

● 研究所の取組み ●

「都心交通ビジョン諮問懇談会の取組み」

地方都市の都心の衰退は全国的に大きな都市計画的課題となっています。豊田市も例外ではなく都心の衰退は既に深刻な状況となっており、この街の将来に暗雲がかかっています。都心は、良くも悪くも都市全体のイメージの中心であり、他都市との都市間競争の観点から見ると、都心地区の衰退はそのまま都市全体の魅力の欠如と認識されます。よって、都心の衰退は、単純に都心地区だけの問題として捕らえるべき課題ではなく、都市全体の課題として捕らえ検討する必要があります。

豊田市では、都心に期待される高度なサービス（質の高い教育、多くの人の交流により生まれる文化、多くの人が集まることにより提供される魅力的な商業サービス、・・・）が十分に提供されておらず、そのようなサービスを求めて、名古屋やその他の周辺都市への市民の移動が発生しています。また、新聞報道によると子供を持つ若い世代でも、高度な教育環境を求めて他都市に転居する例も見られるようです。

世界的な企業の本社が存在する都市として認識されている豊田市ですが、残念ながらその生活環境は（自然環境に恵まれていることを除けば）決して世界的な企業の社員が満足して住み続けるに値するものとは言えず、単に「働く場」としての機能を提供しているに過ぎないと言っても過言ではないのです。

2007年には団塊の世代が一気に退職することになりますが、居住都市としての魅力に欠けているとすれば、退職後、その方たちが豊田に住み続ける保証は全くないのです。このような例が示すように、都心の復興は都心地区のみの為に考えるのではなく、人口減少時代における都市政策として極めて重要な課題として認識すべきことなのです。

豊田市でも、本格的な検討をはじめ、当研究所は、今年6月に豊田市長から都心の将来ビジョンについて諮問を受けました。今秋を目処に研究所としての答申をまとめることになっています。

（文責：橋本）

富山LRTの開業（都心と公共交通）

都心の衰退、環境問題、高齢化社会への対応といった都市における課題が増える中、路面電車が再評価され、世界的にも積極的に導入が進められています。こうした中、平成18年4月29日に、新設路面電車として富山ライトレールが開業しました。単なる公共交通機関の整備ではなく、まちづくりと一体となった整備効果を期待する本格的なLRTとして脚光を浴びています。また、JR富山港線の軌道敷を新交通として再生させるとともに、路面軌道を富山駅北側に延伸し、さらに将来的には南側の既存路線との接続も計画されています。

LRTの開業は、沿線住民の生活の足として重要な機能を果たすのみでなく、観光をはじめとするまちづくり要素として重要な機能を果たします。終点にある岩瀬は、神通川の河口で富山湾に面し、かつて江戸時代には回船問屋で繁栄したまちであり、キャナルや回船

問屋の街並みと一体となった観光ルートをPRし、利用促進を図る取り組みを地域が一体となって実施しています。

中部地方においては、住民運動にもかかわらず桃花台新交通の廃止が決まってしまうましたが、リニモの活性化に向けて住民によるリニモ応援団が立ち上がるなど住民の地域交通に対する意識は高まりつつあります。当研究所でもまちづくりの一端を担う公共交通の整備に積極的に関わっていきたくと考えています。

（文責：草野）

▼大賑わいのLRT開通日（富山）



■お知らせ 前専務理事松永哲扶は、2006年6月付けで株式会社日本緊急通報サービス専務取締役役に就任しました。

☆クイズ☆ひまわりの背景にあるあの建物は何でしょう？
ヒント：今年で5周年を迎えました。



■あとがき

待ちに待った夏がやってきました。
夏といえばカキ氷、祭、花火、海の家、うどん・・・！？
先日、香川県でうどん屋ハシゴしたら讃岐うどん人気健在。
炎天下のすごい行列で暑さにやられてしまいました。
楽しい思い出づくりは安全・安心対策から・・・。

■発行 (財)豊田都市交通研究所
■発行人 専務理事 村井清
■発行年月日 2006年7月15日
■編集 田中、瀬尾、板谷
■機関紙お問合せ先 〒471-0026 愛知県豊田市若宮町1-1
TEL 0565-31-8551
FAX 0565-31-9888
URL http://www.ttri.or.jp
Mail ttri@ttri.or.jp

「まちと交通」～TTRI News Letter～

16号



豊田市広瀬やなの眺み取り（撮影：橋本）

■目次

新着情報

今号の話題<安全・安心のまちづくり>

研究所の活動報告

研究所の取組み

コラム 「安全安心のまちづくりに向けて」

大同工業大学助教授 嶋田喜昭

小松左京作「日本沈没」の映画が32年ぶりにリメイクされた。国土が沈没するほどの巨大地震等に襲われたとしたら為す術もないだろうが、「災害は忘れた頃にやってくる」という有名な言葉を思い出させてくれる良い機会だと思う。近年、よく「異常気象」という言葉も耳にする。その言葉の定義は、滅多に起こらない気象現象ということだが、近頃は‘異常’ではなくなっている気がする。わが国は地震、豪雨・豪雪等、とかく自然災害に見舞われやすい地理的条件にある。近い将来には東海大地震が必ずくると予測されている。ますますリスク管理の意識が重要であり、突然くる自然の脅威から人々を守る防災まちづくりは油断せず継続していくべきであろう。

一方、もっと身近な危険として、交通事故や犯罪（とりわけ街頭犯罪）がある。いずれもその件数は、近年増加傾向を続けている。物騒な世の中である。しかし、元を紐せば我々人間がつくった社会である。異常気象もしかりだ。ならば、これからまた我々がより良い社会環境を築くことだ。今世紀は、「人々が安全に安心して暮らせるまちづくり」が大きなテーマの一つといえよう。

防災まちづくりと防犯まちづくり、また交通安全・・・これらは個別に対策が検討されがちであるが、実は関連も深い。例えば、防災上問題のある古い密集市街地は、防犯にとっても問題の多い地域である。建物や道路、公園等まちの物理的環境は、死角を作るなど犯罪者の心理を介して犯罪発生と無縁ではない。さらに、狭い道路への車の進入は歩行者等の安全性にも問題となる。まちづくりの計画段階から建設関係者や警察等が協力すればより効率的な整備が可能となる。今後、安心・安全なまちへの再生に向け、様々な分野の人々や技術の連携、コラボレーションが重要となるであろう。

最新情報

豊田市から都心交通ビジョンの諮問

去る6月26日、豊田市の都心地区の将来像を描くことを求め、豊田市長から都心交通ビジョンの諮問を受けました。世界的な企業の本社が立地する都市としてふさわしい都心像とはどのようなものなのか？研究所の考える“都心のあるべき姿”を描きたいと思えます。

小学生対象のヒヤリハットマップづくり

当研究所は豊田市と協力して市内の全小学校4年生児童とその保護者、同居する65歳以上の高齢者を対象に、交通安全の取組みとしてヒヤリハットマップを作成してもらっています。インターネットによる危険箇所の情報収集とあわせて豊田市内全域でのマップづくりを計画しています。

「今日もバスにしよう。」サービス拡大実験

豊田市では、2006年9月1日から12月28日の約3ヶ月、名鉄バス（藤岡線）の運行時間の拡大（6時～22時台）とさなげ足助バスの料金体系ゾーン化（料金一律200円、400円）を実施予定です。市民の本当に使いやすい足として、基幹公共交通のサービス水準を見直そうという取組みです。

● 話題：地域の安全を考える ●

● ヒヤリハットマップ作成のススメ

自分の周りの危険に気づくことから始めよう！

三村泰広

平成18年3月14日に国の第8次交通安全基本計画が作成されたことを受け、豊田市でも交通安全に関する新たな方針が決まりつつあります。その中で効果的な交通安全に資するものとしてヒヤリハットマップに注目が集まっています。

ヒヤリハットマップは、市民ひとりひとりが危険箇所を考えながら作成するので、普段何気なく思っている危険な場所を再認識することができます。また、子供からお年寄りまで様々な視点での危険箇所を一つの地図上に示すことができるため、危険箇所の共通認識をえることができます。さらに、具体的な指摘内容からその問題の原因を突き止め、政策へフィードバックすることも可能となります。

ヒヤリハットマップの作成には市民の協力が必要不可欠です。そのためには、出来るだけ簡単に危険箇所を指摘できたり、受け取ったりできるシステムづくりが重要となります。現在、豊田市交通まちづくり推進協議会の交通安全対策部会の中で、モデル事業としてインターネットを利用したヒヤリハットマップの作成を検討しています。インターネットを使うことで、いつでも比較的簡単に情報の提供をしてもらえただけで無く、インターネットを通じて、パソコンや携帯電話など様々な形で危険箇所の情報を提供することが出来

ます。

さらに、位置データをそのまま数値化してGIS（地理情報システム）上に記録できるため、危険箇所の詳細な分析が容易になり様々な交通安全対策に活かせる情報が集約できると考えられます。

ただ、課題もあります。たとえば情報の正確性の問題です。容易に危険箇所を指摘できるため、虚偽の情報や、うっかり場所を間違えて記入してしまうといった問題が起きると予想されます。また、インターネットに接続できない人からは、意見を収集することができません。研究所ではこのような問題を解決する方法について探り、ヒヤリハットマップをより有効に活用する手法について提言していきたいと考えています。



▲ヒヤリハットマップ
(子どもが危険と思う箇所)

● 子どもの交通安全教育

親が子どもに対してできること

太田芳樹

昨年度、豊田市からの委託で、市内の小学4年生を対象とした交通安全教室にて、学区内での交通事故地点及び、分類（歩行者・自転車等）について整理したものを、事故地点の写真を使いながら説明し、交通安全啓発活動を行った。その際、留意したのは、印象に残るようにいかに子供たちの目線で語りかけられるかということでした。

このように交通安全教育は、教育を受ける年齢にふさわしいものでなければならないし、幼児（小学校入学以前）の段階から親の教育が必要であり、さらには親への教育も必要です。幼児の特徴として、ひとつのものに注意が向くと、周りのものが目に入らなくなり、飛び出し事故につながります。外へ出れば交通安全教育の材料がいっぱいです。

そこで、幼児に接する機会の多い母親だけでなく父親も、一緒に外出する際は、繰り返し「止まる、よく見る、耳をそばだてる」ことを学ばせ、行動の抑制を身につけることが大切です。小学生になると、幼児期に比べて小学校での活動や、自転車の利用などの行動範囲が広がり、また高学年になると、親から離れて行動する機会が増えます。特に小学生の交通事故は、登下校時

が多いことから、低学年のうちに両親が通学路周辺の交通事情を子どもとともに確認し、安全な歩き方を習得させることが大切です。その際、子どもの頃から危険予測の習慣を身につけさせるため、「次にどうなるか」「あの人は何をしがっているか」「あの人は自分に気がついているか」といった視点で考えられるように育成していく必要があります。また、自転車は、車両のなかまであり、歩行者が優先であることなど、自転車のマナーを家庭でしっかり伝えていく必要があります。

今後、市民の安全を守る活動として、各自治体で、親子と一緒に交通安全について学べる機会が作られ、各家庭で交通安全についての話し合いが増えることを期待します。



▲学校での交通安全教室



▲大型モニターを使って

● 研究所活動報告 ●

—土木計画学春大会報告—

豊田市の事例を活かすために

去る2006年6月10、11日の2日間、土木計画学春大会が仙台の東北大学で開催されました。春大会では、事前に立ち上げられたセッションに対して投稿が行われ、テーマに関してより深い議論が行われます。

当研究所からは、山崎、橋本、田中がそれぞれ第1著者とする3本を投稿し、山崎は“事業所モビリティマネジメント”セッションにて「豊田市におけるTDM施策の経緯と評価」、橋本は“成熟社会の社会資本整備のあり方と評価方法”セッションで「公共交通マスタープラン策定における検討要素に関する考察—豊田市、三好町での計画策定を例に—」、田中が“政策マネジメントの目指すターゲット”セッションで「政策検討過程において市民の問題意識を活かす可能性」を発表しました。紙面の関係上それぞれ紹介することが難しいので、私の参加した政策マネジメントセッションについて簡単に紹介します。

ここでは、社会基盤の政策について実務者と研究者が協力して政策マネジメント体系の構築と実施を総合的に話し合うことを目的としており、実際に投稿された内容は、政策マネジメントの研究レビューと体系、

国内外の道路行政マネジメントの取組みなど数点の事例、政策評価制度の研究など、マネジメント体系の中の位置づけとして総括したものから具体的なもので多岐にわたりました。具体的な事例があげられることによって、評価の過程や業績目標を設置することに対する課題などマネジメント体系の中で問題とされる点について、立場の違う参加者間で意見交換が活発に行われました。何を重視してマネジメントするのか、誰が何をどう評価するのか、それぞれの立場からの視点の違いを超える共通認識をどう作っていくのか、今後の議論の種が随所にちりばめられたセッションでもありました。（文責 田中）



▲仙台駅前、タクシーも大事な足



▲仙台観光バス一ぷる

—TRA2006国際会議参加報告—

Transport Research Arena Europe

安藤良輔

会議は6月12～15日の4日間にわたってスウェーデン・ヨーテボリ市で開催され、当研究所からは私が論文（タイトル：What Can Enterprises Do for Mobility Management?）を投稿し参加しました。当該会議はCEDR（欧州道路管理者協議会）・EU・ERTRAC（欧州道路交通研究評議会）の3者の共同主催によるもので「第1回欧州道路交通研究会議」としてスタートしました。会議は計75セッション（1セッション当り4～5件の論文発表）に分けられ、論文発表・討議が行われました。参加者は43ヶ国から927人となっています。

私と同じセッションではストックホルム市のSoderholm副市長やスウェーデン道路局のストックホルムのロードプライシング社会実験責任者のHook氏は現在実施中のストックホルム市のロードプライシング社会実験（2006.1.3～7.31）について報告を行いました。

計画準備、広報、課税システム、実施体制、交通量減少・小売業売上増加・公共交通利用増加等の効果、課税金の納付状況、利用者・都心部住民・郊外部住民らの評価、9月17日に本格導入における住民投票の意向調査など様々な視点からの報告が行われました。世界から注目さ

れる社会実験について、個別にヒアリングも行って資料提供していただき、大変勉強になりました。

さらに、会議後にはストックホルム市に立寄り、市役所やプレートナンバーを撮影するためのカメラの設置や都市内交通状況等を自分の目で確認し、よりリアルな実態把握をすることができました。

また、会議期間中に、ヨーテボリ市最大のプロジェクトの一つであるGotaトンネルを開通直前に見学しました。写真に示すようにトンネルを掘り自動車交通の幹線通路を改め、トンネル上の公園緑地化と同時に海辺に走る幹線道路の旧道をWater Frontとして活用するものです。

「クルマ中心のまちづくり」から「人中心のまちづくり」へは世界的な傾向と感じられます。



◀トンネルの位置
▼開通直前のトンネル入口

