

事例番号 022 ワーキンググループのまちづくりとタウンモビリティ施策の実験
(秋田県北秋田市(旧鷹巣町))

1. 背景

北秋田市は2005年3月に鷹巣町、合川町、森吉町及び阿仁町が合併して誕生した新しい市である。秋田県の北部中央に位置し、人口約4万人、面積約1,153km²であり、面積は秋田県の約1割を占める。秋田市からは北東へ約60kmの位置にあり、東は大館市・鹿角市に接し、西は二ツ井町挟んで能代市に近接している。市中心部であるJR鷹ノ巣駅からは大館市までが約17km、能代市、鹿角市まではそれぞれ約30kmである。



北秋田市の位置 (資料:北秋田市)

本稿で紹介するのは、旧鷹巣町における取り組みである。旧鷹巣町は北秋田市を構成することになった4町の中では最も多い人口を持つ町であった(2000年国勢調査で鷹巣町約21,800人、4町合計約42,000人)。面積では旧鷹巣町約326km²、4町合計1,153km²であるが、そのうち可住地面積ではそれぞれ約79km²、約189km²であり、旧鷹巣町は北秋田市の市街地の中心に位置して

いる。

旧鷹巣町の町域は鷹巣盆地に開けた市街地とその周囲の山地(森吉山等)とから成る。町は米代川の右岸に開け、古くから米や材木の集散地として、また羽州街道の宿駅として発展した。周囲の山々にはマタギの生業を支えたブナの原生林や多くの滝があり、優れた自然景観に恵まれているが、冬季は概ね 1m以上の積雪量がある。文化的には 700 年の歴史を持つ八幡宮綴子(つづれこ)神社例大祭(7 月)で奉納される「綴子大太鼓」の祭が全国的に有名であり、その太鼓の直径(約 4 メートル)は世界一としてギネスブックにも登録されている。

旧鷹巣町は明治以降は鉄道の開業により近在の交易都市として発展した。1998 年には「あきた北空港(大館能代空港)」が開港し、主要都市への空路アクセスが改善された。現在の産業構造を 2000 年国勢調査の就業人口比率で見ると、第 1 次産業 13.4%、第 2 次産業 31.2%、第 3 次産業 55.4%となっている。第 1 次産業は農業(米作、牧畜等)、林業(秋田杉等)及び内水面漁業(米代川等のアユ、サクラマス等)である。第 2 次産業では空港が整備されたことから工業団地への環境低負荷型の企業の誘致が推進されている。「珪藻土」の産出量は日本一となっている。第 3 次産業では、圏域の中心的な商店街が形成されている。

旧鷹巣町では農業と工業の衰退が著しく(林業は林家数がやや増加傾向)、商業も衰退傾向で推移していた。小売業における 1991 年から 1999 年にかけての商店数、従業者数、商品販売額の増加率は、それぞれマイナス 13.7%、マイナス 13.3%、マイナス 2.9%であった。

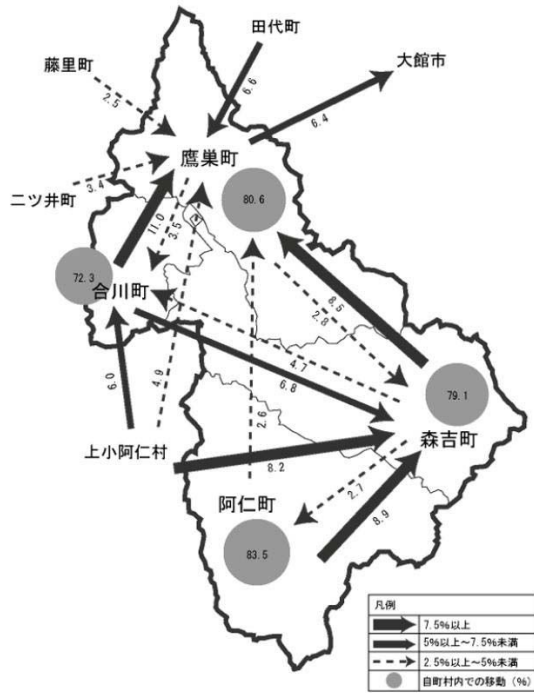
人口一人当たり商品販売額は、1999 年において秋田県が 111 万円/人、北秋田市(4 町合計)が 84 万円/人であったのに対し、旧鷹巣町が 115 万円/人であり、旧鷹巣町の商圈は依然として周辺の町にまで広がっていることがうかがえる。通勤、通学の面でも旧鷹巣町は周辺から人口が流入するひとつの核になっている(2000 年国勢調査)。旧鷹巣町の中心市街地はコンパクトにまとまっており、商業施設、公共施設、鉄道駅、バスターミナル等が集中していることがその要因のひとつになっているものと考えられる(旧鷹巣町は「歩いて暮らせるまちづくり」のモデル地区であった)。

一方、2001 年度の「秋田県消費購買動向調査報告書」によれば、旧鷹巣町の買物流動は、最寄品(生鮮食料品、その他食料品、日曜雑貨品、下着・肌着)に関しては町内が 59.0%であり、30.1%が大館市に流出している。また、買廻り品(電気器具、家具・インテリア、薬・化粧品、書籍・文具、玩具、洋品、洋服等)では町内は 36.9%にとどまり、大館市に 46.7%も流出している。

以上のように、旧鷹巣町は一定の求心性を維持しつつも、工業や商業の衰退傾向が見られ、人口も減少傾向をたどっていた。1965 年には 26,244 人であった人口はその後一貫して減少し、2000 年には 21,818 人になっていた。2000 年の高齢化率(65 歳以上人口割合)は 26.1%と秋田県全体の 23.5%を大きく上回っていた。高齢化はその後も進み、2005 年には 27.3%になっている(秋田県全体では 24.3%)。

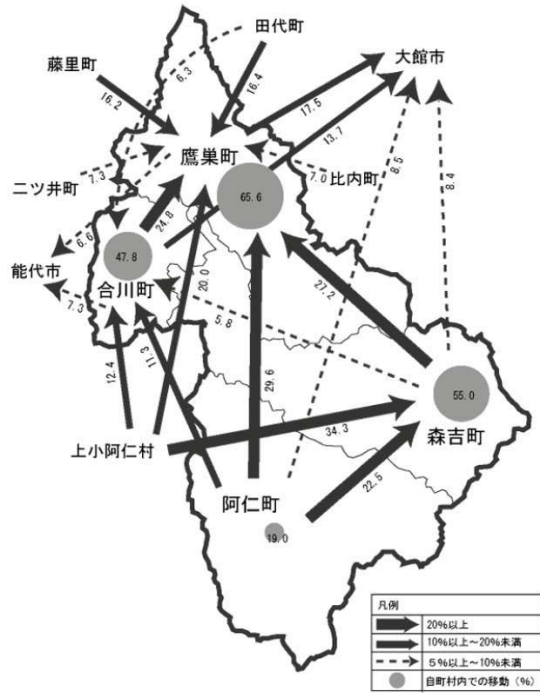
このような状況に対処するため、旧鷹巣町では 1992 年に本格的な高齢者福祉政策に乗り出し、住民主体のワークショップ方式で様々な斬新な対策を打ち出してきた。そして、旧鷹巣町は「福祉のまち」として全国的に有名になった。ワークショップ方式は今ではまちづくり全体に広がっている。また、高齢者福祉政策の一環として高齢者のタウンモビリティを高める実験が行われた。本稿ではこれらの概要を紹介する。

通勤流動(左)と通学流動(右) (2000年国勢調査)



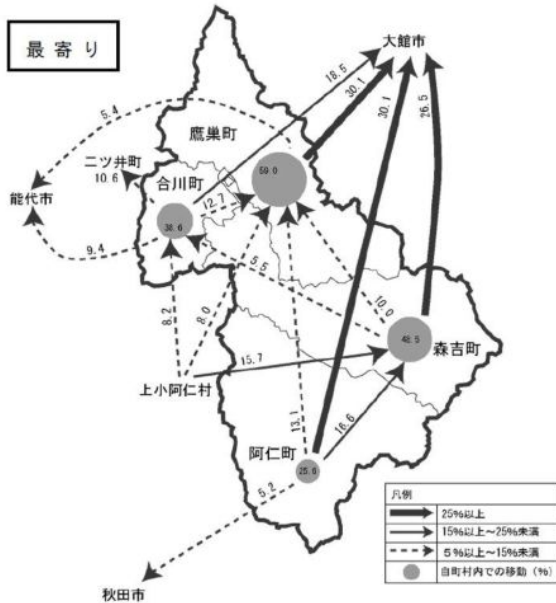
※2.5%未満は非表示

(資料:北秋田市ホームページ)



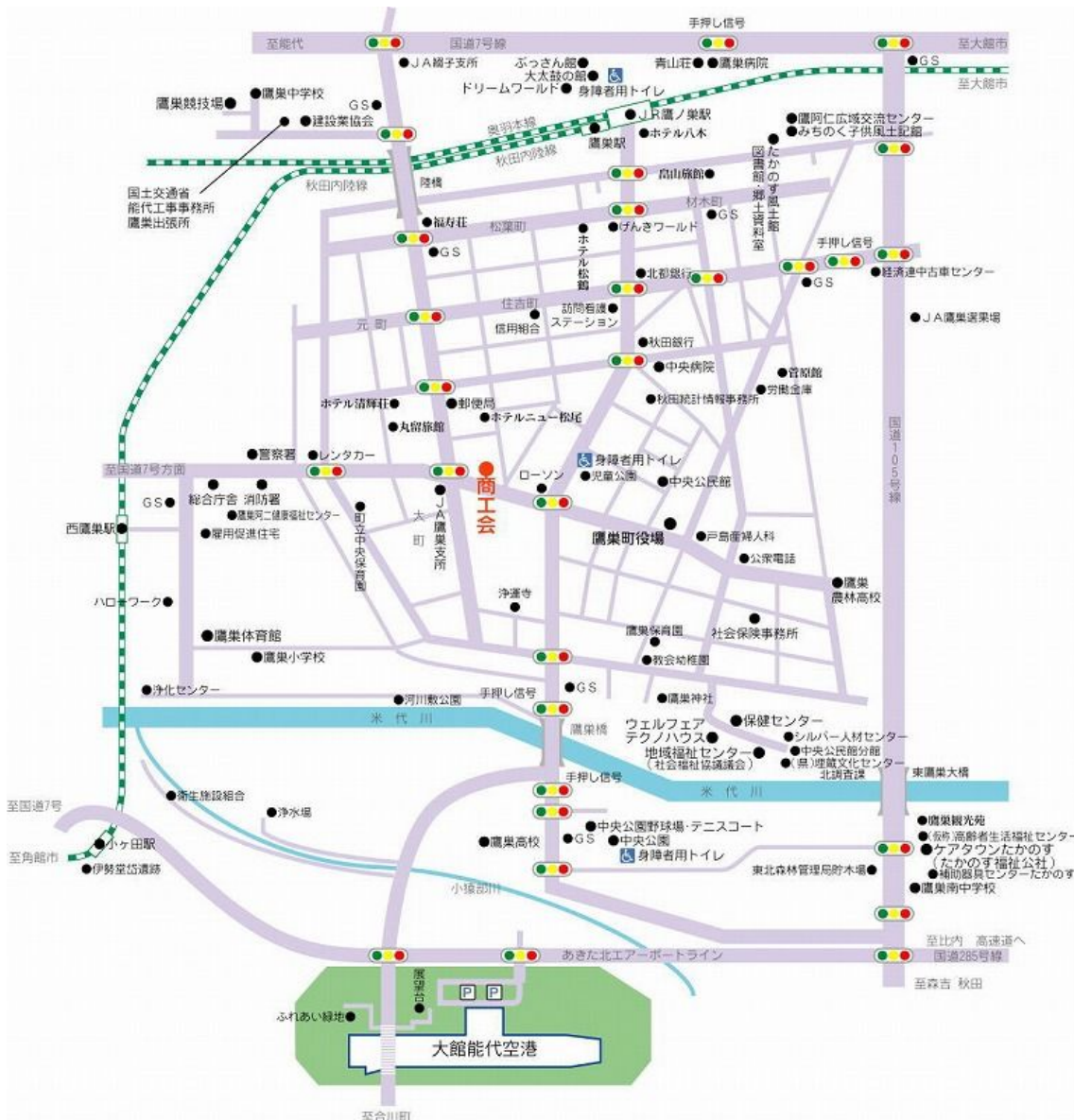
※5.0%未満は非表示

消費購買行動 (平成13年度秋田県消費購買動向調査報告書)



(資料:北秋田市ホームページ)





旧鷹巣町の中心部地図 (資料:北秋田市)

2. 目標

北秋田市は、合併前に策定した「新市まちづくり計画」を当面のまちづくりの指針としている(計画期間:2005～2014 年度)。同計画は、まちづくりの基本理念を「大自然の環境を意識し、人々が仕事に励み、お互いが尊敬し支えあい、活力の息づいたまちづくり」とし、将来都市像を「自然」「ひと」が調和し、活気とぬくもりのある交流都市 ～美しい自然が響きあい、交流とふれあいの創出により、未来を拓く～」とした。

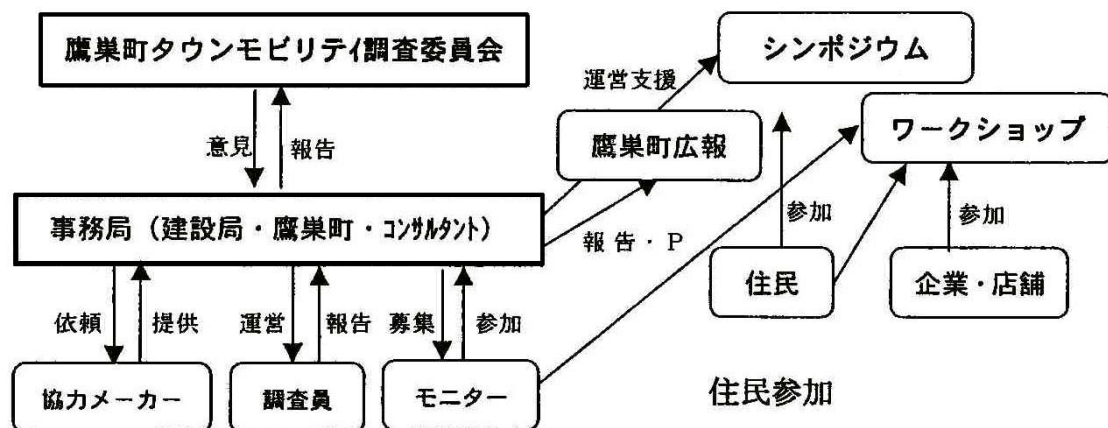
また、同計画は地域別将来発展方向として、鷹巣地域で「まちの「顔」となる魅力あるにぎわい拠点づくり」を目指すとし、以下の施策を掲げた。

- 新市商業の中心拠点づくりと都市機能集積の促進
 - ・ 市内はもとより周辺地域からも人が集まる、にぎわいのある中心拠点づくり
 - ・ 空港と高速道路が連結される予定を踏まえた都市機能の集積
- 広域的交通拠点としての機能強化
 - ・ あきた北空港のさらなる活用、連絡道路整備を促進
 - ・ インターチェンジへの連絡道路整備の促進
 - ・ バス交通の充実等によるあらゆる人が移動しやすい環境づくり
- 地域福祉拠点の形成
 - ・ 中心市街地において高齢者向け住宅を確保（「まちなか居住」の促進）
 - ・ 「ケアタウンたかのす」をはじめとする地域福祉拠点づくりの推進

3. 取り組みの体制

旧鷹巣町では、町が学識経験者等による「福祉のまちづくり懇話会」を設けて福祉の体制のあり方を議論し、それに基づき住民主体の「ワーキンググループ」を設置して具体策を検討した。そしてその結果を踏まえて町が様々な施策を実現してきた。また、その施策の実施プロセスにおいても住民や利用者が主体的に関わってきた。その後、ワークショップ形式は福祉の分野を超えてまちづくり全体に広がった。

一方、旧鷹巣町では高齢者等の利用を念頭に置いてタウンモビリティの社会実験を 1999 年に行った。主催は建設省東北地方建設局及び鷹巣町であり、秋田大学工学資源学部清水浩志郎教授、東京大学大学院鎌田実助教授、東京都立大学大学院秋山哲男助教授、秋田大学工学資源学部木村一裕助教授及び各研究室のメンバーが指導を行った（「鷹巣町タウンモビリティ調査委員会」として事務局に意見具申）。実施に際しては、商店、金融機関等が駐車場所の確保、誘導案内等の面で協力し、実験とあわせて行われたシンポジウムやワークショップには商店主、住民、事業者も参加した。



タウンモビリティの実験取り組みの体制（資料：「鷹巣町タウンモビリティ実験報告書」2000年3月）

4. 具体策

(1) ワーキンググループによるまちづくり

旧鷹巣町の「福祉のまちづくり」は全国的に有名なものとなった。その福祉政策は、高齢者等の弱者が病院等に閉じこもるのではなく、日常生活の中でケアされる「ノーマライゼーション」の考え方を基調としている。これは、高齢化が急速に進む今後のまちづくりにおいては極めて重要な観点であるが、旧鷹巣町でその取り組みの発端となったのは1991年5月の岩川新町長の就任であった。1992年4月には「福祉のまちづくり懇話会」が設立され、学識経験者や福祉関係者15人による議論が始まった。同年5月には懇話会による福祉大国デンマークの視察が行われ、住民主体の取り組み等が福祉の鍵であることが認識された。デンマークでは「利用者委員会」という利用者代表による組織がサービスの内容や施設の運営について直接提案する仕組みを採用していた。この仕組みを参考にしつつ、伊東敬文氏(コペンハーゲン大学非常勤講師)を中心に住民主体の「ワーキンググループ」の設置が検討された。

1992年6月にワーキンググループが発足し、約60人の住民が参加して福祉のあり方の検討を開始した。高齢者を実際に訪問する等の現地調査を重ねつつ課題を整理してテーマを選定し、テーマごとにグループをつくって議論を深めていった。その議論から生まれたアイデアをもとに全国初の「24時間ホームヘルプサービス」の実施(1993年9月～)や在宅複合型施設「ケアタウンたかのす」の整備(1999年4月)、デイサービス機能を持つ地域センター「サテライトステーション(1～4号)」の整備(1994年～1999年)等が次々と実現した。1997年度には利用者の声を積極的に採り入れるための「利用者会議」も組織された。

このように旧鷹巣町の福祉政策は住民主体のワーキンググループから数々の政策が実現するという真の住民自治の形で実施されてきたが、その後、ワーキンググループ方式はまちづくりの広い範囲で用いられることとなり、これまでに、「ごみワーキング」、「高野尻団地改築ワーキング」、「商業地開発ワーキング」、「ふれあい通院バスワーキング」、「文化遺産ワーキング」、「町営スキー場ヒュッテ建設ワーキング」等が実施されてきた。1999～2000年度には「歩いて暮らせるまちづくり」のワーキングも実施された。

このような旧鷹巣町の取り組みは全国的に注目を集めることとなり、多くの市町村からの視察があり、映画も製作され、旧鷹巣町の施策を参考にした制度が他市町村でも採り入れられるなど大きな波及効果を生んだ。

(2) タウンモビリティ施策の社会実験

① 背景

旧鷹巣町では、大館能代空港の開業を契機に、新たなまちづくりの目標として、①住民生活の利便性を支えるコンパクトシティの形成、②誰もが安心して暮らせる福祉のまちづくり、③中心市街地の活性化、の3つを掲げたが、これらに共通する課題として都市交通の改善があった。特に、高齢者にやさしい公共交通サービスの実現が重要であると考えられたが、そのためには以下のモビリティギャップの解消が必要であった。

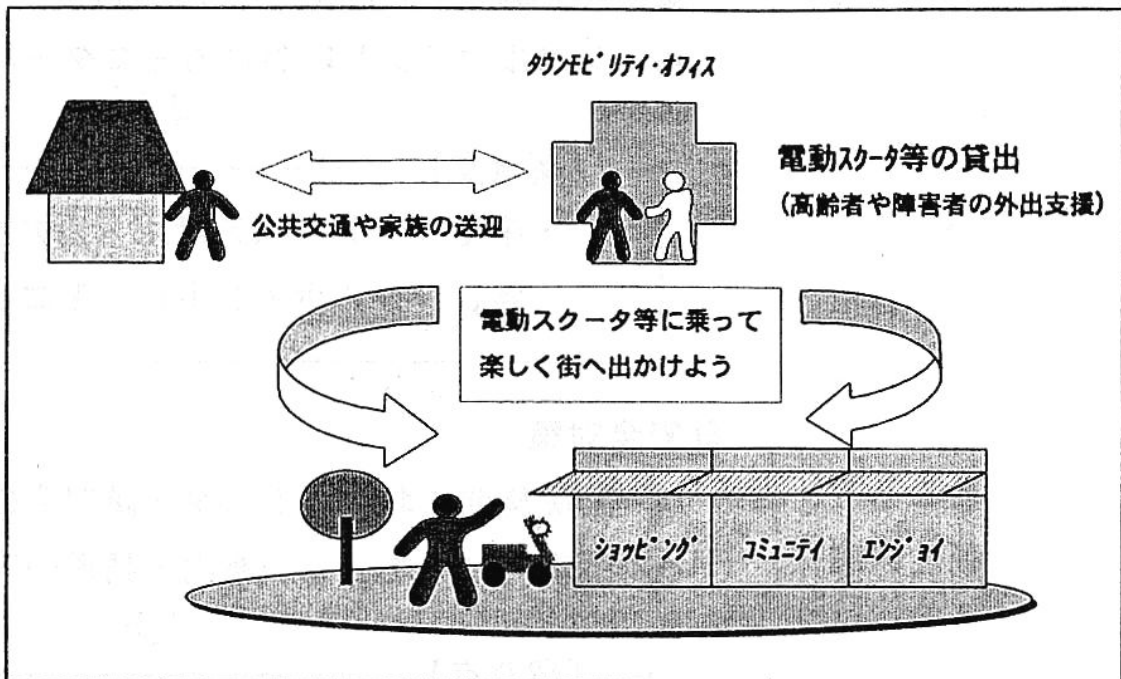
- ・ 交通手段が公共交通機関から自家用車へシフトしている。
- ・ 路線バスの廃止など、交通弱者の足を確保する手段が失われつつある。

- ・ 中心市街地から離れた高齢者等は通院、買物等でタクシー等を共同利用している。
- ・ 中心市街地に来て荷物を持つての移動は容易ではなく回遊性に支障が生じている。

これらを解消する手段を探るため、タウンモビリティ施策の社会実験が行われることとなった。

(注)タウンモビリティ施策

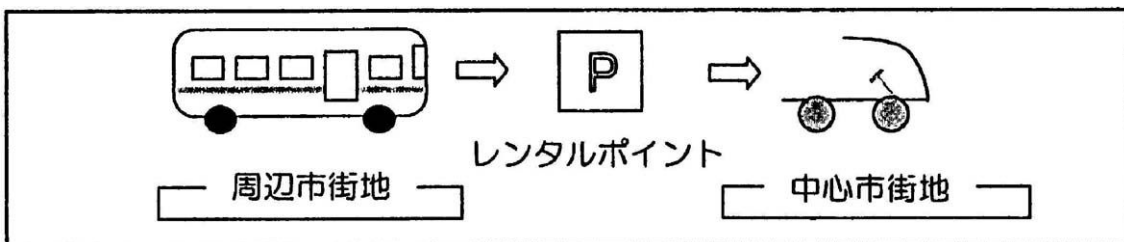
「鷹巣町タウンモビリティ実験報告書」(2000年3月)によれば、タウンモビリティ施策はイギリスのショップモビリティを日本の事情にあうようにしたシステムであり、広島市、福山市、青森市等の商店街で実施されてきている。



タウンモビリティ施策の概念図 (資料:前図と同じ)

② 実施されたタウンモビリティ施策の概要

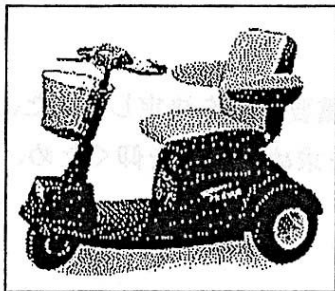
鷹巣町では町中心部に地区を限定して電動スクーターと小型電気自動車とを貸し出してタウンモビリティ施策の実験を行った。また、周辺地区から貸出場所までの送迎用に中型ノンステップバスを運行した。実験の実施概要は次頁のとおりである。



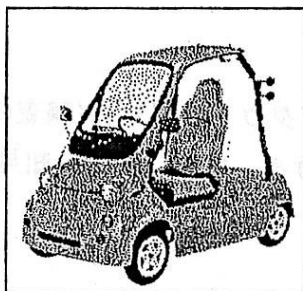
レンタルポイントでの乗り換え (資料:前図と同じ)

実施期間	1999年10月16日(土)～18日(月)
使用車両種	電動スクーター12台、小型電気自動車4台、中型ノンステップバス1台 電動スクーター 三輪タイプ6台、四輪タイプ6台 小型電気自動車 市販自動車3台、シルバービーグル1台
モニター貸出場所	鷹巣町在住者延64名(電動スクーター45名、小型電気自動車19名) (電動スクーター)役場及び風土館、(小型電気自動車)体育館
乗車ルート	当初はフリー走行を予定したが、安全性確保のためルートを限定した。
走行時間	1時間/人・回(説明等の時間を含め1.5時間/人・回) 各日午前、午後の2回(9:30～11:00、13:00～14:30) (実走行前の説明・練習、実走行後のアンケート記入の時間を含む)
主催	建設省東北地方建設局、鷹巣町
指導	秋田大学、東京大学、東京都立大学の各研究室(先述)
運営支援	鷹巣町商工会、鷹巣町社会福祉協議会、鷹巣町駅前商店振興会、鷹巣銀座通商店会、老人クラブ連合会
機材提供	本田技研工業(株)、スズキ自動車販売(以上、電動スクーター)、 鎌田研究所、光岡自動車(株)、加藤自動車商会(以上、電気自動車) 日産ディーゼル工業(株)(以上、低床バス)
作業協力	パシフィックコンサルタンツ(株)
成果	報告書、映像記録を作成(実験後にワークショップ、シンポジウム開催)

小型電気自動車は市販の MITUOKA・MC1 及び開発中のシルバービーグルを用いた(最高時速40km/h以下、要免許)。シルバービーグルは運動能力の衰えを考慮して、ブレーキ、アクセル等の操作を全て手元に集中させたものである。電動スクーターは歩行者扱いで免許を必要としない歩道走行可能な低速のものとした(6km/h)。実験に際しては、モニター意向調査、商店街意向調査、一般ドライバー意向調査、ビデオ撮影(モニター行動分析調査)、交通流動調査をあわせて行った。また、実験後にワークショップ(2回)とシンポジウム(1回)とを開催した(12月～翌年1月)。実施するにあたっては、計画段階から鷹巣町の企業や住民に積極的な参加を呼びかけるとともに、実験情報の積極的な提供・公開を行い、また、ワークショップやシンポジウムへの住民参加を呼びかけ、住民・企業・行政のパートナーシップ形成の促進を図った。



電動スクーター

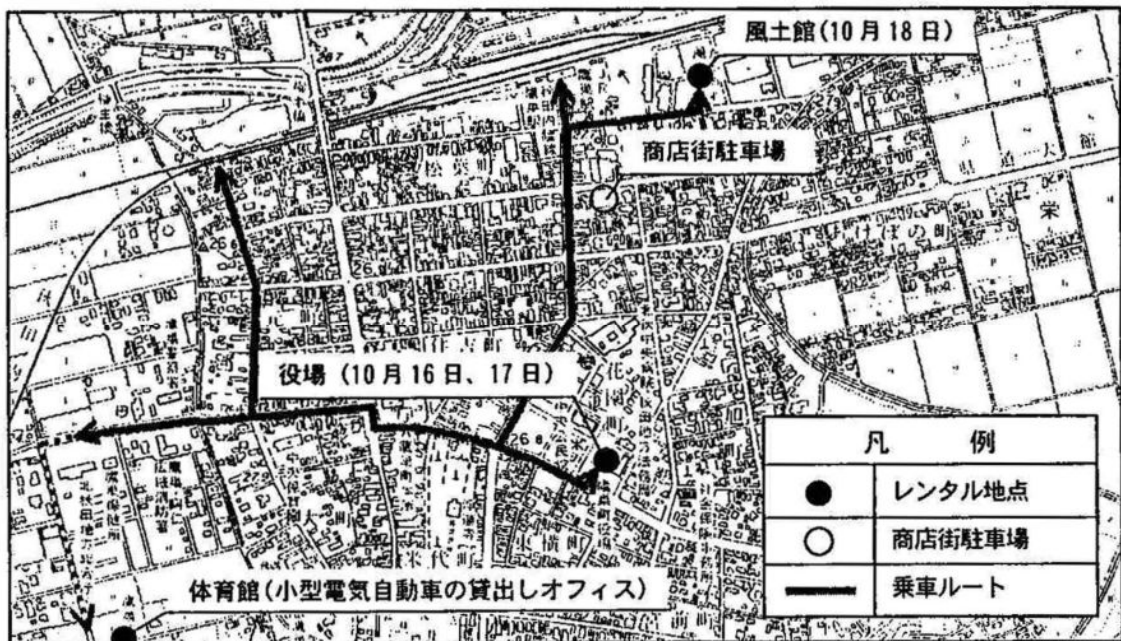


電動自動車



低床(ノンステップ)バス

(資料:前図と同じ)



電動スクータ及び小型電気自動車のレンタルポイントと乗車ルート (資料:前図と同じ)

③ 実験の結果

実験当日の平均気温は10月16日が10.9度(最高14.6度)、17日が7.0度(同7.0度)、18日が6.0度(同6.0度)と冷え込みが厳しい状況であったが、3日間で述べ64人が乗車した(60歳以上は老人クラブに依頼、その他(免許所有者10人、非所有者10人)は公募、当時町内ですでに電動スクーターを所有している人にも参加を呼びかけた)。走行時は後ろからビデオカメラで撮影し、乗車後にアンケート調査を実施した。また、あわせて一般ドライバー調査等を実施した。それらの主な結果は以下のとおりであった。

1) 電動スクータモニター調査

電動スクータモニターは66人(6人×1回、12人×5回)を募集したが、応募は45人であった。その年齢別内訳は、65歳以上が37人(うち75歳以上が29人)、50歳以上65歳未満が6人、20歳代、40歳代が各1人であった。性別では男性が42人であった。

アンケートの結果、ノンステップバスに関しては、有料でも利用すると回答した人は36人(81%)であった。タウンモビリティに関しては、「中心部への施設に行きやすくなった」との評価が20人、「今後、タウンモビリティシステムが利用されるだろう」との評価が32人(76%)であった。電動スクータに関しては、「運転が簡単」との回答が39人(89%)であった。

車両への改善要望としては、走行性(スピード)、安全性(音が静かすぎる)、操作性、利便性、雨・寒さ対策に関する意見が出た。道路・施設への改善要望としては、段差・幅・放置自転車等の障害物、お店の自動ドア等に対する意見が出た。

レンタルシステムについては、有料または特典付有料で利用すると回答した人は20人(49%)であり(各16、4)、その場合支払ってもよいとする額の最頻値は200円/時間(10人)であった。

2) 小型電気自動車モニター調査

小型電気自動車モニターは 24 人(4 台×6 回)を募集したが、応募は 19 人であった。その年齢別内訳は、65 歳以上が 16 人、50 歳代が 1 人、20～30 歳代が 2 人であった。全て男性であった。

アンケートの結果、ノンステップバスに関しては、有料でも利用すると回答した人は 3 人であった。「商店街に行きやすくなった」との回答が 9 人であった。小型電気自動車に関しては、「運転が簡単」との回答が 16 人(89%)となった。

車両への改善要望としては、快適性(振動)、安全性、操作性、利便性、雨・寒さ対策に対する意見が出た。道路・施設の改善要望としては、駐車場の確保、路上駐車禁止の徹底等の意見が出た。最高速度 40km/h に関しては「適切」が 16 人(84%)であった。

レンタルシステムについては、有料でも利用したいと回答した人は 4 人であった。購入に関しては、「是非購入したい」「場合によっては購入したい」「購入を検討したい」が 6 人(各 1、1、4)であった。また、購入する場合の支払ってもよい額は 40 万円程度以内が 9 人と過半を占めた。



走行中の小型電気自動車 (写真:北秋田市ホームページ)

モニターアンケート調査では、小型電気自動車のレンタルシステム受容度は電動スクーターのレンタルシステム受容度に比べて低かったが、これに関してはいくつかの問題点が指摘されている。すなわち、小型電気自動車は一般車両と同一の道路を走行するが、速度が低いため後続車の追突や後続車の苛々運転の懸念があり、専用レーンの設置や速度の違う車の混合交通に対応した交通規制が課題となる。また、小型電気自動車は自家用車と同様に駐車場に停めなければならないが、これではタウンモビリティを利用する意義が薄れる。したがって、導入に際しては、タウンモビ

リティに限って路上駐車を可能とするよう駐車規制を弾力化する、駐車ベイを設ける、きめ細かく路外駐車場を整備する、等の工夫が求められる。

一方、電動スクーターは歩道を走行するので段差の解消、歩道拡幅等の改良が必要である。店舗内部においては乗車したまま自由に移動・買い物ができるよう、通路幅の確保や段差解消等の改善が必要である。このような課題があるものの、電動スクーターは総じて高齢者のモビリティ確保の有効な手段であり、町では導入の実現に向け検討していくこととした。

3) 一般ドライバー等調査(回答数 46 人)

実験時の交通状況は、「普段と変わらない」が 31 人(回答数 38 人の 82%)であった。スクーターの貸出を鷹巣町で常設で行うことに関しては、「積極的に協力したい」が 10 人、「ある点が改善されれば」が 10 人であった(回答数 42 人)。小型電気自動車の常設に関してもそれぞれ 10 人であった(回答数 42 人)。これらを導入するに際しての道路整備に関しては、「路上駐車禁止の徹底」7 人、「一般車の速度規制」7 人、「専用道路」5 人、「道路の幅員を広げる」4 人、「現在のままでよい」4 人等であった(回答数 34 人)。

4) 商店街店舗経営者アンケート調査(回答数 49 店舗)

電動スクーターや小型電気自動車を利用した客の立ち寄りには、「なかった」がそれぞれ 32 店舗(回答数 40 店舗)、31 店舗(同 38 店舗)、「わからない」がそれぞれ 6 店舗、7 店舗であった。今回の仕組みに関して、「良いことなので協力したい」が電動スクーター 19 店舗(回答数 38 店舗)、小型電気自動車 18 店舗(回答数 37 店舗)、「わからない」が両者とも 16 店舗であった。

5) モニター行動分析

タウンモビリティ導入のひとつの大きな意義は、家にこもりがちな高齢者を街に向かわせ、人々との交流を促すことにある。このような観点から、モニター行動分析では、実験中のモニター行動をビデオカメラで撮影し、知人と会話した時間とショッピングを行なった時間を「コミュニティ行動時間」と捉え、それにどのくらいの時間を費やしたかを解析した。モニターにより差はあったが、走行のみを行なった 1 名を除き、数分から 10 分程度のコミュニケーションの時間を記録し、十分にコミュニケーションに活用されたと結論づけている。

6) 交通流動調査

実験期間中の 10 月 17 日午前 9 時 45 分～10 時 45 分の間、道路断面 12 箇所、駐車施設 4 箇所において、ナンバープレート調査、車種別・方向別交通量調査を行った。そのデータを元に交通シュミレータを用いて分析した結果、断面交通量は最大 20 台/分、道路占有率(交差点間あたりの車の占有率)は最大 20～39%内、滞留長は最大 30m程度となり、実験エリア内の交通状況は円滑でありタウンモビリティ導入の障害があるとは考えにくいという結論が得られた。

7) ワークショップとシンポジウム

社会実験実施後にワークショップを 2 回、シンポジウムを 1 回開催した。それぞれの概要は以下のとおりである。

ワークショップの結果報告 (資料:「鷹巣町タウンモビリティ実験報告書」2000年3月)

鷹巣町タウンモビリティ調査 第一回ワークショップ～『タウンモビリティを体験した感想・意見』～ 結果報告

開催日:平成11年12月8日 PM7:00～ ●会場:鷹巣町公民館 ●出席者:実験参加モニター 4名、商店街代表 1名、社会福祉協議会 1名、鷹巣町役場 5名 計11名

<電動スクーターについて>

<電動スクーターは良いものです！>

- 乗り心地が安定して良かった。
- 運転しやすかった。
- 歩行できないとき(歩けなくなったら)は便利そう。
- 歩行が困難な方(歩行器、押し車、車椅子使用者)に、免許もなく乗れる点が良い。
- 周りに見えていて電動スクーターを運転している人がニコニコしていた。
- 歩行に不自由な人には便利なもので、外出が楽しくなると思う。
- 歩けなくなったときは便利である。
- スピードをもう少し出してもいいと思う。
- ゆっくりに走れば安心。

<気づいた点、困った点>

- △歩行者が多い時間帯の安全性が気にかかった。
- △信号が青から黄の時の回数が少ないときと少し違うので、危なかったときがある。(車が来るとき)
- △エンジン音がしないので周囲が気づかない、△寒い時期には向かない。

<今後に活かして！いろいろな意見>

- ・公道ではスクーターも電気自動車も対応できない面があるのではないか。(タイヤ、悪路対策など)
- ・既に使っている人がいるのでその人の意見を聞いたらどうか。

<レンタル？個人所有？>

住民(ユーザー)からの警告!

- △運転マナーや方法を正しく行わずに貸し出しばかりに気が行くと事故が多発する危険がある。

住民(ユーザー)のニーズ

- ・貸し出しよりも行政の補助で買った方がよいと思う。
- ・スクーターは貸し出しよりも買う方がよい。

その他

- ・行政の補助
- ・積み立て方式の導入
- ・町の外から来た人のためにレンタルも考える。

<まちとこころのバリアフリー！>

まちの問題

- ・まちの中に段差が多い。
- ・段差のカタカタは今のところ仕方ないと思う。

交差点

- ・(周りで見て)電動スクーターが突進しづらいの交差点で危険があった。
- ・十字路(交差点)では背になるのを待って進めば安心だった。
- ・電気自動車走ったとき、眼前の交差点がこわかった。
- ・電気自動車走ったとき、交差点が何かと不安だった。

こころのバリアフリー!

- ・女性の参加が少なかった
- ・「足腰が悪いので本音は乗りたいがまだまだ若いところを見せたい。…女心は年老いてもわかない? (若作り)…」
- ・車椅子の方も電動スクーターの方も特別な「目」で見ないまじくりが大事である。

<今後の整備に望むこと>

- ・小規模電気自動車、電動スクーターも実際に走行するとすれば、道路と歩道の間に中間的な道が必要になるのではないか。
- ・盲人用の黄色の点字ブロックは既に障害がある人には悪いので、歩道の整備を考慮。
- ・車道から歩道に上がる時に斜めに傾斜がついているので上がりづらい。

(住民の期待)

- 買い物のエリアが広がる。

(商店の期待)

- 商店に買い物に来てくれる客が多くなると思う。

<タウンモビリティと商店街>

(住民(ユーザー)の指摘・要望)

- △全体的に店の自動ドアが狭い。
- △商店街にはタッチセンサー型の自動ドアが多い。あけるとときにスクーターが邪魔になる。
- △温泉町の商店には自動ドアの店が少ないので、商店の方でも考えて欲しい。
- △スーパーのレジは電動スクーターが通れない。
- △コンビニの通路が狭い。
- ・買い物時、小型電気自動車の駐車場が必要だと思った。

(買い物しやすい店にするために)

- ・各店の協力がなくては何事も進んでいかない。

<小型電気自動車について>

<小型電気自動車は使いやすい！>

- 小回り利いて街乗りには便利そうである。
- 2km程度の距離であればよい。
- 運転操作も簡単で乗り心地も大変良かった。
- 操作が簡単であった。

<気づいた点、困った点>

(驚いてみたこと)

- △電車の風について心配しながら速度に気を取られることで、気を使うことが多いように思った。
- △最高時速 40～50km はちょっとでずい、乗っているときわいと感じた。
- △ガード(フードの幅)よく見えなかった。左の幅にほとんど点があった。
- △小型なため、前後から車に挟まれたときに少々不安を感じた。
- △道路横断勾配がきつところは危険を感じる。

(細りてみたこと)


- △小型電気自動車はだいぶ進められたような気がする。

<今後活かして！いろいろな意見>

- ・シート張りが涼しいが、普通自動車のようにできないのか。
- ・ライトで夜間の走行も体験したかった。
- ・電動のため、途中でのバッテリー切れに気を使うので、補助的なバッテリーがあればよいと思う。11月の時、途中でバッテリーが切れて夜場前に停止して困ったことがある。
- ・幹線道路では走らない方がよい。

鷹巣町タウンモビリティ調査 第二回ワークショップ～『私たちの提言』を作ろう!!～ 結果報告

開催日:平成12年1月12日 PM7:00～ ●会場:鷹巣町公民館 ●出席者:実験参加モニター 4名、商店街代表 2名、社会福祉協議会 1名、鷹巣町役場 2名 計9名



「使いたい・使いたくない時期は?」

- ・やはり寒い時期は困難。暖かい時期でない、危険。
- ・暖かいときがよいが、冬期間も使える様にしたい。
- ・4月上旬から11月上旬が適当。冬期は歩道の除雪が完全ではないので、自動車の邪魔になると思う。
- ・4月～10月頃の暖かい時期が適当と思う。
- ・道、冬以外。
- ・曇りも天気も良い日。雨の日・雪の降る日は使いたくない。
- ・冬以外の暖かい時期。
- ・春～秋の暖かい日(雨天を除く)。

電動車の普及によって、どんな効果が期待できる?

- ・老人の雨じこもり防止に良い。気晴らし等、用途は多岐である。
- ・出かけやすくなるので、人と人の交流が多くなり、気持ち明るくなると思う。
- ・自分で見たいところ、又行きたいところに行けるので張り合いや楽しみができる。
- ・町で電動三輪車が目に触れるようになれば、みんなにやさしくなり、気配り・いたわりの心が生まれると思う。
- ・商店がにぎやかになる。
- ・人間的に良い生き方ができる。
- ・外に出る機会が増え、移動することに喜びが生まれると思う。
- ・高齢者など交通弱者の外出の機会が増える。自立支援につながる(歩行支援)。
- ・個人所有でいつでも乗れるようになれば、買い物等の機会が増える。

<私たちの提言>

<私たちが描く将来像>

電動三輪車や小型電気自動車が、“あたりまえ”に走るまちにしたい!!

そのためには、どうしたらよいか、私たちは考えました!

「今、あまり使われていないのはなぜだろう?」

- 認知不足**
- ・今はまだ乗っている人が少ないから、持っている人が少ないから。
- ・乗って町を歩くのが恥ずかしいから。
- ・欲しても、どこで買っているか分からないから。
- ・値段的なのや、操作方法が難しいという先入観があるのでは?
- まちにバリアフリーが足りない**
- ・道路の構造が対応していないから。
- ・歩行者や自転車の通行量等の交通問題に対応されていないから。
- 身体的な問題**
- ・用事は元気の良い家族が代行するから。
- ・自転車又は自動車の運転も出来なくなると電動車の運転も困難と思う。

<どうすれば普及する? 私たちのご提案!>

- 需要調査や活用促進活動を実施しよう!**
- ・宣伝や啓発活動やアンケート調査を行い、必要台数などをきっちり把握する。
- ・既に使っている人たちの体験談を聞く、など、もっと範囲を広げて意見を聞く。
- ・店員・責任をパンパンやる。
- ・普及係(委員)を付けて町民の足腰の弱い人に説明(宣伝)すること、そして電動車でレクリエーションをやってみよう。
- ・自動車のように試乗販売所を設ける。
- ・「電動車にのって商店街で買い物してみよう」というようなイベントをたくさんやる。
- とにかく乗ってみたいをきっかけに!**
- ・始めはレンタル方式が良い。人目につくようになれば、参しくなくなり、乗る人が増える!
- ・老人福祉施設(サタタウン、サテライト、サテライト、青山荘等)での簡単な実践、操作方法の取組等を行う。
- ・レンタル等利用しやすい仕組みづくりを考える。
- ・レンタル等で試して使ってみる機会を作る。
- ・とにかく乗ることが大切。最初はレンタルから初めて、使う人も町の人も乗る機会をたくさん作っていくべき。

どんなところで使いたい?

- ・家の周囲で使いたい。
- ・自分で自由に散歩できるし、買物等に使用したい。
- ・現在の遊歩道等としては、町へ出るの不可能と思う。どうしても、公園やグラウンド等、レジャー用として人通りの少ないところになってしまいうのでは。
- ・商店、病院、役場。
- ・自分の用事を達成するため。
- ・買物も自分で行きたい所。
- ・病院やお店など日常生活に密接な場所。

施設や建物を使いやすいにするにはどんな改良が必要?

- ・歩道を歩きやすく、安全なゾーンを作る。
- ・建物は自動ドアするとともに、エレベーターを設置する。
- ・建物を改造しなくとも、自動ドアと通路を広くすること。
- ・商店街であれば、店の前に電動スクーターが置ける場所を設置する。
- ・入口の段差解消と通路幅の確保。

必要なまちなか改善は?

- ・付き回りの確保など安全性の確保。
- ・出入口の段差をなくして欲しい。
- ・郵便ポスト、電話ボックスを低くして欲しい。
- ・スーパーの陳列棚を低くして欲しい。乗ったままで買い物できるようにする。
- ・電動スクーターで歩きやすいように、浴槽の状況におし、歩道の幅を広げる。
- ・段差を夜光(塗料)などでわかりやすくする。
- ・街の段差を直す。
- ・交差点の歩道と車道の段差解消。
- ・録音など音階をクリアする。

〔第1回ワークショップ〕

- 開催日時 1999年12月8日 午後7時～
- 会場 鷹巣町公民館
- 参加者 実験参加モニター4人、商店街代表1人、社会福祉協議会1人、町役場5人
- テーマ 「タウンモビリティを体験した感想・意見」
- 検討内容 まちとこころのバリアフリー
- ↓ (まちの問題、こころのバリアフリー → 今後の整備に望むこと)
 - ① 電動スクーターについて
 - ↓ (良い点、気づいた点・困った点、今後活かして・いろいろな意見)
 - レンタル? 個人所有?
 - ② 小型電気自動車について
 - ↓ (使いやすい点、気づいた点・困った点)
 - 今後活かして・いろいろな意見
- タウンモビリティと商店街(住民(ユーザー)の指摘・要望等)

〔第2回ワークショップ〕

- 開催日時 2000年1月12日 午後7時～
- 会場 鷹巣町公民館
- 参加者 実験参加モニター4人、商店街代表2人、社会福祉協議会1人、町役場2人
- テーマ 『私たちの提言』を作ろう!!」
- 検討内容 使いたい・使いたくない時期は?
- 電動車の普及によって、どんな効果が期待できる?
- どんなところで使いたい?
- 施設や建物を使いやすくするにはどんな改良が必要?
- 必要なまちなか改善は?
- ↓
 - 「私たちの提言」
 - 私たちが描く将来像
 - 「電動三輪車や小型電気自動車が、“あたりまえ”に走るまちにしていこう!
 - 今、あまり使われていないのはなぜだろう?
 - どうすれば普及する? 私たちのご提案!

〔シンポジウム〕

- 開催日時 2000年1月21日 午後1時30分～4時30分
- 会場 鷹巣町役場大会議室
- 議事 基調講演「シルバーコンパクトシティの提案とタウンモビリティ」
(秋田大学工学資源学部教授:清水浩志郎)
- タウンモビリティ実験報告
(実験ビデオ上映、ワークショップの取組みについて)
- パネルディスカッション

④ 実験のまとめ

「鷹巣町タウンモビリティ実験報告書」(2000年3月)は、実験結果を次のようにまとめている。

1) 今後の利用動向(意向調査結果)

- 電動スクータモニター 過半数が今後の利用意向を示す好評価
- 小型電気自動車モニター 過半数が今後の利用意向を示す好評価
- 一般自動車ドライバー 本システム導入への協力意向がほぼ半分
- 店舗経営者 本システム導入への協力意向がほぼ半分

■ アンケート結果の概要

◇ モニターの利用意向

〔電動スクータ〕

タウンモビリティ
システムの利用意向

※モニターアンケート結果

〔小型電気自動車〕

タウンモビリティ
システムの利用意向

※モニターアンケート結果

◇ ドライバーの協力意向

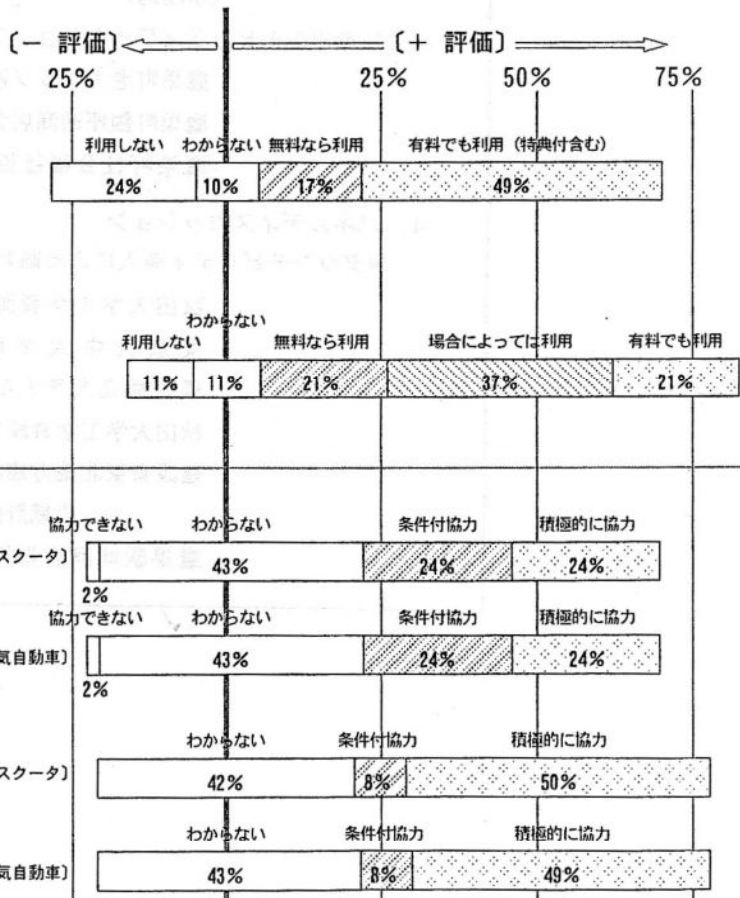
ドライバーの協力意向

※ドライバーアンケート結果

◇ 商店街の協力意向

商店街の協力意向

※店舗経営者アンケート結果



(資料:前図と同じ)

2) タウンモビリティ導入にあたっての課題

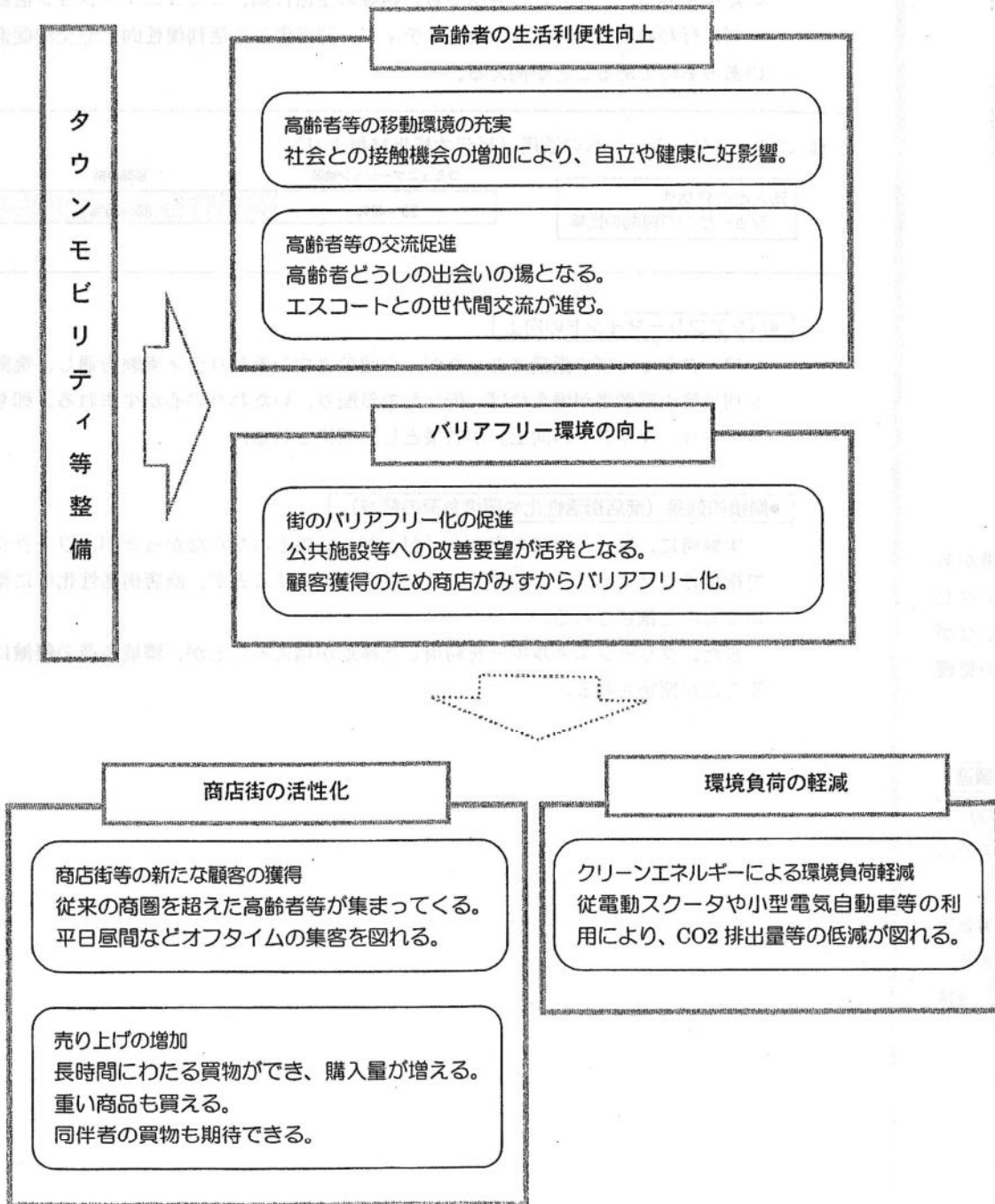
- 車両の改善 (電動スクータ) スピード、安全性(静かすぎる)、操作性、利便性の向上
- (小型電気自動車) 振動、安全性(静かすぎる)、操作性、利便性の向上
- (共通事項) 雨、寒さ対策
- 街なか(道路、施設)の改善 段差、道路幅員、放置自転車等対策、自動ドア改良、通路幅
- バリアフリーネットワークの整備
- タウンモビリティシステムの具体化(需要予測、普及・啓発活動の工夫、運営資金調達)

3) タウンモビリティの効果

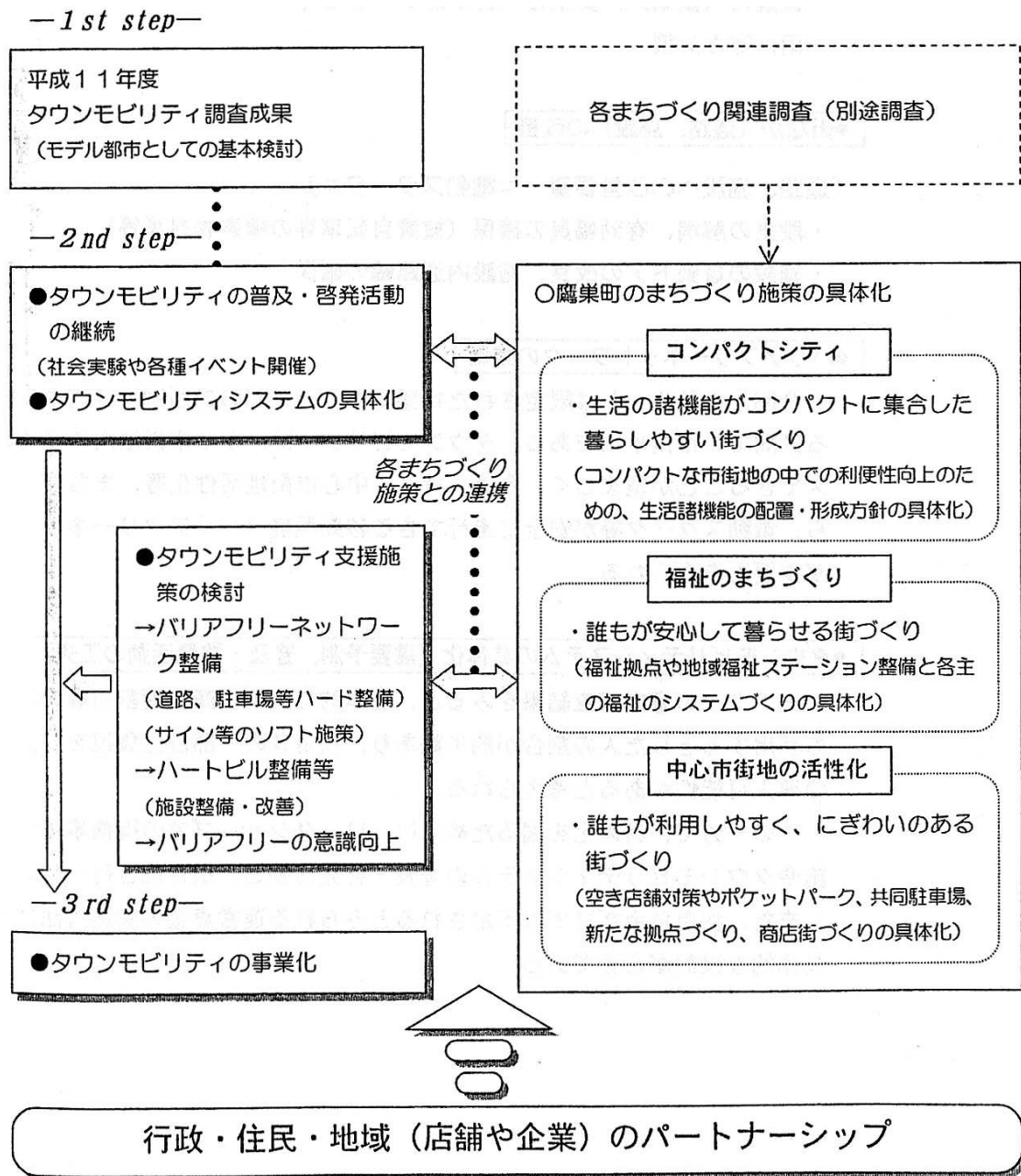
高齢者等の生活利便性向上、交流促進

バリアフリーマインドの向上

間接的効果(商店街活性化や環境負荷の軽減)



期待される整備効果 (資料:前図と同じ)



行政・住民・地域 (店舗や企業) のパートナーシップ

今後の展開方針 (資料:前図と同じ)

⑤ その後の取り組み

2000年7月に「タウンモビリティオフィス」が開設された。これは鷹巣駅前商店街協同組合連合会の事務所に設けられたもので、隣接する同連合会の有料駐車場のリニューアルにあわせて整備されたものである。電動スクータ3台、自転車5台、ショッピングカート5台を用意して商店街連合会が会員制によりおおむね2時間程度の貸出を開始した。スクータは町が購入した。事務所の2階には無料休憩所も設けられた。

5. 特徴的手法

福祉大国であるデンマークの民主主義に習い、住民主体のワーキンググループ中心にさまざまな施策を具体化してきたことが何よりの特徴である。施策の基本的視点はノーマライゼーションであり、この視点からまちづくり全般にワーキンググループ方式の活動が広がってきた。このような住民自らが動くまちづくりは今後の全国まちづくりにとって大変参考になる事例であると思われる。

6. 課題

鷹巣町は北秋田市に移行し、首長も交代した。この新しい体制の下で、今後どのように過去の成果を継承あるいは改善し、まちづくりを発展させていくか、その動向に注目が集まっている。今後のまちづくりにあたっては、タウンモビリティに典型的に見られるように、経営体制の確立を図っていくことが重要になっている。

(参考・引用文献)

国土交通省ホームページ

北秋田市ホームページ

鷹巣阿仁地域合併協議会『新市まちづくり計画』同

鷹巣町『鷹巣町タウンモビリティ実験報告書』同、2000年