

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（４）	
日付： 6月 6日（金）曜日，セッション時間：15：45 ～ 17：15	
オーガナイザー・司会者名(所属)： 土井 勉（神戸国際大学）	
討 議 内 容	セッション全体：
	<p>(44) 正司 健一（所属）：神戸大学大学院</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 森栗先生の話にあったが、たった1人の行政マンがいるだけで変わるということであった。行政の方に出前講演などをされて、行政の種火を作って欲しい。 ・ 10年ぐらい前にヨーロッパに公共交通の見学に行った。そのとき、日本では公共交通の整備がうまくいかないという話をしたところ、ヨーロッパでも以前は同じであったが、徐々に公共交通に転換してきたということであった。何が大きな要因であるかと聞いたところ、関連するエンジニアが意識転換していったということであった。行政、コンサルタント、交通事業者の意識転換が必要であると思った。活躍を期待している。 ・ ローカルな地域の中で色々な出来事が起こり、それがうまく情報交換して、地域ごとで連携していくことが重要だと考えている。塾なのか、組織を作るのか、大学が地域に入るのか、今後どういった展開を考えられているのか。 <p>→ 船頭が多いという悩みがあるが、その中で①得意分野を活かす。②フリーアクセスの情報バンクを作る。そこまではみんなの意見が一致しているところ。その他は、大学にコースを作ろうとか、支店を作ろう等、色々な意見が出ている。</p>
	<p>(45) 西田 純二（所属）：社会システム総合研究所</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 提案2についてももう一度詳しく教えていただきたい。貯まったポイントを駐車場利用者は、駐車場料金と公共交通の運賃に、公共交通利用者は公共交通の運賃に利用できるということか。駐車場利用者と公共交通利用者に同じ価値を還元するということがよいのか。 <p>→ 実際はどれくらいの負担を店舗にしてもらおうのか、ICカードを使えば比較的簡単にできると思うが、そこに至るまでは駐車補助券等の紙媒体を使うことになる等の問題があるが、こういった方向を目指している。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ それではせっかくですから、兵庫県さんから決意表明をしていただければ。 <p>→ 駐車場法に基づき、国から技術的助言として出されている駐車場標準条例に準拠するかたちで、駅前周辺の商業地域等でどこでも同じように駐車場の附置義務を課しているが、駅に近い劇場などでは駐車場が利用されていないということに着目して検討を始めた。それを契機に、駐車場を交通結節点としてどう展開していくかということが1つ、次に、自転車、自動二輪車の状況も調べたが、容量的には満たされているが、位置と料金のミスマッチがあるため、利用されていない状況が把握できた。駐車場の余っているところで、駅に近いところを二輪用に転換していく等、社会実験が必要であるかもしれないが、地域ごとにマネジメントしていくということを徐々にではあるが、市の方々と一緒に考えながらなっていきたいと考えている。 ・ ちょっとコメントさせていただきたい。今の説明では、個々の建物に附置義務を課すのではな </p>

く地域でまとめて整備するということであるが、それをどう実現するのかという問題がある。

名古屋市で駐車場整備計画を作る際に、17～8年前から同様の議論をしてきている。その時は、附置義務として課するのではなくビルの設置者に附置義務を債権として買ってもらい、市役所で債権をまとめ地区の駐車場の整備する、それからもう1つは、地下鉄の駅に直結するような建物を造るような場合、自動車利用者が減り公共交通でアクセスする人が増えることになるので駐車場附置義務債権を流用してもよいのではないかということで、建設省に附置義務の融通を働きかけたが、結果的には債権までは許してもらえなかった。その後、附置義務の緩和ということにつながった。

今発表されたことはまさに必要なことであるが、地域の駐車場をどうやって整備するのか、さらに適正な量にどう誘導するのかというところに具体的に踏み込んでいただければいいのではないかと思う。

→ 我々も、ガイドプランをまとめる前に国土交通省と協議をしたが、神戸市も以前に同様のことを考えたことがあり、難しいですよということを聞いていた。今言われた債権や賦課金という形で附置義務をお金にかえるという仕組みが、原因者に駐車場の現物を設置させることを求めている駐車場法の趣旨と合わないということが国土交通省としては容認できないということのようであった。

今回提案しているのは整備計画の中で地区としての整備目標や融通の方法を定めることにより、条例上の特区のようなものを作るというようものである。国土交通省には「全体の整備目標を定め駐車場整備計画で担保するのであればそれは良い提案ですねですね。」ということで、了解いただいた。地区の中でのスキームは表面に出さず、整備地区内の協議会等で定めていただければという整理にしている。

- 以前、パークアンドライドの研究をしていた。田舎では公共交通機関が発達していないため、駅の近くまで車で来てパークアンドライドという形になる。そういった場合に、ポイントカードなどを利用して郊外の駐車場の利用も無料になるような仕組みを考えていただければいいのではと思う。

→ おっしゃるとおり。ただ立地している場所や業種業態によってお店の負担が違っている。そのため、まずは、各駅前毎に負担額について合意をしていただき、その後、徐々に駅間に広げて行くことになると思う。その際には、各駅間でのポイントの交換率等を決めていく必要があると考えている。何分これからの取組であるので、暖かく見守っていただきたい。

- 地区として駐車場の量をマネジメントしていくということであるが、コインパーキングのことは考慮されているのか。

→ もちろん調査の対象とされている。また、実際途中の委員会にも事業者をお呼びして話を聞いている。事業者さんも、最近、公共駐車場の指定管理者として受けているものがあり、こういった思想で駐車場施策を進めていくことについては、方向性としてはプラスですねというコメントはいただいている。

→ 事業者さんも小さい駐車場が沢山出てくると商業の環境が悪くなると気にされている。土地利用規制や入り口規制をすれば小さな駐車場を排除できるが、現行制度のもとではいきなりは出来ない、建築協定や地区計画など、地域で合意していただいたうえで進めていくという書き方をしている。

(46) 三木谷 智 (所属) : 東京工業大学大学院

- 行政と住民が二者間でぶつかると攻撃的になるため、三者にして専門家を加えてという話をしたが、今の発表で教えてもらったことは、この住民とこの住民とこの住民を並べるとみんな建設的な話ができる。二者関係ではなく、えんどう豆関係にするとみんな良い話をしだす。いい勉強になった。
- なぜ、えんどう豆型なのか。各駅前の商店街の属性に違いはあるのか。
→ えんどう豆型でなくてもよい。今回主体となったのが鉄道事業者であることと、何か事を起こそうとした時に動きやすい範囲として区単位とした。結果、えんどう豆型となった。

(47) 黄 慈婷 (所属) : 岐阜大学大学院

- いろんな評価をされているが、ここがいいよというところを教えてください。
→ 名古屋鉄道金山駅。広場もあって、緑もあって、商業施設もある。にぎわっている感じもある。
- 公共空間と私的空間だけでなく、準公共空間というものがあると思うが、そういった視点をなぜもっと明確にされないのか。何か意図があるのか教えていただきたい。
→ 公的空間と私的空間を切り分けてる気持ちもないし、準公共空間を排除している気もない。どこで排除していると思われたか。また、どうしてそういうところを入れないのかと言われたが、具体的な例を教えてください。
- 都市計画的評価というタイトルをつけられているので、公的な視点から評価されようとしていると感じた。なぜ、準公共的な空間が必要かということ、丸亀町が再開発でうまくいっているが、セミパブリックな空間をできるだけ多く取ったということがある。商店側からすると、売り場面積を大きくしたいと要望があるが、それでは快適さが感じられず人は来ない。売り場面積を狭くし、自分も使えるが公に使える空間を作った。
→ そういう空間も把握したいと思い観察してもらっているが、具体的な指示をしていなかった。結構なコメントをいただいた。

(48) 中西 賢也 (所属) : 国土交通省

- 二つの事例をみると、「しんどい思いをしてまでトランジットモールを導入しなくてもいいのでは」とならないか。
→ ほかにも手を尽くされたあと、「今までの物と違ったことがしたい」ということでトランジットモールを選択している。
- 歩行回遊がどのくらい増えたというようなデータはあるか。
→ そういうデータはなかった。歩行者数のデータぐらいしかない。
- 同じ歩行者がいても、ゆったりくつろげるのかということが重要な意味を持っている。そういうデータがあると違ったコメントができ、広げていけるのでは。
→ ありがとうございます。
- 中心市街地活性化の手段としてトランジットモールを導入してもうまくいかないと思う。先ほど話があったエリアマネジメントのもっと広い視点の中で、回遊を促進し都心居住を促す手段としてトランジットモールを導入されれば効果があると思う。紹介いただいた事例の中で、面的な視点でトランジットモールを導入されたものがあるのか教えていただきたい。
→ エリアでという話は、当時はなかったと思う。商店街の沿線をどうしようというところから始まっている。前橋市の例では、中心市街地を活性化するという観点からワークショップで議

論し、最終的にトランジットモールを導入している。エリアマネジメントと言えるような組織的な取り組みだったかという点とそうとは言えないかもしれないが、「中心市街地」ということで話をしていたという実態はある。

- エリアマネジメントというのは、内発的な発展をうながすために外部のお金を当てにしないというのが本質だと思うが、そういう思考があってやっているのか、トランジットモールを導入すれば何とかかなると思ってやっているのか。

→ 後者のほうだと思う。