

第 37 回土木計画学研究発表会(春大会)：2008.6.6~7(北海道大学)  
 企画論文部門，若手研究者論文部門 セッション討議内容の記録

セッション名：まちづくりと公共交通の再生(3)	
日付： 6 月 6 日 ( 金 )曜日，セッション時間： 14:00 ~ 15:30	
オーガナイザー・司会者名(所属)：土井 勉 (神戸国際大学) doi@kobe-kiu.ac.jp	
討 議 内 容	<p>セッション全体：</p> <p>このセッションでは、交通まちづくりに関する取り組みについての報告がなされた。発表や討議を通じて、次のことが明らかになった。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・公共交通の活性化のためには、公共交通にだけ眼を向けているだけでは足りない</li> <li>・地域自身が積極的に関わり、機運を盛り上げていくことで、公共交通サービスが充実する</li> <li>・まちと公共交通の一体化が必要</li> </ul> <p>また、交通まちづくりの取り組みを進める上で、例えば富山市の都市の維持コストのデータのよう、困っている時に使える有用なデータが必要になる場合がある。そのようなデータを共有することで、取り組みの推進に役立つと考えられる。そういったデータがあれば、神戸国際大学の土井まで提出いただければ、何らかの形で皆さんにご提供していきたい。</p>
	<p>(40) 森栗 茂一(大阪大学)：</p> <p>Q 1：この取り組みは行政が相当がんばっている様子がうかがえるが、はじめから積極的に取り組む方が行政にいたのか、あるいは、森栗先生が参加されたことで積極的に取り組むようになったのか。</p> <p>A 1：一人だけ積極的に取り組む方がいた。その方が、ほかに 2 ~ 3 名の積極的な方を巻き込んで取り組むことによって、市長が変わってきた。</p> <p>Q 2：なぜ、大阪大学の森栗先生が、山口まで呼ばれたのか。山口にも広島にも専門家の先生はいらっしゃるかと思うが。</p> <p>A 2：現場で求められているのは、住民と対話して、耳を傾けることができ、メディエートができる人である、ということが大事なのだろうと思う。</p>
	<p>(41) 市岡 隆(社会システム総合研究所)：</p> <p>Q 1：バスのダイヤが乱れた際の対応はとられているのか。また、公共交通を公共財ととらえるような議論はあるのか。例えば、阪神都市圏公共交通利用促進会議(協議会)が、ヨーロッパでの運輸連合のような役割をになうように発展するといった議論はあるのか。</p> <p>A 1：ダイヤの乱れについては現在のところ対応はできていないが、画面にテキスト情報を表示する欄があり、そこにダイヤが乱れていることを流すことは可能である。一方、日常的に遅延する路線もあり、どのように対応すべきか難しいところもある。協議会は、兵庫県の思いもあって発足したが、今年以降の積極的な活動は厳しい状況にある。</p> <p>Q 2：バス事業者は、システム構築に積極的であったか。</p> <p>A 2：基本的には協力的であった。一部に時刻表データの入力に時間がかかったところがあった。</p> <p>Q 3：情報提供を行うことのメリットはどういったものか。短期的、中期的は視点ではどうか。</p> <p>A 3：システムのメリットとしては、利用者にとっては、情報がバラバラに提供されているよりは、統合されている方が利便性が高いといえる。また、今回のシステム構築作業の中で、同じ方向に複</p>

数の事業者のバスが出ていることがわかり、事業者側のメリットとして、路線を集約する余地があることがわかった。システムの課題としては、今後メニューを充実していく必要があると考えている。

(42) 西堀 泰英(中央復建コンサルタンツ) :

Q 1 : バス事業者が J R の時刻に併せてダイヤを変更することや、J R の遅延情報をバス事業者が受け取って運行を調整するなど、他では実現が比較的難しいことが、ここでは実現している。その理由について教えていただきたい。

A 1 : 山口市の例と同様に、ここでも積極的に活動する行政担当者がいた。その担当者が、J R やバス事業者に対して W S で出た意見やアンケートでの自由意見など、今回の取り組みの結果を投げかけ、協議して実現したものである。

Q 2 : こういった取り組みが行われた結果、利用者が増加したか、あるいは意識はどう変わったかについて把握していれば教えていただきたい。

A 2 : ダイヤ改正が 3 月中旬に行われたところであり、残念ながらまだデータは捉えられていない。今後データが入手できれば、何かの機会にご報告差し上げたい。

(43) 山崎 基浩(豊田都市交通研究所) :

Q 1 : 言葉の定義について教えていただきたい。中心市街地活性化とは、公共交通を使って中心市街地に来訪する人が増えることか。それとも、中心市街地の売り上げが増えることか。

A 1 : 最終的に目指す方向としては、中心市街地に人が増えてお金を落としていただく状態である。現段階では、公共交通利用者にインセンティブを与えて中心市街地に来ていただくための意欲を与えたというものである。

Q 2 : 一般に、公共交通を利用する人は自動車を利用することができず、郊外の大型商業施設に行くことができない人、すなわち、普段からバスを利用して中心市街地に来訪している人と考えられる。そういう方々に対しては、インセンティブを付与しなくてもよいのではないかと？

A 2 : アンケート結果から利用目的を見ると、通勤目的で利用している方もいる。そういった方々の利用機会を増やしていきたいと考えている。

Q 3 : 3 ヶ月の間実施されたが、リピーターが増えれば、利用者も増えてくると思われる。リピーターはいたのか？

A 3 : アンケート回答者は 93 人であり、それらの方々が約 2,800 枚を引き替えていったことをふまえると、ほとんどの方がリピーターであるといえる。最終的には 3 ヶ月実施したが、当初は 2 ヶ月間の予定であった。しかし、利用者があまりにも少なかったこともあり、3 ヶ月に期間を延長した。また、豊田市では中心市街地で買い物等をした際に、駐車場を 3 時間無料で利用できる制度があるが、この制度が浸透するにも時間がかかっている。このことから、この施策が浸透するにもある程度の時間が必要であると考えている。

Q 4 : わずか 100 円分の引換券を受け取るのに、指定した場所まで来いというのは、利用者にはめんどろと受け止められるだろう。山口市ではどうしたかという、半額券をばらまいた。そういうやり方が必要だったのではないだろうか。

A 4 : ユーザーの声の中には、100 円で十分という声もあった。実は、この取り組みの背景には、引き替え指定の場所である I T S 情報センターの利用者を増やしたいという、政策的な思惑もあっ

た。

Q 5 : 駐車 3 時間無料の原資はどこが負担しているのか。おそらく、自動車に対してはそういった優遇があるのに、公共交通に対してないために、今回の取り組みがあったのかと思う。自動車で来訪する人とバスで来訪する人の中心市街地での滞在目的や行動は異なるはずである。それぞれの手段での、中心市街地での滞在時間や、消費金額を明らかにできればおもしろいと思うが。

A 5 : 駐車 3 時間無料の原資を負担しているのは商店街や行政である。手段ごとの滞在時間や消費金額については把握することを考えていなかった。

Q 6 : 図 9 と図 10 を見ると、利用者は「中心市街地でよく買い物をするようになった」との回答が多いが、店主は「店の売上げ向上につながると思う」との回答が少なく、両者の意見にギャップが生じている。こういった意識の差があるために、原資の負担につながらないのではないか。

A 6 : 商店側のアンケート回答者のうち、実際に引換券への認証を行った商店は 20 店舗程度であったことも、こういった差が生じている理由であると考えられる。