

銀座街づくり会議：：シンポジウム

銀座のモビリティ・デザイン

ー 銀座の交通を考える

「銀ブラ」という言葉や歩行者天国に代表される、豊かな歩行空間が銀座にはあります。世界的な流れとして、歩行者空間のあり方が見直されてきているいま、豊かな歩行空間をもつ銀座であり続けるためには、歩行者と交通機関の共存が大切です。

銀座の交通環境の課題として、増え続ける路上駐輪、駐バイク、荷捌き駐車場の附置義務等があげられ、いずれも早急な解決が求められています。

さらに、中央区は人口増加をふまえ、臨海部と都心をつなぐ基幹的交通システム（BRT、LRT）を検討し始めており、銀座の交通環境に根本的な変化を迫る可能性があります。

今後、このような課題にどのように取り組むべきでしょうか？

都市交通をご専門とする中村文彦先生には、世界的視野から都市交通のあり方を語っていただき、銀座のモビリティ・デザインを考えます。

2013年5月21日（火）15 - 17時

銀座フェニックスプラザ 中央区銀座3-9-11 紙パルプ会館2F

――― 講師プロフィール ―――

中村 文彦（なかむら・ふみひこ）

1985年東京大学工学部都市工学科卒業、1991年工学博士取得。2004年より横浜国立大学教授。専門は歩行者やバス、自転車などの都市交通計画、公共交通指向型開発等。国土交通省交通政策審議会委員等に従事。

吉田 不曇（よしだ・うずみ）

中央区副区長／1946年生まれ。1970年、早稲田大学理工学部卒業。同年、中央区に入庁。建築部、都市整備部を経て、2000年、中央区都市整備部長。2003年、中央区企画部長。2005年、中央区助役。2007年より中央区副区長（地方自治法改正に伴う職名変更）

岡本 圭祐（おかもと・けいすけ）

全銀座会銀座街づくり会議担当委員長 銀座通連合会副理事長（株）文明堂銀座店会長

竹沢 開会にあたりまして、全銀座会代表幹事、銀座通連合会理事長、銀座街づくり会議評議会議長の小坂俊幸よりご挨拶申し上げます。

小坂 皆さん、こんにちは。ただいまご紹介いただきました小坂です。本日は「銀座のモビリティ・デザイン」と題して、銀座街づくり会議シンポジウムを開催させていただきましたところ、大変多くの皆さま方にご参加いただき、心から御礼申し上げます。銀座は歩いて楽しい街づくりを目指していますが、近年自転車の歩道への駐輪、駐バイクなどが目に付き、歩きにくい状態を作り出しています。また、銀座には付置義務駐車場の設置を集約駐車場にまとめるという独自の駐車場ルールがありますが、荷捌き駐車場を含め、その運用にもさまざまな課題があることがわかってきています。さらに、中央区におかれてはこの数年来、臨海部と都心部を結ぶ公共交通について検討されていますが、そのなかで具体的に銀座にBRTあるいはLRTを通すという案も出てきているとうかがっています。このように、銀座ではさまざまなレベルで交通問題を考えていかなければならないということがわかってきたところです。



そこで、本日は、横浜国立大学の中村文彦先生をお迎えして、モビリティ・デザインという観点からお話いただき、その後に中央区の吉田副区長にお入りいただきパネルディスカッションを行います。交通問題は、銀座の将来に関わる大きな問題です。

ぜひ皆様も本日のお話をお聞きになって、一緒に銀座の交通問題についてお考えいただけますようお願い申し上げます。開会にあたってのご挨拶に代えさせていただきます。ありがとうございました。

竹沢 さっそくプログラムに沿いまして進行していきたいと思えます。最初に、中村文彦先生から「銀

座のモビリティ・デザイン」と題して、ご講演をお願いいたします。中村文彦先生は横浜国立大学教授であられ、都市交通計画、交通施設計画、開発途上国の都市計画などを専門とされています。主な著書に『バスでまちづくり』『コミュニティ・バスの導入ノウハウ』『都市交通計画』などがあります。先生は、空間の中での人、物の移動や回遊のしやすさを総合的にデザインする、モビリティ・デザインという言葉の概念化をめざして研究をされています。今日は、さまざまな交通問題を抱える銀座をいかに交通の視点からデザインしていくかということをお話しいただけるかと思えます。では、先生よろしくお願いたします。



講演

銀座のモビリティ・デザイン

横浜国立大学教授 中村文彦

中村 ただ今ご紹介にあずかりました横浜国立大学の中村です。

最初に宣伝なのですが、『バスでまちづくり』という本を6年前に書きました。これはまちづくりの本で、バスというものをあまり嫌わないで生かしていただきたいということで書いた本です。おかげさまで第2刷がもうすぐ売り切れるところです。八重洲ブックセンターに行きますと、まちづくりのコーナーではなく、鉄道マニアの所に置いてあるのでもちょっと困るのですが(笑)、街をどう見るかということを中心に書いてあるので、もしご興味があればお手に取ってみてください。【2】

さて、今日のお話は都市交通全体の枠組みとモビリティについてで、ちょっとバスに寄りつつも、バランスを取りながら話していきたいと思います。



1 都市交通の中のバスの位置づけ

最初に、自家用車の位置づけ、自家用車への過度の依存の弊害という点です。いうまでもない話ですが、なんでもかんでも車を使う必要があるのでしょうか。物流はやむを得ないところがあるのですが、人の移動に関して「どこまで車を使うか」、その逆として「どこまで車を使わないか」ということを考える必要があります。環境問題、交通事故の問題、飲酒運転の問題、高齢化社会での高齢ドライバーの問題、渋滞の問題、そして車の運転席・助手席から見る街と歩きながら五感を使って感じる街とはかなり

違っていて、もちろん後者のほうが大事な時間だと思っています。その部分をどうするか、などということがあります。【5】

ところが、この話を持ってくるとすぐに1か0かという議論に振り回されます。教授職をやっているとマスコミにお声がかかることがあり、たとえばある方がバスの24時間化をしようなどとおっしゃると、それに対するコメントを求められるのですが、たいてい1か0か、賛成か反対かを聞かれます。僕が「こういうことをこう考えればこうなのではないですか」と言っても、記事になるとたいてい1か0になっています。しかし、そう単純に物事は割り切れません。

具体的に言うと、車はすべて諸悪の根源だ、敵だということはあり得ません。逆になにもかも車を使う人がいます。私の知り合いで高級住宅地に住んでいる先生が、200メートル先のコンビニにも車で行くんだと豪語されていましたが、そういうレベルにです。実際に、私の住んでいる横浜市都筑区でデータを取ってみたところ、500メートルぐらいの範囲で日中のお母さんたちの移動の半分が車という統計が出ています。銀座のあたりは大都会ですから違いますが、見方を変えると、いろいろな場面で車に依存しすぎているという面があるかもしれません。

講演の構成

- 都市交通の中でのバスの位置づけの確認
- モビリティ・デザインという考え方について
- 海外事例に学ぶ考え方
- 国内での演習事例
- おまけ：BRTについて一言

- 銀座での課題について

スライド3

交通工学という学問分野があって、私も半分くらい引っかけかかっていますが、計算上は車を若干減らすだけで渋滞は激減します。その「若干」はわかる。

でも、その「若干」とは誰なのか。「自分は使うがお前はやめろ」とはなかなか言えない。誰のどの場面の車を遠慮してもらうとよいのか、という議論をやっていないといけません。実はそれが街の形につながっていくのです。街の形や仕掛けがうまく変わっていくと、ここは車がなくてもいいや、と自分から思える場面が出てくるかもしれない。こういうことを考えています。【6】

その時に、街のいろいろな機能の配置や道路の形、自転車の使い方、オートバイの止め方、あるいは路面電車やバスのあり方など、すべてつながっているべきだと思っています。ですから、かっこよいバスや電車さえ来ればよいというのは、僕には非常に表面的な議論に聞こえます。最後に目指している街の形があって、そのなかでいろいろな交通手段の役割があって、その時にバスはこうだよ、電車はこうだよ、車はこうだよと言っていく。これはいつもセットで言うべきことだと思っています。

銀座には荷捌きの問題があります。今日は荷捌きの問題は話しませんが、すべてのお店がそれぞれのお店のご事情で配達、配送を自由にやっているとよいのですが、限られた空間の中で限界があるとすれば、時間帯を少しだけ融通したり、停める場所を調整したりするだけで、かなり街の雰囲気は変わります。少しずつ我慢をすれば全体としてはかなりプラスが出るという理屈で、それをどこまで譲れるか。「あなたの所は譲ってほしいけど、おれは譲りたくない」ということではなく、少しずつ譲る。限られた空間と時間をどうやって使い分けるかというところでも同じ課題が出てくると思います。

グリーンモード
環境にやさしい交通手段

- 徒歩、自転車、公共交通(モノレール、LRT、バス)
- グリーンモードが活きる場面をつくること
 - グリーンモードを使うだけで済む!
 - グリーンモードを使いたくなる、使うと得だ!
- そのためには
 - 交通手段そのものの魅力
 - 例: バス車両、路線、ダイヤ、運賃
 - 交通手段を機能させる施設
 - 例: 道路、バス停、バスターミナル
 - 交通手段がつかなくまち
 - 例: バス停やバスターミナルに直結するまちづくり(官公庁や病院や商業施設への直結、住宅地区での最寄りのバス停)

スライド7

さて、グリーン・モードという言い方をしますが、徒歩、自転車、公共交通は環境にやさしいとよく言われています。それがうまく生かされるように街の形をもっていくのが理想だと思います。そのためには、それぞれの乗り物に魅力がなくてははいけません。乗り物の魅力は当然ですが、それが生きる場を作るというのが、街づくりのなかにあります。そのもの

自体を機能させるのと、それを受けてつながっていく街自体も魅力的でないといけません。たとえば、とてもかっこよい路面電車を入れても停留所の回りがみすばらしかかったら、これは電車に乗るだけのことになってしまいます。それではいけないということです。【7】

こういう議論の時に、お前はどちらだと思うかと聞かれるのですが、私からすると、そんなことを議論する場合ではないでしょうという場面が多くあります。極論をすると、すべての都市の中の公共交通をLRTにするということは、財源的に相当なものがないと不可能です。先進的なLRTを入れている所は必ずバスも上手に扱っています。LRTだけでバスがないという都市は、都心1ヶ所だけを除いて、他にはありません。ですので、どちらかを選ぶのではなく、これを生かすなら生かすで考えなくてはいけないし、LRTが無理なようであればバスを考えなくてはいけないし、必ずセットで考えるというのが、私のスタンスです。

留意点

- LRTかバスか という議論はナンセンス
 - すべてをLRTにするのは不可能。必ずバスは残る。世界中の都市でLRTだけでバスはない、という都市はない。
- カーシェアリングは環境にやさしいとは限らない。
 - 今バスを使っている人がカーシェアリングに切り替えたら、その分だけ道路は混み環境は悪化
- パークアンドライドさえ、万能ということはない。
 - 以前バスを使っていた人が自家用車を使って駅に行くようになったのなら、その分だけ環境は悪化
- 結論: 都市交通では、なんにせよ、バスのことを考えていかななくてはならない。

スライド8

また、カーシェアリングが最近流行っています。これは環境にやさしいとよく言いますが、実は私はそう思っていません。理由は簡単です。たとえば、今地下鉄やバスを使っている人がカーシェアリングに切り替わると、移った分だけ車の利用距離が増えます。それがガソリンの車であれば排気ガスが出ます。電気自動車だとしても、道路はその人の分だけ混みます。つまり、このシステム自体は通常の自家用車よりは“やさしい”けれど、このシステムによって人々の行動がどのように変わるのかという議論をしなくてはならないのです。

「カーシェアリングを始めました」「ああ、すごいですね」。「カーシェアリングのビジネスもいい儲けになります」。それもよいのですが、カーシェアリングを使っている人はどこから来たのか、そこがポイントだと思います。

同じ話で、地方都市ではパーク&ライドという言葉がよく出てきます。途中まで車で行ってそこから

目的地まで電車で行こうよ、と。これは直接目的地まで車で行くより“やさしい”と言われますが、日本のある所ではこれをやった結果として、昔はバスを使っていた人がみんな車に移って電車を使うようになってしまった。駐車場も儲かり、電車も儲かったけれど、バス会社は潰れる。こういうことをどう考えるのか。

大した役割ではないこともあるにせよ、都市交通ではいろいろな乗り物を考えなくてははいけません。都市のなかでは、バスの位置づけをきちんと考えなくてはいけないということです。



「おまけ」とあるのは、学部1年生の授業で使うスライドです。九州の小倉駅です。モノレールと乗り継ぎの駅を少し離しておくところを歩くから、この部分は賑わうだろう、という発想があります。私は、この発想は半分くらい正しくて、半分くらいはうまくいかないと認識しています。小倉はうまくいかなかった例です。少し離してそこを歩けば賑わうという前提は、「少し離しても歩く」且つ「モノレールに人が乗っている」場合です。モノレールに人が乗っていて、その人がここに用事があれば歩きます。でも、この距離を離れたおかげでこのモノレールの評判が非常に悪くなり、モノレールに乗るお客さんがいなくなると、せっかく作ったきれいな遊歩道もプロムナードも人が歩かなくなる。つまり、公共交通は使われてなんぼのものですから、使われるという仕掛けと使ってもらった人にいろいろしてもらおうという仕掛けを同時に考えないといけないと思います。

ちなみにこの北九州の場合は、その後やり直してモノレールが駅の中まで突っ込んでいく形になりました。「ゆりかもめ」を見ると、いつもこちらがいいなと思うのです。駅ビルの中に入ってJRの改札を出ると、目の前にモノレールがいるという存在感。新橋の駅を出て「ゆりかもめ」はどこにあるのだろうと心配しながら歩くのと比べると、こういうデザインはなかなかすごいなと思っています。施設をつないでいくことの大切さがここにあります。

2 モビリティ・デザインについて

さて、交通計画、あるいは交通戦略という言葉があります。この「戦（いくさ）」という字は物騒だからやめてほしいという声もよく聞き、私もその通りだと思っていますが、代わりの日本語がなかなかないので、とりあえずこの言葉を使います。

交通戦略とは何をすることなのか。戦略という言葉はStrategyという英語をイギリスから持ってきたのですが、「実現に向けての攻め方を含み、相互に関連する項目のつながりの間をふまえ、順序を考えていくプログラム」です。整備プログラムというと、ちょっとつらい。なぜかというと、多くの行政的仕事のなかでは、施設の整備がゴールになっています。しかし、本来の交通の仕事というのは、道路を作ることやバスを入れることではなく、その作った道路によって街がいきいきすること、新しく走らせたバスによって地域の方々が健康になること、そこがゴールです。ですから、「作ればよいのでしょ」という仕事の仕方は、本当はしてはいけないと思っています。【12】

アメリカに目を向けると、「TSM：交通システムマネジメント」「TDM：交通需要マネジメント」という言葉が80年代、90年代の教科書にたくさん出てきています。これは簡単に申し上げますと、「今あるものを上手に使おう」「みんなの行動を少し変えてみよう」という発想です。この2つを受けて、最近では「モビリティ・マネジメント」という単語が出てきました。これは、「そもそもの心構えまで考えましょう」というふうに整理できます。【13】

都市交通政策の枠組みの(流行の)変化

- 需要追随 需要が増えた(増える)分施設建設
- TSM 交通システムマネジメント
 - Transportation System Management
 - 供給サイドの管理 既存システムの利用効率向上
- TDM 交通需要マネジメント
 - Transportation (Travel) Demand Management
 - 需要サイドの管理 個人の交通行動変更
- MM モビリティマネジメント
 - Mobility Management
 - 個人の交通行動への態度の変更

スライド 13

つまり、もっと何かを作れ、道路、地下鉄、電車を作れというだけではなく、今ある空間を上手に使おう、皆さんの行動を少し変えてみよう、そもそもの価値観も議論してみようということです。たぶん、私の上の世代の土木の交通の先生方はこういう部分ではなく、道路をいかに作るか、鉄道をどう作るかというのが学問の根幹でした。この世代になってそういうことだけを言っているわけにもいかないなかで、今あるものを

いかに上手に使うか、少し行動を変えてみよう、あるいは価値観を変えてみようと言われます。

私はものを食べるのが好きなもので太るわけです。それで、新しい背広を新調したいと家計を握っている方をお願いすると、「今あるものを有効に使えとあなたは言っているでしょ」と。そして食べ方を変えろと言われます。さらに、そもそも健康とはどういうことか根本から考え直しなさいと指導されます。ちょうどこの話と合っているなど、いつもこのスライドを作りながら思います（笑）。



イギリスもでは、統合的交通管理というものをやっています。歴史的な中心市街地をたくさん抱えているイギリスならではのようですが、なかなかおもしろい議論をしています。たとえば、ある中心市街地のトラック、バス、自家用車、自転車の課題を、それぞれの交通手段ごとに徹底的に議論をする。思いきりわがままに議論するのです。たとえば、歩行者のことだけを一生懸命考えて、あとのことは何も考えない。歩行者のためだけの案を作る。同様にバスだけの案を作る、トラックだけの案を作る。その案をペタペタと並べて、歩行者班が「そのこの交差点は絶対にスクランブルにしないではいけない」と言えば、トラック班は「このこの交差点は絶対にどンドン青信号にしないではいけない」と言う。その後、けんかではなく調整が始まる。このこの交差点は譲るけど、こちらはがまんしてくれ、朝夕はいいけれど昼間だけはこうしてね、とか。空間の中での優先順位を調整し、それぞれの空間が処理できる能力を調整し、みんなの使い方を調整する。こういう発想で、イギリスのいくつもの都市が取り組んでいます。そのなかである部分は、この時間だけ歩行者天国を入れる。その横の通りに1本だけバスレーンを夕方だけ入れる。平日の午前中だけトラックのルートはここにもってくる。路上駐車は、ここはいいけれどここはだめ、この時間はだめということも全部調整する。そういう話し合いをたくさん重ねなくてはなりませんが、このプロセスの中でそれぞれの交通手段の役割が議論され、そのなかの課題も見えてくる

し、調整もできるし、譲り合いもできる。こういう発想がとても大事だと思っています。

CTMは、Comprehensive Traffic Managementの略ですが、モビリティ・マネジメントを検索すると山ほど出てくるのですが、CTMを検索しても1つも出てきません。いまいち評判が悪いのですが、日本の街づくりで、特に格調高い歴史があり、それを守ることに意義のある中心市街地では、交通はこの発想をいっばん基本すべきではないかと思えます。【14】

CTM Comprehensive Traffic Management

- 統合的交通管理
- 1980年代 イギリス(歴史的市街地等)
- 背景 単純な交通管理+地区環境向上
- 考え方 歴史的な中心市街地対象
 - 各交通手段ごとの作業
 - 問題点→課題→改善策を地図上に提示
 - 作成された地図を重ね地点ごとに検討、折り合いをつけていく
 - ここはこの時間は歩行者優先、でもあちらはトラック優遇 など
 - 優先順位の管理+容量(処理能力)の管理+需要の管理
- 例示
 - 地区内で、歩行者天国とバスレーンとトラックルートと路上駐車規制を同時に検討したレディングなど

スライド 14

さて、交通をやっていくうえで何をねらうかという話をしたいと思えます。これは目的と手段を若干混同して書いていますが、僕のゴールとしては街づくりですが、そこに向けるための方法としてカタカナが4つあります。カタカナを出すといろいろご批判を受けますが許してください。

それぞれの人が移動しようとするしやすさのことをモビリティと言います。出かけようと思った時にちょっと出かけるにいくという状況を何とかしなくてはなりません。

あそこに行きたい、行きにくい、こういうことをアクセスと言いますが、アクセスのしやすさをアクセシビリティと言います。この2つは常に意識しないといけない。ですから、「電車があれば、バスがあれば」ではなくて、出かけようと思った時にずっと出かけるか、いろいろな重要な施設に本当にそこへ行けるのか、ということです。

マルチモード、インターモーダルというのは、「車がないとお手上げ、どこにも行けない」ではまずい。車がなくても、あの方法でもこの方法でも行けるというのがよい。そして、地下鉄をおりてそこからバスに乗るのだけれど乗継ぎがめんどう、あるいは地下鉄から地下鉄に乗り換えるのが大変だったらつらいということです。

この4つのキーワードを意識しながら、何が起きているかを見ていくとよいのです。つまり、行政的な計画ですぐ「公共交通利用促進」とか、「道路渋滞解消」とか言いますが、公共交通は使われて当然で、使われ

なかったら要らないのです。また、道路は流れて当然です。ですから、そこがゴールなのではなくて、その先をめざし、この視点で攻めていくことが必要だと思います、わざわざいつも戦略だと言っています。その時に、先ほども「歩いて楽しい街」というお話がありましたが、歩くというのがいちばん基本です。自転車は次で、「歩く」よりは優先順位が下がると思います。【16】

都市交通戦略の中身への期待

- ・ **モビリティを高め** = 高齢者の移動支援等
- ・ **アクセシビリティを高め** = 開発計画と連動
- ・ **マルチモーダル指向で = 自家用車依存不要**
・ マルチモーダル: 交通手段の選択の余地があること
- ・ **インターモーダル対応 = 乗り継ぎスムーズ**
・ インターモーダル: 交通手段同士が連携していること

- ・ **公共交通さえよければよい、道路渋滞が解消されればよい、ではない。**

- ・ **徒歩による移動(バス停アクセスを含む)、自転車での移動まで考えて。**

スライド 16

当たり前のことですが、あくまで目標は、銀座なら銀座という街が環境的にもやさしく、いろいろな人々を受け入れて、この先も持続していくということだと思います。その時に、だれがどのように関わっているか、だれとどの順で関わっているかというロードマップがあることが大事です。これはすごろくみたいなものです。いま我が家では人生ゲームがブームになってまして、最後に貧乏農場にさえ行かなければよい未来が待っているのが楽しいようですが…。あのゲームをやっていると、まず就職して結婚して家を買ってと、あれでいいと思うのです。どういう道順で、何をどの順序でやっていくのかということ。

それから、なまじ土木の分野にいますので、いつもここは気をつけるのですが、施設整備を目的化しないこと。電車が走ったからいいでしょう、コミュニティ・バスを導入して開通式をやったからいいでしょうと、それで終わりになってしまいますが、そうではないのです。本当に目的が達成できているか。たとえば、高齢者の外出促進と言うのなら、本当に促進されているのか。促進された結果としてどんなプラスがその個人と社会にあるか、というところまで言わなくてはなりません。

もうひとつ大事なことが、これも忘れがちなのですが、現状診断をすることです。現状診断という言葉と現況把握という言葉、私は分けて使っています。たとえば、咳が出る、鼻がむずむずする。これは現状把握です。お医者様に行くと「それは風邪だね」「すこし疲れているでしょう」とか「これは重症だからすぐ入院」とかいろいろ言われるのですが、これが現状診断です。つまり、いまそれぞれの乗り物がどんな問

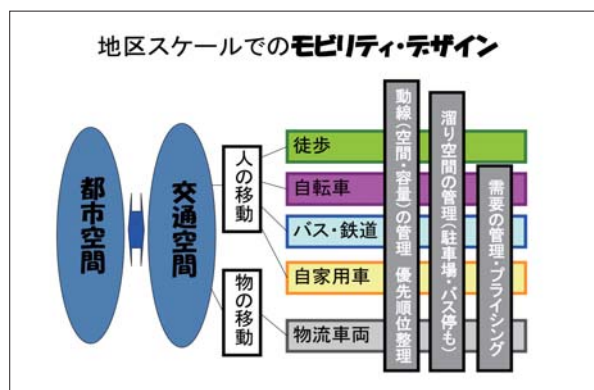
題を抱えているか。それはなぜなのか。「バスは遅い」というなら、なぜ遅いのか調べればよいのです。神奈川県でちょっとした例があるのですが、市民にアンケートを取ると、バスが遅い遅いと言われる街があるのです。それで調べたところ、そのバスの時刻表が“きつめ”になっていることがわかりました。ですから、時刻表にバスが追いつかないのです。バスは一生懸命走っていて、速度を測ると速いのです。でも時刻表がもっと速く設定されているので、市民は「時刻表どおりに来ない」と。バス会社が悪いのですが、なぜ起きているのか調べていくと、いろいろな理由があります。その理由までいけば解決策も見えてきますが、表面的に見ているとわからないのです。

それから、世の中には、想定をしないことが起きることが多々あります。それへの対応の仕組みが用意されていること。こういうことを抜きに、ただプロセスだけを書いている計画がまだまだ日本では多いと思います。【17】

特に目的と手段の混乱。私が本のタイトルを『バスでまちづくり』と書いたのは、出版社の強い要望もあったのですが、あくまでこの「で」にこだわられました。それは、「中村さんが書いているのは街づくりなのでしょう?」と。そうなのです。「バスはあくまで手段、道具であって、街の形がよくなっていく、街の問題が解かれていくことをめざすという話なのですよね?」そうです、と。「それなら“で”ですよ」と。

BRT やコミュニティ・バスが入り入るということがゴールではない。実際には、少しずつやっけていかなくてはならないので、少しずつよくなっていく、ゴールをここにおきながら、最初の1歩、明日は2歩目、3歩目とやっけていくことが必要です。その場合には見届けないといけないということも、ここで注意書きしておきます。【19】

以上をまとめるとこのようになります。【20】



スライド 20

こういうことをやっているうちにモビリティ・デザインという言葉にいきました。これは目標がちゃんとあり、診断もあり、ロードマップもある。そ

れからさっきお話ししたイギリスのCTM的な発想、これにアーバン・デザインをやっていらっしゃる方々の活動をつなげていきたいと、私は思っています。道路の人たちは道路のことばかりをやります。建築の人たちは建物のことばかりをやっている。けれど、道路に沿って建物は並ぶわけですから、どんなにすきな建物が並んでも道路がみすばらしかつたらだめです。これも実際に地方都市であったのですが、とてもきれいな道路を作るといってお金がただけて、道路を拡幅するのですが、拡幅した時に沿道の土地を半分ずつ買収したわけです。すると沿道の方々がいやになって出て行ってしまい、その後いかがわしい店がワッと入って来て、シンボルロードのような設計の道の横にとてつもない店がズラッと並ぶということがありました。ここをつなげる議論が必要ですし、その意味でもデザインという言葉を用意的に使っています。【21】

「モビリティ・デザイン」は、東大の羽藤先生と一緒になにか単語を作ろうと言って作った言葉です。その後、それぞれ勝手にやろうと決めたので、若干合っていないところもあるのですが、私としてはあくまでデザインの工夫で人々の移動をより望ましい方向にもっていく諸活動ということをやっています。

モビリティ・デザインで??

- 3つの視点
 - 「都市交通戦略」的発想
 - 目標確認+現状診断+誰が何するか手順整理
 - CTM的発想
 - 交通手段間でお互いをつなげていく
 - アーバンデザインの発想
 - 道路空間+建築空間のつながった発想へ

スライド 21

たとえば、当たりさわりのない例で言えば、住宅地を作る仕事をやる時に、通常は造成して道路を引いて家売る程度で、駐車場の位置、駐車場の料金、集合住宅の場合その管理方法、バス停の位置、住宅から駐車場やバス停までの歩行者空間、バスの路線、運行ダイヤまでを同じテーブルで情報をシェアしながら考える計画をしているかという、たいていしていません。でも、こういうことを一括でやることで、住む人たちがこういう時に車を使う、こういう時はバスを使うというイメージが具体化されていくわけです。通常、住宅のデザインをする人と造成する人、駐車場を設計する人とそれを管理する会社、バス会社とそれを許可する役所はバラバラにやっています。でも、そこに1本線を置いてそれをつないで情報をシェアして、「そ

の運賃だとはまずいから、駐車場の収入を少しバス会社に分けてあげるよ」とか「どうしようもないから住宅の分譲価格を少し上乗せしておいて、バスをなんとかしよう」とか、つなげて考えることでよりよい街ができていく。そういうつもりで作った単語です。【22】

モビリティ・デザイン 造語

- 東京大学の羽藤英二先生と中村で造作。
 - 羽藤先生の定義→羽藤先生の著書参照
 - 中村の理解
 - 都市計画、都市デザインの工夫で、人々の移動を、より望ましい(=低環境負荷、福祉政策運動、経済活力向上)方向にもっていく。
 - アーバンデザインと都市交通はもっと連携できる。
- 参考となる例(といえるかどうか)
 - 住宅地計画で、駐車場の位置、料金、管理方法、バス停の位置、住宅から駐車場とバス停まで歩行者空間、バスの路線、運賃、運行ダイヤまでを一括で考える。

スライド 22

まだまだ造語ですが、私は中心市街地の問題は、この話で取り組みたいと思っています。時には自分から市役所に乗り込んで行って、「すみません、勝手に提案させてください。お願いは1つだけ。3ヵ月後にこの大きな会議室で発表しますから、そこに人を集めてください」と言うのです。実際に厚木には自分で行って、厚木の中心市街地について「市はこう考えるが、中村のグループはこう考えるよ」という話をさせていただき、市の方々に聞いていただき、私たちの案はどうぞご自由に使ってくださいとやったりします。逆に委託を受けて研究室でやることもあります。研究室は専門のコンサルタントではありませんから、細かい検討はできませんが、こういう発想だとこんな議論ではないですかということを、第三者の立場で時々出させてもらっています。【24】

次に、回遊性とよく言います。ところが、回遊という言葉の意味を分けていくと少しむずかしいです。なるべく長い時間いてほしい、その時間の間にいろいろな所を見てほしい。こっちに住んでいる人はあちらに、あっちに住んでいる人はこっちに、という話もあるかもしれません。連続的に楽しい空間があるか、不連続な箇所はないのか。その時に、少し大きな道路の、ここでいえば4丁目でいいですが、信号の青時間の長さを少し変えると街はどう変わるか。結構変わるので。そんな議論があつたりします。【25】

3 海外事例に学ぶ モビリティ・デザイン的な考え方

より気軽に聞いていただきたいので、海外の事例を私がどう読み取っているかというお話をしたいと思います。

最初にアメリカのデンバーです。人口は200万いかない所だと思います。都心の長さが1.6キロくらいなのですが、もともとは荒れた都心になっていました。80年代に彼らは、この1.6キロの道を特別な道にしました。専門的にはトランジット・モールというのですが、この道の両端にバス・ターミナルを作って、郊外から来るバスすべてをどちらかに集める。そして、この道はこの道だけを無料で往復する乗り物を作る。当時はかなり物騒な街だったのですが、この道沿いをきれいにする。この道沿いの方々に出してもらったお金で、この道を走るバスを回していく。実際には行政のお金も入っていますが、「この道のためのバス」ということです。そうすると車で来る人も8~9割いるのですが、バスという公共交通でやって来て乗り換えて、無料の乗り物を使ってこのあいだをうろちょろすることができた例です。普通だと、バスターミナルの設計とバス路線の組み直し、中心市街地の道路の作り、そこの専用バスをばらばらでやるのですが、今の話からわかるように全部まとめてやっています。バスターミナルを作ることとバス路線をどうするかがセットで、そしてさらにこの道をどうするかがつながっているわけです。【29】



細かいことを言いますが、この写真のようなことは日本ではできません。なぜかという、無料ということを前提にすると車体の設定がガラッと変わります。日本のバス車両は運転席の横で運賃を取ることが大前提で作られています。あれさえなければ、ドアだっただの位置でもよいのです。ここでは空港で使っているランプバスの車両をそのまま持ってきて、うしろは3ヶ所ドアがあって車内はこんな感じです。運転手と顔を合わせる必要が全然ないという理屈のバスだからです。

どういうサービスをするかで車両も決まり、それが決まると通りの形も決まり、その使い勝手も変わっていくということで、「つながる」ということのよい例だと思います。【30】



スライド 30

これは有名な町で、ドイツのフライブルクです。【31、32】都心の数百メートルの所を歩行者専用化します。ただし、平日の朝11時くらいまではいろいろな車が入っています。そして、周囲に駐車場を集約しています。もともと駐車場があった市役所の所も、こういう広場になりました。【33】そして真ん中には路面電車が走っています。これは路面電車が先にあったのです。その後車がやってきて、人も来るのですが、車だけ外に出てもらおう。結果的に路面電車LRTと人だけがいるという空間になっています。この発想としては、まずこの中は歩きやすくする。どうしても車で来たかったらこの回りに停めてくれ、電車は中まで入れる、電車はこの先、専用車線を行くのです。この辺にも駐車場を作る。この駐車場に車を停めて電車で来るほうが早い。この駐車場は無料で、その費用をどこがもつかというと、ここの開発者から少しお金をいただいて作る。その発想としては、車を使ってもいいけど、できれば使わない。できればこの辺で停めて電車であって来てくれ。どうしても来る場合はこの縁でなんとかしてくれという明確なメッセージがあります。この話も、ばらばらではなくて全部つながっている。歩行者専用にすることとその時の乗り物がバラバラにならないように調整をすることと、さらにその運賃も1枚の定期券で、週末は家族数人で使えるというディスカウントを入れるとか。この駐車場の位置と郊外の駐車場もセットで管理するとか、商業施設も郊外の大型店では食料品等売ることや少し規制するとか、そういう話が全部つながっているのです。このように考えていくようにしないとイケないのではないか、ということです。

身近な所で、私の最近のお気に入りソウルの交通のやり方です。いちばん左はチョンゲチョンといって、長さ6キロに渡って高速道路を撤去して16車線あ

たのを4車線にしたものです。私たち交通の専門家はびっくりしました。この「16-4」の「12」の部分はどこに行ってしまったのか。もしかしたら秘密の地下の高速道路があるのではないかなどと勘ぐったのですが、なにもなかったです。それは、周りの道路の路上駐車の徹底的取締り、それと公共交通への徹底的な投資で受け止めています。



では、公共交通への徹底的な投資とはなにかというと、地下鉄とバスです。地下鉄はわかりやすいので、作ればいいのです。ではバスはなにをやったのか調べると、もともとグチャグチャになっていたバスを時間とプロセスをふんで全部公営化しました。公営化するとながよいのか、なかなかわかりにくい。この絵を見ると、バスが真ん中を走っていてバスが速いのかと思いますが、この絵には2つ意味があって、確かにバスが速いのですが、同時に言えることは、こっち側の一般車線からバスがいなくなった。この写真ではかなり混んでいるように見えますが、これでも従前よりは流れているのです。従前はすべての車線をバスがガンガン車線変更をして危なかったです。その結果として道路の処理能力がどんどん落ちていく。バスをここに集約し、しかもバス会社に「あなたがたバス会社同士で競争しないでくれ。お客さんが乗らないからと心配しなくても給料を出すから、一生懸命まじめに走ってくれ」と。それまでのお客さんの取り合いをやめさせたのです。結果的に車線数は4から3に減るのですが、渋滞の程度がかなり改善されていくのです。さらに、このように公共交通を大事にする時にソウルががんばったのが、これは市役所の前ですが、歩行者空間を徹底的に増やし、車のスペースを減らしました。この話は全部、交通の戦略を考えている人たちの間ではつながっています。なかなかすごいなと思います。

首都高速を地下にするという議論はあちこちでありますね。その時も、結果として変わるものをどう受け止めるか、ほかのことはどうしなくてはならないのかということセットを考えていくべきです。ポイントは冒頭の話と同じで、人々の行動をどう変えたいの

か。なぜ、そうなのか。それが社会的にどうプラスなのかという議論を一生懸命するということだと思います。

最後はリバプールですが、もともとの鉄道駅の所と海辺とをつなげるべく再開発を連続的にやっています。私がリバプールを好きな理由は、ビートルズが大好きなのですが、ビートルズに頼り過ぎないところです。20年前に行った時は、ビートルズになんとかすがってという感じでしたが、今はそうではなく、あるものを上手に使いながらつなげていく。交通の面ですごいことはそれほどないのですが、歩行者空間をうまくつなげていくことで歩いて楽しい街を作った例としていい所だと思っています。【37】

再開発と水際再生：リバプール

- 駅から港湾地区までをつないだ展開
 - 従来からの歩行者専用空間のリニューアル
 - 再開発ビル群と歩行者空間延伸(高低差活用)
 - 港湾地区の歴史遺産の再生
- 人通りの再生へ
 - ビートルズに必ずしも頼りすぎない
 - 周辺地区の貧困問題は残存

スライド 37

4 研究室での活動成果から

さて、国内でもいくつかあります。昔、ある港町でやったのが1つ目の例です。さびれた港町の再生は、ちょっと離れた駅の整備と道路とバスです。その駅は同じ京浜急行の鉄道とバスなのにダイヤが全然合っていなかったのが、全然乗換えができない。そういうものを全部つなげて同時に考えていくと、わりとローコストでも中心市街地に人を呼び、かつ人に住んでもらうという提案ができるのではないかという演習をしたことがあります。

これは福岡の天神で委託を受けてやったものです。あそこは自転車がとても多いのです。その自転車を受け止めるべく歩道にたくさん駐輪場を作るのですが、うまく機能しない。なぜかというと、1回100円の駐輪場にたいして通勤の方が停めるのです。だから日中の方々が停められなくなってしまふ。通勤の自転車と日中の自転車を分ける。駐車を分ける。ものすごい数のバスが走っているのですが、ほとんどがらがらだったので、バスが走る場所も見直してもらう。これをばらばらにやってはだめで、自転車はどこを走りどこに停め、だれがどう使うという話と、駐車場はどこ

に置きだれがどう使うという話と、バスには誰が乗ってもらうという話とを同時にやる。これは結構つらい仕事で、一生懸命考えて何回案を作ってもいろいろな人にいろいろなことを言われました。けれども最終的には、まず駐車場の議論とバスの議論を先につくっておいてくれ、と。それがないとあとが続かない。それがはっきりしないと自転車の話も動かないからという論理を作った例です。

さて、BRTという言葉にアレルギーを持っている人が多いと日本中で聞きます。実は正確な定義が確立されていない世界です。ただ、今までのバスとは一線を画すということで、定時性が高く、速く、たくさん運べるものをBRTと呼んでもよい、というぐらいだと思います。こういう比較をよくやりますが、まず先に議論したいのは、本当に公共交通優先でみんなが同意してくれるのか。公共交通を優先するという事は、限られた空間ですから車に減ってもらわなくてはいけない。本当にそれでいいのか。その上で、そこに入れる乗り物の技術的なところを考えていただきたい。BRTの側に立つと、安い、すぐできる、いざという時に柔軟性がある、バリエーションが多い。ただし環境的にはノーな部分があるのと、決して魅力的ではない。【40】

BRT (Bus Rapid Transit) とは

- 従来のバスと一線を画すシステム
 - 定時性が高い←専用走行空間や信号工夫
 - 速達性が高い←渋滞しらず、急行運転も
 - 大量輸送できる←連節バス+駅施設工夫
- BRTもLRTも
 - 公共交通優先のまちづくりのシンボルになる
 - 渋滞緩和ではなく、自家用車依存を下げる戦略
 - 中心市街地再生と連携できる(すべき)
- LRTに比べて
 - 安価、建設期間短い
 - 柔軟性高い(支線直通、将来の軌道系転換など)
 - バリエーションも多い
 - 軌道がない分、存在感は弱い。応援団も少ない。

スライド 40

では、なぜそれでもいまBRTがあちこちで言われているかという、これは途上国の文脈です。世界地図を見るとわかりますが、むしろ途上国のほうががんばっているものです。【41】

たとえば、ブラジルのクリチバという街では、都市を発展させる時に、鉄道を買えなくてバスのための道路を先に作り、この道路沿いにだけマンションの建設を許可するというをやった街です。そういう都市の成り立ちの中でやっている例です。ですから、こういう街を日本にこのまま持ってくるということはありません。私がアジアやアフリカのお仕事をする時に、こういう方向で街を育てなさい、ということはありません。これがもともとのBRTです。【44】

これをより激しくやったのが、コロンビアのボコタ

です。ガソリン税を上乗せして入ってきた収入で道路を広げ、そこにバスの道を作り、徹底的にバスを走らせなければならぬので、4車線のバスの道を作っています。1時間に300台のバスです。想像つきますか。およそ十数秒、12秒で1台です。ものすごい数のバスが走ります。こんなことを日本でやるなどということは普通は言いません。【45】

もう少し上品な例で言うと、フランスのナントです。ここは5分に1台くらいのバスですが、3つまでLRTを入れて、4本目の時に財源プラスその他の事情からバスを入れた場所があります。これも幅の広いところに入れている例です。【46】



鉄道みたいな線路を作っている例があります。アデレードです。時速100キロくらいで行くのですが、この場合は都心から行く河川の景観保全の理由からいろいろなものが作れなかったなかで作った例です。【47】

それぞれ事情があるのです。この4つでも全然違うということ、バスをどう生かすかという面でもいろいろあると思っています。その時に覚えておいていただきたいことは、電車でも同じなのですが、計画をする部分と財務の話と日々の管理の話では、それぞれ仕事の種類が違います。一方でそこに自治体、民間の会社、あるいは交通局でもいいのですが、そのかわり方が日本の場合とはぐちゃぐちゃです。たとえば、欧州の場合で言うと、地方政府自治体と事業者で、政府のほうが主導的に「バスはこうあるべきだ」と言います。そしてバス会社と契約して運行するので、運賃収入は取るもののバス会社は契約金をもらっているのが赤字になりません。バスに乗るか乗らないかの責任は、こっち事業者ではなくこっち地方政府側の責任なのです。これは1つのやり方です。

クリチバもそうで、マスタープランの中でバスのあり方をはっきり決めます。ディテールは公社が決めます。運行は民間が契約でやります。ただし、ここで監視しているので変な運行をしているとお給金がもらえなくなる。どこにバス路線を敷いて、どうやっ

てビジネスをするかという仕事はこっち公社です。どうやって安全に運行しお客様の評判を得続けるかはこっち事業者です。このあたりのグチャグチャさが、日本のバスではとてもよくないといつも思っています。【52】

クリチバ			
	都市計画研究所(市公社)	都市交通局(市公社)	事業者
Planning	コンセプトの確定	詳細の決定	
Management		事業者選定。車両設計。運賃収入集約と事業者への配分	
Operation		顧客満足度調査、運行監視(人海戦術)	運行

スライド 52

これは資料をお配りしていませんが、フランスのストラスブールにユーロトラムという乗り物があります。LRT というと、たいていこの絵が出てきます。確かに車両はカッコいいのです。こんなにすごい大きなドアを見たら、いったいどうやって開くのかとかいろいろ考えます。ドアは外側に飛び出して開きます。なかなか乗り物として魅力的です。でも、写真をよく見るとわかるのですが、実は平日の午前中は荷捌きの車を入れながら、なんとか折り合いをつけています。やはり苦勞しているのです。それから、有名なこの場所の下は駐車場です。車をどのように使ってもらおうかということに関して、いろいろな調整をされている。苦勞の賜物だと思います。

これは先ほどのナントですが、この LRT の路線とバスの路線は同時に考えられていて、こういう乗り継ぎの場所もセットされています。LRT だけ考えているということはないのです。それはストラスブールも同じです。

都心の中に LRT しかない街が、私が知っている限り 1ヶ所だけあります。メルボルンです。こういう街を見ていると、これくらいの幅員の所に電車が走るといのは結構いいなと思います。ただここでも、ちょっと外れた所に行くと、自転車とのバランスがあります。なかなかすごい先進の技術があって、自転車から見える位置に特別の表示機があって、路面電車が停車すると点灯し、電車乗降中であることを注意喚起する。自転車は止まらなければならない。そういうものです。

電車のお客さんが優先で自転車は電車が乗り降りを始めたら止まりなさいという指示なのです。これも限られた空間の中で、自転車はとても大事だし推奨するけれど、ルールはここだよということを守らせている。こういうつながりがとてもいいです。

オレゴン州ポートランドでは電車を場所によっては単線で入れています。単線でも入れたり複線でも入れたりクロスさせたり、いろいろな組み合わせをやっていきます。これも、街の形とそこに来るにはどうすればよいか、その時電車は誰を運ぶのかということがセットで考えられている例です。

5 銀座での論点について

さて、少しプライベートな話をしますが、結婚して1年でタイに行きました。タイに行って戻ってきて、横浜国大に就職するくらいの時に浦安にマンションを買いました。子供ができて横浜に移りましたが、浦安に住んでいたころ、私たち夫婦は銀座が、特に資生堂パーラーが大好きでした。松坂屋、松屋、三越で、和光は少し敷居が高かったですが、銀座は大好きな街でした。だから銀座は常にかっこいい街でいてほしいのです。その交通が問題を抱えているとしたら、ゆゆしきことだと思っています。

理解いただきたいこと

- 公共交通(歩行者、自転車)を優先させたまちづくり
 - 洗滞解消が目的ではない。
 - 自家用車に頼らなくても済むまことにすること。
 - 訪れて、歩いて楽しいまちにすること。
 - そのパワーを持続させること。
- BRT (Bus Rapid Transit / バス高速輸送システム)
 - 「目的」ではなく、まちを元気にする「手段」。
 - 定時性、速達性、大量輸送能力が鍵。
 - 多種多様なたちがある(世界中の写真をかき集めました)
 - BRT だけでは何にもならない
 - バス全体を見直しなければならない。
 - 車を使ったほうが便利のままではいけない。
 - 目的地(デスティネーション)が魅力的でなくてはならない。

スライド 54

交通戦略で最初に必要なのは、だれにどうしてほしいのかというプランナーの意図がちゃんと見えること、それが関わる方々も「そうだね」と言えるものがあるということです。道路もあります、地下鉄もあります、自転車もあります、というのではなく、道路はこう使う、地下鉄はこう使う、休日の地下鉄はこう乗ってほしい、自転車はこういう人がこう使ってこう停める、それで限られたスペースをおさめていくということです。つまり、それぞれの交通手段はだれがどう利用することを期待しているのかということをお話すべきなのです。

たとえば、LRT、BRT も、臨海部から来るにせよ、この地区の中ではどんな乗り物なのか。だれがどう利用することが望ましいと皆さんは納得できるのか、そしてその時にはほかのバス路線はどうなっているのか。交通局のバスだから、というのではなく、運行し

ているのが交通局であろうとだれであろうと、銀座の地区として公共交通のバスはこうあってほしいという思いはセットでなければなりません。そして、たとえば、ある通りに電車の線を入れたら、日中の時間は車は通れなくなる。通れなくなる車、前は通っていた車に、どうしてもらおうと思うのか。隣の道に行ってくれというのか、この時間をがまんして別の時間に行ってくれと思うのか。3台のものを2台にしてくれと思うのか。沿道のお店の荷捌きの人たちに対して、荷捌きの時間を若干調整してくれと言って、たとえば10時から5時の間は荷捌きはがまんしてもらって電車が通るとか。つまり、どんなふうに行動が変わることをよしとするのか、という議論が必要なのです。その時に、いろいろな交通手段の役割が見えてくるわけです。居住者、来外者、お店の方々、区内のほかの地区の利用者の1日のいろいろな場面でどのような行動の変化を期待し、結果として、どういうところはがまんしてもらいたい、どういうところは幸せになってもらいたいのかという議論がとても必要です。

ここの議論さえ決まれば、それを前提に計算はプロができます。心配なのは、計算はしっかりするけれど、その前提の議論があっさりしているところが多いということです。時間やデータがないからといって、とてもシンプルな条件で計算して、計算結果だけを議論する。それは違います。前提となるところの議論を徹底してやることに時間をかけるほうが早道です。【56】

銀座はトップで居続けてほしい!!

- 交通戦略で最初に述べるべきこと
 - 誰にどう移動してほしいか という計画者の意図
 - 道路もあります、地下鉄もあります、自転車もあります、ではなく。
 - それぞれの交通手段は、誰がどう利用することを期待するのかを明示
 - すべての交通手段についての役割を明示
 - 例: LRT or BRT 導入
 - 銀座地区内でどんな乗り物なのか
 - 誰がどのように利用することが望ましいのか
 - その時、他のバス路線をどうするか(交通局任せでなく)
 - 道路スペースの減少分をどう処理していくのか
 - 他の交通手段とどう役割分担してほしいのか
 - 居住者、来街者、店主さんたち、区内地区利用者の一日のいろいろな場面で、どのような行動変更を期待し、どのように幸せになってもらうことを前提としているのか
 - ※ 委員会資料で心配なのは、計算前提条件設定上の哲学

スライド 56

そして、LRT でも BRT でも、それが動き始めた時に、週末の昼間は、平日の昼間は、朝夕はどうか、なにか緊急なことが起きた時の使い方も議論が必要です。そして、どんな人たちがどんな生活活動をするのかというイメージが要る。中央区の資料を見せただけでしたが、まず BRT それから LRT という案がありました。段階的に入れる案であれば、まずバスを入れて、そのバスはどんなバスで、それがどうなった時に LRT に変わるのか。その瞬間はどんな状況なのかということは、絵がないと誰も理解できないと思います。その時のバスとはどんな乗り物か。寸法だけで

なく、何分間隔で何円でどこで乗り降りして、待つ人はどう待っていて、そのくらいまで言います。

考えるべきことリスト

- LRT or BRT 供用開始時の地区イメージ
 - 図面(週末日中、平日日中、平日朝夕、緊急時別)
 - 対象者層別活動(生活)イメージ
 - 段階的導入提案の場合は、段階ごとに図面と活動イメージを明記する
 - そもそもLRT or BRTに求められる性能(スペック)
- バックキャストイングでの施策評価
 - LRT導入にかかる費用の想定(初期費用と運営費用)
 - 手当て可能な財源額、地域からの支援額
 - 残額を運賃から確保する場合に必要な運賃水準と乗客数
 - その乗客数を確保するための算段と実現可能性
- 評価枠組み
 - LRT or BRT 単体での事業性の議論ではなく
 - 地区全体での枠組みでの評価
 - 例: 駐車場代上乗せ分を公共交通に回す等

スライド 57

その時に、これは最近はやり言葉になっていて好きではないのですが、バックキャストイングという言い方があります。これは、「条件を与えていくようになりますよ」という予測ではなく、「街づくりはこっちなのだ」と置いておいて、ここに到達するには誰が何をしなくてはならないのか、を考えることです。つまり、ある通りは LRT を入れて、日中は銀座の中でゆったりと買い物ができるよう支援をする、朝夕はピーク時の輸送を担う。その時に臨海部からつなぐという絵だとしましょう。それをやるのにいくらかかるのか。そのお金を、どうやってもってこれるのか、それを回していくには運賃収入がこれだけ要る、運賃収入を取るためには何人乗ってもらわなくてはいけない、この人数が乗るためには何が必要かと考えていく。これがバックキャストイングです。通常は、人口、商業、通勤がこうだから、これだけの人数が乗ります、これだけの人数に標準的運賃がかかるとこれだけになります、ですから LRT はこうです、といくのですが、そうではなくて、LRT を入れるのだったらこれだけのことをしなくてはいけない、これだけのハードルがありますよ、それを本当にみんなで乗り越えていくのかどうか、という議論をしなくてははいけないのです。

さっきご紹介した事例を見ても、やり方や言い方は違いますが、そこに向けて越えなくてはならないハードルの議論がされています。日本人は基本的に真面目で、関わる行政やコンサルタント、学者さんも、優秀な方々が多いので、やろうと思えば出来る仕事だと思います。だとすると、LRT や BRT の単体の事業性の議論ではなく、地区全体でこうやってお金を回して、こうやってみんなの合意をとっていくといける。その時にはこういう手順でハードルを越えていくのだと。たとえば駐車場の話とセットにしたらどうなるのか、こういう議論が要るのだらうと思っています。【57】

雑駁ではございますが、時間ですのでこれで終わりたいと思います。ありがとうございました。

パネルディスカッション

銀座のモビリティ・デザイン ー銀座の交通を考える

横浜国立大学教授 中村 文彦
中央区副区長 吉田 不曇
全銀座会街づくり委員長 岡本 圭祐
コーディネーター 竹沢えり子

竹沢 中村先生ありがとうございました。非常に充実した内容で、私たちがこれから考えなくてはならないことを出していただけたと思います。交通の問題は、LRTを入れればよくなるといったような1つの万能薬があるわけではなく、人の価値観や行動とつなげて考えていかなくてはいけないということが非常によく理解できたかと思えます。交通を考えることが、街づくり、つまり銀座の街をこれからどうしていくのかという目標とつながっているということがよくわかりました。

続きまして、パネルディスカッションに入らせていただきます。パネリストとしてご登場いただきますのは、中央区副区長の吉田不曇さん、全銀座会街づくり委員長、銀座文明堂会長の岡本圭祐さん、そして再度ご登壇いただきます中村文彦先生です。コーディネーターはわたくし竹沢が務めさせていただきます。



まず、このシンポジウムをやることになりました背景を簡単にお話ししておきたいと思えます。皆さんご存知のように、銀ブラとか、ウィンドウショッピングという言葉に象徴されるように、銀座は「歩いて楽しい街」ということで知られてきました。銀ブラという言葉ができたのは明治後半の頃からだと言われていますが、その頃から楽しまれていたわけです。しかし、時代の変遷と共に、車と歩行者との関係、最近では自転車も街の大きな要素になってきており、いろいろな課題が出てきています。中央区ではそのことを非常に重要視して考え、この10年駐車場銀座ルールですとか、荷捌き駐車場の社会実験、歩行者にわかりやすい

公共サインの社会実験などを行っていただきました。

また、歩行者環境を改善するための銀座との意見交換会なども何度かやってきていただいています。そのようななかで、公共交通をどのように考えていくかということが非常に大きなテーマとして出てきており、現在中央区では、基幹交通システムの見直しということで、BRT、LRTで中央区の臨海部と銀座を結ぼうという構想をお考えです。先日その件について、中央区さんのほうから銀座に対してご説明会もやっていただきました。今日は、そのような背景の中で、いま中村先生からお話のあった銀座のモビリティ・デザインをどのように考えていくか、どのように構築していくかということを考えてみたいというわけです。

最初に岡本さんのほうから、現在銀座が抱えている街の課題をお話ししていただきたいのでよろしくお願いします。

岡本 ご紹介いただきました岡本です。いまお話がありましたように、去る4月3日に中央区さんの主催で、BRT、LRTの説明会をしていただきました。副区長には、特に日本にとって臨海部と都市部を結ぶことが大事なことなのだという要素と、それをうまく銀座の発展につなげていきたいのだという、熱い思いを語っていただきました。私の力不足で開催時期がたいへん遅くなりましたことを重ねてお詫び申し上げます。

今日は、どこを通すというような具体的なルートの話ではなく、銀座はこれから交通についてどう考えていったらよいかというお話をさせていただき、小坂理事長からもお話がありましたように、皆さまがぜひ主体的に交通や道について考えていただけるようになればありがたいと思っています。

銀座は地理的、交通の面で恵まれていたのが、発展の1つの要因だったと思いますが、多くの問題点があります。自動車の問題、付随して新しいシステムBRT、LRTについてどうやって考えていくか。そして物流の問題。先ほどから再三話に出ていますが、納品、あるいは静脈物流をどうしていくのか。それから自転車の問題。付置義務駐車場など、いくつかの問題があ

るのかなと思っています。

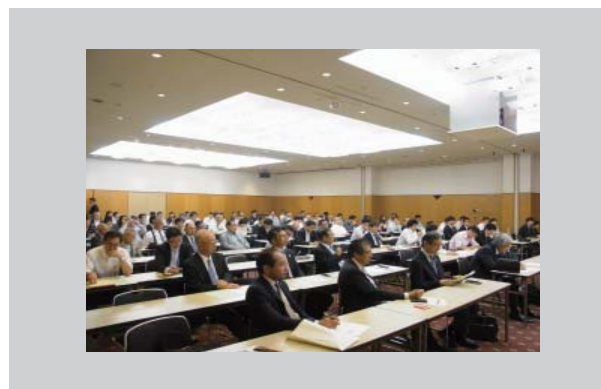


銀座を通るたびに、働く人、買い物に来られる方、あるいは通過される方がいちばん困っているのは、車であれば晴海通りの渋滞ではないかと率直に考えています。バスも通っていますが、定時性、速達性にはほど遠い。一旦乗ってしまったら、混んでいて「しまった」と思っても次の停留所までドアを開けてくれませんか、どうすればいいのだという状況もあるのではと思います。先般の副区長のお話では、環状2号線にも新交通の専用レーンをというお話もあったかと思いますが、できれば優先レーンでもいいですから、何とか晴海通りと環状2号線で役割分担してほしいと思います。片方はバイパスにしてほしいと思っています。晴海通りは銀座に用がある人、もしくは銀座の近辺で左折する人はこちらの道を通ってください。逆に通過するだけの人は環状2号線を通ってくださると、うまい役割分担ができれば非常にありがたいと考えています。おそらく渋滞が解消すれば経済効果も大きいでしょうし、自動車の自動追尾システムなどもなく実用化されるますので、公共交通と自動追尾システムを積載した車のみが通ってよい、と。場合によっては有料でもかまわないと思います。とにかく、早く通過したい人は環状2号線、途中で用のある人は晴海通りと使い分けができれば非常にありがたいと思っています。

BRT、LRTは非常に力をもった要素ですが、先ほどの中村先生のお話にあったように、銀座に来る人はどんな人が来るのか。通勤通学で通過される方、銀座で働かれる方、裏方の方、買い物される方、はたまた帰られる方、うまい具合に時間帯によってニーズが全然違うのです。BRT、LRTがもし可能であれば、時間帯によって、新橋駅や地下鉄の駅に直行するとか、昼間の時間帯は買い物用に銀座辺を通るとか、往路復路で別の道を通る、あるいは時間帯によって行き先が違う、あるいは同一時刻であっても行き先を複数もつというようなことが可能なのかなのか、私には全然わかりませんが、そういうふうになってくれると非常にありがたいと思っています。

先般、みゆき通りプランができた時に、みゆき通りの中で新しいシステムの車がすれ違うことができるのか、パースの縮尺がちがうのではないかと、皆さんいろいろ意見が出ましたが、なにもあれだけ短い通りの中ですれ違わせる必要はないのであって、それはダイヤの工夫をすればすれ違わないですむのではないかと考えました。

いずれにしても、BRT、LRTの問題は非常に大事だと思います。先ほど中村先生のお話にあったフライブルクなどの例を聞くと、自動車立ち入り禁止もよいプランのかなと思ってしまうのですが、広い通りで「自動車をうまくさばけています、歩道もたっぷりあります、みんなが気持ちよく通れています」という道では、無理して自動車を禁止する必要はないと思います。逆に、中金持ちのよいお客様の買い物は自動車が必要なのではないかと思えます。大金持ちは運転手さんが付いていたり、買った物はお店の人が自宅まで届けるからよいのです。でも、マイカーで買いに来たい方、今日はよい服を買ったから、アクセサリを買ったから電車やバスでは帰りたくないという人のためにも、せいぜい月1回か何ヶ月かに1回ですから、車でお買い物にいらっしゃっていただくというのも、ほかの街に対抗する意味からも必要なのではないかと思えます。そのためにも駐車場の整備が当然必要で、いまの空き地の駐車場は景気がよくなれば建物が建ってなくなってしまいます。そういう点では駐車場も民間の方が、いわゆるステイタス駐車場のようなものを作るといってもビジネスチャンスがあるのではないかと思えます。ここに停めたらバックがすてきで写真を撮るとさまになる、ここに停めるのが自慢になる、バレット・サービスや、銀座の域内の配車サービス、場合によっては運転代行も付いているというような要素があれば、多様性という点でおもしろいのではないかと思えます。



自動車は必ずしもシャットアウトだけがよいプランではないかもしれない。逆に周辺で駐車スペースがうまく確保できれば、非常におもしろいのではないかと思います。納品車や静脈物流の問題はとてもむずかしいと

思います。先ほども中村先生と話していたのですが、ディズニーランドのような計画的な施設だったらともかく、自然発生的な街だとたいへんです。本当にむずかしい問題ではありますが、たとえば、共通の荷捌き場を作ったり、業者さんに話をし、銀座8丁のこの時間からこの時間の納品禁止の時間だけこれこれの指定車両で配ってくれないか、あるいはそれが丁目であったり通りであったり狭い境域であってもよいかもしれません。そういう物流のシステムができ、車両やカーゴをデザイン的にもしるものにして、近未来的なBRTやLRTとデザイン的に統合したものにしてもよいかもしれませんし、あるいは明治の鉄道馬車でもよいのかもしれませんが、デザインで楽しめ、さらに電気自動車だとエコですね。日中の何時から何時は統一した形で物を運んでもよいというようなシステムができればと思います。



また、自転車の問題ですが、エコの問題、健康の問題を含めて、自転車に反対することは勇気のいることですが、私は敢えて苦言を呈させていただきたいのです。たとえば、自分が歩行者で街を歩いていてヒヤリ、ハッとした経験は、対自動車より対自転車のほうが最近が多いはず。それだけマナーをわきまえない自転車が増えています。特に、銀座通りは歩道上を走ってはいけないということが全然浸透していません。誰がどこを走ってよいのかという要素がわかっていません。自転車専用レーンをきちんと設けて、専用レーン以外は走ってはいけない、押して歩いてもらうのか、来てはいけないことになるのか、それはわかりませんが、それと同時に、駐輪の問題も、あれだけよい駐輪場があるにもかかわらず路上に放置していく。放置自転車はいきなりもっていってしまうのか、あるいは商用の自転車は、自転車用車庫証明がないと置いてはいけないというくらいのことでもよいのかなと考えています。

BRTやLRTは非常にインパクトがあり、特にトランジット・モールを考えると、交通のデザインは大きく構造を変えざるを得ないと思います。周りの道の通り方なりを考えると道というのはつながっています

から、この道をこうしたらこの道はこういう道にしたというように、みんなが考える機会にしたい。逆に言ったら、いまの通りはすべて先輩方が苦労して、あるいは行政の皆さまにお許しをいただいたうえでできた道なのですが、いまの形が完成形に近いだけに、世代が若返れば若返るほど、通りや道路を与件のものとして考えていると思うのです。すでにこういうふうにあった、と。そうではなくて、もう1回これを機会に、いまある通りがどういう歴史をもって、どういう形で歩道を広げて、今ある形になっていったかをもう一度学び直すと同時に、これから先この通りはこうあるべきだ、こうしたいという、自分たちの通りや丁目、街としての意思をもつという新たな時期に入ってきているかと思っています。いろいろ考えて、それが同意ができる形になるかどうかはわかりませんが、なにも考えないよりは、いまから考えていったほうがよいのではないかと考えています。

私のほうからは以上です。

竹沢 ありがとうございます。銀座にどんな人、どんな物が、どんな時間に来て、そこで何をするか、何をさせていただきたいか。そして、それに対処するためにいろいろな交通を組み合わせ、さらに車や自転車でもさまざまな方法を考えていかなければいけないというお話でした。銀座にあるいろいろな通りの性格をもう一度考え直すことの重要性も指摘されました。それはつまり、銀座をどういう街にしていきたいのかということとつながるのではないかと考えています。これは、中村先生からご指摘のあった街づくりの哲学につながるのかなと思います。銀座はこれからそういうことを交通を軸にしっかり考えていかなければならないというお話だったと思います。

次に、吉田さんのほうから中央区のお立場として、いまの中央区の構想をお聞きしたいと思いますのでよろしくお願ひします。



吉田 中央区の副区長をしています吉田です。役所の人間が非常に感傷的なことを言って申し訳ないのですが、私は昭和45年から中央区役所で建築の仕事

をしています。私はBRTを臨海部から銀座へと提唱して、ある人には最悪の人間だと言われています。その原風景、最初の思いがどこにあるかというと、昭和50年代に銀座4丁目から晴海のほうを見ると、そこに停泊している日本丸が見えたのです。銀座って海に近いと実感しました。地図で見ても近いのですが、海に向かって開かれているというイメージが、銀座にとって大事なものではないかと思っているのです。



中央区は都心中の都心で、開発をやっても住宅は売れるし、事務所はうまるし、心配なくてよい土地柄ですから、強気で再開発をやらせていただいています。ただ、最近になって思うのは、東京全体の中で中央区はどのような役割を担って、これからどのように発展していかなくてはいけないのか。その方向性とくっつけながら仕事をしていかないと、今の経済環境ではオフィスビルを作ったからといって即うまるということはありません。これはあり得ないということをつくづく感じています。

そのなかで、東京全体で見ると、東京には世界の都市としてあるべき物が不足しています。その不足しているものをどんどん整備しなくてはならない。お金を入れなくてはならないのですが、日本の政治は都心部で稼いだ金を地方に分配することばかりをやっている。もう1度東京に投資しようというようなことはやらない。たとえば、東京には国際会議場がありません。中途半端なものしかなく、都庁の第2庁舎の跡地に作ったものはきちんとした国際会議場としては使えません。私はいまオリンピック誘致のバッジを付けていますが、私がオリンピックの何に賛成しているかというと、オリンピックが来てビッグサイトが3倍にも4倍にも拡張されて、きちんとした国際会場が作られるのが望ましいと思っているからです。

現在の東京が国際都市として並び立っていくために必要な施設は、今後基本的に臨海部に作らざるを得ないと思っています。ですから、国際都市東京としての新しい機能を備えた新都心は、臨海部を中心に構成されると私は思っています。その臨海部の新都心と伝統的な都心とをきちんとつないでおかないといけない。どこでつなぐかといったら、交通結節点として銀

座は相当便利な街だと思っていますから、銀座までもってくるべきだと思っています。軸線として環状2号線を使いながら、臨海部と都心部、銀座をつなぐことをやっていきたいと提案しています。心情的には昭和50年代に海に近くて海に開かれている銀座はいいなと思った部分が、私の中に残っているのだと思っています。

かつ、銀座について、私自身が行政マンとして仕事をしながら誇りとしていることがいくつかあります。銀座は都心中の都心ですから、日本全国一律の都市計画法や建築基準法で律することができる街ではないのです。そのために、いろいろ出てきている矛盾を銀座ルールということで解消してきました。とりわけ私が誇りにしているのは、駐車場問題を片付けたことや地区計画でいろいろ建築のルールを決めて高さの制限をしたこともあります。いちばん誇りにしているのは、デザイン協議会です。銀座に建つ建築物については全部銀座の地元の方々のデザイン協議会で審査をしてもらって、そこを通らない建築物はうちの役所で受け付けないことにしていますから、銀座にふさわしくないデザインをしてきた建築物は「地元の力」ではねのけられる。それを役所がバックアップするという協議型の街づくりをうちの区ではやっているのです。この協議型の街づくりが、そろそろ交通の問題に生かされなければならないと思っています。



先ほど岡本さんから提議がありましたが、銀座が自転車に侵入され始めています。この侵入をどのように止めるべきなのか、そろそろ議論しなければなりません。実際のところ、中央通りは原則乗って走ってはいけないことになっているのですが、その部分についてももう少しはっきりした制限をかけることはできないだろうか。それは銀座の人たちがきちんと話し合いをしなければいけない。露骨に申し上げると、中央通りと外堀通りのあいだの部分は自転車で入ってくれるなという地域であってもいいのではないかと、私自身はそう思っているのです。それは地元が決まればいい。周りの街の京橋はどうする、八重洲はどうする、日本橋はどうするという問題はありますが、正直言っ

てその点をうちの区役所は心配しませんから（笑）。
というのは、デザイン協議会にしても、やっているのは中央区の中で銀座と晴海だけです。ほかのところはやりませんから。やろうという盛り上がりがないのであれば、無理にやることはない。ようやく日本橋でもやろうとしています、地元がやる気になったらやりましょうと言っています。



交通規制の問題についても、自転車の問題などはむしろ地元の協議でこういうふうにしようよと決めていただくことがいいかなと思います。駐輪場を作るのも難しいです。今度の松坂屋さんの計画でも、たいへんな数の駐輪場を計画しています。でも作ってもきっと三越さんと同じです。三越さんの駐輪場に何台入っていると思いますか。入らないのです。マナーが悪いのです。どう考えても、駐輪場を整備していないから路上駐車があるのではないのです。もう少し自転車を持っている人たちに「うちの街はこうなのだ」と主張してもいいのかなと思います。そういう意味で、外堀通り、中央通りを大事にしながら、晴海通りの前後で「ここに入ってはダメ」というバリアを作る。昭和通りの一部の幅員の広い所を使って路上駐輪場を作るとか、センターラインの緑地のところを駐輪場にするとか、そういうことをしながら、ここから先は入るなどということもあり得る。我々も問題提起をしますが、地元の方々と協議させていただいて、ルールを決めて自転車の問題についても対処していきたいと思っています。それだけ私どもとしては我々の街づくりのモデルケースを銀座から作り出せると思っていますので、ご協力を願えたらと思っていますところ。

竹沢 ありがとうございます。東京という視点のなかで不足しているものを作る場所としての臨海部と銀座をつないでおくべきだというお話と、協議型街づくりを交通の視点からも今後やっていくべきだというお話でした。銀座の街づくりの哲学とつながると思うのですが、銀座はこうなんだということを交通の部分でも作って、自転車が1つの例になります、銀座から発信していくべきだというお話だったかと思

います。臨海部と都心をつなぐというお話、そして街づくりの意思をもっと明確に協議型でやっていくべきだというお話、そして岡本さんがお話しくださった、街の地元の意思としていろいろな目標を作っていくというお話は重なっていると思いますが、このあたりをどうリンクさせていくのか、中村先生からコメントをいただけたらと思います。

中村 いろいろ勉強になり、ありがとうございました。

自転車に関して、まずルールとマナーは全然違う単語だと思います。自転車に関してはきちんと法律がある。その法律を知らないで使っていることが本当はまずいのです。すでにある道路交通法上の法律をきちんとやるうえで、この区域では優先順位として自転車に遠慮してもらおうという場所があって当然よいと思います。それがどこなのかは、決めていけばよいのです。あるいは、そのなかで社会実験をやってもらって、自転車を少しがまんするというのはどんなことなのか、を検討していけばいい。

ただ、誰が自転車を使っているのかです。銀座の方々なのか、外側からJRの駅まで通勤している方々なのか、いろいろな方がいらっしゃいますが、どういう方々のどういう場面を遠慮してもらえばうまくいくのか探る必要があります。いずれにしても空間の量と需要が合っていない場合には、使い方を見直すというのは先ほどの話と同じです。マナーとルールですが、マナーはマナーとしてまずルールが何なのかという議論をすべきです。



追尾の車の話もおもしろかったですが、渋滞をとくということをよく言うのですが、何かをやった結果として自分の知っている範囲の人たちが行動を変えるけれど、その外側の人たちも行動を変えて、また別の車がやってくる場合があるかもしれない。バスレーンがわかりやすいのですが、最初にやることは、渋滞を心配しなくても移動できる方法を1つ用意する。本当に必要な時だけ、みんながきちんと守れるバスレーンを作る。細かい話ですが、バスには専用レーンと優

先レーンがあります。優先レーンというのは全然意味がなく、専用レーンがいいのです。それは、優先レーンの場合は、車線変更できなければしくてよいと読み取れるような条文なので、取締りがしにくいのです。ただし、東京をはじめ、多くの都市のバスレーンのやり方は、7時から9時、5時から7時と決めています。その2時間である理由はどこにもありません。たとえば、7時半から8時半だけはバスにがんばってもらい、そこは時間通り行かせる。休日であれば10時から11時とか、ピンポイントでそこだけ強く規制するとか、社会実験でいろいろできると思います。



一度調べたことがあるのですが、日本中の歴史の中でいちばん短い時間のバスレーンというのがあって、盛岡で一時期20分間というのがありました。それは、ある高校で遅刻者を出ないようにするためでした(笑)。次に短かったのが奈良で、朝の45分間、7時15分から8時だけは駅から2キロ以内は自家用車は禁止。こういうのはローカル・ルールでやっていけばよい。時間通りにいける場面というのを必要な所にまず作っていく作業が必要なのだと思います。警察的に言うと、たとえば5分間隔のバスというのは本数が多いように見えますが、信号の1サイクルが仮に2分だとすると、信号2回転半でせいぜいバスが1台というのは結構少ないのです。そうすると、バスに合わせて、ハイブリッドの車や、金沢でやっているように4人以上乗った車、許可をもらった車は同時走行してよいということにしておいて、ある程度流しておくのです。このような形で、道路の運用をこうしたら渋滞で時間が読めないということクリアできるのではないかという実験が、臨海部と結ぶ課題のなかでまず必要だと思います。

先々、技術的にBRTかLRTか、ほかの乗り物かは、いまは気にする必要はないと思います。まずは、読める時間で移動できるということがどうなのか、第一弾としてはいまのバスでどこまでできるのかが、先に必要だと思います。

竹沢 自転車の話と渋滞の話がありました。自転車

に関して頭を痛めているのが私たちの現実で、いまや銀座通りにも通勤のために停めてあるような状況で、街の人たちはとても困っています。景観上もよくないですし、危ないということもあります。そういうことをマナーのことも含めてですが、まずルール、法律の議論をきちんとしていこうというお話がありました。その辺についてどのように進めていきたいか、中央区の吉田さんいかがでしょうか。



吉田 法律では自転車は車両となっているので、車道を通れという話なのですが、現実には都心の渋滞した道路ではむしろかしくなっています。広幅員の道路であれば、歩道の中に自転車専用道路を作ったりして、逆に混乱が増えているのが現実です。それと、自転車は1日のうち使っているのが1時間くらいで、23時間は駐輪しているわけです。私は個人的には共同で使うというパリのやり方、コミュニティサイクルという形が合理的だと思います。ただ、これもまた現存の生活様式からするととてもむずかしい話なのです。中央区は人口回復ということで一生懸命住宅を作らせてきたのですが、私がいまむずかしいと思っているのは、マンションの付置義務駐輪場の大きさの規制です。普通の家族ですと家族の人数分自転車を持っているのです。いま私どもは、400所帯あったら400台分の駐輪場を要求しているのです。ところが、400台では絶対に足りない。銀座ではそういう問題は起きていませんが、海側に行くと、駐輪場が足りなかったり、自分の駐輪場が2段式で面倒くさかったりして、マンションの外側の歩道に駐輪させているケースがあるのです。法規制上私どもが住宅を作る時に、家族の人数分作るのが普通ではないかという、家族の人数は変わるではないかとか、いきなり2倍は従ってくれないから1.5台にしたらなどと役所で議論しているのですが、その数字を決めながら、どのように決めてもこれでは役に立たないと思っているのです。そこが自転車の本質的な問題だと思っています。むずかしいと言いつつ、我々としては実験的にコミュニティ・サイクルに突入していくべきなのかなと悩んでいます。このあたりについては実態と法規制が混乱

しているのが現状だと思います。



竹沢 銀座に自転車に乗ってお買い物に来る方がこの数年とても増えています。以前は公共交通と車でお買い物に来る方が中心だったのですが、自転車に乗っていらっしゃる。もっとすごいのは、地下鉄の銀座駅の入口に乗り捨てて、そのまま渋谷に通勤されている方が出てきています。ということは、銀座の消費者像も変わっているのではないかと思います。それはまさに、銀座にどういう方がみえて、どういう方がどこから来てどこへ行くかということと非常につながっていると思います。そういう方々を銀座としてどのように受け入れていくのか、通りの性格とも関連していくのではないかと思います。岡本さんはそのあたりをどう考えたらよいと思われませんか。

岡本 とてもむずかしい話で、自転車でお客様がよい物を買わないかということ、それはちがうと思います。臨海部に住んでいて、私は銀座に自転車で来れるくらい近くに住んでいるのよというステイタスを誇示したいがために自転車で来られて、何も買わないお客様もたくさんいらっしゃるのも確かだと思います。率直に言って（笑）。うちの通りは自転車ウェルカムで巨大駐輪場をビル内に作って自転車を呼びたいという通りがあってもいいですし、うちの通りは拒否しますということでも結構だと思います。ただ、道はつながっていますから、通れる通りと通れない通りがあまり錯綜してしまうとまずい話になりますが、ある程度、通りの意思を出していただければよいと思います。

すばらしい外国の自動車メーカーが作っているステイタス自転車用のステイタス駐輪場があってもいいでしょう。なかなか拒否はできないのですが、ここはルールを守ってマナーよく通ってもらわないと困るという事前の告知が、通りごとに必要でしょう。まさか、銀座の街の中でうちの通りは好き勝手に自転車をぶっ飛ばしてもらっていいよというのはあまりないと思いますが、通りである程度決めていっていい、自分たちのビジョンは出していいのではない

かと私は考えています。

竹沢 銀座には国道と都道と区道という3種類の道路があり、区道でもさまざまな性格の通りがあります。うちの通りは自転車に乗ると妙にかっこよいというイメージを出すということもあるでしょうし、通りごとに意思を出していくという話だと思います。

それと先ほどから話が出ているBRT、LRTというものも1つの公共交通で、うちの通りは通してほしいということがあるかもしれませんが、この通りにはぜひ通すべきではないかということもあるかもしれませんが。それはどこからどこへいくというルートの問題でもあるのですが、街づくりの意思として考えていかなくてはいけない部分があるのではないかと思います。

国道、都道、区道それぞれの役割について、中央区さんとしては幹線道路と区道の役割についてなにかお考えはあるでしょうか。



吉田 おのずからそれぞれの役割はちがうと思います。ただ、国道であろうと都道であろうと基本的には都心の道路の中から、通過する交通は排除していきたいと思っています。その辺をきちんと議論しないといけない。いまが大事な時期だと思っています。

先日、国の有識者会議がありまして、高速道路を直すための費用として高速道路の容積率をまわりに売って改修するという話がありましたが、とんでもない話です。宅地に容積率はありますが、道路にはもともと容積率はないのです。道路は物の流れ、人の流れを作る所であり、容積率がないのです。民間のお金を導入したいから、ないにもかかわらず売りますというのは公的な詐欺です（笑）。お金がないから何をやってもよいという話ではなく、道路というものの役割をきちんとしなければいけない。国道だから、区道だからという話ではなく、東京という都市の中で国際的な人の流れ、物の流れをどうやって、国内的な人の流れ、物の流れはどう作るのだというところで、それぞれ役割があり、大型物流は基本的に外郭環状に回してしまっ、中のほうには入れませんという議論があっ

てもいい。そろそろそのことをそれぞれの地域から問題提起して、国全体の議論にもちこんでいかないと相当まずいことになっていくのではないかと思います。高速道路の容積率を売りますなどという話だけが先行するようでは、本末転倒だと思います。そんなふうにして補強しなければならない高速道路なら切っ飛ばしてしまえ、取っ飛ばせという議論があると思います。国際的な人や物の流れと、国内的な人や物の流れがあり、そのなかで都心の交通はどういうものを共用するのか。それに対して、どの道路をどう使っていくのかという議論を青臭いけれどやっていかなくてはいいかと思っています。単純に区道、都道、国道という話ではないと思います。



竹沢 本当にその通りだと思います。道路を根本的に考えていかなければならないと私も思っています。

ここで、中村先生にコメントしていただきたいのですが、質問も加えさせていただきます。質問として、地元が街づくりをどうしていくかという目標や哲学を、これから交通をきっかけに考えていかなければなりません、これから協議をしていくうえで街と行政がどのような役割分担をしていけばよいか、アドバイスをいただければと思います。それと、いま吉田さんがおっしゃった道路の役割を根本的に考えていかなければいけないと思うのですが、道路交通法で定められていることでいうと、道路は自動車中心です。たとえば、私たちが銀座通りを歩行者天国やイベントで使おうとしても、実は自由に使えないのです。作り方としても、道路は真ん中に車道があって両脇に狭い歩道があって信号があって歩行者は横断歩道を渡るという構成でできているわけですが、これを地域の公共空間と考えると、もう少し人や物が自由に動ける空間としても考えていく。道路全体の役割という吉田さんの視点と、公共空間として考え直すという発想ができないものか。

コメントと、街と行政との役割と、道路についての3点についてお話しいただけるでしょうか。

中村 コミュニティー・サイクルの話が出ましたが、

パリのデリブは日本のモデルにならないと確信しています。あれの前身はリヨンのベローブなのですが、思想は同じで、個人自転車を減らすという思想はないのです。リヨンの場合は極端で、個人の自転車がほとんどないような所で自転車を知ってもらおうきっかけとして入れて、レンタルの自転車と自転車レーンを作り、自転車っておもしろいなど慣れてきて個人の自転車も買い出す。ベローブをよく見ていると、ポートの近くに自転車の駐輪場も増やしていつているのです。技術的にはすごく使えますが、よく見る必要があります。一方で、わが大学ではこのあいだからコミュニティー・サイクルを始めました。もうすぐ100台になりますが、回転率が1台あたり5回までいきました。日本でトップレベルです。それは、自分の自転車を使うよりも借りたほうが便利だという仕掛けを作っています。1つは使い勝手で、もう1つはプライシングです。個人の自転車は停めると結構お金がかかる、でもシェアだったらいける。あるいは、ちょっとした距離だったらバスのほうがよい。そうするとその自転車で自分をアピールしたい人はお金をかけてでもいき、急ぐ人は選ぶと思います。全体のメカニズムの中で空間の話と価格設定の話を議論するとよい。いろいろな人がデリブのようなものを入れると個人の自転車が減るといいますが、それほど単純なものではないです。

そのうえで、先ほど岡本さんがおっしゃった話で、ここは自転車ウェルカムでここはなんとかかと、通り内でいろいろ議論していくことはいいと思いますが、さらに言わせてもらうと、そういうルールを決めた時に、人の行動がどのように変わって、自分の通りは美しいけれど隣の通りはちがうとか、影響をどこに及ぼすかという議論をしたうえでの議論であればすごくいいなと思いました。



道路に関しては管理者として国、都、区がありますが、管理者ではなくてネットワークの形の上で、仮に区道であってもここはこうしておきたい、国道であってもこの部分はこうしておきたいという議論だと思うので、あるべき論としては管理者を1回はすほう

が正しいと思います。たとえば、国道でも買い物公園にした例が旭川にあります。区レベルの道路でも幹線機能のある所は通過交通のためにうまくつなげている所もあるのですから、管理者ではなくてネットワークを考えた上でいく。通過交通の排除は基本中の基本ですが、排除された通過交通がどこに行くのかという議論をだれかがしないといけません。自分たちの家の前は車が来なくてよいけれど、では裏の通りはどうなるのか。ここをだれかがやらなくてははいけません。ここがすごくむずかしいのですが、意識の高い銀座の方々はより視野も広く、そういうところまで議論していただくことが大事だと思いました。



竹沢さんの質問ですが、今日の私の話がどれだけお役に立ったかわかりませんが、いろいろな形でまず勉強していただく。専門的なところ、BRTは何人運ぶのかとか、LRTは何分間隔なのかというのはプロですが、仮にああいう乗り物が街に来るとこういう使い方ができるのではないのかというような議論はたくさんしたほうがよいと思います。それを具体的に工学的にやるところでプロが出てくるし、その知恵はやはり話し合いの場だと思いますから、街の方々が中心になってまずはフリーハンド議論をたくさんされるほうがよいと思います。行政の方々はそれを時に上から、時に横から、時に黒子として応援いただくのが美しい形だといつも思っています。腹を割って話し合える場がたくさんある。街の方々の議論の場があり、それと行政の方々とで、あるべき論と、制度上できることとできないことを話す。私自身も地元側に立って議論することがありますが、「これは検討させていただきます」というのは無しで、「これが条件でできません」「これがネックです」「これはできます」「これはこういう順序で考えないとできません」「ここは少しがまんしてください」と、いろいろな答え方をしないといけなくて、聞いたことを全部持ち帰るような会議であれば会議をする必要が全然ないと思います。そういうスタンスの場がいくつもある形になれば、おのずと役割分担、知恵を出しアイデアを出し、学びながらやる市民の方々と、それをよい方向にもっていく、全体の balan

スを見ながら調整する行政というのができてくるだろうと思います。



釈迦に説法だと思いますが、道路に関しては道路管理者と交通管理者という2つの方々があります。警察は基本的に安全と円滑をおっしゃってくださる方々ですから、そのあいだで上手にやらざるを得ないと思います。「上手に」という意味は、社会実験という言葉はもう一般的な名詞になっていますが、1日でも3日でもこういう使い方をしたらどうなるかという様子を見ようということの積み重ねで、どこまでだったかどう譲れるか。たとえば、歩行者天国で言わせてもらうと、歩行者天国をやった結果、周りの道路が混んでいるから歩行者天国はいらないと堂々とおっしゃる警察の方も地方都市にはいます。こちらで起きるプラスとこちらで起きるマイナスと、この渋滞は歩行者天国をやめると本当に解けるのか、やめずに解く方法はないのかという議論をしていくことがむしろ大事で、単純に「あれだからけしからん」ということではなくて、いろいろなことをすこしずつ実験しながらやっていくということです。

それと、2001年の道路交通法の改正をお手伝いしたのですが、法律自体はガチガチなようですが、国はいろいろなふうに使えようと最初は考えて作っているのです。それをもってくと段々きつくなっていく。場所は言いませんが、私は国でやって市でやって、なんでこっちの僕とこっちの僕とで自分自身がこんなにちがうのかと、その間にいる方々がいろいろなことをされたという経験があります。法の基本に戻って丁寧に議論を積み重ねていくこと、そしてその時に実験的なアプローチを繰り返していくということからブレイクスルーしていくしかない。すぐにいい絵はできなくても、ちょっとずつ変わるという方向で、道路はまだまだよくなります。一昔前まではオープン・カフェなんてあり得なかったのですが、気が付いたら皆さんのご尽力でできるようになりました。路面電車の話も、トランジット・モールは日本ではできないとよく言われています。日本中で17都市に路面電車があって、そのうちお祭りをやっている所が2ヶ所あっ

て、そのうちの1ヶ所はお祭りの時でも路面電車が走っているのです。そこに行って、なぜそのようなことができているのかビデオ調査しました。基本的には法律上で運用の工夫で、トランジット・モールの空間は不可能ではないことがわかりました。ローカル・ルールの中かで実験的に、あるいはお祭りでやっている例を探して、それをどこまで一般化していくかというのは、プロセスだと思います。ということで、実はあまり悲観的ではないということです。

竹沢 ありがとうございます。ここで、最後に吉田さんと岡本さんから一言ずつお願いしたいと思います。

吉田 銀座の交通問題にはさまざまな課題があって、とりわけ私どもが提案している基幹的交通システムについては、なんとかこの1年の間に基本的な議論の整理をしなくてはなりません。そして自転車の問題については、銀座全体を挙げて議論をしていかなくてはなりません。今後、こういう機会を1つの大きな契機として、皆さんと十分話し合いを重ねていきたいと思っておりますので、どうぞよろしくお願ひいたします。

岡本 本当にむずかしい話なのですが、いま中村先生からお話がありましたように、総論賛成各論反対ではなかなか物事が進まないと思っております。うちの前の通りだけよくなればよいという本音の要素と、お互いにある程度我慢しなければいけない要素というのは、常につきまわっている問題だと思っております。どれだけ銀座のエリアとしての共存共栄であったり、おとな感覚でうまく調整して合意のラインに達していくか。その辺を私が仕切るのではなく、皆さまのほうで合意形成に向けて進んでいただけたらありがたいです。

竹沢 ありがとうございます。会場からお一人かお二人、質問を受けたいと思っております。

遠藤 遠藤と申します。今の話の中であまり出なかったのですが、タクシーの問題があります。私は車に乗っていることが多いのですが、道の半分をふさいでいてとても邪魔なのです。検討なさっていくうえで、タクシーも少し考えなくてははいけないと思っております。環状2号線ができた時に、銀座の交通がどのように変わるのか、吉田さんにお聞きしたいです。

吉田 タクシーの問題については、社会的実験を何度か繰り返していきまして、築地のほうに持っている区の駐車場に待機タクシーをプールして、ハンディター

キーで呼び出して、空いてきたら入れるということをやって、かなり減ったという実績はあったのです。ただ、私どももずっと貸しているだけです。夜やっているのはしんどいものですから、街に説明しなくてはならないので。築地の人にしてみると銀座のために区の駐車場が夜ががんがん動いていると、少しは取っているのかという話になります。タクシー協会といろいろやっていますが、効果があることはわかりましたが、それを具体的に経済的に地域を納得させるシステムとしてどう定着させていくかというところにまだ課題があり、少し時間をいただきたいと思っています。

環状2号線の問題ですが、私は環状2号線が晴海通りと共に2つの大きな軸になっていくよい通りだと思っています。ただ、環状2号線そのものは銀座を通らないで基本的に新橋のほうに流れて行ってしまいます。基本的には晴海通りの交通を少し減らすという効果はあると思っております。逆に環状2号線ができた、それが築地の市場の中に入って来て市場で地上化する部分がありますから、それをうまく使って銀座の中に入れこめないかなというのが、私どもの基本的なプランの考え方です。基本的には環状2号線は、銀座に物理的な直接効果はないと思っておりますが、晴海は少し減るといふことと、利用の仕方を相当工夫していけばプラスになるだろうと考えています。



竹沢 タクシーの問題について、どのように要素として取り入れていけばいいか、中村先生のほうから一言いただけますか。

中村 根本は同じ話で、タクシーとは何なのかという議論が絶対に必要ですが、いま日本でおかしいのはタクシーの路上での客待ちが全然取り締まられていないことです。停まってははいけない場所は何があっても停まってははいけないし、業界も自主的に規制しなければいけないのです。タクシーが地域で認められるためにはタクシー業界もやるべきことがたくさんあるのですが、全然それができていない。国では地域ごとにタクシーのための基本計画を作ることになっていきますが、それも業者主導で、地域との関係がうまくで

きていない。ただ、タクシー会社もなかなか手ごわいので(笑)むずかしいと思いますが、根本はそこまで踏み込まないとこの問題はいつまでたっても解けないと思っています。

古屋 古屋でございます。副区長にお聞きしたいのですが、岡本君が言った銀座の交通のいろいろな問題がありますね。自転車の問題、駐輪場の問題、自動車の問題、こういう問題は銀座固有の問題ではないと思うのです。日本橋など中央区のほかのエリアにもいろいろな問題があると思いますが、それは共通しているのでしょうか。

それから、BRTみたいな話は区から見て銀座固有の問題ですか。それとも日本橋や中央区のほかのエリアにもそういう提案をされているのですか。



吉田 これだけ問題が顕在化しているのは、中央区のなかでは銀座だと思います。いま出てきている交通問題すべてについて、私どもとしてはこれからずっとやっていきますが、銀座の場合「歩いて楽しい街」というのが基本的なコンセプトです。歩行者環境整備というテーマで、常に銀座とはこの交通問題を協議していきたいと思っています。これが、次に日本橋や東京駅前の参考になるので区としてはやっています。

率直に申し上げますと、私どもがBRTを銀座にもってきたいと思っているのは、やはり銀座は交通の結節点として大きな役割を果たしている部分があるからです。その先で、東京駅前に持っていきたいのですが、まだ持っていけないのです。いま東京駅前の広場がひどいことになっていて、これを言うとJRの悪口になってしまうのですが、路線バスを全部駅の広場の周りに貼り付けてしまってタクシー降り場もない状態です。ですから我々として臨海部からもってきたものを銀座に入れて、銀座から外堀経由で東京駅に運んでいくという路線があり得ると思うのですが、東京駅へ行ってもへたをすると降ろす場所がない。延々と北口まで行ってしまうかもしれない。私は東京駅前の八重洲口の再開発もやっていますが、地下に巨大バスターミナルを作ることしか考えていません。広場にバスをすべ

て入れてしまって、それができたら、銀座を経由して東京駅にもっていきたいと思っています。

竹沢 そろそろ時間ですので、まとめていきたいと思っています。交通というのは街のなかだけで完結することではなく、周辺地域との関係のなかでしか語れません。中村先生からお話があったように、交通を考えていくといろいろな課題が繋がってくることも、非常によくわかりました。自転車への本格的な対応策にしても、またBRT、LRTを導入するにしても、もしこれが実現すれば都心としては全国初となり。注目度の高いものになると思います。

今日中村先生から学んだことを参考にしながら、銀座がこれから何を考えていかなければならないかということを整理していきたいと思っています。ぜひ中村先生の研究室にご協力をお願いしながら、考えていければいいなと思っています。そのなかで、銀座は車や自転車とこんなふうにつき合っていきます、銀座通りや晴海通りをはじめとした各通り、道路の使い方をこんなふうにしますということを、世界に対して宣言、発信できたらとてもよいのではないかと思います。

また、こうやってシンポジウムで、行政の吉田副区長と地元の街づくり委員長と学識経験者の中村先生とがお話したことが、これからの議論の大きなきっかけになればと思っていますし、何よりも吉田副区長から「交通も協議型まちづくりとしてやっていこう」というお言葉をいただきましたので、今日お集まりいただいた皆さんにもぜひご協力をいただいて、オープンに話し合いながら進めていきたいと思っています。本日はどうもありがとうございました。

銀座のモビリティ・デザイン

横浜国立大学大学院
都市イノベーション研究院
研究院長・教授 中村文彦

スライド 01

宣伝
中村文彦「バスでまちづくり」
学芸出版社 2200円
あと190冊で絶版へ。
ISBN:4-7615-2393-X



- バスによる幹線輸送 BRT
- バスを活かした福祉政策 DRT
- 情報技術を活かしたバスシステム ITS
- 環境政策の中のバス TDM
- 都市開発戦略とバスの連携 TOD
- 交流拠点としてのバス施設
- バスを活かしたまちづくりの課題

スライド 02

講演の構成

- 都市交通の中でのバスの位置づけの確認
- モビリティ・デザインという考え方について
- 海外事例に学ぶ考え方
- 国内での演習事例
- おまけ: BRTについて一言

銀座での課題について

スライド 03

1. 都市交通の中のバスの位置づけ

スライド 04

自家用車への過度の依存の弊害

- 環境問題
 - 地球環境(二酸化炭素→絶対量の問題)
 - 局地環境(窒素酸化物等→温度の問題)
 - バスは環境にやさしい? → それなりの乗車率なら
- 交通事故問題 飲酒運転問題
- 高齢化問題
 - 高齢ドライバーによる交通事故問題
 - 高齢者運転免許返納→外出困難→不健康状態
- 渋滞問題
 - 時間通り移動できるシステムがあれば?
- まちづくりの問題
 - まちの賑わいは? かつての中心地区は?

スライド 05

自家用車の利用をどう捉えるか

- 自家用車をすべて否定するかどうか?
 - 少しでも減れば、渋滞は激減する(交通工学)
 - 「少し」とは? 他の誰か? どの場面?
 - 自家用車を使わない = 我慢&忍耐&苦痛
- 自家用車を使わなくても済む、さらには、自家用車を使わないことで、直接、得をする、そんな場面をつくれるかどうか

スライド 06

グリーンモード 環境にやさしい交通手段

- 徒歩、自転車、公共交通(モノレール、LRT、バス)
- グリーンモードが活きる場面をつくること
 - グリーンモードを使うだけで済む!
 - グリーンモードを使いだくなる、使うと得だ!
- そのためには
 - 交通手段そのものの魅力
 - 例: バス車庫、路線、ダイヤ、運賃
 - 交通手段を機能させる施設
 - 例: 道路、バス停、バスターミナル
 - 交通手段がつかまら
 - 例: バス停やバスターミナルに直結するまちづくり(官公庁や病院や商業施設への直結、住宅地区での最寄のバス停)

スライド 07

留意点

- LRTかバスか という議論はナンセンス
 - すべてをLRTにするのは不可能。必ずバスは残る。世界中の都市でLRTだけでバスはない、という都市はない。
- カーシェアリングは環境にやさしいとは限らない。
 - 今バスを使っている人がカーシェアリングに切り替えたなら、その分だけ道路は混み環境は悪化
- パークアンドライドさえ、万能ということはない。
 - 以前バスを使っていた人が自家用車を使って駅に行くようになったのなら、その分だけ環境は悪化
- 結論: 都市交通では、なんにせよ、バスのことを考えていかななくてはならない。

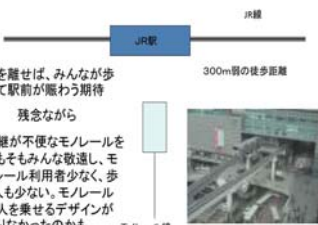
スライド 08

参考: パーク&ライド Park & Ride (P&R)

- 1950年代 米国そしてドイツ
- 考え方
 - 途中まで自家用車→駐車(パーク)して、公共交通(電車、バス)に乗り換える。
 - 目的地でもいける自動車と、大量の車体環境負荷で輸送できる公共交通のいいところを組み合わせた発案が評価
 - 語法
 - 行動パターンとして言う場合(自然発生的パークアンドライド)
 - 導入システムとして言う場合(施設整備の政策表現)
- 事例多数(低い評価が多いと言われる)
 - 駐車場整備だけでは足りない
 - 自家用車直行よりも優位でなければ使われない
- 論点
 - どのような行動変化を引き起こしたかで評価
 - 自家用車直行 → 自家用車+電車 自家用車利用距離を減らせた
 - バス+電車 → 自家用車+電車 自家用車利用距離が増えている

スライド 09

おまけ2つの交通施設をつなぐ話 例題: モノレールとJRをつなぐ



駅を離せば、みんなが歩いて駅前が賑わう期待

残念ながら

乗継が不便なモノレールをそもそもみんな敬遠し、モノレール利用者少なく、歩く人も少ない。モノレールに人を乗せるデザインが足りなかったのかも。

スライド 10

2. モビリティ・デザインについて

スライド 11

交通計画、交通戦略

- 言葉の混乱
 - 定義の曖昧さ。
 - 戦略は、実現に向けての攻め方を含み、相互に関連する項目の間のつながりを踏まえ、順序を考えていくプログラム。整備プログラムとは異なる(施設整備がゴールではないから)。

スライド 12

都市交通政策の枠組みの(流行の)変化


- 需要追従 需要が増えた(増える)施設建設
- TSM 交通システムマネジメント
 - Transportation System Management
 - 供給サイドの管理 既存システムの利用率向上
- TDM 交通需要マネジメント
 - Transportation (Travel) Demand Management
 - 需要サイドの管理 個人の交通行動変更
- MM モビリティマネジメント
 - Mobility Management
 - 個人の交通行動への態度の変更

スライド 13

CTM Comprehensive Traffic Management

- 統合的交通管理
- 1980年代 イギリス(歴史的市街地等)
- 背景 単純な交通管理+地区環境向上
- 考え方 歴史的市中心街地対象
 - 各交通手段ごとの作業
 - 問題点→課題→改善策を地図上に提示
 - 作成された地図を重ね地点ごとに検討、折り合いをつけていく
 - ここは時間帯は歩行者優先、でもこちらはトラック優先 など
 - 優先順位の管理+容量(処理能力)の管理+需要の管理
- 例示
 - 地区内で、歩行者天国とバスレーンとトラックルートと路上駐車規制を同時に検討したレディングなど

スライド 14



スライド 15

都市交通戦略の中身への期待

- モビリティを高め = 高齢者の移動支援等
- アクセシビリティを高め = 開発計画と連動
- マルチモーダル指向で = 自家用車依存不要
 - マルチモーダル: 交通手段の選択の余地があること
- インターモーダル対応 = 乗り継ぎスムーズ
 - インターモーダル: 交通手段同士が連動していること
- 公共交通さえよければよい、道路渋滞が解消されればよい、ではない。
- 徒歩による移動(バス停アクセスを含む)、自転車での移動まで考えて。

スライド 16

都市交通戦略は、ここが勘所！

- 都市づくりの目標達成に明確につながっていること。
 - サステナブルな都市(環境、経済、社会)の実現
- 関連主体と実現プロセスが明示されていること。
- ロードマップがあること。
 - 何をどの順序でどうしていくのかわかる。
- つくりはなしではないこと。
 - 施設整備が目的化しない。
- 各交通手段、各交通施設の現状診断に基づいての対応を考えていること。
 - 徒歩、自転車、バイク、バス、軌道系
 - 駅前広場、バスターミナル、駐車場
- 不確実性への対応の仕組みが用意されていること。
 - 3種類の不確実性: 周辺環境、関連主体意思決定、価値観

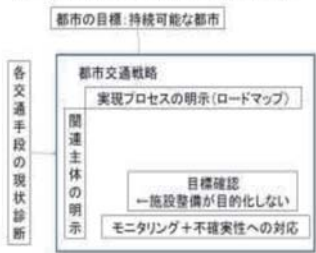
スライド 17

特に

- 目的と手段の混乱
 - バスを入れることが(最終)目的ではないはず
 - 「バスでまちづくり」バスは手段、道具なはず
- 目的の中身
 - 施設整備で終わるのでいいのか
 - 多くのIAT構想がそそみえます。
 - 少しずつよくなっていく、よい状態が続く、そういう仕組みの整備(永遠に監視が必要になるが)

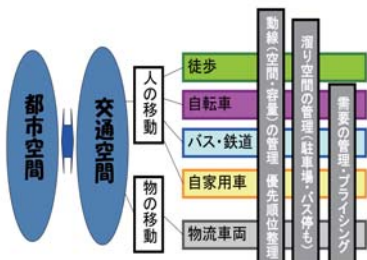
スライド 18

参考:都市交通戦略の枠組み例



スライド 19

地区スケールでのモビリティ・デザイン



スライド 20

モビリティ・デザインで??

- 3つの視点
 - 「都市交通戦略」的発想
 - 目標確認+現状診断+誰が何するか手順整理
 - CTM的発想
 - 交通手段間でお互いをつけていく
 - アーバンデザインの発想
 - 道路空間+建築空間のつながった発想へ

スライド 21

モビリティ・デザイン 造語

- 東京大学の羽藤英二先生と中村で造作。
 - 羽藤先生の定義→羽藤先生の著書参照
 - 中村の理解
 - 都市計画、都市デザインの工夫で、人々の移動を、より望ましい(=低環境負荷、福祉政策連動、経済活動向上)方向に導いていく。
 - アーバンデザインと都市交通はもってこい。
- 参考となる例(といえるかどうか)
 - 住宅地計画で、駐車場の位置、料金、管理方法、バス停の位置、住宅から駐車場とバス停まで歩行者空間、バスの路線、運賃、運行ダイヤまでを一括で考える。

スライド 22

モビリティ・デザイン

- まだ社会的に認知されていない、産声をあげてに達していない造語
 - モビリティ: 人の移動のしやすさ、動ける環境
 - デザイン: (総合的に) (空間や機能)を設計する行為
 - 中心市街地開発だけ、歩行者だけ、バスだけ、道路だけ、駅前広場だけの設計というのは「総合的」ではない
 - 「有機的」に概念が繋がっていない→つなげて考えていく努力と工夫が必要
- 理論の体系化とともに実践の積み重ねが必要
 - どうやったら総合的にできるか、どうやったら有機的にできるか、試行錯誤をはじめた段階。

スライド 23

中心市街地とモビリティ・デザイン

- モビリティ Mobility 移動のしやすさ
- 「街」が「街」であるために
 - 人がやってくることができる(アクセス)
 - 物が動く(アクセス(物流))
 - 地区の中で動ける(回遊)
- 参考:モビリティ・マネジメント
 - 特に環境の視点から自動車依存を、個人の態度や価値観にまで通って見直す「マネジメント」活動
- デザイン
 - 空間、その使い方を総合的(多様な要素のつながりを十分に考慮できるように)に「デザイン」する。

スライド 24

基本的な哲学

- 都市の目標を支える交通へ (都市交通戦略的発想)
 - 対象地区(本報告書では天神)が属わいを持続できること
 - フランスのとれた都市空間
 - 環境負荷が小さい、適度に自家用車に依存しない
 - 経済的な活力、いろいろな意味での効率性
 - 社会的公平性、誰もがアクセスできる
- 交通の中の目標
 - 一般には、安全と円滑 → 都市の目標につなげて考える
 - 渋滞がなくなればゴールではない(まちが衰退すれば渋滞は減る)
 - 現在の道路空間の中に可能な限りおさめる
 - 都市としてのフランス、道路用地、駐車場はのり面は少ない
 - いままあるものを大規模に変えてもいいところはない(否定的)
- 交通の中での方針→限られた空間におさめる (CTM的発想)
 - 動線(容量、空間)の管理: 各交通手段のスペース確保
 - 溜り空間の管理: 歩行者空間、自転車、駐車スペース
 - 優先順位の管理(歩行者、自転車、バスを最優先も少しずつ譲り合う)
 - 需要の管理(自家用車への過度な依存は減らす方向)
 - プライシング(運賃や駐車料金、駐車料金を総合的に考える)

スライド 25

目標確認

- 回遊性の向上 とは?
 - 回遊する人が増える?
 - 地区の潜在時間が長くなる
 - その滞在時間内で地区内各所歩いてもらう人が増える
 - もう少し単純になるか?
 - 例: 南側居住者が北に、北側居住者が南にいきやすい。
 - 日中のバス路線の改編で済むかどうか?
- 全体的に歩いて楽しい空間が連続的にあること?
 - 不連続箇所の抽出→歩行空間の確保へ
 - そのために他の交通手段が、どう我慢すればいいかを考える。

スライド 26

例題

東西地区を結ぶ循環バス運行 (デンバーの事例参照)

- 誰に乗ってほしいのか
 - 行動変化 今までどうしていた人?
 - 行動連携 どうやってくれることを期待?
- その期待に見合うサービスか
 - 運賃、頻度、運行時間帯、所要時間、経路
- 人数さえ乗ればよい、収支があえばいい、ではなく。。。滞在時間が増えれば、東西横断アクセスが増えれば、お金が街に多く落ちれば、ではないか(バスの運賃は無料(街負担)でもいいはず)

スライド 27

3. 海外事例に学ぶモビリティ・デザインの考え方



スライド 29



スライド 30

スライド 28

スライド 29

スライド 30



スライド 31



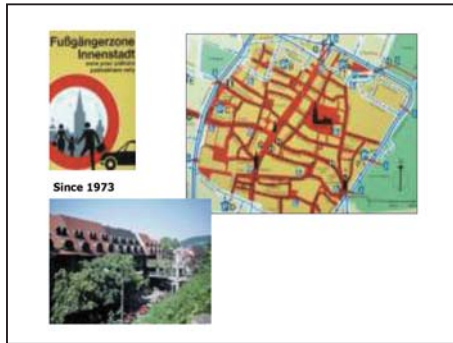
スライド 32



スライド 33



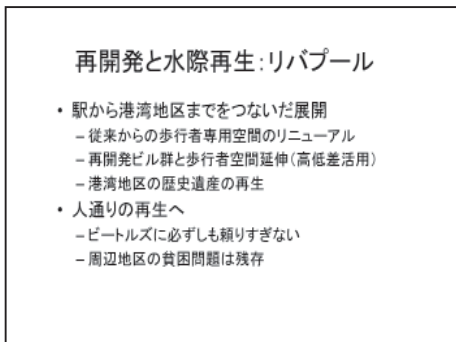
スライド 34



スライド 35



スライド 36



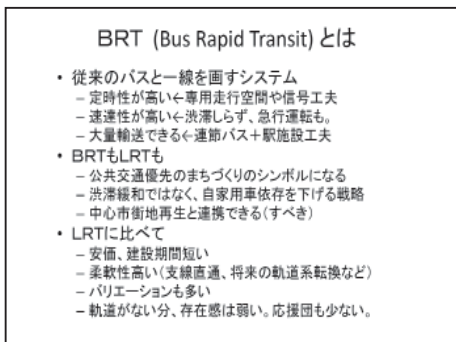
スライド 37



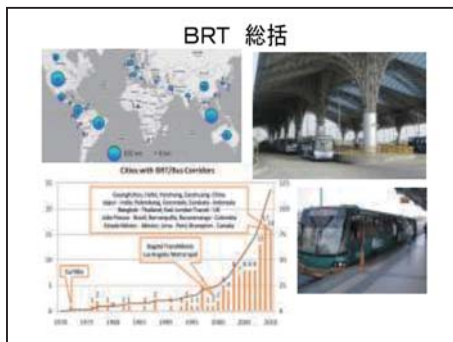
スライド 38



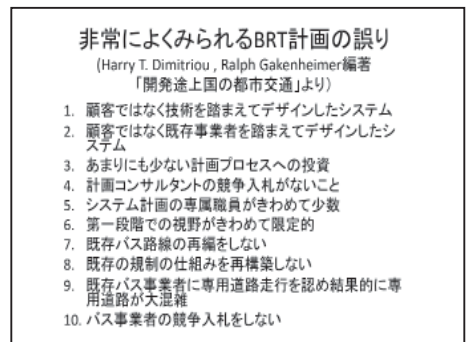
スライド 39



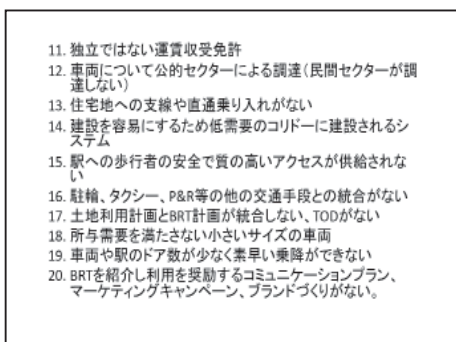
スライド 40



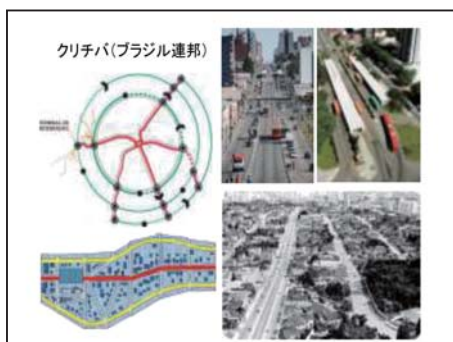
スライド 41



スライド 42



スライド 43



スライド 44



スライド 45



スライド 46

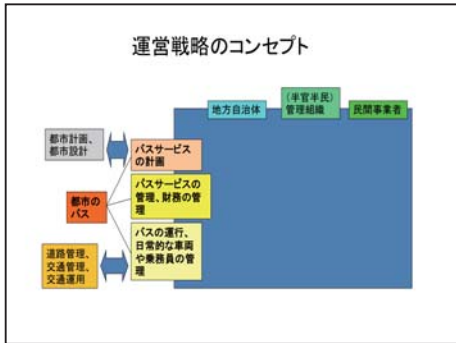


スライド 47

BRTの先行事例の比較評価での視点

BRT設計要件と評価	迅速	安全	大量	効率
基礎施設				
専用道路				
専用駅施設				
車両				
情報通信技術				
計画・運用				
運行工夫				
駅運用工夫				
支線連携				
運賃及び収受方式				
運営				
上下分離				
賃金体制				
配車体制				
職員教育				
外部条件				
交通管理				
自動車抑制				
土地利用誘導				

スライド 48



スライド 49

欧州諸都市の都市バス輸送

	地方政府	事業者
計画	地方政府が主導的な立場。都市圏全体でネットワークとサービスについての契約実施(入札の場合多い)。	契約料が事業者の収益になるので、事業者立場で赤字はない。運賃収入に対して契約支払金が多い場合は税金が投入される(運賃収入は費用の半分前後)。
運営管理		
運行		運行する

スライド 50

コペンハーゲンの都市バス輸送

	地方自治体	バス会社(MOVIA: 地域共有)	事業者
Planning		すべて決定	
Management	MOVIAの動向に基づき道路やバス停を改良	入札による事業者選定。道路管理者や交通管理者への勧告	
Operation		バスロケと顧客満足度調査で監視	運行

スライド 51

クリチバ

	都市計画研究所(市公社)	都市交通局(市公社)	事業者
Planning	コンセプトの確定	詳細の決定	
Management		事業者選定、車両設計、運賃収入集約と事業者への配分	
Operation		顧客満足度調査、運行監視(人海戦術)	運行

スライド 52

ソウル

	ソウル市役所	事業者
Planning	バス専用道路、運行管理システムを含むすべての施設、システムの設計	
Management	事業者への路線割当(入札)、運賃収入集約と事業者への配分	
Operation	バスロケータと各種調査により監視	運行

スライド 53

- 理解いただきたいこと
- 公共交通(歩行者、自転車)を優先させたまちづくり
 - 渋滞解消が目的ではない。
 - 自家用車に頼らなくても済むまちにすること。
 - 訪れて、歩いて楽しいまちにすること。
 - そのパワーを持続させること。
 - BRT (Bus Rapid Transit: バス高速輸送システム)
 - 「目的」ではなく、まちを元気にする「手段」。
 - 定時性、速達性、大量輸送能力が鍵。
 - 多種多様なカタチがある(世界中の写真をかき集めました)
 - BRTだけでは何にもならない
 - ・ バス全体を見直しなければならない。
 - ・ 車を使ったほうが便利なままではいけない。
 - ・ 目的地(デスティネーション)が魅力的でなくてはならない。

スライド 54

5. 銀座での論点について 私見

スライド 55

- 銀座はトップで居続けてほしい!!
- 交通戦略で最初に述べるべきこと
 - 誰にどう移動してほしいか という計画者の意図
 - ・ 道路もあります、地下鉄もあります、自転車もあります、ではなく。
 - それぞれの交通手段は、誰がどう利用することを期待するのかを明示
 - すべての交通手段についての役割を明示
 - ・ 例: LRT or BRT 導入
 - 銀座地区内でどんな乗り物なのか
 - 誰がどのように利用することが望ましいのか
 - その時、他のバス路線をどうするのか(交通局任せでなく)
 - 道路スペースの減少分をどう処理していくのか
 - 他の交通手段とどう役割分担してほしいのか
 - 居住者、来賓者、店主さんたち、区内他地区利用者の一日のいろいろな場面で、どのような行動変遷を期待し、どのように幸せになってもらうことを目指しているのか
 - ・ 委員会資料で心配なのは、計算前提条件設定上の質劣

スライド 56

- 考えるべきことリスト
- LRT or BRT 供用開始時の地区イメージ
 - 図面(週末日中、平日日中、平日朝夕、緊急特別)
 - 対象者層別活動(生活)イメージ
 - 段階的導入提案の場合は、段階ごとに図面と活動イメージを明記する
 - そもそもLRT or BRTに求められる性能(スペック)
 - バックカスティングでの施策評価
 - LRT導入にかかる費用の想定(初期費用と運営費用)
 - 手当て可能な財源額、地域からの支援額
 - 残額を運営から確保する場合に必要な運賃水準と乗客数
 - その乗客数を確保するための算段と実現可能性
 - 評価枠組み
 - LRT or BRT 単体での事業性の議論ではなく
 - 地区全体での枠組みでの評価
 - ・ 例: 駐車場地上業せ分を公共交通に回す等

スライド 57