

3. 3. 観光型都市における環境との共生

(1) 発表内容

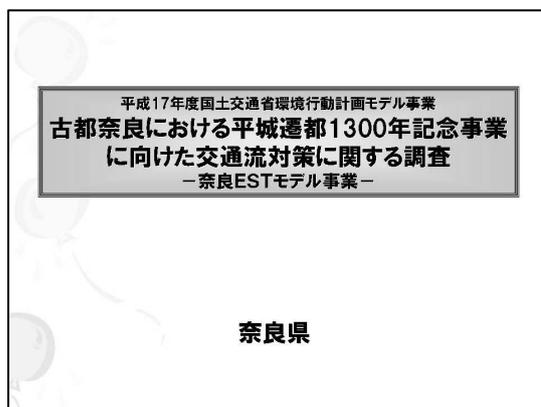
- 1) 古都奈良における平城遷都 1300 年記念事業に向けた交通流対策に関する調査
 -奈良ESTモデル事業-

古都奈良における平城遷都 1300 年記念事業
 に向けた交通流対策に関する調査
 -奈良ESTモデル事業-

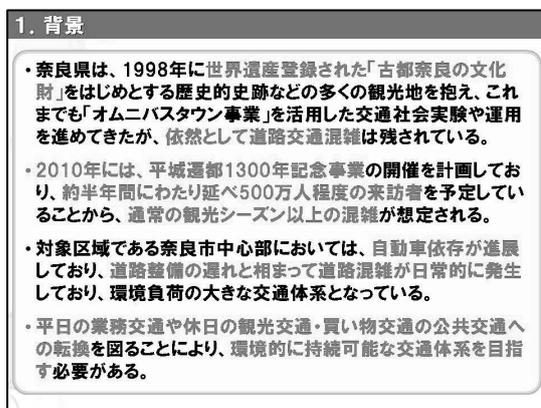
奈良県企画部次長交通政策課長事務取扱
 勝山 潔

奈良県はイメージとしては観光地ということである。さらに1300年記念事業という大規模イベントを2010年に計画している。約半年間で500万人規模を平城旧跡に招くというイメージを描いている。平城京の中心部でのイベントを念頭におきながら、ちょうどESTというモデル事業が国土交通省から打ち出された関係で約5年後想定し、交通関係者をこの事業をきっかけに集約する観点から、こういう事業からも一体感を持とうと始めた。

内容としては、各種個別事業がある。①マイカー通勤等の自粛運動、②パーク&ライドシステム推進事業、③高速バスロケーションシステム導入事業、④観光推奨バス事業等々、といった既存事業を中心に整理し、事業を一体的に横のつながりを満ちに行っていこうとなっている。特に今年度、17年度の事業としては、マイカー通勤等の自粛運動、共通乗車カード等の検討、レンタサイクリングシステム化検討を集中的に調査した。



(スライド 1)



(スライド 2)



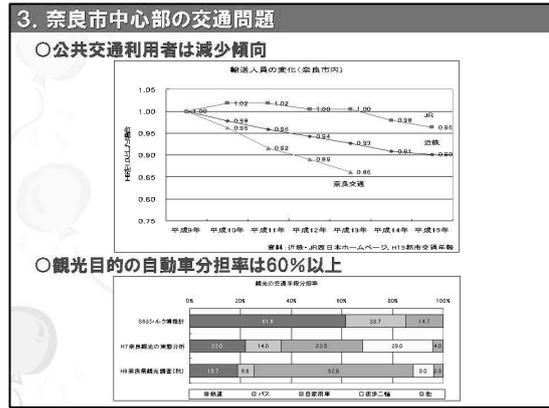
(スライド 4)



(スライド 3)



(スライド5)



(スライド6)

例えばマイカー通勤の自粛の観点では、やはり奈良市中心部で、観光にしても通勤にしてもマイカーが多いのだが、とりあえずアンケートの雰囲気をつかんだのだが、特に今回は近畿運輸局の「かしこい車の使い方」という、TFPというプログラムに参加し、県庁及び市役所の職員を中心にモビリティマネジメントを行ってみた。今年の1～2月にかけて行ったが、マイカーが減ってくるだろうという数字を出したところである。

4. 主な施策の検討概要(マイカー自粛)

■マイカー通勤等の自粛運動の普及・継続手法の検討

- マイカー通勤等の自粛運動の普及・継続の検討を進める上で基礎資料を得ること等を目的として、事業所・観光客へのアンケート調査を実施。

【アンケート調査の目的】

- より多くの人々に、「環境にやさしいクルマの使い方」を考えていただき、過度な自動車利用のライフ・スタイルから、公共交通や自動車などを利用するライフ・スタイルに変更する機会を設け、CO2の削減に向けた検討を行うための基礎資料を得ることが目的。(※TFPへの展開可能性を検討し、モニターになっていただく方を募集。)

【アンケート調査概要】

- 事業所アンケート:奈良市及び周辺市町村の計479事業所に配布、170事業所より回答
- 一般観光客アンケート:秋の行楽シーズン中に観光地の駐車場2箇所1000部配布、241名より回答

(スライド7)

4. 主な施策の検討概要(マイカー自粛)

【事業所の主なアンケート結果】

- 自動車通勤者の駐車場は74%の事業所が確保
- マイカー通勤を認めているのは89%の事業所で、理由は「公共交通の利便性が悪い」や「深夜勤務・残業がある」が多い
- マイカー通勤の削減を検討しているのは34%の事業所で、そのための必要施策は「鉄道・バスの増便」「バス路線の充実」「運賃の値下げ」が多い
- 従業員の公共交通利用を奨励しているのは21%、今後検討が21%
- TFPへの協力について、「是非協力したい」が8%、「条件により」が31%
- 協力が難しい理由は「公共交通が不便」が40%、「早期勤務がある」が14%

(スライド8)

4. 主な施策の検討概要(マイカー自粛)

【一般観光客の主なアンケート結果】

- 利用交通手段は、「自動車」が96%(複数回答あり)と圧倒的に多い
- 奈良市内での移動手段は、「自動車」が77%、「徒歩」が37%、「路線バス」が15%(複数回答あり)
- 公共交通の不便な点は、「自宅から駅(バス停)が遠い」、「駅(バス停)から目的地が遠い」や「便数が少ない」が多い
- 自動車以外の手段利用の施策は、「運賃値下げ」、「増便」、「共通乗車券」が多い
- レンタサイクルを知っているのは68%、そのうち利用した人は10%
- レンタサイクルの利用条件は、「返却が容易」、「自転車レーン整備」、「料金を安く」、「案内地図整備」が多い
- 共通乗車券に望むサービスとして、「運賃割引」、「様々な公共交通機関での利用」、「利用範囲の広域化」が多い
- TFPへの取組みに対し、「是非参加したい」が19%、「条件により」が70%

(スライド9)

レンタサイクルというのは観光において、奈良市中心部においては、期待をしているところだが、これまでもNPO団体等を中心として、レンタサイクルのシステム化に取り組んできた。今後の方向性としては、地形的に情緒的に、これがいいなというだけではすまない状況が出てきている。たとえば、実は坂が多いとか、実は歩道の段差が深いとか、こういった問題がある一方で、外国人の利用は比較的多く、季節の良い雰囲気を味わってもらうには自転車

4. 主な施策の検討概要(レンタサイクル)

■レンタサイクルの活用方策の検討

- 環境負荷の低減に向け、奈良観光等の交通手段のひとつとして、レンタサイクルの利用促進を図ることを目的とする。
- レンタサイクル事業者や旅行会社、雑誌社、NPOへのヒアリングにより、奈良のレンタサイクルの現状と課題を把握し、課題に対する対応策を検討する。

【レンタサイクルポート】

- 奈良市中心部では、レンタサイクルポートは、近鉄主要駅3箇所、JR奈良駅1箇所の計4箇所。その他、宿泊客等にレンタサイクルサービスを実施しているホテル・旅館有。

(スライド10)

に乗ってもらうが良いのでは、といった観点、また、広域的なサイクリングロードを完成させたという県庁内の事情もあり、こういうレンタサイクルの促進をしていきたいと考えている。

4. 主な施策の検討概要(レンタサイクル)

【レンタサイクルの現状と主な課題】

- ・レンタサイクル利用者は、春・秋の観光シーズンが多い。
- ・年間利用者数は、観光客や修学旅行の減少に伴い、減少傾向にある。
- ・近年、外国人利用者は増加傾向にある。
- ・レンタサイクルや奈良を自転車で周遊するメリット等の広報・PR活動が不足している。
- ・乗り捨てシステムが必要と思われるが、一業者でのシステム導入は、コストの面等で難しい。
- ・道路幅が狭く、安全面で問題がある。(天候の問題を含め、修学旅行も下見時にレンタサイクルを取りやめるケースが多い)
- ・駐輪場が少ないため、自転車利用時に違法駐輪となり、歩行者等の妨げとなる。

(スライド11)

4. 主な施策の検討概要(レンタサイクル)

【レンタサイクルの利用促進に向けた施策(案)】

- ・利用促進に向けた広報・PR資料として、レンタサイクルガイドマップ(紙媒体)、WEBデータベースの作成(レンタサイクル業者等が活用できるPR素材)
- ・乗り捨てシステムの検討(異業者間の連携等)
- ・観光情報等のIT化とレンタサイクルの連携(ICタグの活用等)
- ・大規模自転車道の利用促進
- ・通勤・通学・業務におけるレンタサイクル活用(駐輪場経営との連携)等



(スライド12)

そして今年度は、共通乗車カード化ということにも、少し力を入れた調査を行った。平城遷都1300年記念事業時には、ICカードを使った共通乗車化のみならず、いわゆるパスポート的なこれでもって、寺社、観光施設等を含めて可能な範囲で広くこれ1枚で使えないか、といったような夢をもって取り組んでいる。奈良交通、近鉄、JRが、奈良市内の公共交通の中心であるが、JRは「ICOCA」をすでに導入、近鉄は19年春には全線ICカード化予定、奈良交通は昨年「CI-CA」というICカード化されている。これらをいかに共通化していくかという議論をしていきたい。

4. 主な施策の検討概要(共通乗車カード)

■共通乗車カード等の検討

- ・共通乗車カード(ICカード)の多機能化による、公共交通機関の利用促進や、平城遷都1300年記念事業への導入を目的とする。
- ・先進事例調査、公共交通事業者等へのヒアリングにより、共通乗車カード(ICカード)の現状把握と奈良での展開の可能性を検討する。

【先進事例(全国18種類を調査)】

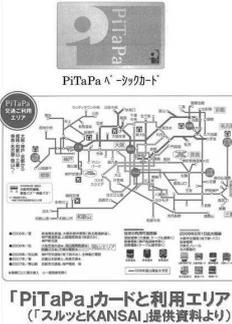
サービスの 特徴	・基本機能として、鉄道・バスの乗車券として利用可能。 ・回数券・定期券等の割引有無の双方有。 ・その他のサービスとして、ポイントによる特典付加、駅のコンビニや提携店舗で使える電子マネー機能や観光施設等における割引サービスを受けられる機能、JALカードとの連携等を有するものもあり。
支払形態	・主にチャージ方式とポストペイ方式の2種類
今後の動向	・他のカードや鉄道会社との連携(SUICA、ICOCA、PiTaPa等) ・チャージ方式のクレジット機能化 ・おサイフ携帯との連携
その他	・チャージは駅のみならず、コンビニ等でも可能なカードもある。 ・ポイントによる特典付加機能を有するものは既に有り。

(スライド13)

4. 主な施策の検討概要(共通乗車カード)

【関西圏における共通乗車カード(ICカード)「PiTaPa」の動向】

- ・関西圏の民鉄等をほぼ対象とする共通乗車カード「スルッとKANSAI」(磁気カード)のネットワークにおいて、ポストペイ方式のICカード「PiTaPa」の利用圏が順次拡大中。(現在会員20万人)
- ・2006年1月21日よりJR西日本のチャージ方式のICカード「ICOCA」との相互利用を開始。
- ・奈良における主要な公共交通機関である近畿日本鉄道及び奈良交通(バス)は、2007年春より「PiTaPa」「ICOCA」の利用が可能となる。
- ・3,500店舗以上のショッピング利用に加え、社員証、学生証等としての活用や、小学校校内への児童の出入り情報を保護者に配信するサービス等、多機能化に向けた取り組みを進めている。



(スライド14)

4. 主な施策の検討概要(共通乗車カード)

【平城遷都1300年記念事業への導入の可能性】

- ・2010年の平城遷都1300年記念事業において、交通渋滞緩和施策の一環としても、共通乗車カード(ICカード)の活用の可能性を検討中。
- ・記念事業終了後も、公共交通の利用促進と観光振興に寄与するよう多機能化が必要である。



【共通乗車カードの多機能化(案)】

- ・入退場/バビリオン予約システム等としての活用
- ・イベント情報、観光情報等の配信サービス
- ・会場内の物販利用
- ・会場以外の店舗、観光地、イベント等での活用
- ・公共交通機関の割引、周遊バスとしての活用
- ・P & R等の駐車料金割引サービス
- ・レンタサイクルの割引サービス

(スライド15)

最後に2点。観光マップの作成をしていきたいということ、環境省の支援を受け、EST普及シンポジウムを開催したということ報告する。

本日は観光の観点からということで仕分けされたが、奈良に足を運んでいただく方に対して、環境を整備するという点において結果的に来やすくなり、また住んでいる市民も快適に移動できるということを目指してトータルに行っていると理解していただきたい。

4. 主な施策の検討概要(観光マップ)

■奈良観光マップの作成

- 観光交通に着目し、利用者の立場に立ち、公共交通機関や環境保全に関する情報を盛り込んだ奈良観光マップを作成し、公共交通の利用しやすい環境を創出し、公共交通の利用促進をさらに円滑に進めることを目的とする。

●観光マップのイメージ



【掲載情報】

- ・ 主要駅、バス停
- ・ P&R駐車場
- ・ レンタサイクル
- ・ 主要観光地とバス系統
- ・ 観光案内所、トイレ等
- ・ 環境保全に関する情報
- ・ 公共交通機関のお得キップ等の情報

(スライド16)

4. 主な施策の検討概要(普及啓発)

■ESTモデル事業推進のための普及啓発事業

- 奈良市におけるESTモデル事業の推進のため、自治体や交通事業者、警察、地域住民が「ともに考え実行する」機会の場を提供する。(シンポジウムの開催)
- EST事業推進のため、関係機関の協働のもと、利用者の喚起を図るための広報活動を展開する。(啓発チラシの作成・配布)

●シンポジウムの開催

ESTシンポジウム 街をとりもどそう！
～人と環境にやさしい交通システムって？～
テーマ：地球にやさしいライフスタイルの実践を考える

内容：ESTの考え方や国内の先進事例を紹介するとともに、奈良におけるEST構築に向けた方策や問題点を明らかにするための講演やパネルディスカッションを行う

日時：2006年3月11日(土)13時～17時
場所：なら100年会館中ホール

【プログラム】

- ※特別講演：森と暮らす、森に学ぶ
柳生 博氏(伊藤・日本野鳥の会会長)
- ※基調講演：持続可能な交通システム(EST)を考える
柳下正治氏(上智大学大学院地球環境学研究所教授)
- ※パネルディスカッション
コーディネーター：柳下正治氏
パネリスト：藤山薫氏(奈良県企画部長)
佐藤公昭氏(奈良交通(株))
宇野幸徳氏(NPO環境未来はぐくまネットワーク代表)
依田政孝氏(株)マイエモトシテ・取締役

(スライド17)

5. 今後のスケジュール

関係機関	ESTモデル事業の事業計画	平成17年度	平成18年度	平成19年度	平成20年度	平成21年度	平成22年度
奈良県	①地域にやさしい移動実現促進(マイカー減量等による公共交通機関への誘導促進)	経費の算出	経費の算出				
奈良市	②レンタサイクルの活用方策	経費の算出	経費の算出				
NPO	③EST普及啓発事業(ポスター、パンフレットの作成・配布)	経費の算出	経費の算出				
奈良県	④奈良県観光カード(ICカード)多機能化の検討	経費の算出	経費の算出				
奈良県観光センター	⑤EST事業の環境改善効果の検証	経費の算出	経費の算出				
奈良県観光センター	⑥駅前エリアの拡大						
奈良県観光センター	⑦LED省エネルギー						
奈良市	⑧奈良県観光センター周辺整備						
奈良市	⑨奈良県観光センター周辺整備						
奈良市	⑩奈良県観光センター周辺整備						
奈良市	⑪奈良県観光センター周辺整備						
奈良交通	⑫奈良県観光センター周辺整備						
奈良交通	⑬奈良県観光センター周辺整備						
奈良交通	⑭奈良県観光センター周辺整備						
奈良交通	⑮奈良県観光センター周辺整備						
奈良交通	⑯奈良県観光センター周辺整備						
奈良交通	⑰奈良県観光センター周辺整備						
奈良交通	⑱奈良県観光センター周辺整備						
奈良交通	⑲奈良県観光センター周辺整備						
奈良交通	⑳奈良県観光センター周辺整備						
奈良交通	㉑奈良県観光センター周辺整備						
奈良交通	㉒奈良県観光センター周辺整備						
奈良交通	㉓奈良県観光センター周辺整備						
奈良交通	㉔奈良県観光センター周辺整備						
奈良交通	㉕奈良県観光センター周辺整備						
奈良交通	㉖奈良県観光センター周辺整備						
奈良交通	㉗奈良県観光センター周辺整備						
奈良交通	㉘奈良県観光センター周辺整備						
奈良交通	㉙奈良県観光センター周辺整備						
奈良交通	㉚奈良県観光センター周辺整備						
奈良交通	㉛奈良県観光センター周辺整備						
奈良交通	㉜奈良県観光センター周辺整備						
奈良交通	㉝奈良県観光センター周辺整備						
奈良交通	㉞奈良県観光センター周辺整備						
奈良交通	㉟奈良県観光センター周辺整備						
奈良交通	㊱奈良県観光センター周辺整備						
奈良交通	㊲奈良県観光センター周辺整備						
奈良交通	㊳奈良県観光センター周辺整備						
奈良交通	㊴奈良県観光センター周辺整備						
奈良交通	㊵奈良県観光センター周辺整備						
奈良交通	㊶奈良県観光センター周辺整備						
奈良交通	㊷奈良県観光センター周辺整備						
奈良交通	㊸奈良県観光センター周辺整備						
奈良交通	㊹奈良県観光センター周辺整備						
奈良交通	㊺奈良県観光センター周辺整備						
奈良交通	㊻奈良県観光センター周辺整備						
奈良交通	㊼奈良県観光センター周辺整備						
奈良交通	㊽奈良県観光センター周辺整備						
奈良交通	㊾奈良県観光センター周辺整備						
奈良交通	㊿奈良県観光センター周辺整備						

(スライド18)

持続可能なコンパクトシティへ - 札幌発, 交通まちづくりのスズメ!! -

札幌市都心まちづくり推進室 都心交通担当課長
城戸 寛

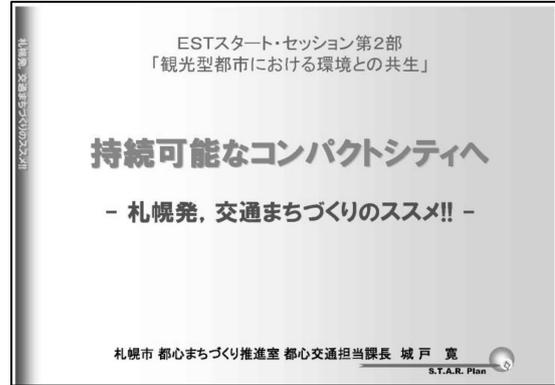
タイトルの「持続可能なコンパクトシティへ」は、札幌市が2004年に策定したマスタープランにおける都市政策のキーワード。その中でいくつかの戦略が出てくるのだが、その一つが集客・交流産業を育てていこうというもので、結果として、観光行政にも繋がっていくと考えている。

2000年に札幌市は長期総合計画を策定し、その中でコンパクトなまちづくりを進めていくこととしており、その中で、魅力的で活力のある都心の整備を重要な課題として位置づけ、まちづくりを進めていく上での力点としている。

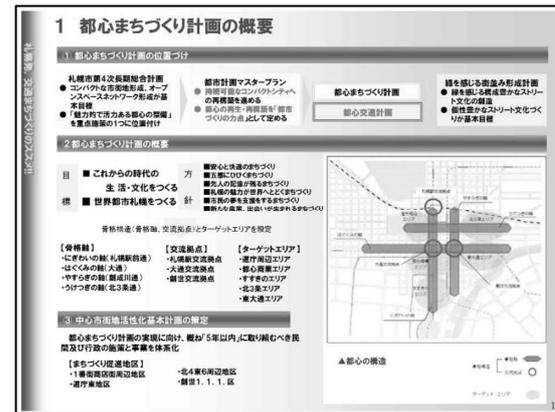
その長期総合計画をうけて、都市計画マスタープランをまとめているが、この中で「持続可能なコンパクトシティ」あるいは「都心の再生・再構築」をまちづくりの力点にしている。こうしたマスタープランを受けて、「都心まちづくり計画」、「都心交通計画」という2つ計画を作成しており、本日紹介するのは、そのうち、都心のまちづくりを交通面で支えていく「都心交通計画」である。

都市計画マスタープランについてだが、4つの視点で策定している。なかでも3番目には「環境と共生する都市づくり」というのを位置づけている。札幌市も例にもれず、この間、拡大基調である20世紀型まちづくりを進めてきたが、5つの視点でコンパクトなまちづくりに切り替えていこうというものである。その中で「都心部を再生・再構築する」というものを最初の力点に掲げている。

この図(スライド2)が都心エリアだが、札幌駅前通り、創成川を挟んでの8車線の幹線街路等、4つの通りと5つのターゲットエリアを中心にして、都心の再生を進めるまちづくり計画をまとめた。4つの軸の中では、駅前通りは、昨年から工事に着手しているが、駅前通りの地上部



(スライド1)



(スライド2)



(スライド3)

とともに、地下歩行空間をつくり再生する。JR札幌駅前のメインストリートであり、観光視点でも大変重要な通りになってくるものである。その道路空間の再配分を進める計画である。都心内河川である創成川、両側に4車線の道路がある8車線街路であるが、このアンダーパス化による空間再配分により、地上部に水と緑の空間、オープンスペースを作ろう、水辺の再生を進める計画である。

こうした都心のまちづくりを実現するために、交通面でどのように支えていくかなのだが、札幌市の交通の現状は、これも国内の他都市と同様に、都心部における交通渋滞が進んでいる。その要因としては、交通量自体が減少しているにもかかわらず、年々旅行速度が低下していることから、路上駐車増加、やその9割が路上で行われている荷さばきが考えられる。

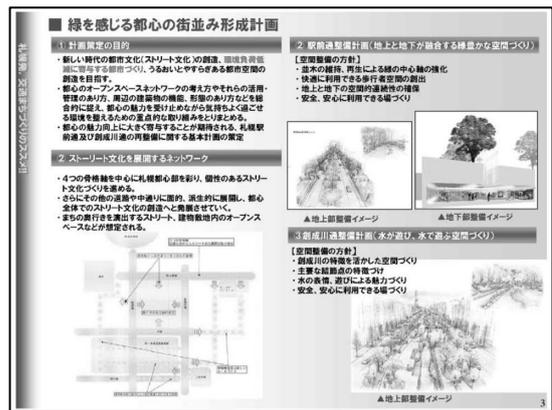
また、一点集中型の都市構造のため通過交通も多く、都心全体で40万トリップの自動車交通があるが、そのうちの10万トリップは都心に目的のない通過交通になっている。さらに、この4、5年で、自転車利用が急速に増えていて、路上の駐輪が非常に目立つ状況になっている。あるいは、これは札幌特有の問題だが、冬期間は30%ほど交通容量が低下するので、特に冬季の交通渋滞が慢性化している。こうした交通問題を解決することは、観光面においても、色々な面で有効であると考えられる。

こうした交通問題を解消するため、都心交通計画を策定し、計画の推進に向けて、ESTモデル事業の認定をいただいたところである。

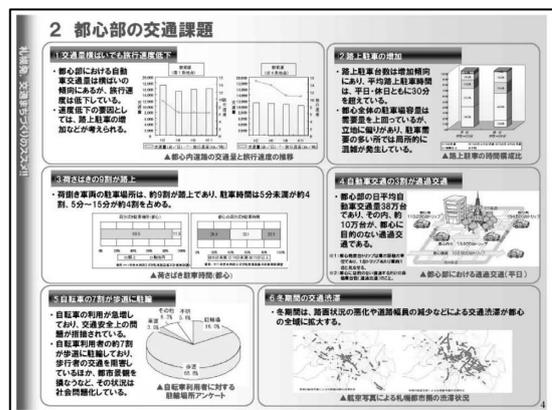
都心交通計画は平成16年7月に策定しており、施策展開プログラムということで、「50の交通施策」をパッケージ化し、概ね10年間で先ほど紹介した交通問題をまず解消し、その上で概ね20年先に、「人と環境を重視した都心交通」を創出してこうというものである。その間、「PDCAサイクルによるプロジェクトマネジメント」によって計画自体の改善を図っていきながら進めていく。

具体的な施策展開については、4つの基本方針により都心交通計画の推進を図っていくこととしている。

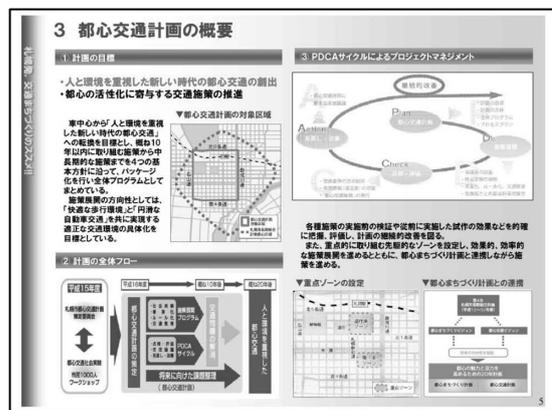
一つは、「公共交通を軸とした交通システムの充実」である。都心へのアクセス機能の向上、都心内サービスの向上があげられる。観光視点では、平成16年に交通社会実験で、「無料の都心循環



(スライド4)



(スライド5)



(スライド6)

環バス」を運行しているが、このバスの中には観光案内をするような添乗員を関係団体から派遣してもらい、乗客に説明してもらおうといった取り組みを行っている。

それから、「適正な自動車利用」というのが、今回のESTモデル事業の中の施策展開になるのだが、たとえば「荷さばき対策」。先ほど述べたように、札幌市内の都心部の荷さばきは9割が路上で行われている。平日は、おおよそ朝から夕方まで1日中、都心の幹線道路は荷さばきで埋まっている状況である。観光客は土日だけでなく平日も含めて来訪するのだから、せっかく札幌都心に来て道路は荷さばきで占有されているという状況であるので、この荷さばき対策というのは、もちろん交通の円滑化や都市内の物流対策ではあるが、観光支援としても非常に重要な対策だと考えている。

また、通過交通対策ということで、「経路選択支援システム」について現在検討中である。時間帯によっては、都心を通過せず、多少距離が長くなっても環状道路等により換えることで時間短縮になり、CO₂削減につながる。そうした経路情報をドライバーに事前に提供するシステムであり、今後、Web上でアンケートを実施し、本格化に向けた検討を進めようとしている。

また、この計画では、特に「交通社会実験の継続」を位置づけており、平成15年度から毎年実施しており、こうした社会実験を進めながら、実現可能な施策から具体化を進めている。

最後に、現在作業中であるが、今年度のESTモデル事業のアウトプットとして、「かしこい街づくり、車づくりのススメ!!」と題した、啓発普及用のパンフレットの作成を進めている。

この中で、地球温暖化の進行に対して、国の取り組み、札幌市の取り組み、そして今回のESTモデル事業としての新しい取り組みを紹介しており、今後、コミュニケーションツールとして、このパンフレットの活用を考えている。

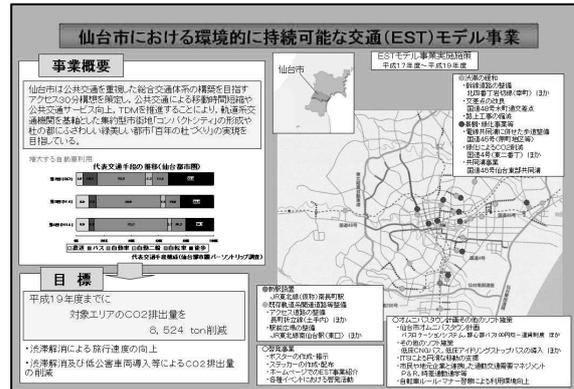


(スライド7)

仙台市における環境的に持続可能な交通(EST)モデル事業

仙台市都市整備局総合交通政策部公共交通企画室長
大場 昌彦

仙台市は、東北地方の宮城県にあり、太平洋岸から山形県境までが仙台市域である。ESTモデル事業の、エリア設定は仙台市域としている。ESTのモデル事業内容を平成16年度に検討した段階で、新たに事業を立ち上げるということではなく、現在行っている公共交通を重視した総合交通体系を構築する「アクセス30分構想推進計画」のメニューから、17～19年度までに完了する事業を抽出して、年度ごとのCO2の削減量を設定したものである。



(スライド1)

ここ(スライド1)に記載したメニューについて。道路事業については、渋滞の緩和というメニューで書いているが、都市計画道路を含めた国県市道事業のなかから17～19年に主に渋滞の対策として完成する事業を載せている。JR線および地下鉄線に関しては、JR線への新駅の設定、地下鉄駅も含めた既存駅へのアクセス道路の整備、新線の駅に対する駅前広場の整備、それらによって公共交通であるバスと鉄道のネットワークを強化する。主にバスに関する施策として、13～17年までオムニバスタウン計画の指定を受けているので、それに基づくバスの支援事業、ソフト施策、たとえば仙台市全域でのバスロケーションシステムの稼働、都心部における100円均一運賃制度の実施、CO2削減のためのアイドリグストップバスの導入、バリアフリーの観点からの超低床バスの導入を事業者と共同で行っている。これに加えて、TDM施策としてパーク&ライド事業、時差通勤通学の推進についても継続して行っている。

総合交通政策として、主に公共交通の利便性を上げて、車から公共交通への転換を目指し、車の分担率を下げたいということで計画を推進している。

ESTモデル事業の概要については、以上に述べた通りであり、今回のテーマにおける「観光型都市における環境との共生」という視点で話をさせて頂く前に承知して頂きたいのが、スライド2にあるように、仙台市の観光客数は、市の周辺部にある観光地(スライド3)の来客数は年間約500万人、一方、街の中で行う観光イベントに対する客数はずっと多く、678万人であるということである。



(スライド2)



(スライド3)

先ほど述べた街の中での観光イベント時の移動手段として考えられるもので、EST事業の中でメニューを出しているものをあげると、オムニバスタウン計画の中でも位置づけている仙台市の中心部、1～1.5キロ圏内のエリア、このエリアでのバスの初乗りの運賃を、160～180円から、100円に値下げし「100円パッケ」を実施した。当初1キロ圏内で14年2月から実施。さらに若干エリアを拡大し現在の形での実施開始は15年10月である。このエリアで乗客数は、16年度実績で約60%増加している。ただ現在は未だ若干の赤字であり、欠損分について市がバス事業者に補助をしている。

既存のバス路線をそのまま使い、初乗り料金を下げ、それによりエリア内の利用については60%増加したわけだが、転換内容については、車からの転換だけではなく、地下鉄、自転車、徒歩からの転換も相当ある。効果としては、中心部に対する車の流入量そのものは若干減少していることと、中心部に来て100円で移動できるということで、来街者数は確実に増加したことがアンケートにより伺える。

(スライド4)

EST事業外ではあるが、観光目的の車の利用を控えて貰う施策事例を紹介する。

仙台市の中心部近郊にある観光のスポットを回るバス、「るーぷる仙台」を平成11年から運行しており、平成16年実績で28万4千人の利用者を記録している。一日券により乗り降りが自由であるということで非常に評判が良い。

(スライド5)

その他、バスを使って車からの転換を図った事例として、市の八木山動物公園、隣接する民間の遊園地に対して、一般道路が非常に渋滞するGW期間に無料駐車場を用意して、シャトルバスを運行している。

楽天ホームのフルキャストスタジアムについても、シャトルバスの利用を勧め、車で訪れる来訪者数を減らす取り組みをしている。

仙台市における環境的に持続可能な交通 (EST) モデル事業

EST事業以外の取り組み: シャトルバスの運行
～環境負荷の小さい公共交通への転換～

◆内容

①八木山動物公園方面
・期間: 毎年5月ゴールデンウィーク期間の3日間程度
・市中心部からの道路を一方通行で規制し、一車線をバス専用レーンに設定(昼間)
・無料駐車場とシャトルバス運行をセットで実施
・運賃: 大人100円、子供50円、入園料別あり

②フルキャストスタジアム宮城
・野球の試合日に合わせ、バス事業者3社が運行
・試合開始の時間前から10分間隔、試合終了後1時間まで5分間隔で運行
・運賃: 100円、所要時間: 約5分以上、仙台駅東口発着便の場合

◆効果

①八木山動物公園方面
シャトルバス利用者 29,995人(前年比+22%)
無料駐車場利用者 3,219台(前年比+39%)
→約34%の方が、マイカーを止めたり、シャトルバスを利用するなど、交通手段を変更(※動物公園入園者を対象に実施したアンケートによる。)

②フルキャストスタジアム宮城
シャトルバス利用者 236,583人(平成17年、往路・復路計)
→シャトルバス利用者は来場者全体の12%

(スライド6)

また、中心部で行っているイベントで、定禅寺ストリートジャズフェスティバルの開催に併せ、先ほどの「100円パッ区」のエリア内に点在する演奏場所の移動手段としての循環バスを、イベント主催者が無料で運行している。

仙台市における環境的に持続可能な交通 (EST) モデル事業

EST事業以外の取り組み: イベント時の無料バス
～環境負荷の小さい公共交通への転換～

◆内容

・定禅寺ストリートジャズフェスティバルの開催に併せ、仙台駅と会場を結ぶ無料の循環バスが運行(2日間、12:00～18:00)
・10分間隔、定時バス3台を使い運行
・併せて、イベントのパンフレットに、「100円パッ区」の利用を呼びかける広告を掲載

◆効果

循環バスの利用者数(推計)1,900人
(※2日間の計、6h×6便角×25人/便×2日で算定)

※「100円パッ区」には無料な「100円パッ区」をご利用ください。

100円パッ区
100円パッ区
100円パッ区

(スライド7)

(2) 質疑内容

名古屋大学山本助教授が挨拶。

発表団体である奈良県、札幌市、仙台市がパワーポイントで現状と課題について説明し、質問団体である石川県が現状を説明した後、奈良県、札幌市、仙台市へ質問を行った。

石川県

奈良県への質問。説明の中でレンタサイクルの活用について触れていたが、利用促進となるようなことは具体的に行っているか。また自転車乗り捨てシステムには不都合な点はないか。

交通計画と都心部の空間づくりとはどのように関連づけているか。

奈良県

レンタサイクルに関しては、推奨ルートを設定し、パンフレットを出している。このような努力は引き続き啓発していく。現在、広域自転車道を3本整備している。それらを大いに利用するために乗り捨てシステムを進めてきたが、費用対効果の問題がある。

交通計画については、交通流規制が上手く行っていないのが実情である。空間づくりには課題が多い。

石川県

仙台市への質問。観光シティループバス“るーぷる仙台”に関して、バスに乗る魅力向上のために工夫している点があれば教えていただきたい。また、仙台市中心部バスの100円パックについて、県外から来られた方に対してはどのようにPRされているか。

渋滞解消について工夫されている点があれば教えていただきたい。

仙台市

るーぷるバスは循環する施設の利用料を100円割り引くことがバスを利用する料金とセットになっている。るーぷるバスはルート設定が上手くいった。バス事業者が計画したならば上手くいかなかっただろう。収益は黒字である。

100円パックについては、境界部分を明快にするため、エリア内の停留所を他と差別化したり、パンフレット等でお知らせしたりしている。

渋滞解消については環境省に関わる取り組みとしては特殊なことは行っていない。

石川県

路上の荷捌きが渋滞の原因となっているが、荷捌きスペースを設置する際、その場所をどのような考え方で決めているのか。また、入居後の取り組みについて工夫していることはあるか。

札幌市	<p>2003年から本格的な荷さばきに関する社会実験を行ってきた。都心部では青空駐車場くらいしか、路外でのスペースがないのが実情であり、2005年には青空駐車場の利用が本格的に始まった。荷さばき事業者や駐車場の営業者に対して、積極的に協力依頼を進めている。</p> <p>荷受側の取り組みとしては、荷さばき車の多くがドライバー1人で運行しており、ドライバーがサービスで店内の品物を並べることもあるため、車両から平均15分くらい離れてしまう状況が発生している。このため、パンフレットなどで荷受側に対して、運送事業者への協力依頼をやめるよう、働きかけているところである。</p>
山本助教授	<p>残り時間は少ないが、フロアからも質問を受け付けたい。</p>
小林(JMAR)	<p>以前鎌倉でTDMの社会実験を行った。都心部に入ってくる郊外で止めるようにし、できるだけ電車などの公共交通にシフトさせようとしたものである。その時には鎌倉市の物産店の商店会が反対運動を行った。原因は車でのお金をお金を多く落としていくということらしい。奈良市でP&Rなどがあるが、休日都心部に車が入らなくなったときに商店街の状況はどうか。</p>
奈良県	<p>市役所の駐車場などを利用してP&B Rを行っている。現在は10年前のようなバスで運ぶ体制がしっかりしていないため、状況はあまりよいとは言えない。中心部には駐車場が多くあるため、きれい事だけでは済まされないのが実情である。県では1300年記念事業を視野に入れ、駐車場の確保やバスの導入を進めている。仕切直したい。</p>
金井(出版社)	<p>EST事業では公共交通の導入を進めているが、黒字・赤字ということがどれくらいの位置を占めているか。公共交通を充実させるために、黒字・赤字が前に出すぎてESTがなかなか進まないということがあるのではないか。</p>
奈良県	<p>バス対策で苦勞している。1.6億円の補助金などがあるがとても難しくなっているのが現状である。ESTによりバスの収益につなげていきたいと考えている。</p>
仙台市	<p>仙台市の意見とはとらずに個人的な意見として捉えて欲しいが、ヨーロッパ型の公共交通思考が日本でも必要であると認識され始めている。インフラ整備との兼ね合いがあるため、インフラ整備のないJRと他の公共交通と比較するのはよくない。個人的には行政の負担がある程度は必要だと考えている。</p>
札幌市	<p>平成16年7月に策定した本市の都心交通計画は、円滑な自動車交通と快適な歩行者空間を両立させることを当面の目的としている。公共交通の料金シス</p>

テムなどに課題があり、自動車交通からのシフトが進まない状況である。無料バスを実験したが、今後、ビジネスモデルとして成り立つかどうか検討を継続する必要がある。

金井（出版社）

関西では鉄道とお店の連携で経費を下げる努力をしているものがある。また、JR、市営交通などが独立しているため、乗り継ぐとすぐに料金が高くなってしまう。これを改善させなければ自動車には勝てず、ESTは進められない。

札幌市

シームレスな乗り継ぎ環境に向けて、ICカードの導入についても、現在、検討中である。

山本助教授

公共交通にはお金の問題は重要である。税金を垂れ流しにするのではなく、効率的に進めていく。その上では採算性は目安になるだろう。観光については、外から来る人にとって分かりやすいことが大切である。

ESTはすぐには成果が出ないが、長期的な取り組みとして行っていくべきである。

