

● 研究所活動報告 ●

研究所設立15周年記念講演会・研究発表会を開催

日時：2006年9月22日（金）13：00～16：30
会場：豊田商工会議所ビル2階 多目的ホール

当研究所は、平成18年3月に設立15周年を迎えました。これを記念して、毎年開催している研究成果発表会と併せて「研究所設立15周年記念講演会・研究発表会」を去る9月22日に開催しました。市民や企業関係者など100名以上の方にご参加頂き、15年の節目にふさわしい盛大な会を催すことができました。また、研究発表に臨んだ研究員にとってもやり甲斐のある発表会となりました。

定刻どおりに始まった記念講演会では、鈴木公平理事長の開会のご挨拶に続き、太田勝敏所長が「豊田の交通まちづくりを考える ～研究所15年の歩みと今後～」と題して講演しました。15年の歩みを振り返り、研究所は、更に豊田市で問題解決しながら、世界へ情報発信していくことが示されました。

続いて研究発表会では、まず、「市民研究助成」の研究成果発表を行いました。

この「市民研究助成」は、市民グループによる交通まちづくり研究に対してその経費の一部を助成する制度で平成17年度から開始したもので、豊田市をはじめとする地方都市における交通まちづくりに対するアイデアを市民の視点から発掘し、市民参加によるより良い交通環境の実現に寄与することを目的としています。

今回は、平成17年度に採択されたITSプラットフォーム21理事長・河野安宣さんの「豊田市交通問題に関するweb（ブログ）を使った市民との情報交換の試行」、愛知工業大学助教授・小池則満先生の「震災時における傷病者搬送のための交通インフラ整備に関する研究」の2件の成果発表が行われました。

続いて行った当研究所の研究員発表では、昨年度の自主研究、受託研究の中から研究所の研究テーマのうち計画プロセス、交通安全、道路交通・TDMの分野から、それぞれ「豊田市民の交通問題意識を捉えて」「事故データを基本とした交通安全対策について」「企業TDM事例調査」「通勤者を対象としたモビリティマネジメント」と題した4編の成果発表を行いました。

時間の制約もあるため、発表されたものは研究成果の一部でしたが、参加者の方々から幅広いご意見をいただくことができ、私どもにとって有意義な研究成果発表会でした。（文責 瀬尾）



▲今後の抱負を語る所長
会場風景▶



ITS世界会議ロンドン

田中智麻

去る10月9～12日にロンドンで開催されたITS世界会議に当研究所から田中が「A study of evaluation and improvement process of ITS measures in Toyota City」（豊田市におけるITS施策の評価と改善プロセス）を発表し、参加しました。発表内容は情報提供の現状と需要ニーズとのギャップを取り上げたもので、本会議でも情報提供に関する取組みは数多く発表されており、特にEU圏内での国境を越えた共同での実験が数多くなされていることが印象的でした。

数百地区の道路が混在し、1トリップの長さがどんどん伸びているEU圏での情報提供の障害としては、主に言語、地形の不案内、情報の取り方やサインの意味、

表示の違いなどがあげられます。

言語は英語で統一か多言語対応の選択肢となりますが、それらはラジオ、国が違ってても統一の電話番号に繋がるなど、どこから来ても利用者に簡単に分かる方法で提供されることに工夫を凝らしています。

日本の場合、どちらかといえば情報内容の充実に入力しているような向きもありますが、提供方法についてユーザー視点に立ち返って考える必要性を改めて感じました。

ロンドンの地下鉄は、古いこともあり水に弱いのか会期中も雨で一部路線と駅が閉鎖になっていました。地下鉄情報管理により代替手段が各駅で放送され、特に混乱はないようでしたが…利用者が慣れているのかもしれない。

チャレンジ！SUDOKU通勤！
縦軸・横軸・斜に1～9までの数字を重複しないで入れてください。

	2	3				1	9
				2	8	5	
5				1	2	3	7
7				4		8	5
8	3	1	5	9			2
			7	3			
4		2		3			
3		8	1		7		6
		6	9	4		8	7

答えはHPを見てね！

■あとがき

秋号の発行が大幅に遅れてしまいお詫び申し上げます。次回は予定通り新年号1月15日発行です。左の付録SUDOKUは、日本で生まれて欧州で大人気です。これにチャレンジしながら電車通勤。隣の人との話題も膨らみ、頭もよくなって一石三鳥！

■発行 (財)豊田市交通研究所
■発行人 専務理事 村井清
■発行年月日 2006年11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～

17号



■目次

- 新着情報
- 今号の話題<日常と交通>
- 欧州交通事情
- 研究所の活動報告

ロンドン Holborn駅前

コラム 「交通弱者を支える交通サービスへの期待」

豊田工業高等専門学校 環境都市工学科教授 荻野弘

豊田都市交通研究所の前身である交通問題研究会と豊田高専との共同研究として、昭和59年1月に「中小地方都市における高齢者の運転特性と交通計画上の課題」で豊田市内に住む50歳以上の3,092人に高齢者の交通に関する意識調査を行った。高齢者となった時の交通手段での質問で①高齢者にも利用できるような構造の路線バスの整備46.4%、②高齢者用マイクロバス（15人乗り）の整備21.6%、③自家用車によるもの20.3%、④車いす用ライトバンの整備6.1%、⑤高齢者用ライトバン（4名乗り）5.6%となっていた。今から20年以上前の調査であるが、今日の高齢者・障害者など、交通弱者の移動サービスのあり方の研究の礎となったと思っている。

動けなくなった父が病院から一時帰宅を許されたとき、病院のある市の社会福祉協議会に移送サービスをお願いをした。ところが担当者から「あなたがお住まいの社会福祉協議会にお願いしてください」とのことであった。人口13,000人程度の社会福祉協議会では介護送迎サービスの車両が準備できるはずもなく、やむなく介護サービスを行っているNPO法人にお願いした。豊田市で生活交通に関する調査・研究をしていた私は、住んでいる地域の大小でサービスの質が異なることを実感し、落胆した。最近、全国の介護サービスの格差が示された。ほぼ同じように税金を納めている我々に受けられるべきサービスの質の差が10倍以上である現実を突きつけられるとは納得のいかないものである。

平成12年11月に英国のロンドンアンビュランスサービス（LAS）を見てきた私は、移送サービスについての考え方の違いに驚かされた。平成18年から国土交通省は限られた移送サービスに限り白ナンバーでの運営を許可するガイドラインを示し、全国の多くの都市で福祉有償サービスが開始された。先日も、豊田市内のある病院で碧南市内の福祉有償サービスの車両を見つけ、父のことが頭をよぎり目頭が熱くなるのを覚えた。

LASのシステムでの良いところは医師の処方箋で移送サービスが保険の範囲内で受けられることで、次回の診察の予約と移送サービスの車の手配を医師と相談して院内の担当事務局がすべて行ってってくれる事である。行政が運営すると効率が悪くなるものでLASも民間の業者との入札でサービスを競っている。皆が等しく同レベルのサービスが受けられるように日本においても移送サービスの向上に向けた行政と民間の協調・共同を期待したい。

最新情報

ユニバーサル・タウンマップをつくろう！ワークショップ開催

これからの高齢化社会に向けて、歩いて暮らせる人に優しいまちづくりワークショップを開催します。ハンディキャップのある方の移動支援に役立てると同時にユニバーサルな街とは何かを考えましょう。
■日時：11月25日（土）、12月2日（土）、16日（土）、2007年1月20日（土）13：30～16：30
■場所：豊田市ITS情報センター、ほか
詳細は研究所ホームページに掲載しています、お申込やご質問は当研究所までお問合せください。
電話：0565（31）7543、E-mail：ttri@ttri.or.jp（担当：田中、瀬尾、安藤）

● 話題：日常と交通 ●

● 健康、そして環境の視点で自己の交通行動を考える

チャレンジECO（エコ）通勤の取り組み

山崎基浩

日常生活における歩行数。健康のバロメーターとしてしばしば取り上げられる指標です。「健康づくり豊田21」によると、豊田市民の成人の1日平均歩数は男性が7,162歩、女性が6,417歩であり、これは全国平均（男性8,202歩、女性7,282歩）と比較して約1,000歩少ないとのこと。その背景として、クルマ依存のライフスタイルが指摘されていますが、実際に中京都市圏パーソナルトリップ調査の結果などから、短距離トリップでの自動車利用が増加し徒歩・二輪車利用割合が減少しているという実態が見られます。また公共交通機関の利用には必ず徒歩や自転車によるトリップが織り込まれるので、マイカーによる移動と比べて歩行数が多くなるのは当然であると言えます。

当研究所では昨年度、愛知環状鉄道沿線4市（岡崎・瀬戸・春日井・豊田）とともに、通勤交通を対象とした「クルマのかしこい使い方」を考える実験「チャレンジECO通勤」に取り組みました。Web上の記録簿を使い、各自のマイカー通勤による環境負荷を自覚した上でマイカーに依存しすぎない通勤を実践し、ECO通勤の効果を確認し、自発的な行動変容を促そうというものでした。本年度はさらに自己の健康、すなわち歩行数の増減もチェックしながら、より効果的にECO通勤を普及していく取り組みを行っています。

手前みそではありますが、私自身、自転車通勤に切り替えて6年になります。片道約5キロ、年間220日として約14,000キロを走破した計算ですが、もしマイカー通勤だったなら約2.4トンのCO2を排出していたこととなります。直接的には11%ほどの体重削減効果が継続の動機ではありますが、環境への寄与を示す数字を算出してみるのはなんだか嬉しいものです。自己満足なのかもしれませんが、個人が行動を見直し、それが徐々に普及して社会全体を望ましい方向に動かすことを願い、「チャレンジECO通勤」の取り組みを続けていきます。



チャレンジECO通勤チラシ▶



● 地区の安全を確保する

生活空間の安全のために

橋本成仁

豊田市は、急激な都市の拡大にインフラ整備が追いつかず、まだまだ幹線道路のネットワークが十分なレベルまで達していません。しかも、市民生活において自動車の占める割合は非常に高く、特に朝夕のピーク時には幹線道路の混雑を避けて、住宅地の生活道路を「抜け道」として利用する車両がたくさん存在します。

そのような「抜け道」の中には、歩道も設置できないような幅員でありながら中央線を引き、自動車はスムーズに走れるものの、地域の居住者は狭い路側帯を怖々歩いているような道路も含まれています。

このような道路を地域の生活空間として位置づけ直し、安全なまちをつくることを目的に、豊田市では平成12年から、中央線を抹消し路側帯を広げる試みを行っています。これは、従来の交通事故を減らすために車道幅を行ってきた道路整備とは全く逆の発想で、車道を狭くして安全性を確保しようという取り組みです。

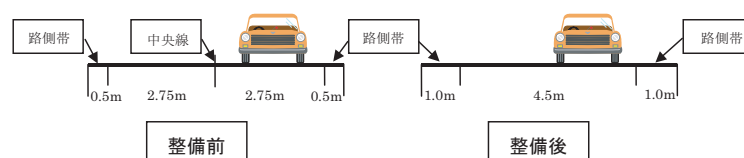
しかし、このような整備では、交通事故は減少するものの自動車の走行速度は減少せず、安全な生活空間を創出するためには、さらなる工夫が必要であることが分かってきました。

そこで、10月23日から1ヶ月間、このような整備を行った路線で、自動車の速度を落とさせるハンプと呼ばれ

る装置を車道に設置し、安全性の向上を検証する社会実験を行っています。この社会実験は、豊田市、(株)トヨタ自動車と協力し、当研究所が主体として実施しており、成果は生活空間の安全性確保策として今後のまちづくりに行かされていく予定です。



▲ハンプ実験



▲路側帯拡幅のための中央線抹消施策のイメージ

● 話題：世界の交通 ●

—欧州の交通事情 I—

ドイツフライブルグ市の交通事情

～イメージ戦略の成功～

草野秀佳

フライブルグ市はドイツ南西部、スイス、フランス国境近くに位置する人口21万人の都市であり、ドイツで初めて環境局を設置し、高い住民意識を背景に先進的な環境政策を推進しています。市の交通政策は、単に公共交通施策を展開するのみではなく、「クルマ」と「ヒト」の共存を目指していることが特徴といえます。公共交通の主翼を担うLRT(※)の路線延長は現在約35kmに及び、将来的には市街地のほぼ100%を500mの駅勢圏に取り込む延伸計画が立てられるなど、積極的な施策が実施されているところです。

一方、フライブルグ市の交通政策の成功は、イメージ戦略の成功によってもたらされているといえます。公共交通は車を持たない人たちが利用するという過去のマイナスイメージを、いかに自動車より便利で快適な乗りものであるということを市民意識の中に植え付けるかということに重点が置かれました。その一つが料金体系の改正にあります。当初は時間・距離制を採用し、年齢層別に割引率を設定するという複雑な体系であったのに対し、30%程度の大幅な割引に踏み切る

※LRT：Light Rail Transitの略、低床式で人に優しい路面電車

月間・年間の定期券の発行、環境保護定期（レギオカルテ：ドイツ鉄道を含む17の企業体で構成する共通定期（43.5ユーロ/月））を導入しました。また、始発・終発の延長、LRT優先信号の導入、バス、駐車場・駐輪場との結節などモビリティ向上に貢献してきました。その結果、市が実施したアンケート調査によると、市民が公共交通の方が便利で早いイメージ（実際はそうではなくても）を持つという結果が得られ、交通政策の成功を裏付けています。

日本の都市においては、車が主要な交通機関として機能し、市民にも便利な乗りものと認識されています。また、今までの交通政策も自動車交通に重点を置いたものが多いように思われます。今後公共交通をもっと便利で快適な手段として市民に認識され、受け入れられることが重要と考えられます。



▲トランジットモールに生まれ変わった街中

—欧州の交通事情 II—

トリノ市の交通事情

橋本成仁

今年、冬季オリンピックが開かれたトリノはFIATの本拠地であり、自動車産業で栄えた都市ですが、一方で、イタリア王国のかつての首都でもあり、現在でもピエモンテ州の州都として商業や観光の地域拠点としての機能も有しています。

中心部は旧王宮、カステッロ広場、サンカルロ広場、カルロフェリス広場、ポルタヌオーヴァ駅をつなぐ軸を中心に計画的につくられており、統一感のとれた市街地を形成しています。この都市での移動手段として広く利用されている交通機関として、トラム(LRT)が存在します。トラムのネットワークはオリンピックを契機に導入されたという低床式の新型車両と旧来からの車両により市街地を広範囲にカバーされており、非常に密度の高いサービスを展開しています。また、市内ではバスサービスも充実しており、タクシーとともに、公共交通機関を便利なものとしています。

LRT軌道は市内の比較的狭い道路空間にも導入されており、一部はバスレーンとしても共用されています。タクシーも、LRT軌道上やバスレーンを走行可能なため、路上駐車や渋滞に影響されず走行可能となっています。公共交通を便利に使うためには、バリアフリー整備

も重要な要素です。この点については、石造りの100年以上も前に作られたインフラを維持しているため、ヨーロッパの街は一般的にやや対応が遅れています。トリノも同様ですが、少なくとも歩行者が歩道への昇降を行う部分については、スロープを確保し、車イスやベビーカーなどの利用がしやすいまちづくりを行うなど対策が進められているようです。基本的には、道路空間が広く歩道の整備率は日本の都市と比較して遙かに高いこともあり、今後、バリアフリー整備が一気に進展していく可能性もありますが、石造りやレンガ造りの街並みに調和した歩道で高齢者でもつまづかないスムーズな歩道面の整備をどのレベルで実現していくのかヨーロッパの都市のバリアフリー整備も注目されます。



◀狭い道路でもLRTが走る
▼石畳の段差を無くす

