい交通環境の実現」を目指しています。

◆自転車施策の基本的考え方

- ウォーターフロント部を中心とした拠点を結ぶ広域自転車道ネットワークの整備
- まちなかにおける走行環境整備やレンタサイクルの拡充などによる自転車利用の促進
- 駐輪対策の推進

3. 広域自転車道ネットワークの整備

多核連携型都市を支える交通のひとつとして広域自転車道ネットワークの整備を推進しています。

- 新潟島一周自転車道
都心の信濃川、日本海沿いを走る新潟島一周自転車道(約15km)
- 旧新潟交通電車線跡地を活用した自転車歩行者道
広域ネットワーク構想のモデルルートとして整備

図-2 新潟島一周自転車道



写真-2 新潟安田自転車道（やすらぎ堤）



写真-3 色分けにより自転車空間を分離した萬代橋



4. レンタサイクル

古町6番町と万代シティの2つの商店街振興組合が主となり、中心市街地活性化を目的にレンタサイクル事業を03年から本格実施しています。

リサイクル自転車の活用やホテル・民間駐車場など21箇所あるステーション間の乗り捨てが可能なシステムで、コ

コミュニティサイクルの先駆けとなっています。累計会員数2万8千人、年間約2万回の貸し出し実績があることから、中心部の公共交通システムのひとつとして十分認知されているとともに、浦和レッズのサポーターも利用するなど来街者にも好評です。

また、本市中央区では「特色ある区づくり事業」として08年4月、新しいレンタサイクルシステム「スマートクルーズ」をスタートいたしました。このシステムは、主に来街者や自転車愛好者をターゲットにしており、おしゃれでスポーティーな自転車により新潟のまちの魅力を知り、楽しむことができます。

さらに、人と環境にやさしい自転車タクシー（ペロタクシー）も民間事業者により運行され、ナビゲーターのガイド付きで歴史や文化に触れながらゆっくりとまちを巡ることができます。

写真-4 萬代橋とスマートクルーズ



写真-5 ペロタクシー



5. 通行環境改善社会実験

新潟駅前地区など3地区が自転車通行環境整備モデル地区に指定され、08年度に新潟駅前において国・県警・市が連携し、自転車通行可の歩道上で社会実験を行いました。通行空間の幅を一定期間ごとに変え（3パターン）、適切な歩行者と自転車の通行幅を検証する実験を実施しました。

また、中央区の「自転車を活用したまちづくり推進協議会」が主体となり新潟島地域の自転車〔走行&駐輪〕環境の創出社会実験を行いました。この社会実験では自転車走行レーンや案内看板等の設置と、民間駐車場、空き店舗を駐輪場化する実験を実施いたしました。

写真-6 一番堀通りにおける自転車通行環境社会実験



6. 古町地区道路空間再構築

古くからの都心である古町地区において、自転車走行空間や駐輪スペースの確保も考慮した、安全で快適な道路空間再構築について協議会を設置し検討を進めています。

図-3 古町地区における道路空間の再構築イメージ



7. モビリティ・マネジメントと自転車

本市では過度なマイカー依存からの脱却を目指し、モビリティ・マネジメントにも積極的に取り組んでおり、ミニフォーラムをはじめ、学校MMや企業MMなどを実施しています。08年11月には環境にやさしい交通行動への転換のきっかけづくりとして、一般市民を対象にノーマイカー（エコ通勤）デーを実施し、4,600人の参加があり、そのうち約3割の方が自転車の利用でした。ノーマイカーデーについては今後さらに拡充していきます。

8. まとめ

「四季映える水辺のまち」「田園型環境都市」にいがたは自転車が似合うまちであり、市民レベルの取り組みも盛んです。これらを土台に自転車の利用促進と環境整備に一層努める所存です。

1. はじめに

高松市は、土地の地形や温暖少雨な気候などから、多くの市民が身近な交通手段として手軽に自転車を利用している全国でも有数の都市であります。

自転車は、手軽で便利な環境にやさしい乗り物として、子供から高齢者まで幅広く利用され、日常生活に欠くことのできない交通手段ではありますが、一方、自転車利用者のマナー・モラルの低下や駐輪場不足などから、駅周辺の放置自転車問題も深刻で、長年悩まされてきました。

2. レンタサイクル導入の経緯・目的

このようななかで、平成11年度に策定した「高松市自転車等駐車対策総合計画」において、利便性の高い公共交通機関の端末手段として、既存の駐輪場を有効活用したレンタサイクルシステムが研究課題として盛り込まれました。

写真-1 高松駅駐輪場



写真-2 高松駅レンタサイクル



その後、12年11月にJR高松駅、琴電瓦町駅、JR栗林駅の3か所でレンタサイクルシステムの社会実験を実施し、13年5月から本格実施いたしました。

この事業は、1台の自転車を複数の利用者が相互利用することで自転車の総量を抑制し、駐輪場内の放置自転車を減らし、駐輪場の有効活用を図るとともに近距離公共交通機関の1つとして市民の利用に供することを目的としております。

3. レンタサイクル事業の概要

レンタサイクル事業は、平成13年5月に琴電瓦町駅とJR高松駅の2か所、150台でスタートし、現在、市内7か所にレンタサイクルポートを設け、約1,050台のレンタサイクルで運営しています。

(1) レンタサイクルポートの整備と収容台数

レンタサイクルポート名	収容台数	備考
① 琴電瓦町地下	230台	平成13年5月1日供用開始
② JR高松駅前広場地下	550台	13年5月13日供用開始
③ JR栗林駅前	80台	14年7月1日供用開始
④ 南部駐車場	20台	15年10月1日供用開始
⑤ 琴電栗林公園駅前	70台	16年11月1日供用開始
⑥ 市役所	50台	17年3月27日供用開始
⑦ 琴電片原町駅前	50台	20年10月6日供用開始
計	1,050台	

(2) 受付時間

午前7時から午後10時まで（年中無休）（南部ポートは、午前7時30分から）。

(3) 利用料

利用の種別	利用期間	利用料	
		一般	学生等
定期利用	1か月	2,000円	1,800円
	3か月	5,500円	5,000円
一時利用	24時間以内	100円	
	24時間を超えて利用した場合	24時間ごとに100円追加	

(4) レンタサイクルの利用状況

(単位：件)

科目 \ 年度	15	16	17	18	19	20
1月定期	595	720	815	739	818	868
3月定期	161	185	161	155	174	166
一時利用	157,124	184,630	204,586	216,541	222,952	219,605
延長利用	30,615	37,049	43,711	47,270	49,087	51,005
合計	188,495	222,584	249,273	264,705	273,031	271,644

※平成21年3月31日現在

(5) レンタサイクル事業費の決算・予算

(単位：千円)

科目 \ 年度	15	16	17	18	19	20 (予算)
収入	20,808	24,578	27,296	28,670	29,746	35,200
支出	47,707	53,592	49,744	45,369	45,124	49,538
差引	△ 26,899	△ 29,014	△ 22,448	△ 16,699	△ 15,378	△ 14,338

※レンタサイクルポートの整備費は、経費から除いています。

4. レンタサイクル事業の現状と課題

この事業は、市街地中心部の鉄道駅や市役所など多くの利用者が見込まれる施設をネットワーク化しており、ワンコイン（100円）で24時間利用できる手軽さが受け、観光客にも多数利用され、年間延べ約27万1,000人（平成20年度実績）が利用するまでになってきております。

また、レンタサイクルポートの管理運営については、18年4月から有料駐輪場の管理運営に指定管理者制度を導入したことに伴い、7か所のレンタサイクルポートのうち、3か所のレンタサイクルポートが有料駐輪場（高松駅前広場地下、瓦町地下、栗林公園駅前）に併設している関係で、施設を効率的に管理運営するため、有料駐輪場の指定管理者に委託しています。

また、事業の収支のうち、収入については、レンタサイクル車の増車に伴い、利用者が順調に伸び、毎年増収となっています。

一方、支出については、毎年、ポートの管理運営経費の節減に努めた結果、16年度をピークに徐々に減少してきているものの、20年度予算で見ますと、委託料など管理経費が、年間約5,000万円に対して、レンタサイクルの利用料収入は、約3,500万円であり、支出が収入を約1,500万円上回っており、収支が不均衡な状況にあります。

このようなことから、今後、収支状況の改善等を図るため、より一層管理経費の節減に努めるとともに、費用対効果も考慮しながら、受益者負担の適正化を図っていく必要があります。

5. 今後の展開

高松市では、平成20年3月から、7か所のレンタサイクルポートのうち5か所で、民間電鉄事業者が発行しているICカード「IruCaカード」で、レンタサイクルの利用料金が支払いできるようにすることにより、**使用者の利便性の向上と施設利用者の増加の可能性を調査する実証実験**を実施しております。

この実証実験の目的は、支払いの利便性向上を図ることのほかに、今後の取組みとして、他都市の状況を参考にしながら、さらなる自転車利用の促進につながるICカードの利用システムを検討することにあります。

6. おわりに

平成20年10月、市街地中心部の鉄道駅で、唯一、レンタサイクルポート未整備の琴電片原町駅前に収容能力50台のレンタサイクルポートを整備したことに伴い、公共交通の端末交通手段として、市街地中心部の5か所の鉄道駅や市役所などのレンタサイクルポートとネットワーク化が図られ、市民にとってより一層利便性が向上していくものと考えています。

自転車共同利用社会実験 e-bike ~松山~

松山市 都市整備部 総合交通課

1. はじめに

愛媛県松山市は四国の北西部に位置する人口約50万人を有する四国最大の都市です。本市は温暖な気候と平坦な地形条件により自転車の利用が全国トップクラスです。しかしながら、駐輪場等の自転車利用環境が脆弱で、中心部、交通結節点、観光地の集客では違法駐輪が後を絶たず、回遊性の低下や、歩行者の安全性の確保等の問題が生じています。また、交通の自動車分担率が高く、中心部や中心部流入箇所で交通渋滞や交通事故が発生しています。このような中で、中心部における自転車共同利用システムを試行する事で、これらの問題の解決に対する有効性を検証しました。

2. 社会実験の概要

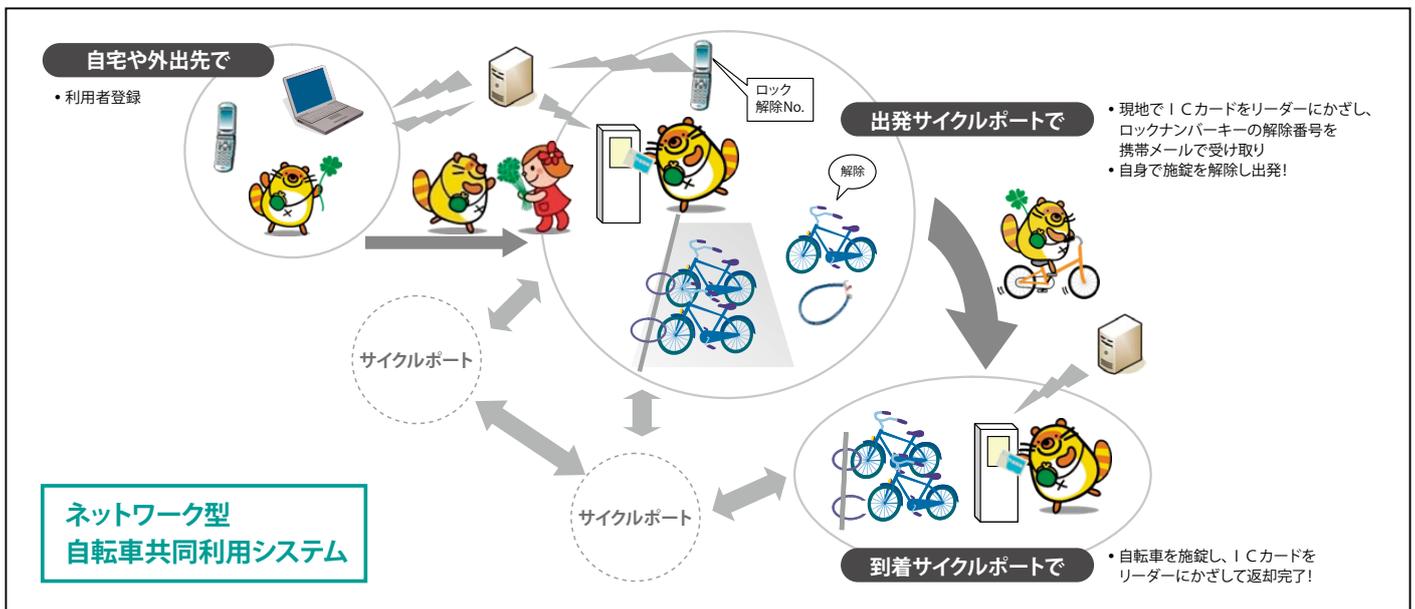
本市では平成14年度に中心部7箇所にポートを設けレンタサイクルの社会実験を実施しています。その際、問題点となった、ランニングコスト軽減と、交通モードの位置づけをはっきりとする事を主な目的とし、地域の交通カードである伊予鉄道のICい〜カードをタッチすることで、携帯電話に自転車のロック解除ナンバーが送られてくるシステムを採用し

ました(図-1)。このシステムを採用することで、1枚のカードで、電車・バスと末端の交通である自転車に乗る事ができ、ゾーン運賃導入時には自転車も含めることや、無人のポートを開設できるためサーバーのメンテナンス費用で運営する事が可能(自転車の移動、補修については従来と同じ費用が必要)となります。実験の詳細は図-2に示す通りで、名前はe-bikeとし12ポート、合計60台の自転車で、期間は平成21年1月31日~3月6日の35日間としました(図-2)。

図-2 パンフレット



図-1 実験の基本イメージ



3. 実験結果

参加登録者は79名で、男性が7割で、年齢は20代から40代で83%、職業は会社員が68%でした。ポート間の移動人数は市内最大の交通結節点である市駅から三番町・河原町が多くなっています。これは、従来市内電車より徒歩の利便性が高い区間であったものが、自転車に転換したものです(図-3)。今回の社会実験の利用者の15名にGPSを携帯してもらい実験前と実験時でのトリップの特性を計測していますが、徒歩と自転車のトリップがe-bikeに転換している事からも分かります(図-4)。また、今後の利用についても、約90%の方が今後も利用したいと答えています。

4. 今後の方針

今年度、79人のモニターを対象とした自転車共同利用システムの社会実験を行いました。その結果、中心部において徒歩、保有自転車からe-bikeへの転換をある程度図ることができました。しかしながら、自動車の短トリップからの転換が少なかった事から、結節点におけるポートの場所や、違法駐輪の取り締まり、駐車場への配置等を総合的に考え、e-bikeへの利用転換を進める、本市独自のシステムを作りたいと考えています。

図-3 ポート間移動状況(人)

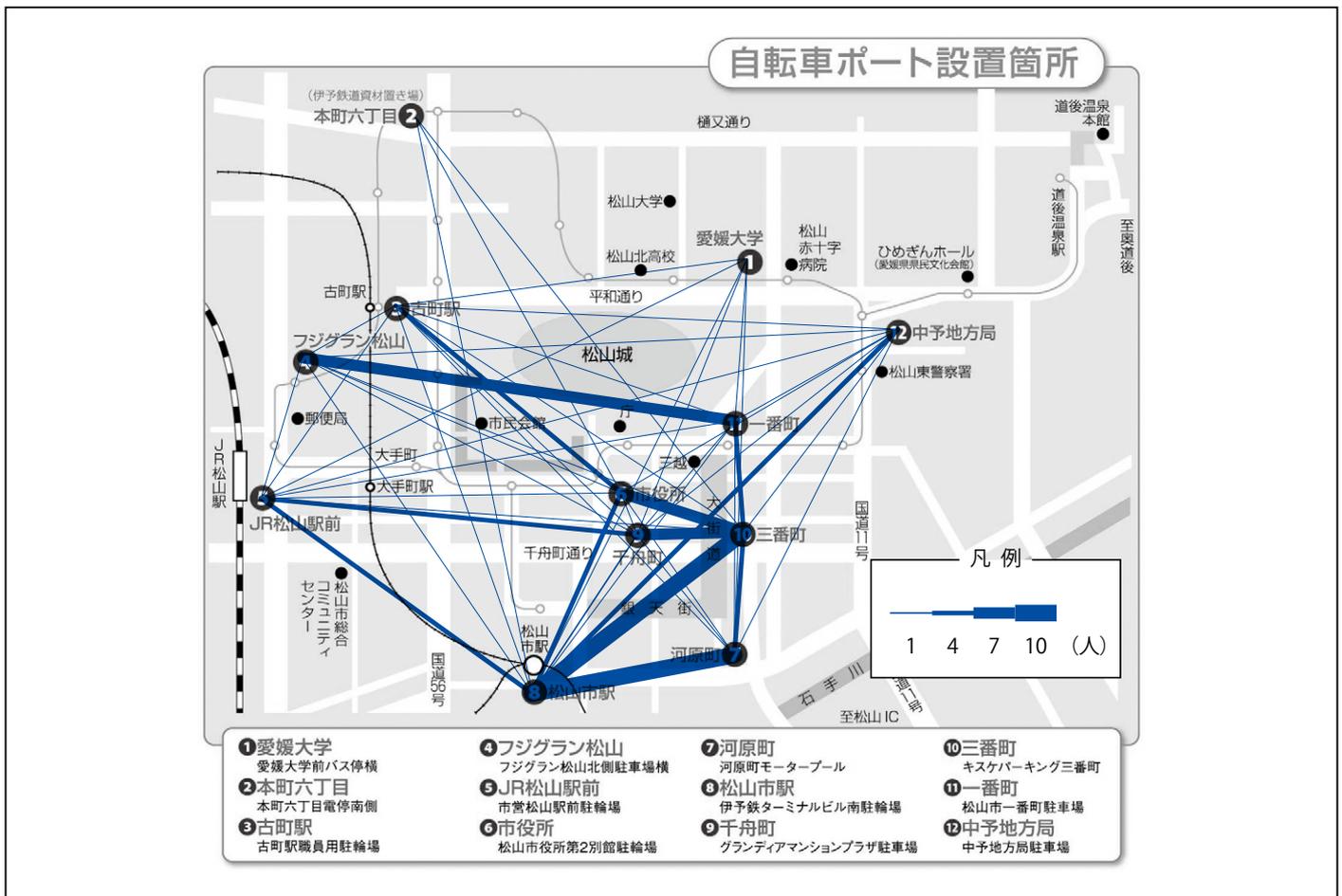
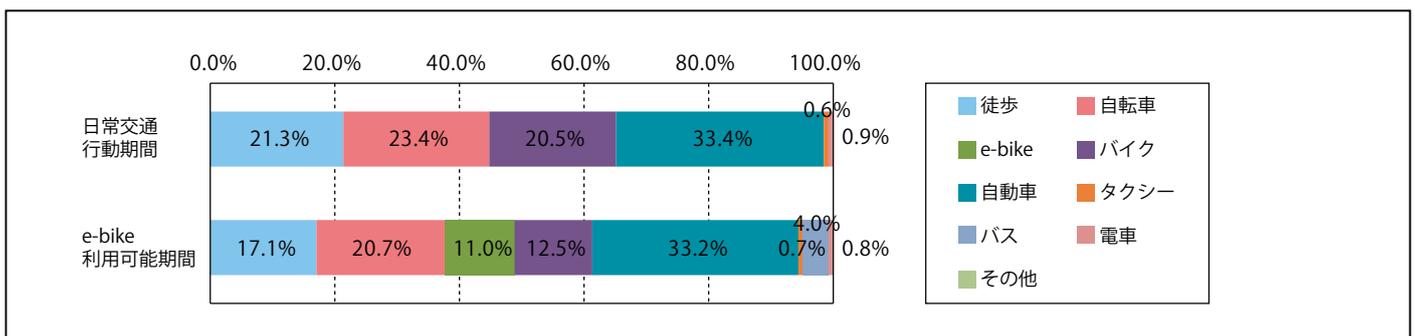


図-4 移動手段別移動時間構成率



1 沿革と現状

熊本市における路面電車の開業は、大正13年8月1日で、当初営業キロ約6.9km（2系統）で運行を始めた。その後、熊本市電は数次にわたり路線の拡張が行われ、昭和34年には最大路線延長25.6km（7系統）となった。乗車人員は昭和39年に1日平均11万6,000人となりピークを迎えた。

しかし、経営的には昭和30年代から40年代にかけての高度経済成長期の経費高騰、自家用自動車の急激な増加による乗客の減少等により、昭和33年から赤字決算が始まった。さらに自家用自動車の急速な伸びは、軌道敷内への自動車の進入を許さざるを得なかった。そのために市電は自動車交通の渋滞に巻き込まれて定時性が低下し、魅力が失われていった。乗客が減り、赤字が膨れ上がった交通局の再建策として市電の全面廃止が計画され、熊本市では昭和40年から47年までに老朽化の進んでいた路線や乗客の少ない路線を中心に廃止が続いた。

この市電全廃の計画は、昭和48年に起こった第一次オイルショックによるエネルギー問題、市民の路線存続の強い要望、市電の代替軌道系交通機関として検討されたモノレール建設に伴う経費負担の問題等色々な要因により変更され、昭和54年に現在の2路線12.1kmの存続が正式に決定された。

写真-1 通町筋電停より熊本城を望む

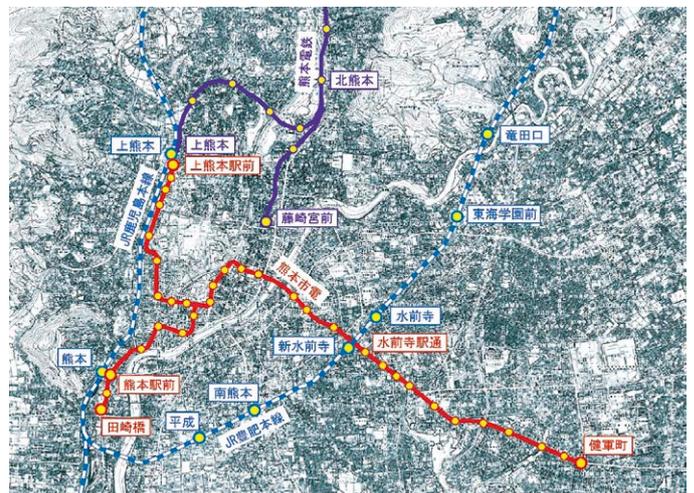


市電は、これまでに全国で初めての数々の取り組みを進めてきているが、特に、昭和53年の車両の冷房化を皮切りに、昭和57年には鉄道・軌道車両を含めて初めての省エネ

ルギーでメンテナンスが容易なVVVFインバータ方式電車の導入、平成9年には超低床電車の導入、平成14年にはレールを弾力性のある樹脂で固定し騒音、振動を低減する樹脂固定軌道を導入するなど、日本における路面電車の技術革新をリードして来た。

熊本市電は、現在、2系統運行しており、営業路線長は12.1kmである。JR熊本駅とJR上熊本駅から中心市街地を抜け、熊本市東部方面とを結んでいる。2号系統は田崎橋～熊本駅前～辛島町～健軍町、3号系統は上熊本駅前～新町～辛島町～健軍町を運行しており、辛島町～健軍町間は2つの系統が重複して運行している。在籍車両は52両あり、このうち超低床電車は5編成10両在籍している。電停は35箇所あり、このうち超低床電車での車イス取り扱いを行っている電停は道路幅員が狭いことなど電停の拡幅が難しいこともあり15箇所にとどまっている。年間乗車人員は約900万人で、平成12年より微減傾向が続いていたが平成19年度には増加に転じた。さらに、平成20年度も、12月末までの9ヶ月間で前年度と比較すると増加傾向にある。

図-1 熊本市鉄軌道網



2 最近の取り組み

現在、地方自治体は、地方分権が進み裁量権が拡大している半面、厳しい財政状況や都市間競争にさらされており、効率的な市政運営とともに人や企業を引きつける魅力あるまちづくりが強く求められている。

このような背景の中で、市民や熊本を訪れるビジネス客、

観光客など誰もが快適に移動できる利便性の高い公共交通システムを構築することが必要であり、これは都市を活性化し、まちの賑わいの創出のためにも必須の政策と考えている。このため、本市では、市電を基幹公共交通として位置付け輸送力増強や利便性向上に努めるとともに、点のランドマークである熊本城に対して、全国で17都市にしかない市電を線のランドマークとして活用し熊本市をアピールすることを考えている。

1 基幹公共交通としての輸送力と利便性向上対策

市電は、市内最大の交通結節点である熊本駅とバス交通の中心である交通センター、経済活動の中心地であるアーケード街を結んでおり輸送力のアップや利便性の向上は、まちの活性化に直接寄与する。そのため、以下のような取り組みを行っているところである。

1) 均一運賃の導入

昭和51年に、それまでの均一運賃制から近距離客の割高感を無くすため対キロ区間制へ移行したが、近年、市電利用者の減少が続いたことから、市民や観光客に分かりやすい運賃制度による安心感を与え、また、降車時における運賃精算の簡略化による運行時間の短縮も期待されたことから均一運賃を検討してきた。

長距離区間の利用者は実質値下げとなるが、短距離区間は逆に値上げとなるため、利用者の動向が心配されたことから、平成17年10月の1か月間を130円均一運賃、平成18年10月から12月まで150円均一運賃を試行した。その利用者の動向やアンケート調査の結果から、現在の利用者数や収入に影響は少ないと判断し、平成19年10月から正式に運賃を150円均一に変更した。幸いに、新運賃制度開始から1年間の利用者数を見ると、原油高騰による自動車利用からの転換の影響もあるが、7.3%の増加となっており利用者減少に歯止めが掛かった。

2) 超低床電車の導入

超低床電車は平成9年に日本で初めて導入され、その後も順次導入を続け、現在5編成10両を所有している。導入当初は国、地方自治体、軌道事業者など全国から熊本市へ多数視察に訪れ、その後、超低床電車の導入は全国に広がっていった。この超低床電車に対する市民の評価は「乗降口に段差がなく乗り降りしやすい」「車内に段差がなく乗りやすい」「音が静かだ」「乗り心地が良い」など大変好評である。

本市では、まちづくりを進める上で、市電を公共交通の基軸として、バス交通を含めた公共交通ネットワークの再編を検討している。また熊本市においても、平成17年に高齢化率18.5%であったものが、平成24年に高齢化率21%を超える高齢社会を迎えると予想されている。さらに平成23年3月の九州新幹線全線開業による観光客やビジネス客の

増加も予想されている。

このため、これらに対応するために本年度超低床電車をさらに2編成4両導入することとし、現在、平成21年春の営業運転開始を目指して車体を製作している。

図-2 新型超低床電車デザイン



3) 軌道緑化

都市景観の向上やヒートアイランド現象の緩和、電車走行時の騒音低減のために、九州新幹線全線開業に併せて、JR熊本駅前電停から田崎橋電停までの区間において軌道緑化を進めている。また、他の区間における軌道緑化についても電停のバリアフリー化と連動するとともに、市民や企業の参加を募るための寄付やネーミングライツの導入を含めて現在検討を進めているところである。なお、本市の場合、片側1車線道路の区間が多く、この区間ではバス停に停車中のバスや路肩に停車中の車を追い越すために車が軌道敷内に進入するため芝生を損傷する可能性が高いこと、冬期の気温が低いことなどが技術的課題となっている。

4) 路面電車優先システムの導入

JR熊本駅、JR上熊本駅と中心市街地との速達性向上のために路面電車優先システムの導入を進めている。このシステムの導入区間は、田崎橋～熊本駅前～辛島町、上熊本駅～辛島町の2区間を予定している。内容としては、市電の進行方向の信号を、赤信号であれば赤信号時間を短縮させ、また青信号であれば青信号時間を長くし、市電がスムーズに進行できるようにするシステムである。このシステムの整備により、現在、熊本駅前～辛島町間の所要時間約10分、上熊本駅前～辛島町間の所要時間約12分をそれぞれ1～2分短縮できる見込みである。現在、システム的设计を行っており、平成21年度から22年度にかけて工事を行い、新幹線開業の平成23年3月の完成を予定している。

5) サイドリザーベーション

現在の熊本駅前では、市電が駅前広場の前後2箇所まで車道を横断しており複雑な交通動線となっている。このため、

九州新幹線開業に伴う駅前広場の整備の一環として、市電の熊本駅前電停～田崎橋電停間において軌道を歩道寄りに敷設するサイドリザベーションを導入して駅前広場での車道の横断を1箇所減らすことにしている。サイドリザベーションで問題となる地先への車の出入の問題も、この区間については再開発ビルと合同庁舎だけであるため、電車通りとは別に進入道路を新設することで関係者の同意を得ることができた。またサイドリザベーションにすることで、歩道から直接乗降できるようになるため利便性の向上が期待されている。

6) JR新水前寺駅と市電水前寺駅通電停との結節

熊本都市圏東北部にある菊陽町、大津町では、大手企業の工場の進出や土地面整理事業等の開発が相次ぎ、人口増加が著しい状況にある。これまでも熊本都市圏における自動車交通の実態は、都市圏東北部から市中心部に向けて流入が極めて多く、朝夕の交通渋滞の原因となっていた。今後も都市圏東北部の人口増加が予想されることから、公共交通の利便性を向上させ、自動車交通から公共交通への転換を図る必要があった。

昭和63年3月のJR新水前寺駅開業以来、熊本市中心市街地に来訪するには、JR新水前寺駅と市電の水前寺駅通電停で乗り継ぐ新たなルートが新設されたものの、両駅は約100m離れており、横断歩道を2箇所渡らなければならなかった。このため、熊本県と熊本市の共同事業としてJR駅と市電電停を結節し、乗り継ぎの利便性向上を図ることとした。

事業の内容としては、老朽化しているJR高架橋を架け替え、市電電停をJR線側に移設し、JR駅と市電電停をペDESTリアンデッキで結び、JR駅から直接市電の電停に降りられるようにして乗り継ぎ利便性を向上させるものである。平成19年12月に着工し、平成23年3月の九州新幹線鹿児島ルート全線開業に合わせた完成を目指している。

図-3 新水前寺イメージ



7) 熊本駅への市電の乗り入れ

現在、熊本駅における熊本市電の電停は、駅ビルより約50m離れており乗換え利便性は必ずしも満足できる状況ではない。このため、在来線の高架化が完了する平成28年度に市電軌道を高架下に引き込み、電停を設置してJR熊本駅から直接市電に乗り換えられるように、現在、熊本県・JRなどと協議を進めているところである。

図-4 市電熊本駅ビル乗り入れ



8) 電停のバリアフリー化

現在、市電には35電停あるが、このうち車イスの乗降が可能な電停は15電停にとどまっている。高齢化が進展する中で、電停のバリアフリー化は早急に進めなければならない施策であり、平成21年度中に電停バリアフリー化のマスタープランを策定し、バリアフリー化に計画的に取り組んでいく予定である。現時点でバリアフリー化が予定されているのは、軌道のサイドリザベーション化が実施される二本木口、田崎橋の2電停である。なお、これまでの調査によると、道路拡幅を伴わずに現道内でバリアフリー化の可能性がある電停が10電停、道路拡幅が必要となる電停が8電停となっている。

9) 熊本電鉄の都心結節

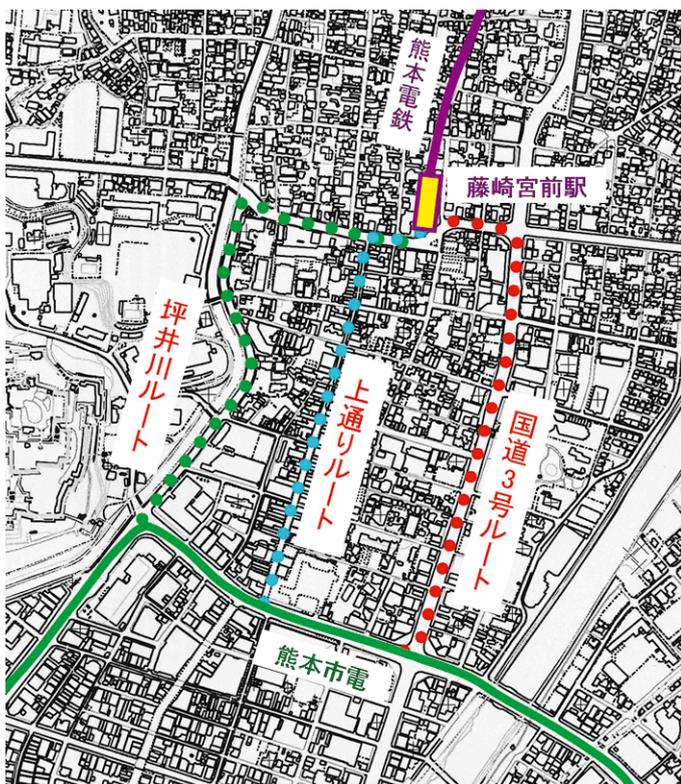
熊本都市圏北部を運行する熊本電鉄の鉄道線は、熊本県北部に位置する菊池市と熊本市中心部を結ぶ鉄道として運行していたが、赤字削減のため昭和61年に北半分の廃止を行い、現在、合志市の御代志と熊本市との間を運行している。

熊本市の起点駅である藤崎宮前駅は、熊本市中心市街地から約1km北部に離れており、市北部と中心部の移動が円滑でないため熊本電鉄の都心結節が議論され、平成15年の都市交通アクションプログラムにおいて検討課題に位置づけられた。その後、平成16年6月の熊本電鉄のLRT化と市電への乗り入れ計画発表を受け、熊本県、熊本市、合志市は協議を行ない、平成19年3月に行政三者は一致して都心結節を進めることに合意したことを公表し、6月に都

心結節計画検討委員会を発足させて、国道3号ルート、坪井川ルート、上通りルートの3ルートについて軌道敷設による道路交通への影響など詳細に検討を行った。その結果、藤崎宮前駅と中心部を結ぶために軌道を敷設することは道路交通に与える影響が非常に大きいことから、平成20年度には軌道敷設の必要がないバス系システム（平面式ガイドウェイバス、BRT）と道路交通への影響が少ないLRT方式による上通りルート案を引き続き検討することになった。

しかし、平成20年6月に熊本電鉄が再建計画を発表したことから、都心結節については、九州新幹線全線開業に合わせた短期的な実現は困難となった。このため、当面はそれ程新規投資を必要としないソフト対策を中心とした鉄道事業者による利用促進策を進めることとし、LRTやバス系システムについては都市圏北部方面の将来の公共交通軸として、中長期的な視点で考えることにした。

図-5 都心結節3ルート



10) 市電の東部延伸

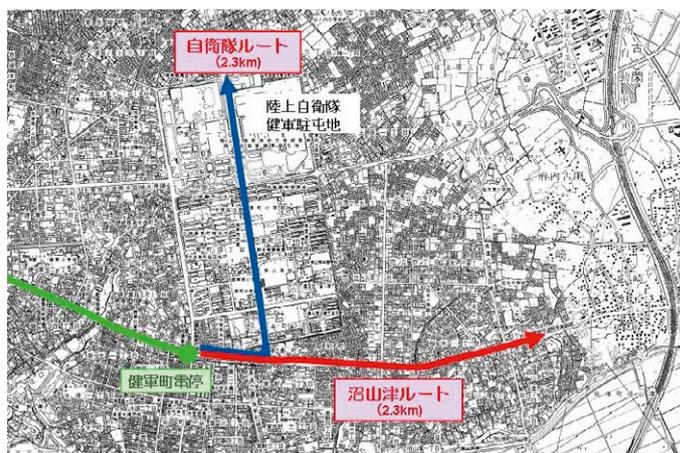
平成15年の都市交通アクションプログラムにおいて、現在の市電の終点である健軍町電停から東部方面への延伸が検討課題に位置づけられ、平成15年度には沼山津ルート（健軍町～東野～沼山津）・自衛隊ルート（健軍町～第二高校～自衛隊）について技術的な課題及び事業効果、事業収支について検討を行い、沼山津ルートについてはランニングコストは賄えるが、自衛隊ルートについては賄えない結果となった。そこで、平成16年度には沼山津ルートについ

て、平成19年及び平成32年での導入を想定した費用便益比の検討を行った。平成19年での予測では、延伸区間での車線減線による混雑悪化が大きいと費用便益比は1.0を超えないが、平成32年での予測では周辺の道路整備が進むことから、延伸区間の道路の渋滞も緩和され費用便益比が1.0を超える結果となった。

平成18年度には沿線住民と商店街にアンケート調査を行ったが、沼山津方面への市電の延伸については、沿線住民の約80%は必要性を感じているが、商店街の約73%は必要性を感じないと相反する回答であった。平成19年度には市電軌道を敷設した場合に道路交通に及ぼす影響を探るために道路交通シミュレーションを行ったが、延伸区間の交通量は減少するが、周辺部の道路は増加する結果となり渋滞や混雑などの影響が懸念されることが分かった。

平成21年度以降は、軌道延伸による影響の把握と合意形成を図るために、関係機関と協議を進めながら、市電の延伸を想定した社会実験実施の可能性について検討を行っていきたい。

図-6 東部延伸ルート案



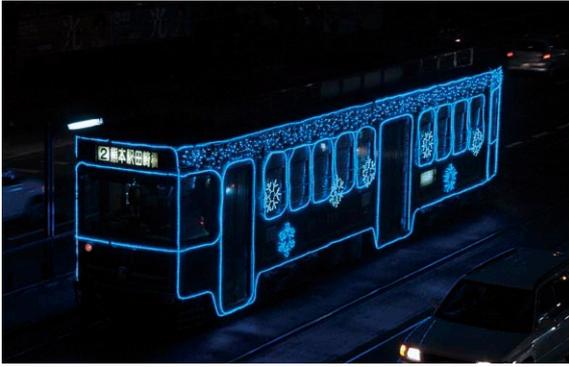
2) 市電によるまちの賑わい創り

市電は、本市の中心部を運行しており、まちの風景として古くから市民に親しまれており、この特性を活かして様々なまちの賑わい創りに取り組んでいるところである。

1) イルミネーション電車

熊本市中心部では、平成17年から「光のページェント」と名づけ、毎年冬季にまちづくり組織や各会社が街路樹やビルの壁面などをLEDで飾っている。熊本市電も「光のページェント」と連携して、「動く光のページェント」として平成20年12月から1月末までイルミネーション電車の運行を行った。この電車は、レトロ電車101号をLEDで装飾した雪の結晶で飾っている。熊本市の繁華街である通町筋では、ライトアップされた熊本城を背景に、LEDで光り輝く街路樹、その中をイルミネーション電車が走行する光景は、市民に大変好評であった。

写真-2 イルミネーション電車



2) ビール電車

市電のイメージアップと増収を目的に、平成18年から毎年夏季に「ビアガー電」と名づけ、ビール電車を運行している。本市では、ビール電車向けに車内を改造し、窓側にカウンターと28席の椅子を設けた専用車両を用意しており、外の景色を眺めながら飲食を楽しむことができるようにしている。今年で3年が経過し、熊本の夏の風物詩として定着してきている。

3) 市電車両のふれあい展示

熊本城築城400年にあわせて建設した本丸御殿は平成20年4月20日に一般公開された。これを記念して、熊本城が最も良く見える中心部の電車通りである通町筋を歩行者天国にして、数々のイベントを実施し、本丸御殿の完成を市民とともに祝いしたところである。

イベントの一つとして、歩行者空間の中央にレトロ調電車を展示し、通常は触れることのできない運転席などを自由に楽しんでいただいたところである。

写真-3 市電車両とのふれあい



4) 市電体験運転

平成20年8月3日、4日に、熊本市のPRと市電利用促進策のひとつとして、市電体験運転を交通局上熊本車両基地内で行った。1日20名、両日合わせて40名の募集に対して全国各地から約140人の応募があり抽選により参加者を決定した。車両基地内に設けられた100mの直線の走行路を介添えの運転士の指導の下に2往復運転していただ

いた。市電体験運転は熊本市交通局としては初めての試みであり、参加者に満足していただけるかどうか心配していたが、地元の鉄道愛好会「有明会」の協力もあり、本物の市電車両の運転という貴重な体験ができたこと非常に好評であった。次年度以降も継続して行い、熊本市電の魅力を全国に発信していきたい。なお、鉄道車両の体験運転は、本年内の熊本電鉄やJRと連携して実施できるように協力を呼びかけているところである。

写真-4 市電体験運転の様子



5) 市電の無料運行

本市は、これまで市電を終日無料運行したことが3回ある。第1回目は、平成14年3月23日、24日で、熊本市繁華街にある百貨店の新館開店に伴う交通渋滞緩和のために実施された。第2回目は、平成15年3月21～23日で、その1周年記念セールに伴う中心部での交通渋滞緩和のため、百貨店が市電全車両を終日貸し切り、市電の終日無料運行が行われ、通常の2～3倍となる50,000～70,000人の利用があった。第3回目は、平成20年4月20日で、熊本城築城400周年記念イベントの一環である熊本城本丸御殿落成に伴う中心部を歩行者天国にした城下まつり開催の際に、交通渋滞の緩和と移動手段確保を目的に、市電沿線の臨時パークアンドライドを併せて実施し、通常の2倍の52,000人の利用があった。

この3回の市電無料化は、自家用車から公共交通機関への転換という社会実験という意義があった。いずれの無料化においても、大幅な利用者の増加と中心市街地の自動車交通量の低下が観察され、公共交通機関の無料化、もしくは低料金化による車から公共交通機関への利用転換の可能性が示唆された。

6) ひごっこサマーパス

平成19年から、夏休みの期間中、小学生以下が市電、市バスが乗り放題になる「ひごっこサマーパス」定期券を1000円で発売している。動植物園などの熊本市の施設は熊本市内の小学生は無料であることから、夏休みの自由研究や学習のための移動手段として市電、市バスに慣れ親しんでいただくとともに、将来大人になってからも引き続き

公共交通機関を利用していただけるような土台作りのため今後も継続していく予定である。

7) 花電車の運行

毎年8月に行われる「火の国まつり」とタイアップして8月1日より祭り期間中、2両の花電車を運行している。この花電車は、通常の営業用車両ではなく、屋根のない花電車専用の車両に装飾を施し、夜間はライトアップして祭りのPRを行っている。

写真-5 花電車



8) PR電車の運行

平成11年4月より、交通局の増収対策として車両全体をラッピングした広告電車の運行を開始し、現在25両の広告電車が運行している。また、平成15年12月より、熊本県警からの依頼により、超低床電車をパトカーに似せたデザインでラッピングしたパトカー電車を運行し、交通安全に一役を買っている。

写真-6 ラッピングしたパトカー電車



9) レトロ調電車の運行

平成5年に本市の観光PRのためにレトロ調電車を導入した。車両の外観はえび茶色で塗装し、車内の手すりは真鍮製、つり革は牛革を使用するなど明治・大正時代のイメージを醸し出している。

写真-7 レトロ調電車



3 今後の展望

昭和54年の熊本市電存続決定以降、これまで本市では全国に先駆けて数々の戦略的な取組みを行ってきたが、最近では経営状況が非常に厳しく、新地方財政健全化法に基づき、平成21年度中に経営健全化計画を策定しなければならない状況にある。しかし、2年後の九州新幹線鹿児島ルートの中線開業や政令市への昇格などの大きな社会環境の変化に的確に対応するためには、利便性の高い公共交通システムを構築することは必須の政策と考えている。

このため、前述したような市電の利便性向上策などを着実に実施することはもとより、本市のもう一つの主力公共交通機関であるバス交通との有機的な連携が必要と考えている。

現在、本市が中心となって、今後のバス事業のあり方に関する基本方針を策定するために、公共交通事業者、市民、市議会議員及び学識経験者等による「熊本市におけるバス交通のあり方検討協議会」を設置し、バス路線網の再編や利用促進策など本市のバス交通のあり方、また、市営バスの今後の方向性などについて協議、検討を行っている。バス路線網の再編については、市電を含めた鉄軌道ならびにバスの主要路線を幹線、それを補完する支線とに分け、幹線と支線との乗継利便性の向上を図るための施策の検討も行っており、平成20年度中にこれらを取りまとめた熊本市地域公共交通総合連携計画を策定し、これに基づいて各交通施策を展開する予定である。

少子・高齢社会の到来や経済情勢の不安など社会情勢が変化する中、2年後に迫った九州新幹線中線開業を一つの契機として、熊本市電を都市の装置として、地球環境や高齢者などにも優しく、また定時性にも優れ、輸送力の大きな公共交通システムへと進化させていきたいと考えている。