

## スローモビリティから都市と交通を見直す

清水一郎\* 中川 聡\*\*  
 古川康造\*\*\* 溝淵之治\*\*\*\* 土井健司(司会)\*\*\*\*\*

間もなく、日本をはじめ世界の主要な国々が超高齢社会を迎える。そのときに、交通はどうあるべきか。そして、都市は、コミュニティはどのような姿を目指すのが望ましいのか。行政、商店街、老人クラブと、これからのまちづくりの主役となるメンバーが集まり、意見を交わした。商店街の事例からは、時代に合わなくなった規制の姿も浮き彫りに。ロンドンの事例などを参照しつつ、高松市をこれからの超高齢社会におけるモデルにしたいと熱い意見が飛び交った。

**Round-Table Discussion on Re-examination of Cities and  
 Transportation from a Slow Mobility Viewpoint**

Ichiro SHIMIZU\* Akira NAKAGAWA\*\*  
 Kozo FURUKAWA\*\*\* Yukiharu MIZOBUCHI\*\*\*\* Kenji DOI\*\*\*\*\*

At this moment, many of the world's major counties including Japan are moving towards a "super-aged society." What is the ideal state of transportation in such times? What vision should cities and communities seek? Representatives from government administration, commercial districts, and senior citizens organizations, together with those who have a role in making the cities of the future, gathered to discuss these questions. Case studies from commercial districts clearly identified how certain regulations may not fit today's world. Making reference to a London case study as an example, participants exchanged avid views on making Takamatsu City a model for the developing "super-aged society."

\* 国土交通省四国運輸局企画観光部長  
 Director, Planning and Tourism Dept.,  
 Shikoku District Transport Bureau,  
 Ministry of Land, Infrastructure, Transport and  
 Tourism

\*\* 高松市市民政策部交通政策課課長  
 Chief, Transportation Policy Section, Community  
 Planning Dept., City of Takamatsu

\*\*\* 高松丸亀町商店街振興組合理事長  
 Chairman, Takamatsu Marugamemachi  
 Shopping Street Association

\*\*\*\* (財)香川県老人クラブ連合会会長  
 Chairman,  
 Kagawa Federation of Senior Citizens' Clubs

\*\*\*\*\* 香川大学工学部教授  
 Professor, Faculty of Engineering,  
 Kagawa University  
 2011年12月20日実施

### 商店街の最優先は自転車問題

**土井** お忙しい中、お集まりいただきましてありがとうございます。本日は、スローモビリティから都市と交通を見直すというテーマで、まちなかでの移動のあり方を語っていただきたいと思います。「スローモビリティ」という言葉は、あまり耳慣れないかもしれません。しかし、超高齢社会という実態、そして中心市街地の衰退という実態、CO<sub>2</sub>の削減をめざす低炭素社会の要請など、さまざまな視点から、今までとは違ったまちなかでの移動のあり方が問い直されていることは間違いありません。

日本は今世界で最も高齢化率が高く、全人口の約22%を占めています。2050年には軽く3割を超える予測とされています。高齢化の問題は日本だけではなく韓国、中国も間もなく、より深刻な形で経験することになります。ということは、高齢化問題を考えるのは日本のためだけではなくて、世界に対して一つのモデルを示すことになるということです。

ここに香川県民としては非常に不名誉な事実があります。日本の中核都市以上の65都市において、2008年から2010年の3年間の交通事故死亡率は、香川県がワースト1。また、人口10万人あたりの道路交通事故死者数はマクロに見れば、人口密度が低いほど事故率が高いという実態が浮き上がってきます。高松市はコンパクトシティを目指していますが、DID（人口集中地区）の人口密度や人口比は全国的に見れば本当に低く、それを反映して人口10万人あたりの道路交通事故死者数は群を抜いて高いわけです。香川県での事故の多さは道路の整備状況がよすぎるとか、高齢化率が高いとか言われるのですが、端的に言うとう都市がコンパクトじゃないことによって交通事故死者数が多いということが推察されます。ただ、都市のコンパクトさは器だけの問題ではなく、移動のあり方、あるいはライフスタイルなど全般的なことに及んできます。

高松市や香川県はこういった状況にあって、都市構造を変えながら交通のあり方を変えていかなければ、活力ある超高齢社会には成りえないのではないかと考えております。

今日それぞれの専門の方にご出席いただき、お考えのところをお話しいただいて、議論したいと思っております。それでは、まず順番に、自己紹介をお願いしますか。

**溝淵** 財団法人香川県老人クラブ連合会の会長をし

ております溝淵と申します。よろしくお願ひいたします。

**中川** 高松市交通政策課長の中川でございます。市内の交通施策を所管しております。よろしくお願ひいたします。

**古川** 高松丸亀町商店街振興組合の理事長を拝命しております古川でございます。商店街はまさに自転車問題の最前線でございます、私どもにとって永遠のテーマなのですが、そろそろ本気で解決に向き合わないといけない時期にきていますので、今日の座談会を楽しみにしております。よろしくお願ひいたします。

**清水** 国土交通省の四国運輸局企画観光部長、清水でございます。2011年の5月に東京から着任いたしました。出身は愛媛県松山市、四国は25年ぶりの生活になります。日ごろは歩いて職場まで通っていますが、自転車についてはいろいろ考えるところがあります。2010年までロンドンに在英日本大使館参事官として赴任してございまして、ロンドンとの比較なども含めて今日はお話しさせていただければと思っております。よろしくお願ひいたします。

**土井** 都市構造を変えながら交通を見直す。その可能性を探るためのいくつかのキーワードを用意してきました。

まずこれは国際交通安全学会のプロジェクトの中で使っている言葉ですけれども、「コモビリティ」という考え方があります。モビリティとコミュニティを両立させる概念です。まちなかにさまざまな都市機能や人口を集積させようという意味でのコンパクトシティは、土地利用のみの議論ではなく、高齢者がもっと活動機会を増やす、あるいはコミュニティに所属できる機会を増やしていこうというものです。

それから、オールユーザーのための道路につくり変えていこうという「道路ダイエット」という考え方もあります。

さらに、これまでのような場所をつなぐ交通から、「人をつなぐ」交通への移行。人をつなぐ交通が地域の活力を高めると期待されます。これはインフラをどうリノベーションしながら社会的な役割を担っていくかという観点です。

ほかにも交通結節点の問題やプライオリティの問題など、いろいろな問題点が挙げられると思いますが、ここからはまちなかでの移動のあり方について、今お考えのこと、問題意識をそれぞれお話しした

ければと思います。溝淵さんからお話をお願いします。

**溝淵** これから超高齢化社会になりますと、歩いてまちなかに来る高齢者が増えてくる。まず自転車と人の共存は大きな課題だと思っています。特に高松市の中心部においては、中学生や高校生が商店街を猛スピードで走っている実態は非常に危険です。ルールを守っていない人もいます。これは、教育の担う側面が大きいと思います。道路整備をすると同時に、人間の意識改革と教育が大切です。特に中学、高校においては、学校が自転車通学を許可する立場にあるわけですから、教育を徹底していかないとはいけません。まちを歩いている高齢者の中には難聴とか、耳の遠い人もいますし。

**土井** 2011年6月の読売新聞には、難聴の高齢者が1,500万人いるという推計が報告されていますね。そして、そういう方々も外出している。これは言うまでもなく、非常に事故の起きる確率が高まりやすい環境にあるという、一つの実態を表していますね。

**溝淵** 自転車は非常に便利で、健康的で、低炭素社会の面からもこれからの社会に求められる移動手段に違いありません。特に香川県は自転車王国であるところが、先ほどおっしゃられたように事故はワースト1位。ですから、環境整備と同時に、社会と人間、人間と人間のつながりにおける教育を充実していかなければいけないと私どもは考えています。

**土井** 老人会や老人クラブが高齢者の一つの組織として事故の予防や安全の確保について組織的な活動もされていると聞いております。啓発や安全教育の点においては、今後非常に期待したい取り組みであると思っております。では、中川さんお願いします。

**中川** 他の都市から来られた方が「高松の道路はすごくいいな」とおっしゃるんですね。まさに「自動車にやさしいまち」みたいになってしまって、結果、郊外への大規模店舗の出店や中心市街地の空洞化が進み、まち自体が拡散した状態になっているかと思っています。

そういうことから、高松市としては「多核連携型コンパクト・エコシティ」ということで、この中心市街地をはじめとして市内に17の拠点をつくって、そこに都市機能を集約していこうとしております。日本全体で少子・高齢社会が問題となっていますが、高松市でも2050年ごろには今の人口42万人が30万人を切る予想されています。高齢化率も42%を超えて、まちを維持することが難しい状態になっていく

わけです。そういう状況にあって、交通の部門では核をしっかりと構築し、その利便性を高め、つなぎ、支えるというのが大きな方針となります。特に市の中心部では人の回遊性が確保できていないということが調査結果で明らかになっています。そういうことから、気軽に安全に移動できるような手段をなんとか確保していかなくてはならないだろうと考え、社会実験として「都心地域ちょいのりバス」という、回遊性を支えるような施策に取り組み始めたところなんです。中心部は高松市を牽引していく部分ですので、これからいろいろな公共交通の利便性も高め、そしてまた自転車、新しいモビリティ、そういったものが連携して支えあえる形をつくっていく必要があると承知しています。

また、郊外部では交通弱者が増えていくといった観点から、人の移動を支えるという施策が重要となります。特に行政だけとか、運行事業者だけという単独で行うことは困難かと思われまますので、地域コミュニティ組織と連携した新しいコミュニティバスとか乗り合いタクシーをぜひとも実現したいと考えています。

事故の関係については、私どもの課の中でも安全教育を担う部門がありますので、さらにしっかりと取り組んでいく必要があろうかと思っています。

**土井** ありがとうございます。では、古川さんお願いします。

**古川** 商店街は皆さんご存じのように自転車問題が最優先課題です。おそらく「なぜあれだけ自転車がビュンビュン飛ばしているのか意味がわからない」というご感想をお持ちの方が多いと思います。冒頭なのであえて繰り返し、問題提起をさせていただきます。

うちの商店街も毎年春先になると、風物詩のように辛辣なクレームがたくさんきます。もともと高松市は支店経済のまちでもありましたので、だいたい春先に支店長さんが赴任してこられます。そして2、3カ月生活されると奥様から「こんなに自転車がビュンビュンすつ飛ばす商店街、全国でも見たことない！」と辛辣なクレームをいただきます。私どもは、決して手をこまねいていたわけではなく、過去何度かささまざまな試みをしました。一つは完全排除。警察とタイヤアップをして完全排除を試みましたが、2回試みて2回とも大失敗でした。なぜかという、実施したとたん、「なぜ市の道路を市民が通れないんだ」というものすごい数のクレームが市役

所と警察とうちに来たからです。

これは背景を少しご紹介しないとわからないと思いますが、市のダウンタウンの子どもたちが、親の手を離れるとまずやるのが自転車の練習なんです、子ども同士で。そして、乗れるようになると子どものネットワークに、コミュニティに入っている。つまり、社会に巣立つわけです。そもそも箱庭みたいなコンパクトなまちで、しかも坂が少ないので、自転車が移動手段として完全に市民の皆さんの足として定着しているんです。それから、商業者からすると自転車で買って買い物に来てもらえるまちとして、ウエルカムなんです。

徒歩のお客様からすると自転車は邪魔で危険、自転車の人たちにとっては歩行者が邪魔。そして商店街はいずれもウエルカム。このように相反する状況の中でこの問題を解決せざるを得ないわけです。

そこで、一つの解決策として実験を行いました。今回の再開発で、民間の土地を東西とも1.5mずつ差し出して、8mの道路を11mに広げました。役所が収用するのではなくて、民間の土地のままです。その意図は、丸亀町商店街のセンターを走るうねったゾーン「自転車の走行レーン」を設けることにありました。ところが、現在の道交法ではまだ自転車の専用道は法律的に制定されておりません。規制をかけられませんが、自主的に規制をしようということで自転車の走行レーンをつくって、自転車と歩行者を区分しようとした。ところがいざやってみると、今度は自転車が我が物顔でそこを歩いて、そこを歩行者が通ろうものなら、追い払うようなことが出てくる。それに自転車同士でレースをする者も出てくる。自転車道の整備が正しかったのか間違っていたのか…。もしかすると間違っていたのかもしれないということになっています。

しかし、これから高松市がコンパクトシティを目指して市内中心部の定住人口を増やそうとしているので、そろそろこの問題を解決しないといけない時期に来ています。そもそも自転車の問題は一商店街だけでは解決できない。商店街と役所と地権者、それから警察、市民、教育を含めてオール市民で取り組まないと、ちょっと解決できないような問題になっているということです。

**土井** ありがとうございます。香川河川国道事務所分析の調査結果を簡単にご紹介しますと、中央通りを自転車で走っていると、ある交差点部分から商店街に一定数が振り分けられているという実態があ



清水一郎氏

ります。中央通りを自転車が走りやすいように整備したものの、そこをうまく流れてくれないという実態もあります。その原因の一つは交差点の構造にあります。中央通りを歩いていくと自転車が地下通路を通らなきゃいけない部分があって、自転車利用者はそれを避けるように商店街に流れていくようですね。それでは清水さんお願いします。

**清水** コンパクトシティというお話については、私は安心して歩ける空間をどうつくるかということが、まちの賑わいにも非常に大事と考えております。それを従来からやってきたのがヨーロッパです。私は以前イギリスのケンブリッジ大学に留学していましたが、ケンブリッジの街の中心部、旧市街ではマイカーをシャットアウトしています。ヨーロッパの旧市街には、そういう都市がたくさんあります。

高松に赴任してきたときに自転車を買ってはみたのですが、朝は自転車が商店街をハイウェイのように猛スピードで幅いっぱい走っているのが、危ないなと思い、それから自転車は家に置いて、健康のためにも徒歩通勤にしよう決めました。今度は商店街を歩いて通勤していると、自転車が本当に危ない。通勤に限らず、私は帰宅途中に買い物もしたいし、安心して商店街を歩きたいし、楽しみたいという気持ちもあります。しかし特に朝夕となると「そこどけ、そこどけ」のような感じで自転車が走っていく。やはりこれは突き詰ると「プライオリティ＝ルール」が大事だと思います。結局「ルールは何なんだ？」という話だと思います。

高松の、商店街だけではなくて、例えば中央通り・観光通りなどは、4m以上の広い歩道がありますよね。歩道の色を半分変えて自転車道にしているわけですが、よく見ていると、歩行者は色に注意せず、いろんな所を歩いている。自転車も自転車のマークのない所を走っている。それから自転車は逆走を禁止して車と同じ向きだけの一方通行にすべき





中川 聡氏

だと思います。

先ほどロンドンの自転車道の整備の話をしましたけれども、ロンドンも日本と同じで、車は左側通行。自転車道は車と同じ向きにしか走らない。また、歩道は自転車道より一段高いところにあります。人と自転車が違う高さを走行することで、互いに安心なんです。そして、車道と同じ高さにある自転車道にはブルーの色を塗ってある。ロンドンの場合はヘルメットをかぶったスポーツバイクが中心で、日本のように「ママチャリ」がメインではないので一概には言えませんが、日本でも猛スピードで走る自転車はあるわけですから。このようなハードの整備が一気に進まないにしても、まずは歩道を一段高くして、しかもマナーやルールを徹底して、歩行者を守った上で、かつ自転車も危ない目に逢わないように車との共存関係を保てる状態を目指すべきだと思います。

結局、安心して歩けるためには「プライオリティ」が大事ですね。歩行者、自転車、そして車とありますが、現在の日本における自転車の位置づけが曖昧です。曖昧さをよとする日本の文化の典型と言えますね。一体どっちがプライオリティとして上なのかがよくわからない。つまり安心して歩けない状況になっています。プライオリティをもう少し厳格にする必要が生まれていると思います。自転車は、ある時は歩行者の顔、ある時は車両の顔で、「いいとこ取り」をしてしまっていると思います。

**土井** プライオリティは何よりも重要な問題ですね。人が最優先というのはだれもが認めるところですが、車や自転車の明確な優先順位というのがあまり意識されないまま交通が処理されている。ややもすると人と自転車が同じカテゴリーになってしまっています。本来ならば車いすやベビーカーなどの次に人というカテゴリーがあって、次に自転車、公共交通、トラック、そして自動車という優先順位のはずなん

ですね。弱者優先、公共優先の原則です。日本ではそうしたごく当たり前の原則が通用せず、人と自転車、公共交通と自動車がそれぞれ一つのカテゴリーになっていることが問題ではないかと思います。

**清水** 歩行者と自転車を分けることですね。高松市の中心部には一部、自転車道もできてはいますが、車道と歩道の出入りを繰り返さなくてはいけない構造ですし、自転車道を走っていてもすぐ違法駐車にぶつかることを考えるとやはり歩道を走ったほうが楽だろうと思うわけです。そういう意味では、自転車道を走りやすくする環境整備をしなければいけないでしょう。

商店街については古川さんから非常にご苦労されたというお話をうかがいましたので、私も商店街は「安心して歩ける賑わいのための歩行空間」であったほうが良いと思います。マナーも含めて、ぜひ高松はその典型例として考えたいと思っている次第です。

#### 歩行者にやさしい環境づくりをはばむ道路規制

**土井** ありがとうございます。自転車の話を中心になっていますけれども、ここで高齢者の事故に論点を移したいと思います。溝淵さん、老人クラブでは高齢者が自分の安全を守るためにどういった活動をされているのでしょうか。

**溝淵** 昭和38年に制定された老人福祉法第13条によって老人クラブ活動助成要綱というのができました。そして、おおむね30人以上であれば一つのクラブとして認めるということになっています。クラブの中には知事から交通指導員という委嘱を受けて1人ずつ配置されています。この指導員が中心になって、クラブの活動の一つとして、会員を中心にした交通安全指導、それから市町や県においても自転車の安全運転の大会をするなど、教育における取り組みはあります。しかし、それは日ごろから会に出てくる人が対象になっています。出てこない人にどうするかというのが今、大きな課題となっています。

**土井** 出てこない人は大勢いらっしゃる？

**溝淵** 現在の会員はおおむね大正1ケタの終わりくらいから2ケタ、それから昭和1ケタの人たちが中心です。ところが、団塊の世代の人たちが企業社会から地域社会へ入ろうとしています。彼らの加入率は低いんです。何らかの形で社会に貢献したいという気持ちを持っている人は70%ぐらいだと言われていますが、組織に入って世話したりはしないよというらしいです。

**土井** 団塊の世代から、加入率がドンと落ちるわけですね。

**溝淵** はい。それで今、老人クラブでは「若いリーダーの養成を！」と盛んに言っていますが、なかなかうまくいっていません。そういう問題を抱えつつ、県老連も財団法人から公益法人に移行する時期にきています。そうなってくると、これまでは会員を対象にしていた活動から、一般の高齢者全体を対象として活動しなければならないという大きな節目に来ているというわけです。

**土井** 商店街の難しい問題を先ほど古川さんが話されましたけど、商店街で買い物をするのは多くの場合高齢者でしょう。例えばまちなかをエリアとして面的に安全な場所にしようという声が、高齢者あるいは老人クラブから上がってくると、一つの運動になるのではないかと期待されるところですが、そういった展開につながる可能性は感じられますか。

**溝淵** 高松の都市形態は、中心部の人口が移動しているということやショッピングセンターの郊外への進出とか、そういう面においてかなり変わっているわけですね。ですからまず、都心部の形成を大きな政策として進めていかねばならないと思います。しかし実際には高齢者の買い物は都心に限らず、郊外へ、あるいはそもそも買い物に困っていたりするわけですね。もう少し高齢者が安心して活動ができるような交通も考えていただきたいと思っています。

**土井** ありがとうございます。さらに商店街の話になりましたので、改めて古川さんのご意見を願います。

**古川** 道路に関する規制についてお話ししたいと思います。商店街のマーケティング調査をすると、商店街に行きたくないという理由はまず「休憩する場所がない」、それから「トイレがない」。この二つがないと、特に小さなお子様連れのお客様、それからお年寄りには最も行きたくない場所の一つになるんですね。それなら、と考えて道路にベンチを設置しようと思いますが、実はこれができないんです。お役所の道路の上に住民が勝手にベンチを設置するなんてことは法律上許されないからです。

ただ今回、壺番街、丸亀町商店街の北のエリアですけれども、そこに行っていただくと道路の上に休憩するベンチが設置されています。それと植栽がされています。あれは本来、絶対に許可がもらえません。なぜ可能になったかということ、先ほど申し上げたように8mの道路を民間投資で11mに広げた。つまり、



古川康造氏

民間の土地を公共空間として差し出した見返りに、植栽の設置ができたりベンチの設置ができたりしたわけですね。ここだけは手前味噌ですが、丸亀町の地権者の皆さんの協力が得られて初めてできることでありまして、なかなか自分の持っている資産である土地を道路に抛出するなんて話はありません。その意味で、やはり道路に関する規制を洗い直さなければならない時代が来た気がします。国交省は道路規制に対して緩和の方向で、道路の民間使用に対しても規制緩和をやろうとしているようですが、実際にそれが自治体レベルに下りて道路管理者にしてみると、法律をきちんと整備してもらわないと事故があったときには責任を問われるわけですね。

**土井** 道路空間を商店街側が抛出して、その見返りにちょっとした規制緩和、そのおかげでベンチなどを置ける。こういう話は、視察に来られた市外・県外の方がよくご存知なのですが、市民・県民はほとんど知らないんですね。これが大きな問題で、何とかしないとイケないですね。

**古川** そうですね。これはもう私どもの不徳のいたすところですね。

**溝淵** 私も健康増進法が施行されて以来、どこへ行ってもタバコを文句言いながら吸っています。しかし、丸亀町商店街へ行きますと、ちゃんと灰皿がある。椅子があって休憩できる。「これはすばらしいな」という程度にしか思っていなかったのですが、こんなご苦労があるとは初めてお聞きしました。

**土井** ある意味高齢者にとってのオアシスになっているんですね。それから、最近、丸亀町の新しい取り組みで、自警団をつくられたとか。

**古川** はい。なんだかものものしい言葉ですけど、つくった背景には次のようなことがあるんですね。高齢化社会の必然で、都市への回帰現象が起きています。丸亀町商店街にもマンションができましたが、



溝淵之治氏

民生委員さんですらそこに入れないんですね、個人情報保護法の問題で。もちろん警察も入れない。つまり、隣に誰が住んでいるか全くわからないという状況が少しずつ進んでいます。

丸亀町のそもそもの自治会というのは土地を持っている人たちが形成されていますが、そこへ新しい住民の人たちがどんどん入って来る。そうすると互いのテイストが合わないんですね。これは郊外でよく起きている問題ですけれども、例えばもともと住んでいる地権者がお金を出し合って公民館をつくります。そこに都市がどんどんスプロール化して新しい住民が増えます。そうすると新しい住民は公民館が使えない。なぜかというとお金を出していないから。ところがその新しい住民の数がどんどん増えて、土着の人たちよりもその人数が圧倒的に増えると、ここで住民争議が起きます。そういうことが郊外で頻繁に起きています。そういう事例を見ていると、これを乗り越えるには新しいルールをつくらないとどうも難しいと思ったわけです。間違いなく住民争議が起きますと想定しました。その問題を打開するための一つの方法として、自警団という発想に至ったわけです。

**土井** 交通の方面でも自警団が活躍されていますね。

**古川** はい。その新しい住民と元から住んでいる住民の共通のテーマは何かというと、安心・安全だったんですね。例えば商店街で「自転車は押して歩きましょう」という看板を掲げて巡回していますが、あれは効果がありました。というのは、警察が規制をかけて、「そこ、自転車降りろ」みたいな、場合によっては追いかけて自転車の後ろを引っ張って、という規制をやりますとすごい反発が来るのですが、地元、特に高齢者の方が看板を持って、スッと突きつけられると、やはり格好悪くて降りるというのが現実でした。

**土井** 交通の話で言うと、自転車の取締りも含めて、

県警が行う取締りというのは非常に難しい状況にあります。日本以外の多くの国は、市民生活に密着した自治体警察、すなわち市警という単位を有しています。古川さんのところでやってらっしゃる自治組織や自警団というのは、市の警察があればやれるようなところを担っていらっしゃるんだと思います。しかし、それは特殊なケースです。大多数のエリアでは現行の警察の単位ではカバーできない問題領域が拡大しています。

### 「都心地域ちよいのりバス」の手応えは？

**土井** 高松市といえば、現在まちなかで「都心ちよいのりバス」を社会実験しています。公共交通による回遊性を高めることが目的ですが、それだけではありません。公共交通は、それに乗ることだけではなく、歩きという行為につながることに大きな意義があります。そう考えると、公共交通の両端には、必ず徒歩がありますね。

少し話を広げますが、徒歩を含めてさまざまな交通手段が「つながる」ためには、交通結節点が重要です。この交通結節点づくりがなかなか難しいのです。駅前広場なども含めて、乗合い交通とパーソナルな移動手段がうまく接続するような場所がない。ドイツの例ですけれども、公共交通、トラムとバスとレンタサイクルの結節点として自転車10台程度を抱える規模のポートが、50mおきくらいにあります。ヨーロッパではそれほど珍しい光景ではありません。こういうものがあれば、商店街での違法駐輪もある程度緩和されるでしょう。また、別の事例として、フランスのリヨンの交差点は、そこだけ車道に向かって歩道がせり出して、島のようになっています。つまり、こちら側もあちら側も島になっていますから、おおよそ4、5歩で交差点を渡れる。逆から見ると、交差点の手前で車道が狭くなりますから、こういったところを自転車のポートにうまく使ったりしている。オープンカフェが道路側に突き出る格好である所もあります。これは道路ダイエットの一つのあり方ですけれども、こういった道路空間を賑わいの場所として使うこともできる。駅や交通結節点だけではなくて、交差点を上手く使いながら、安全で高齢者にとってやさしい道路に生まれ変わらせる方法もあるわけです。

話を戻しますが、アクセスを重視するまでもなく、歩ける町をつくることにこそ、公共交通の意味があるのだということが最も重要な観点ではないかと思

います。これまで高松は何度もまちなかの回遊バスにチャレンジして、なかなかうまくいかなかったですね。今回の手応えはいかがですか。

**中川** まだ手応えは小さいですね。それは、市民の本当に利用したいという気持ちと言いますか、「車から離れよう」といった意識改革につながりを見せていないのかなと思います。目指したいのは、車に頼った社会からの一定量脱却。車と公共交通が共存しながら、ある程度公共交通をしっかりと使っただいて、それによって新しい公共交通もしっかり支えられ維持でき、利便性もよくなっていくイメージ。そして、車が減ることによって、いわゆる道路空間のなかでの安全の確保を保つことができればいいなと思います。本当に人々が歩いて楽しめる、安心安全なまちづくりというのが目指すところ。今回社会実験をやっていますが、さらに次につながるような形で考えていかなければならないと思っています。

**土井** 今のところはこれまでのうまくいかなかった事例も含めて、ルートをどう廻していくのか、どういう施設を廻すのかなどにご苦労されていらっしゃると思います。さらに、そこをサポートしてくれる市民側の動きが力強くはないということではないかと思っています。先ほど団塊の世代の特徴にふれられましたね。団塊の世代というのは、これからいろいろな社会貢献を目指していらっしゃるのですが、どうも皆さんバラバラの方向を向いて社会貢献をされようとしている。もしかしたらこの年代をきちんと取り込んで、彼らにまちなかに住んでもらい、まちなかで買い物してもらおう。そういうことも社会貢献の一つなんだということを理解してもらおうことが重要かもしれませんね。

清水さんは先ほど、「歩いて暮らせるまち」という話をされましたが、海外の事例も含めまして「歩いて暮らせる」ということがどのように重要なのかということをお考えがありましたらお話し願えますか。

**清水** 先ほども「賑わい」という言葉を使いましたけれども、まちを活性化させるということは、やはりある程度限られたエリアで、しかも安心して歩いて便利に買い物できるということが大切です。それは、お年寄りにとっても暮らしやすい状態です。地方を活気づけるというのは、暮らしやすくするということから始まると思うんですね。商店街もその典型だと思うのですが、そのためには「安心感」がないと、なかなか歩こうという気にはならないんじ



土井健司氏

やないかと思っています。

車との共存の前に、自転車との共存があると思います。ハードもルールもマナーも含めてです。

**土井** そういった動きにはまだ、交通政策はたどりついていない。

**清水** これからだと思います。

**土井** 道路交通においてはまだまだ交通流の円滑化に主眼がありますからね。バリアフリーもかなり浸透してきましたが、あくまでも歩道空間の中での議論にとどまり、オールユーザーのための空間やシステムづくりという認識には至っていない点が残念です。

高齢者が外出しやすい環境について、いくつかお考えのことがあればお話しいただけますか。

**溝淵** 今、高松市でも高齢者はできるだけ免許を返納しなさいというように方向転換をしていると聞きます。そうなってくると、返納した人たちがこれから病院に行ったり買い物に行ったりするときどうしたらいいかということになります。高松市内では回遊バスを準備したりなど対応を考えています。同時に頭を悩ませているのが、補償の問題です。今後、高松市が本当にコミュニティの再生ということで、それぞれの地域、つまりコミュニティがセンターのある所を基盤とした構図になったとき、例えばコミュニティがボランティアを募集して、週に2日なら2日、ここからここまでの間は運んであげますよ、というような交通施策を実施するとします。そこで事故が起きたときはどうなるのか。これを解決しなければ物事は進みません。

今でもすでに、そういうことが起こっているんです。老人クラブの活動でいろんな大会に出ることがあるのですが、人を乗せていくときに、これまではそういう声はあまり出ませんでした。最近になって「もし人を乗せて行って事故が起きたら責任問題になって困るから、私はもう人は乗せて行きません」、



こういう声が出てきています。その辺をこれから私も勉強をして、解決しなくてはいけないと思います。そして、いわゆる高齢者の閉じこもりを防ぐためにも、またできるだけ行動ができるような社会を目指すためにも、これは老人クラブだけでは到底できない。そうすると今のコミュニティ協議会を軸に検討していかないと、超高齢社会の問題は解決に至らないのではないかと考えています。

**土井** 皆さんご存じかと思いますが、香川県では、まんのう町がダイヤモンド交通の運用を行っています。しかし、バスを上手に走らせれば何とかなるといって単純な話ではありません。まんのう町ではそれ以前に、集落の連帯感を高めるために「命見守り協定」という制度を設け、移動制約者を社会的に支える仕組みが構築されました。その後、ダイヤモンドタクシーという交通手段が来ているのです。コミュニティがしっかりしていないと回せないということです。

個別の交通手段からインターモーダルな議論へと論点を広げます。地域に密着した「マイクロEV」の事例として、岐阜県美濃市での取り組みがあります。コミュニティバスすら維持していくことがなかなか難しい現実があります。例えば、コミュニティバスをいろいろな所でこまめに停めていけばいくほど、運行の頻度が落ちていく。1時間に1本だったのが2時間に1本、あるいは数時間に1本になっていく。さらにバス停までも行けない人がいるわけだから、誰かがバス停まで運ぶということが必要だということ、まさに今おっしゃられたようなことがある。あるいは、役所の支所を「ふれあいセンター」と位置づけて、「そこまでとにかく自力で来てください。そうするとそこからいろんなところに運びますから」という拠点を定めて、拠点間をコミュニティバスで比較的高頻度に回していく。美濃市ではそこに来るための足として、高齢者用の乗り物となる超小型車両・電気自動車を導入したわけです。新しい交通手段というのはなかなか普及しないので、高齢者に喜んで使ってもらえるような工夫をということで、美濃市の場合は美濃和紙をうまくボディに活用しました。公共交通がどこまでできるか、そしてその限界を知った上で、後はパーソナルな移動手段でどうつないでいくかということも重要であり、そこに自転車の役割があると思います。

#### 行政からのフォローのあり方

**土井** ただし高松の自転車の使われ方を考えると、

徒歩ということがほとんど関与せずに「ドアtoドア」で自転車が使われてしまう。これが最大の問題だと思うんですね。もう少しこまめに停める場所が欲しいなという気がします。ベンチすら難しいのであれば、駐輪場は難しいですか。

**古川** 「ドアtoドア」を克服するために私もずいぶん考えて、最終的には自転車道と駐輪場の整備しかないというところに行き着いているのですが、駐輪場というのはまず民間投資が起きません。なぜかという利益を一切生まない上に、そもそも商店街周辺の地価が高い。空き店舗を使って駐輪場を整備している商店街さんもありますけれども、平面駐輪場を野放しでやると、ほとんど不法自転車の捨て場になってしまいます。全く機能していない。そうするとやはり道路上に駐輪場を整備せざるを得ないのですが、今度は道路整備者と警察の意見が対立します。要は法律の問題とかテリトリーとかの問題で、解決しなければならぬ問題が非常に多い。そうするとやはり背景に「市民の声」がないと、法律改正とか条例改正は難しい。そういう意味では問題提起をしっかりして、オール市民でこの問題を考えていきたいと思います。要は法律の問題とかテリトリーとかの問題で、解決しなければならぬ問題が非常に多い。そうするとやはり背景に「市民の声」がないと、法律改正とか条例改正は難しい。そういう意味では問題提起をしっかりして、オール市民でこの問題を考えていきたいと思います。

それともう一つ。先ほど冒頭で溝淵さんがおっしゃっていた「教育」というのが非常に重要な問題です。自転車の事故というのは日常茶飯事で起こっています。問題はそれに対して市民が寛容だということなんです。事故の当事者同士はもちろんその場では怒りますが、「気をつけろよな」で終わるんですね。車と歩行者でしたら、こんなことはあり得ません。警察が来て大きな問題になりますが、なぜか自転車同士は非常に寛容なんですね。そこはある程度自転車に乗るようになった年齢から教育が必要かなと思います。

さらにもう一つ。先ほどEVのお話がありましたけれども、実はうちも同じような考えで「輪タク」をつくったんです。これはすでに2台つくりました。そもそも商店街に病院を開設したことに起因する話です。病院は患者さんが来るわけですが、高齢者が500mも歩いて頻繁に来られるかというとなかなか来られません。だから病院にお願いしたのは「患者に『近う寄れ』ではなく、病院からお迎えに行ってください」ということ。その移動手段として自転車は非常に有効で、運転手1人で前に2人の患者さんを乗せて走れるようなものをつくったのですが、これも走行ができないのです。実際に警察から許可

がもらえない。公道でそれを走らせるにあたって、法律的な規制はないのですが、どうもちょっと難しいということではなかなか許可がいただけない。

このように、世の中のルールや制度を含めて、時代に合わなくなってきていることが多々あります。高松市は幸いなことにコンパクトシティですし、それをもう一度再興しようと思って官民挙げて取り組んでいる。公共交通のあり方であるとか、移動手段であることに対してのモデルをつくる土壌がしっかりとありますから、官民連携でそういった規制緩和を含めてやっていくと、面白い地方都市の運営の仕組みができていくと思います。その大きな切り口になるのがやはり、自転車であったり公共交通であったりすると思います。

**土井** そうしたモデルを募集したり、創造したりするのが行政の仕事ですが、うまい仕組みがありますか。

**清水** 高松市をなんとかモデルにしたいと思っています。高松で数カ月生活した経験から言いますと、多分自転車に乗っている人の気持ちというのは、「ドアtoドア」で目的地まで自転車で行きたいということだと思います。自転車を駐輪場に置いて歩いて行くのは面倒だという心理もわかります。一方、歩行者の気持ちというのは、商店街を自転車が走っていると危ないという気持ちだと思います。

松山市の事例ですが、大街道商店街は大変幅が広く、一時、自転車が走って危なかったんですね。今でこそ自転車は降りて押して歩くようになりました。ただ、ここまで来るには相当時間と手間がかかったということです。あれだけ幅の広い商店街で自転車ハイウェイにならずにすむというのは、相当そこまでの住民の議論と努力が必要だったと思います。しかし、いざ松山の大街道商店街が歩ける空間になると、お年寄りも安心できる。なんとか高松の商店街も松山のようにならないのかなというのが私の率直な意見です。

**古川** 松山の大街道商店街さんと基本的に違うのは道路幅なんですよ。大街道商店街さんは店の前の歩道を開けて、道路のセンター部分に自転車を停めていますけれども、あれも厳密にいうと道路交通法上は違法なんです。しかし、物理的に道路幅が広いのでそれが可能なのですが、高松の商店街はどうしても道幅が狭いので、店の前に置かれると歩行者の邪魔になる。しかも自転車道を整備したことで、歩道の幅がますます狭まった。そういうことで、商店

街に隣接する近い場所に駐輪場を整備するというのが一番合理的だろうという話になりました。それで今回、壱番街は地下に収納する駐輪場を整備して無料で開放しています。実はこれは表通り、丸亀町商店街の通りに整備したかったのですが、許可がいただけなかったのです。というのは、地下駐輪場の構造は、地下に直径8m、深さ15mの円塔が埋まっているものなので、これを表通りに整備しようとする、どうしても円塔部分が公道を占有するようになります。これはさすがに許可してもらえません。致し方なく民地におさえる格好でビルの裏側に整備しました。しかし、表通りに整備されたら、お店の前に停める感覚で地下に自転車を収納できるわけですから、非常に利便性が高まるのですが、結局法律の壁があったということです。

**土井** 今おっしゃられていたように、解決策は商店街の最も近い道路に、こまめに駐輪場を置いていくこと。10台ぐらいでいいんですよ。それがなかなか民間投資では難しいということですが、ヨーロッパでは、レンタサイクルやヴェリブ、サイクルハイヤーなどを置いて、それと併せて普通の駐輪場も整備していくという形でやっているんですよ。その近くにバス停もあるので、あつという間に交通結節点が産み出されるんですね。そういったことをやろうとすると、交通手段やインフラを横断する考え方が不可欠です。道路空間をうまく使って交通の結節点を産み出すということも検討いただきたい。

**中川** 今お話をうかがって、なるほどと思ったのですが、やはり道路管理者とか警察とか、縦割りに縛られて、行政の横の連携が取れていないことで、実際に合わないような状況にある。これは本当にすぐ身につまされるというか、個人的にもずっと思っている部分でもあります。やはり私どもがそれぞれやろうとするときに、そういう弊害を協議しながらも乗り越えることができていないという事実が確かにあると思います。関係行政機関の横の連携を確保し、有効な施策が講じられるよう努めていきたいと思っています。

**土井** ロンドンの話になりますが、自転車革命「サイクル・レボリューション」を成し遂げた、ボリス・ジョンソンという市長さんですが、昨年までロンドンにおられた清水さんご存じでしょう。

**清水** ええ。ロンドンのジョンソン市長は2008年に就任し、2010年からは自転車共有システムをロンドンに導入した人です。2012年に開催されるロンドン

オリンピックもあつてのことでしょう。ブルーのきれいなラインで自転車道を整備して、そこを自転車が走るようにしています。

**土井** 例えば、イギリスでは、3人に2人は自転車に乗れなかった状況でしたので、職場や学校で自転車を使った交通計画をつくってもら。それと併せて最低限のハード整備が必要ということで、きめ細かな小規模駐輪施設を何百カ所とつくっていく。決して道路空間が広いところではありませんけれども、レボリューションを起こすということはこういうことなんだと思います。それがこの2年間ぐらいで実施されました。パリのヴェリブに学んで、追いつけ追い越せという形でやって、あつという間に最先端になった。ある程度のハード整備を伴いつつも、教育や啓発という部分もやりながら。

**清水** ロンドン市長は「健康のために自転車に乗る」ということで、市民の共感を得たんですね。そして、青く塗った自転車道を、徹底的に整備した。しかし、ロンドンの道幅はそれほど広くない。2階建てバスが走るというのは、道幅が狭いから高さ方向に伸ばしたわけですからね。ロンドン是一方通行も多い。

なんとか工夫して自転車道を産み出しているんです。

**土井** 重要なところは、交差点を直進させていることなんですね。

**清水** ええ、ロンドンでは自転車が交差点をそのまま直進できます。日本だと交差点で「歩道に入りなさい」と言われますからね。

**土井** ロンドンでこれができるのは、一度も歩道に自転車を上げさせなかったことが大きい。これはロンドンあるいはイギリスだけではなく、ノルウェー以外の先進国は皆そうです。だから自転車と車はイーヴンな関係です。

自転車の話が主になりましたけれども、弱者を「守る」ということが真っ先にあつて、そこから歩けるまち。高齢者が回遊できるまち。それを支えるための最低限の施設整備。それは駅だけではなくて交差点の付近をうまく交通結節点にしていくということではないでしょうか。安全社会に向けた都市と交通の共発展のためには、改めて交通結節点や交差点の重要性が再認識されなければなりません。

今日は貴重なお時間をいただき、ありがとうございました。