

## 目次

P2：特集/交通まちづくり「身近な話題」

P4：研究所活動報告



平成20年10月18日 挙母まつりでにぎわうスタジアムアベニュー 写真：稲垣

## 巻頭言 「交通まちづくり 身近な話題」

名古屋工業大学 都市社会工学科 教授 藤田素弘

現在、愛知県下では交通管理関係者が一体となって、交通事故を減らすため、様々な事故防止対策を講じてきている。その対策には、事故原因の調査と分析、右折レーン設置や交差点のコンパクト化、ドライバーに警戒・減速などの注意を促す路面標示の工夫・強調がある。また、視認性の高いLED信号機の導入や、信号制御の歩車分離化がなされてきている。歩車分離式信号機は車両の走行時間と歩行者の横断時間を完全に分離する方式と、歩行者が横断する時間・方向には車両は直進のみ可として動線を分離する方式などがある。これらどの対策も事故を削減することに貢献していることはこれまでの事故数削減状況からもわかる。しかしながらいまだ対策途上にあるため、これまでの事故対策と効果分析を進めて、今後一層の有効な事故対策を行っていくことが必要となっている。

面的な交通事故対策としては、コミュニティ・ゾーン形成事業やあんしん歩行エリアなどがあるが、住宅地における車両の速度低減や歩道の整備、良好な景観形成のためのデザインが練られている。最近では供用して数年たっているコミュニティ道路事例も多くなり、そこでは植栽の維持管理や清掃等が課題となっているケースがみられる。地域の維持管理意識は、施策事業への満足度や生活環境と安全、住民の地域活動と関わりがあり、コミュニティ形成にとっても維持管理のあり方は重要であろう。

一方で、このような面的施策は、比較的小規模な商業地への適用もみられる。商業地では安全性はもちろんのこと、歩行者の快適性、荷捌き車両の短時間停車需要への対応、車両による来訪者の短・中時間停車、長時間駐車に対する需要特性にあった駐車場の提供など、さまざまな要求を組み合わせ地域に合致した交通システムを構築する必要がある。ここにおいては、安全確保をしながらも、来訪車両を自然に路外駐車場に誘導できるよう道路デザインを工夫したり、新たなコミュニティバスを配置したりなど、街に埋もれた活力を再生するため、交通まちづくりを継続的に進めていくことが重要となる。

## ● 特集：交通まちづくり「身近な話題」●

私たちの身の回りには、交通事故の撲滅、渋滞対策、公共交通の充実など多くの解決すべき課題があります。今回は、当研究所におけるこのような交通まちづくりからの取り組みを取り上げます。

## 夜間の安全・安心を高める道路環境を目指して

研究員 三村 泰広

警察、自治体、自動車メーカーをはじめとする関係機関の努力により交通事故による死者は年々減り続けていますが、事故の発生件数は依然高い水準にあります。事故の発生件数を減少させるためには、事故の発生原因からみた対策が重要となります。多くの調査から事故原因の主因として道路空間における視認性があるといわれており、研究所では、平成19年度より特に視認性に影響を与える夜間の道路照明のあり方について研究を行っています。



写真 実験の様子

平成19年に道路照明設置基準が改正され、新技術が導入された様々な照明が目的に応じて利用できるようになってきました。例えば、研究所が行った実験では、照明下で照らされる物体の色の判別がしやすい白色照明は橙色照明と比べ、明るく感じたり、安心感を与えるという結果がでました。事故減少への寄与に対する直接的な因果関係の解明など、まだまだ課題はありますが、このような研究成果を踏まえて、今後、特に地域の夜間の安全・安心を高める道路照明のあり方について、より具体的な議論を高め、豊田市の交通安全向上につながる提言をしたいと考えています。

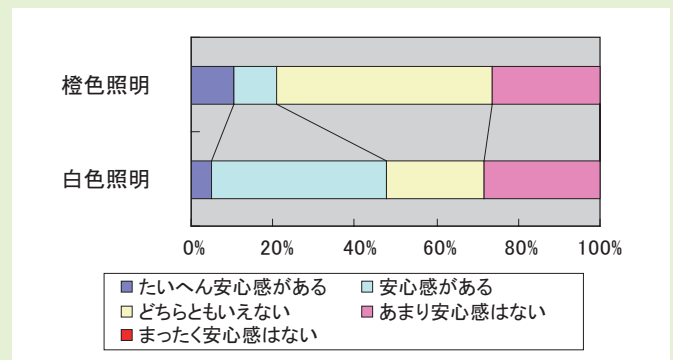


図 照明で道路を照らしたときの安心感

## エコ通勤促進の取り組み

主任研究員 太田 芳樹

当研究所では豊田市とともにエコ通勤の促進に取り組んでいます。平成20年度の取り組みとして、まず一つ目は参加事業所拡大と「エコ通勤をすすめる会（仮称）」の設置を進めています。昨年度から開始した「エコ通勤キャンペーン」を継続し、事業所へ参加を呼びかけています。また、これまで推進母体となっていた「TDM(Transportation Demand Management)研究会」を「エコ通勤をすすめる会」に改組します。この狙いは、真剣にエコ通勤に取り組む事業所が主役となり、エコ通勤推進のための対応策を話し合い、目に見える具体的な行動につなげていく場を作ることです。

二つ目に特定事業所における重点的MM(Mobility Management)の実施です。人員増加による駐車容量不足や周辺の交通混雑が懸念されている事業所で、TFP(Travel Feedback Program)を予定しています。ここでは、従業員へ公共交通マップやかしい車の使い方の情報を提供し、車通勤からの転換可能性、転換する場合の通勤手段・経路を考えていただくコミュニ

ケーションアンケートを実施します。当研究所は今後もこのように事業所の取り組みを支援していきます。

エコ通勤とは、自家用車に頼ってばかりではなく、公共交通機関や自転車、徒歩を上手に使うって環境にやさしい通勤をすることです。



図 平成20年3月豊田市内に配布の「エコ通勤」広告

## 自治体運行バス評価の考え方

主席研究員 山崎 基浩

1995年に運行開始された武蔵野市「ムーバス」の成功に端を発するコミュニティバスの流行により、現在では多くの自治体で行政が主体的に運行に関与するバスが見られるようになりました。愛知県内でも61市町村のうち、47の自治体でコミュニティバスが運行されていますが、運行開始から5年以上が経過し運行内容の見直しが求められている事例も見られます。そもそも福祉的な施策として捉えられることもあるコミュニティバスですが、税金により賄われる行政施策である以上、その政策評価が問われています。

豊田市では当研究所のサポートにより、平成18年度に「豊田市公共交通基本計画」を策定しました。これに基づいたとよたおいでんバスをはじめバス運行施策が順次展開されていますが、同計画の中では「計画 運行 評価 改善」という、いわゆるPDCAサイクルで施策を展開していくことを明記しています。そこで現在、バス評価の方法について検討を進めています。コミュニティバスを道路や公共施設と同様の社会資本であると捉えたとき、単に利用者数や収支状況だけで

評価すべきではなく、バスが存在することの意義や例えば医療などの他分野に及ぼす波及的効果をバスの便益として計上し評価していくべきだと考えます。

豊田市がより効率的で効果的なバス交通体系を構築することを目指し、このような視点から評価方法を確立していきます。

( 愛知県地域振興部交通対策課 平成20年5月調査による )

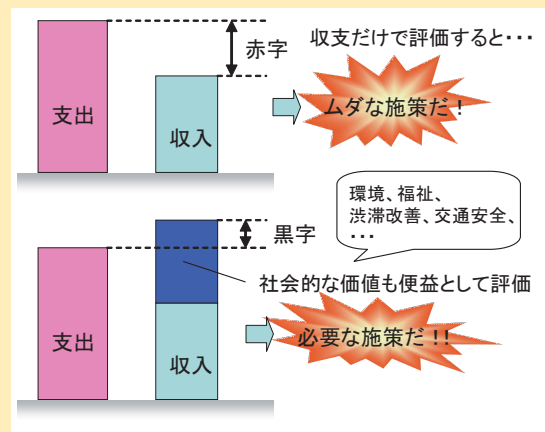


図 コミュニティバス評価のイメージ

## 研究所活動報告の記録 ( 詳細は 4 ページを参照 )

### 第6回 ICTTSと昆明市のBRT( 快速バスシステム )



写真 通行規制標識とバス専用信号:標識はバス以外の車両は左折禁止、信号はバス左折可能時間の残り秒数 写真は4秒 を表示する

### 豊田都市交通研究所 研究報告発表会



写真1 特別講演( 加藤泰氏 )

写真2 研究員

## 研究員リレーコラム

### 「伝える」ことへの配慮

研究員 西堀 泰英

「実体経済」という言葉。最近、新聞やテレビで頻りに目にしますが、私のような経済の素人には、その意味はすぐにはわかりません。このように、いわゆる専門用語が、私たちの身近でも特に注釈なしに使われています。しかし、思わぬ誤解を招くことがあるため注意が必要です。

例えば、後期高齢者医療制度では、制度の内容だけでなく、その名称にも批判が集まり、長寿医療制度に名称が変更されました。後期高齢者という言葉は、もともと75歳以上の高齢者を指す用語として使われてきましたが、

国民の心情を配慮せずに用いた結果、混乱を招きました。

一方、医療分野では、患者が誤解しやすい医療用語の言い換えが、国立国語研究所により提案されています。病状などをわかりやすく説明されることは、ありがたいですし、安心にもつながるでしょう。

私も、作成した資料の表現に配慮が足らず、お叱りを受けることがあります。研究の成果を広く世間に発信する立場にある私たちは、わかりやすい情報を発信するため、理解しやすい言葉づかいに心がける必要があります。

さて、「実体経済」の意味ですが、いろいろ調べてみると、金融経済に対応するものだそうです。私にはこの説明すら難解ですが、皆様はいかがでしょう。

## ● 研究所活動報告 ●

### 第6回 ICTTSと昆明市のBRT

主幹 安藤 良輔

ICTTS（交通運輸研究国際会議）は隔年中国で開催されます。第6回は8月5～7日に南寧市で開催されました。米国土木学会発行の論文集中に15カ国からの93編の査読論文を収録しました。筆者はAn Analysis on Social Experiment of Commuter Bus Sharing in An Industrial Park（工業団地共同利用バス社会実験に関する一考察）と題する論文を発表しました。

近くの有名な昆明市BRT（快速バスシステム）を調査しました。写真A～Cで示すように、昆明のバス専用



写真A 完全分離型

写真B カラー舗装

写真C 案内標識のみ

レーンはA.物理的に完全分離、B.カラー舗装で区別、C.案内標識のみで標示と三形態を導入しています。ほかの都市との「重要な」(昆明市都市交通研究所長林氏)差異点はBとC型でも中央車線を専用レーンとしている点です。「これでBRTの本来もつべき快速性を確保できた(林氏)」

BRTは1999年に1路線5kmでスタートし現在は5路線45.8kmで、バス平均速度は9.6km/hから18km/hに向上しました。バス利用者数は99年の50万人/日から07年の190万人/日に伸びました。林所長は、車線数の多い道路にBRTを設けるという「道路決定論」を完全否定し、成功の条件を交通需要予測による路線計画を挙げました。これからも、乗換の料金抵抗をなくす起終点のみで決める距離料金制の導入、C&BR（サイクル&バスライド、自転車・バスの連続利用）の促進と改善を続ける予定との事です。

### 豊田都市交通研究所 研究報告発表会を開催

企画管理部 主幹 石黒 整

研究報告発表会は、研究所の研究内容を公開し、交通・都市計画関連分野の人々の連携強化や交流促進の場を提供しています。

今回は、平成20年10月3日(金)に第4回を開催し、市民、企業関係者、大学・研究機関、行政関係者など67名の聴講者にご参加いただきました。

特別講演では、豊田市都市整備部専門監の加藤泰氏より、環境モデル都市への立候補を通しての豊田市の交通分野におけるCO<sub>2</sub>削減の大胆なチャレンジ計画をお話いただきました。4名の研究員による研究報告発表では、買物バス、エコ通勤、および地域の交通安全と身近な話題を取り上げ、また、国際調査の事例として中国の交通まちづくりの状況を発表しました。

参加者の皆さまからは、アンケートはじめいくつかの

- 開会あいさつ 鈴木公平 (財)豊田都市交通研究所 理事
- 特別講演 「環境モデル候補都市からモデル都市へ」  
～交通分野におけるCO<sub>2</sub>削減へのチャレンジ～  
加藤 泰 豊田市都市整備部 交通まちづくり担当 専門監
- 研究所概要 太田勝敏 (財)豊田都市交通研究所 副理事長兼所長
- 研究報告発表
  1. 「買物バスと中心市街地活性化」 主席研究員 山崎基浩
  2. 「エコ通勤促進の取り組み」 主任研究員 太田芳樹
  3. 「地域で考える交通安全対策」 研究員 三村泰広
  4. 「中国の地方都市における  
交通まちづくりの現状と課題」 主任研究員 河合正吉
- 講評 森川高行 名古屋大学大学院 教授  
(財)豊田都市交通研究所 研究企画委員  
村端達也 トヨタ自動車(株) 総務部 部長  
(財)豊田都市交通研究所 評議員
- 閉会あいさつ 村井 清 (財)豊田都市交通研究所 専務理事

質問が出され、研究へのフィードバックが期待されます。内容を吟味し、次回以降、一層充実した内容にしていきたいと存じます。

### コラム四季折々

企業事例と低炭素社会実現に向けて 専務理事 村井 清

10月に静岡県裾野市にある会社を訪問しました。裾野市は人口5万人余、面積約390km<sup>2</sup>と私どもの研究所のある豊田市の42万人、約920km<sup>2</sup>に比べて小規模です。共通点は工業製品出荷額が高いこと、自動車に頼る交通体系であることなど。

この会社は06年8月に神奈川県の本拠点を裾野市に集結させる施策を取りました。その際従来の従業員2千5百人が4千人となることをきっかけに、駐車場不足対策、寮・社宅不足対策などから地元バス事業者と協働して7つの新規路線バスを開設しました。社員は勿論のこと一般の住民も利用できます。不採算バス路線が廃線となる昨今では異色の取組です。この会社は他にも近接する別の会社との間で運行費用等を折半する形で最寄のJR御殿場線岩波駅からの通勤シャトルバスを運行しています。

この企業事例は、これまでの通勤時の交通手段の確保やマイカー通勤の駐車場不足対応というねらいに加えて、交通渋滞緩和をはじめ低炭素社会実現という視点でも注目すべき事例と考えます。

### 編集後記

ついこの間まで暑い日が続いていたためか、昨今の朝晩の寒さが突然にやって来たように感じられます。風邪など引かぬよう気を付けたいものです。「まちと交通」の第25号をお届けいたします。

発行 豊田都市交通研究所  
 発行人 専務理事 村井 清  
 発行年月日 2008年11月15日  
 編集 石黒 整  
 機関紙お問合せ 〒471-0026 愛知県豊田市若宮町1-1  
 TEL 0565-31-8551 (担当:石黒)  
 FAX 0565-31-9888  
 URL <http://www.ttri.or.jp>  
 E-mail [machi@ttri.or.jp](mailto:machi@ttri.or.jp)