

はじめに

これまでのまちづくりは行政の先導により進められてきた感がありましたが、近年市民と行政のパートナーシップによるまちづくりが重視される中で、市民の方々が主体となってまちづくりを進める場面が増えつつあります。

財団法人名古屋都市センターでは、平成 11 年度に名古屋のまちづくりについて市民の目で自主的に研究していただく「市民研究制度」を設けて以来、これまで、市民研究員による、まちづくりに関する様々なテーマの研究に取り組んできました。

平成 20 年度には、当センターの調査研究全般を通じたメインテーマ「持続可能な N A G O Y A への変革一次世代に引き継ぐ魅力ある都市一」の元、あらかじめ定められた研究テーマについて応募者がグループで活動していただく市民研究Ⅰ（共同研究部門）と、応募者自身が市民の視点から研究テーマを設定して調査研究を行い提言をまとめていただく市民研究Ⅱ（自由研究部門）を設置し、両部門で研究活動を進めてきました。

このうち、市民研究Ⅰは「歩行者、自転車、公共交通を活かしたまちづくりを考える」をテーマに、6 人の市民研究員と 1 名の都市センター職員、計 7 名の研究員とアドバイザーとして名古屋工業大学大学院の秀島栄三准教授にご助言をいただきながら、共同研究に取り組み、その提言内容を研究成果として本報告書にまとめました。

当センターといたしましては、今後とも、市民、学識者、行政などの幅広い視点からの調査研究を通して、名古屋のまちづくりに貢献していく所存です。今後ともこれまでと同様、ご支援ご協力を賜りますようよろしくお願い申し上げます。

平成 21 年 3 月

財団法人名古屋都市センター

目次

I	概要版	i
II	本編	
第1章	名古屋のクルマ利用における現状と課題	
第1節	近年のクルマ利用の現状	1
	(1) クルマ利用が圧倒的多数を占める街	
	(2) クルマ依存の背景…広すぎる道路はなぜ整備されたのか	
第2節	クルマ依存社会の課題	3
	(1) パーソントリップ調査に基づく中京圏の交通課題	
	(2) なぜクルマ利用が増加したのかー中部地方交通審議会の分析ー	
	(3) クルマを捨てる！	
第3節	今後のクルマ利用への提言	5
	(1) クルマは魅力的だが…	
	(2) 意識を変えよう	
	(3) 脱クルマへのアイデア～名古屋八十八ヶ所巡り～	
	(4) 実践編「“名古屋観光ルートバス 金しゃち色のメーグルに乗る” 初体験談」	
第2章	クルマから公共交通機関への切り替えにあたっての方策	
第1節	公共交通機関の現状と課題	17
第1項	名古屋市市営交通	17
	(1) 市営交通事業のあらまし	
	(2) 財政状況	
	(3) 市バスの状況	
	(4) 地下鉄の状況	
第2項	その他の公共交通	18
	(1) あおなみ線	
	(2) ゆとりーとライン	
	(3) リニモ	
第2節	公共交通機関の利用促進事例	22
	(1) 地域巡回バスの運行開始	
	(2) 平成17年4月からの利用促進策	
	(3) 平成18年4月からの利用促進策	
	(4) 平成20年4月からの利用促進策	

第3節	クルマから公共交通機関への切り替えにあたっての提案	23
第1項	公共交通の運賃	23
	(1) 地下鉄の運賃	
	(2) 初乗り運賃を180円に!	
	(3) 市バスの運賃と提案	
第2項	高速道路を使ったバス路線	25
第3項	お得感のある仕組み	27
第4項	クルマ(マイカー)からバスへ	27
	(1) バスの弱点	
	(2) 基幹バスの運行	
	(3) 基幹バスへの反発	
	(4) 基幹バス網の充実	

第3章 クルマから自転車への切り替えにあたっての現状と課題

第1節	自転車を取り巻く環境の現状と課題	31
第1項	自転車の通る道	31
	(1) 自転車の通る道の現状	
	(2) 現地調査結果	
	(3) 自転車の通る道の課題	
第2項	名古屋市の自転車駐車場	49
	(1) 整備状況	
	(2) 駅周辺の有料自転車駐車場の現状調査	
	(3) 駅周辺の無料自転車駐車場の現状調査	
	(4) 放置自転車・放置禁止区域	
	(5) 自転車駐車場の課題と提案	
第3項	自転車利用者への指導と啓発	57
第2節	自転車と公共交通機関の乗り継ぎの可能性	
	～自転車と公共交通機関をうまく使って効率よく移動～	58
第3節	クルマから自転車への切り替えにあたっての課題と提言	
	～クルマ利用を抑えて自転車利用へ～	61

第4章 多元的な価値観による交通手段の実証比較	64
第1節 クルマ第1主義からの脱却	64
第2節 多元的な価値観による、クルマよりも付加価値の高い交通手段の実証研究	64
～様々な指標による交通手段の比較～	
(1) 比較するための指標について	
(2) レーダーチャートを用いた実証研究	
(A) あるOLの休日の場合	
(B) 緑と坂の多い町に住むあるOLの通勤の場合	
(C) 海の好きなオジサンが名古屋港へ行く場合	
(D) 名古屋市内の移動は自転車でこなせる！40代自転車店主の男性の場合	
(E) 名古屋市内担当営業マンの営業活動の場合	
(F) 「東山動植物園再生に興味がある東京の知人」のための案内人の場合	
第3節 実証比較研究のまとめ	87
第5章 クルマ社会からの切り替えの提言	
第1節 クルマに頼らない、よりよい街づくりへの提言ー美しい街・名古屋へー	89
第2節 研究員の感想	91

I 概要編

歩行者、自転車、公共交通を活かしたまちづくりを考える調査研究

澤村慎太郎、中川卓治、新田正人、伏屋雅年
山上伸夫、山西敦子、井村美里

この研究の目的は、クルマから他の交通手段に切り替えるために、徒歩・自転車・公共交通を使った移動の良さを明らかにすることである。そのために筆者らは、①クルマ利用の現状分析と「脱クルマ」への提案、②公共交通機関の現状と課題、③自転車をとりまく環境の現状と課題、④クルマと他の交通手段の比較検証などの点について、文献調査・実証的なフィールドワークを行った。

調査・研究は以下のように行われた。

- (1) 資料収集：市民研究という視点から、学術論文よりも、民間の資料（新聞・文学作品など）を利用した点が特徴的である。また行政からの資料としては「なごや 100 年」（名古屋市総務局）名古屋市交通局が年に 1 回発行する報告書「市バス・地下鉄」、「自転車等駐車対策の概要」を大いに利用した。
- (2) 聞き取り調査：特に自転車駐車場の調査をする際に、駐車場の問題点など、実際の利用者の声を拾った。また駐車場の管理会社・管理人についてもインタビューを試みた。
- (3) フィールドワーク：この研究報告書は、実際に歩いて確認するスタイルを重視した。そのため章の内容は、研究員それぞれが、何らかの形で実際体験したことを基にしている。グループになって現場を直接見に行ったのは主に第 2、3 章であり、最後の第 4 章においては、個々の行動範囲において、それぞれの交通手段を同じ指標を用いたレーダーチャートを使用して比較検証した。
- (4) フィードバック：報告書の完成が近づきつつあるとき、名古屋市街路計画課の方より、研究の動機や研究して明らかになったことなどのインタビューの依頼があり、研究員 2 名が引き受けた。

また、報告書の概要については以下に述べる。

第 1 章 名古屋のクルマ利用における現状と課題

第 1 章においては、近年のクルマ利用の現状と課題、そしてクルマ依存から脱却するための市民による提案を述べている。

平成 13 年（2001 年）に調査を行った「第 4 回中京都市圏パーソントリップ調査報告書」では、名古屋を中心とする中京都市圏の交通課題として①道路混雑②公共交通利用の減少③環境負荷などを指摘している。また 2008 年 12 月 23 日付の中日新聞に、「愛知県 3 年連続自動車事故死全国ワースト 1 位確定」という不名誉な記事が掲載されていた。「クルマ社会＝幸せな街」とはなっていないのだ。そろそろクルマ依存型からの脱却が必要ではないか。しかしクルマ依存型からの脱却は必要ではあるが、郊外からのクルマがあふれる街という点は、都市の持つ磁石のような魅力や必要性から、やすやすとは変わらないと考える。出来得る部分としては、都市の中心部の市民が、クルマ（主にマイカー）をセーブしてムーブメントを何とか起こしていくことが、まず第一歩ではないだろうか。そこで報告書において、クルマを利用せずとも楽しめることを訴える 1 つの提案として『地下鉄・バス・サイクリング・ウォーキングなどで行く名古屋八十八ヶ所巡り』を出した。

第 2 章 クルマから公共交通機関への乗り換えにあたっての現状と課題

第 2 章では、公共交通機関の現状と課題について、名古屋市交通局が年に 1 回発行する報告書「市バス・地下鉄」をもとに、整備状況等をまとめ、実際に使用状況などを確認に行った。また、車から公共交通への乗り換えをはかる方策を考えた時、「バスや地下鉄の料金が低い、乗り換えを促すには値下げを検討すべきではないか」という意見があった。つまり、ガソリン代に比べてバスや地下鉄の運賃が高いというのである。

日本一節約家と言われる名古屋人においては、すでに保有している車（マイカー）をとことん使うことが一番経済的と考えており、何らかのインパクトがないとなかなか乗り換えなどしないの

ではないか。色々な提案が出たが、その中のひとつとして『1枚で家族全員が一緒に使える市内乗り放題定期券』という提案があった。海外ではドイツの「レギオカルテ（地域環境定期券）」（※注）のようなものがあり、名古屋でもドニチエコきっぷのようにヒットするかもしれない。

※注：「環境都市」として有名なドイツ南西部の町フライブルグで発行されている地域環境定期券のこと。1枚で地域内全長約2,900^{キロメートル}の公共交通機関がほぼ乗り放題となり、2004年現在、月約5,100円で市バス・市電など公共交通機関が利用出来るものである。休日には家族も一緒に利用できるタイプもある。

第3章 クルマから自転車への乗換えにあたっての現状と課題

第3章では自転車の通る道・駐車場の現状調査を主に行った。研究年度中（平成20年6月1日施行）に道路交通法及び道路交通法施行令、交通の方法に関する教則の改正があり、大きく報道されていた。しかし研究員も、自転車の走行できる道についての知識はあまりなく、標識を確認しながら現地調査を行うことにした。自転車の通る道の問題は以下の5点である。①標識が分かりにくい（啓蒙活動の必要性）、②コリドー路線でも駐車場と化して走りにくい、③歩行者や障害物の接触が心配される、④スピードによって走りにくさがある、⑤凹凸などが多く危ない、などである。また駐車場についても、①慢性的な駐車場不足、②放置自転車問題、③料金体系の問題（適切な料金の模索）、④駐車場内のサービス、⑤駐車場として機能していない駐車場の存在（不適切な駐車場設置）などである。これらの課題を解決することが利用促進につながることを考えられる。

第4章 多元的な価値観による交通手段の実証比較

第1章から3章までにそれぞれの交通手段の現状や課題を見て、クルマ利用と密接に結びついているのは、クルマの快適性によるものではないかと考えた。そこで第4章では、その仮説を基に、レーダーチャートを用いて様々な場合のクルマとそれ以外の交通手段の比較を試みた。そしてクルマが多く利用される理由と、他の交通手段と比較したときのクルマ利用のマイナス面を明らかにすることにした。実際、個々の考察を見てみると、必ずしもクルマが一番快適である、というわけではない。また快適性の点数もすべて同じと言うわけではない。例えばクルマを運転する場合、運転を好まない、という人もいるからだ。そのため快適性がクルマ利用から他の交通手段の切り替えをはばんでいる、ということは一概に言うことはできないだろう。一方、第2、3章でも述べたように、それぞれの課題は多くあり、未整備の面も多くあった。クルマ以外の交通手段を選びたくても選びにくい状況があることが明らかになった。つまり考えなければならないのは、クルマ社会から切り替わる=不便な社会になる、という状況を変えなければならないということがここでの主張である。

第5章 クルマ社会からの切り替えの提言

第5章は、主に研究員の感想である。クルマ利用と環境問題は常に結びつけて語られ、研究員全員がそれを前提として議論してきた。しかしクルマ利用から切り替えたいと考えても、切り替えられない状況があっては無理である。それらを市民の視点から明らかにし、変えていくための提言をすることが今回の課題だった。バックグラウンドが異なる研究員それぞれの視点で、最後のまとめを述べている。

II 本 編

第1章 名古屋のクルマ利用における現状と課題

第1節 近年のクルマ利用の現状

(1) クルマ利用が圧倒的多数を占める街

表1：市内交通機関別輸送割合（三大都市別）平成17年度

地域	鉄道	路面電車	バス	タクシー・ハイヤー	自家用乗用車
名古屋市	22.6%	0.0%	3.2%	2.0%	72.2%
東京都区部	75.8%	0.3%	4.3%	3.8%	15.8%
大阪市	60.8%	0.1%	2.9%	3.0%	33.2%

※「平成19年版都市交通年報」（名古屋市交通局「市バス地下鉄」に掲載）を基に作成。鉄道は地下鉄・JR・私鉄の合計

表2：名古屋市内交通機関別利用状況（1日平均）の推移

年度	鉄道	バス	タクシー・ハイヤー	自家用乗用車	計
平成17年	256 (22.6)	36 (3.2)	23 (2.0)	817 (72.2)	1,132
昭和50年	195 (31.7)	95 (15.5)	31 (5.0)	296 (47.9)	617

※表1と同様。単位：万人（%）

週末の栄。デパートや高級ブランド店が並ぶ大津通や久屋大通は、買い物客のクルマで混雑する…。名古屋が日本の大都市としては異例なほど「クルマ依存社会」であることは間違いない。

例えば、平成17年度の三大都市別市内交通機関別輸送割合（※表1参照）をみると、「自家用乗用車」が東京都区部で15.8%、大阪市で33.2%にとどまっているのに対し、名古屋市は72.2%と圧倒的多数を占めている。しかも、この傾向は年々強まっている。昭和50年は47.9%に過ぎなかったが、以後、右肩上がり続けてきた。

名古屋市内の1日の輸送人員（※表2参照）でみると「自家用乗用車」は、昭和50年（1975年）の296万人から平成17年（2005年）には817万人と、30年間で500万人以上も増加。交通機関全体では617万人（昭和50年）から1132万人（平成17年）へと、倍近くに増えたにとどまっている。この間、他の交通機関はほぼ横ばいで推移しており、輸送人員の増加分がそのまま「自家用乗用車」の増加分となる勘定だ。

つまり、近年の名古屋市内における移動はクルマのみが肥大していく過程にあったといえる。

(2) クルマ依存の背景—広すぎる道路はなぜ整備されたのか

「名古屋の街は歩いていてもちっとも面白くないところである。(中略) あまりにもつまらないので、途中で歩くのをあきらめてしまった」(「東京するめクラブ 地球のはぐれ方」文春文庫)

日本を代表する作家・村上春樹はかつて、名古屋の広すぎる道路についてこう酷評していた。「都市の魅力」ということを考えると、広すぎる道路はプラスには働いていない。どうして、こんな街になってしまったのだろうか。

米軍の空襲によって、名古屋の街は焦土と化した。終戦直後の 1945 年(昭和 20 年) 10 月、名古屋市は復興調査会を設置。都市計画・土木事業で辣腕を振るっていた旧内務省出身の田淵寿郎を呼び寄せた。田淵を中心に長期的・広域的な視野に立った復興の構想づくりに着手した。12 月に「将来庄内川と天白川に囲まれた地域に、人口 200 万人を収容する大都市を計画。100 メートル道路 2 本、50 メートル道路 9 本」を整備する「大中京圏再建の構想」を発表。翌年 4 月、市施設局は復興局と改称され、区画整理事業に取り組むことになる…。

「交通能力を増大し、運輸を円滑にするために。そして今後は自動車が増加するものと考えられ、一部は駐車場として使用するために。さらに、将来の建築様式規模にも適応し、防災、保健、美観をも考えて計画されたものである」

同年発行された「復興都市計画の概要」ではこう説明されているという。確かに、先見的でスケールの大きな構想ではあった。一方で、近代主義の限界も内包していた。

広い道路は、防災面や自動車交通面などで役割を果たす一方で、街を分断し(例えば栄と大須)、歩行者の流れを阻害した。良かれと思って実行したことが、良くない結果をもたらす…。歴史の皮肉といえるのかもしれない。

地下鉄開業(昭和 32 年)に伴う地下街の整備や市電の廃止もあり、名古屋は「地上に人がいない街」「クルマ優先の街」となっていく。

第2節 クルマ依存社会の課題

(1) パーソントリップ調査に基づく中京圏の交通課題

平成13年(2001年)に調査を行った「第4回中京都市圏パーソントリップ調査報告書」では、名古屋を中心とする中京都市圏の交通課題として①道路混雑②公共交通利用の減少③環境負荷などを指摘している。それらを要約すると以下の通りである。

①道路混雑

- ◇自動車交通の増加に伴い道路渋滞が慢性化している。
- ◇昼間時の自動車交通は朝ピークの半分以下で、ピーク時の平準化が課題。

②公共交通利用の減少

- ◇鉄道利用トリップは地方部で減少しており、鉄道路線が廃止される動きが出ている。
- ◇バス利用トリップは地方部を中心に大幅に減少し、廃止されるバス路線もみられている。

③高齢者交通の増加

- ◇高齢者トリップ数の伸びは、高齢者人口の伸びよりも高く、高齢者の行動が活発化。

④環境負荷

- ◇地球温暖化の主要な要因とされる二酸化炭素排出量の推移をみると、運輸部門については増加傾向が著しい。
- ◇運輸部門からの二酸化炭素排出量の大半は自動車からの排出となっている。

(2) なぜクルマ利用が増加したのかー中部地方交通審議会の分析

平成3年と13年のパーソントリップ調査結果を基に、中部地方交通審議会(事務局:中部運輸局)が、中京圏で公共交通利用が減少した要因(=クルマ利用が増加した要因)として、次の3点を挙げている。

①就学者人口の減少

- ◇第2次ベビーブーム世代の就職や少子化で、就学者の鉄道利用・バス利用が大きく減少している。

②生活習慣の変化

- ◇自動車保有台数は年々増加し、中部5県においては、人口一人当たり・世帯当たりとも保有台数が全国平均を上回っている。
- ◇高齢者や中高年の女性の運転免許保有率が大きく増加しており、女性・高齢者の自動車分担率が大きく増加している。

◇クルマを中心としたライフスタイルの定着などから、低トリップにおいて自動車分担率が増加している。

③都市構造の変化

◇この10年で郊外型の大型小売店の割合が増加している。

つまり、人口構造の逆ピラミッド化によって、公共交通からクルマへの転換が進んだ。持ち家率や県民所得が高いことなどもあり、クルマの保有台数が他地域に比べ多い。そのためちょっとした用事でもクルマを使う習慣になってしまった。さらに規制緩和による郊外への大型店進出が増加したことも、クルマ利用を促進したといえる。

(3) クルマを捨てる！

「クルマ社会を問い直す会」の代表を務める杉田聡・帯広畜産大学教授は、著書「クルマを捨てて歩く！」(講談社+α新書)で、「クルマを捨てる」ことのメリットを以下のように挙げている。

- ①人生の持ち時間が増える
- ②お金が増える
- ③たくさん歩くので、よけいな脂肪が減り、体力がつく
- ④歩く生活になることで、自然や人とのかかわりが深くなる
- ⑤環境を汚さないし、資源のムダづかいを減らせる

第4章でも示すが、クルマを中心とした社会から切り替わるための提言をまとめることを目的に、クルマと他の交通手段を比較した実証研究を行った。その実証研究の指標は、杉田氏が示したメリットの②から⑤も含まれている。ここでは詳しくふれないが、杉田氏の言葉を借りて言うならば、クルマからの切り替えはメリットが多く、クルマを中心に考える価値観を見直す時に来ているのではないかと、ということだ。今回の市民研究では、過剰なクルマ依存社会となっている名古屋の交通構造を見据えるとともに、クルマ依存度をいかに下げていくのか、展望していきたい。またその中でなぜクルマから離れることが難しいかということも言及していきたい。

第3節 今後のクルマ利用への提言

(1) クルマは魅力的だが…

第1節で述べたように、名古屋においては「おでかけ＝クルマ」が当然となっている。主要な道路はとても幅広く、都市高速道路も急ピッチで整備され、クルマでの生活がとても快適な都市と言える。

日本の自動車産業の中心地として、クルマ関係の職業に従事する人口も多く、クルマを愛する風土が形成されてきた。進化したクルマの恩恵を享受したい、より良いクルマを所有したいというのは、名古屋においては当たり前のことになっている。

一方、問題もある。2008年12月23日付の中日新聞に、「愛知県3年連続自動車事故死全国ワースト1位確定」という不名誉な記事が掲載されていた。「クルマ社会＝幸せな街」とはなっていないのだ。クルマ依存社会の弊害として、まず交通事故が挙げられる。本来、歩行者優先であるべき交通の基本が崩れている都市とも言えるだろう。

記事の中に「1日平均の自動車交通量は、4%の減少」という注目すべき記述があった。今回の研究テーマであるクルマから公共交通機関・自転車・徒歩へのシフトが、すでに進んでいることがうかがえる。この記事の中では、要因として、徹底した取り締まりやガソリン価格の高騰を挙げていたが、本当にそうだろうか。市民研究会議で話し合ったところ、「自然の流れ」の中で「クルマ離れ」が始まっているのではないかということが話題になった。経済性（ECONOMY）、地球に優しい環境性（ECOLOGY）、健康性（HEALTHY）などから、クルマよりも公共交通機関を選ぶという考え方が、少しずつではあるが、増加傾向にあるのではないか、ということだ。たとえば、自転車や徒歩（ウォーキング）に関わる散策コースの紹介や各地のイベント実施が盛んになってきたように感じるのである。

クルマの利用が便利であることに間違いない。荷物が運べ、おしゃべりや飲食も自由にしながら移動でき、音楽やタバコやインテリアなど個人の嗜好に合わせることができる。雨・風・坂道・暑さ・寒さなどの障害も避けられる。ドライブの楽しさもあり、道に迷わないナビ機能やETCなども装備されて、早く目的地に移動する最良の手段として、他の追随を許さない。特に公共交通網不備な地域においては、クルマは足として必需品である。

しかし、名古屋においては十分な公共交通路線が整備されてきたにもかかわらず、前述したようにクルマがあふれ過ぎてしまっている。交通事故や環境負荷など弊害も目立ってきた。

(2) 意識を変えよう

「全ての道は、ローマに通ずる」。この言葉に象徴されるように、都市とは全ての道の最終到着点である。心臓のような中心点に向かい、太いも細いもあらゆる道は網の目のようにはりめぐらされている。水路も空路も鉄道も道も、人や物資や情報や文化を運ぶため、中心点に集中させられている。

つまり都市は「道」というルートを持ち、心臓とも頭脳とも言える「集中力」を発揮している。デパートや大型専門店、大企業の本社・支社、大学や専門学校や予備校など教育機関、行政の中心部署や裁判所など権威ある司法機関、コンサート会場や野球場や大型のアミューズメント施設など、人々の夢や目標の地点として、磁力・引力を発揮しつづけている。

ゆえに都市は憧れの場所で、きらびやかで、生活もスマートで、快適なところである。ファッションや交易や芸術・文化・考え方も、あらゆる中心地として、誰もが注目しているわけだ。名古屋という都市中心点も、心臓部分のダイナミックな鼓動が、豊かな経済活動や文化活動などを周辺一帯に伝播させているのであろう。

今回、名古屋において、いかにしてクルマから公共交通機関（バス・地下鉄など）・自転車・徒歩へシフトさせられるだろうか、という課題について市民研究グループIで議論してきた。クルマ依存型からの脱却は必要である。しかし、郊外から都市に向かう人間にとって、クルマからクルマ以外の交通手段に完全に切り替えることは、クルマが利用しやすい環境にある、今の名古屋の状況から考えると難しいだろう。出来得る部分としては、クルマ（主にマイカー）以外の交通手段をとることができる市民（特に都市部の市民）が、目的地に応じて交通手段を考えるなど、生活の中で小さな「切り替え」をしていくことがまず第一歩ではないだろうか。通勤・所用・買い物・ビジネス活動・観光など様々な目的で行われる移動。まず都市中心部に生活する一人ひとりが自分の生活を見直し、クルマ以外の交通手段について考え、自分の行える範囲で実行していくことが、クルマ依存型社会からの脱却になるのだ。つまり、「意識を変えること」。それにはどうしたら良いのか。7（クルマ）：3（公共交通）から6：4にするのに何か良い方策はないだろうか、ということグループ7人で探ってみた。

（3）脱クルマへのアイデア～名古屋八十八ヶ所巡り～

話し合った結果、「脱クルマ宣言」のシンボリックなものとして、ライフスタイル提案を行えると良い、という意見が出てきた。また、よく名古屋は近くに行く所がないと言われるけれど、そんなことは決してなく、もっと紹介していきたい、という発言もあった。そこで参考になったのが、『四国（しこく）88ヶ所詣で』『西国（さいごく）33ヶ所巡り』『熊野古道』など、全国にいろいろとある周遊・散策ルートである。名古屋にもそうしたものを作って、名古屋の良さを発信できるものを作ろうと考えた。さらに、クルマで行くより、「よりエコノミーで、エコロジーで、ヘルシーで、季節感や爽やかさも感じられる」ルートやポイントを提案してみようと考えた。できれば、外からも是非名古屋へ行ってみたいと思われるぐらいのものを作ろう、と。

都市の洗練には、「進化と回帰」の繰り返しが必要である。クルマ社会の発展は、戦後の経済発展に貢献したが、もう一度クルマ以外の公共交通・自転車・徒歩に「回帰するこ

と」が、より良い街をつくることになるのではないだろうか。この仮説を実証するプランを作ってみたいと考えた。具体的な提案方法としては、春夏秋冬でまず4箇所、そして月ごとに7箇所 $12 \times 7 = 84$ ヶ所。合計で八十八ヶ所の提案とした。

脱クルマ宣言！

『地下鉄・バス・サイクリング・ウォーキングなどで行く名古屋八十八ヶ所巡り』
～地下鉄・市バス・その他公共交通機関・自転車・徒歩で行く～

春は花

1. 庄内緑地の奥の堤の桜並木

夏は鳥

2. 東山植物園のウォーキングコース(バードウォッチングをしながら歩きましょう)

秋は月

3. 名古屋城と能楽堂

冬は風

4. 名古屋港と水族館

1月（公共交通機関で行く初詣づくし…家族で小旅行気分）

5. 高牟神社（恋の水）
6. 上野天満宮
7. 那古野神社と護国神社
8. 竜泉寺（ガイドウェーブাসで）
9. 山田天満宮
10. 豊国神社
11. 清明神社（基幹バスで）

2月（自転車で行こうエコノミーな公園づくし）

12. ノリタケの森 + 円頓寺界限
13. 笠寺公園 + 見晴台考古資料館
14. 名城公園 + 愛知県図書館
15. 鶴舞公園 + 八幡山古墳
16. 興正寺公園 + 八事裏山辺り
17. 白鳥庭園 + 熱田神宮公園

18. 白川公園 + 伏見ライフプラザ・エコパルなごや

3月（土日エコキップなどで行くエコロジーづくし）

19. 徳川園（徳川家のお雛様） + 蓬佐文庫
20. 名古屋国際女子マラソンは、西ハサバ（折り返し地点）が見所
21. 名古屋テレビ塔から眺める春の訪れ
22. 白川ホールでたまにはクラシックを
23. 東風ふかば、七尾天神社へ（霊亀のご利益）
24. ナゴヤドームをぐるり1周ランニング
25. 城山八幡宮周りを散策

4月（花は桜木、さくらづくし）のウォーキングコース

26. 荒子川公園（あおなみ線で）
27. 名城大学天白キャンパス正門
28. 桜通りの桜天神
29. 東山スカイタワーから桜を数える + 星が丘テラス
30. くろかわ御用水の遊歩道（名古屋の哲学の道かも）
31. NHK そばの富士中の桜をみて東桜で花見酒へ
32. 山崎川（カップルが多いデートコース）

5月（爽やかな風をうけサイクリングでエクササイズづくし）

33. 名古屋北スポーツセンタープール
34. スポーツウェアで瑞穂グラウンド
35. サイクリングで小幡緑地
36. 童心に帰って大高緑地
37. 歩いてみよう名古屋駅～ナディアパーク
38. もうひとつウォーキングしてみよう 金山アスナル～栄ランの館
39. 少年野球を眺めながらサイクリング 千代田橋緑地

6月（週末は緑の中で、グリーンづくし）

40. 農業文化園戸田川緑地…農業科学館・フラワーセンターもあるよ
41. 森林公園へお弁当を持って
42. 建中寺
43. 志賀公園 けっこう広いよ。
44. 松葉公園 + ナゴヤ球場昇龍館

- 45. 鹿子公園 + 猫ヶ洞池 + 池上町界限（坂道が楽しい）
- 46. 身近な街のオアシス久屋大通公園（いつも何かイベントしています）

7月（夏だ！お出かけだ！ 夏づくし）

- 47. 稲永公園 + 藤前干潟（海風が心地いい）
- 48. 名古屋場所が始まるよ、愛知県体育館（たまにお相撲さんが地下鉄に乗っています）
- 49. サンビーチ日光川でENJOY
- 50. 名古屋市科学館プラネタリウムで、何億光年彼方の星を見る
- 51. 名古屋港花火大会（迷子に注意してください）
- 52. 熱田球場で、甲子園予選 元気をもらいます
- 53. 五町公園・山田プール（小さな屋外プールと少なくなったキャッチボールのできる公園）

8月（街の探検「エクスプローラー」づくし）

- 54. 納屋橋・錦橋・桜橋…堀川にかかる橋の欄干をウォッチ
- 55. 下茶屋公園・名古屋テレビ・東本願寺東別院
- 56. メーグル号に乗って市政資料館
- 57. 御園座あたりを逍遥・散策
- 58. 大須観音 + 万松寺商店街
- 59. 同上…2日あっても回りきれない。
- 60. 日泰寺参道…松楓閣にも寄りたい（桜も絶景です）

9月（芸術の秋づくし）

- 61. 守山・東谷山フルーツパーク（食欲の秋、実りの秋です）
- 62. 名古屋市博物館「ウォー！の驚きがあります」
- 63. 名古屋市美術館で、静かな静かなひとときを
- 64. 愛知県芸術文化センター・愛知県美術館（前の芝生で読書もおすすめ）
- 65. 愛知県庁 or 名古屋市役所をスケッチに行く
- 66. 名古屋ボストン美術館（土日エコキップで割引になります）
- 67. でんきの科学館

10月（クルマなんて無くたっていける！行楽の秋づくし）

- 68. 名古屋港フラワーガーデン・ブルーボネットは、1度は行くべし
- 69. 荒池緑地・市農業センター（CO2削減は、農業です）
- 70. 名古屋まつり（定番の英傑行列。天下統一は愛知人です）

71. オアシス 2 1 + 栄バスセンター（バスの定期はとてもお得です）
72. 金木屋が香る愛知カンツリークラブまわりをウォーキング
73. トヨタテクノミュージアム産業技術記念館 + ミッドランドスクエア（クルマの会社だけどトヨタは凄い）
74. とだがわこどもランド（お父さん連れてって）

11月（カメラを持ってレトロづくし）

75. 文化のみち二葉館「旧川上貞奴邸」（ピカソの貞奴の絵あります）
76. 三菱東京UFJ貨幣資料館（土・日・祝はお休みです）
77. 揚輝荘（落ち葉を踏みしめて）
78. 松重橋・松重閘門
79. 白壁・主税・撞木町の町並み
80. 名古屋城天守閣
81. 四間道の町並み + 宮の渡し（船で桑名湊までいけます）

12月（師走は走らないでゆこう スローライフづくし）

82. 桃巖寺
83. 千種公園 + 名古屋セントラルガーデン（おすすめの新しいスポットです）
84. クリスマスは、JRセントラルタワーズの巨大ネオン
85. 笠寺観音（6のつく日と18日が縁日）
86. 交通資料センター
87. 荒子観音（円空仏1200余体の拝観は、第二土曜だけです）
88. 早朝・年末は、柳橋市場（新鮮で安いよ）

以上の八十八ヶ所が、我々の提案したいコースである。1ヶ月の休日（土日など）を使い1年間で踏破するのに少し多すぎる位であるが、これ以上に名古屋には愛すべきポイントがあるのだという心意気で選び出したものである。

これを、できればかわいいイラストなどで、2ヶ月ごとにめくるカレンダー仕立てにしたい。家庭でのライフスタイルの変化にまでつながったらおもしろい。少しはクルマの抑制に貢献できるのではないかと考える。

名古屋市内でも、郊外や公共交通網の不備な地域では、最寄の駅までクルマを利用しなければならぬ場合も多々あるかもしれない。しかし無理のない範囲で自転車・徒歩を利用し巡ることで、「エコノミーで、エコロジーで、ヘルシー」な時を過ごすことができると思い、提案した。研究員一同もぜひ率先し、これを機会に自らの足で歩こうと考えているところである。昔の人は、自転車すらなく、どこへ行くにも歩いていただけで、そこか

ら街は形成されてきたのだから。

(4) 実践篇「“名古屋観光ルートバス 金しゃち色のメーグルに乗る” 初体験談」

ここでは、(3)のアイデアをふまえ、実際の体験を紹介したい。「クルマなしの生活を」と考え、平成20年1月17日(土)に名古屋観光ルートバス「メーグル」に初めて乗車した研究員(50代サラリーマン)と、その叔父(いつも暇な後期高齢者)の2人の乗車体験談を実践篇として報告する。

「メーグルに乗るために名古屋駅バスターミナルで午後1時に待ち合わせ。買ったばかりのデジカメ持って。

さてメーグルに乗るにはどこでチケットを買えばいいのか? 困ってしまいホテルアソシアに電話をしてみたら、ホテルでも購入でき、メーグルに乗車の際にも販売してくれるとのこと。

私は500円で1DAYチケットを買う。叔父は敬老パスを見せたら、無料で乗ることができるとのことで大満足。

1時の名古屋駅発に乗る。満員。しかも土曜なので2台仕立て。立っている人も6~7人、外国人観光客も20代から70代まで様々な世代、メーグルのパンフを眺め社内はワクワク感満載。英語の社内アナウンスや天井の透明スリットも観光バスらしい。



産業技術記念館では下車せず、ノリタケの森で降りる。1時11分着と実に早い。食事や陶器売り場ですぐにバスの時間に追われ、次の1時40分発に駆け足で乗る。

今度来たメーグル号は、運転手の後ろにガイドボランティア席があり、アナウンスして

くれ観光気分アップ、蘊蓄に耳を傾ける、東京のハトバス気分！ ちょっと空席もあった。

1時48分、名古屋城停車。年配者が多く乗車してきてシートはちょうどいっぱい。ここでは私たちは降りず次の徳川園で下車（窓からのサイトシーイングはなぜかとても新鮮だった）。

ちょうど2時で、久々にお庭の散策をしようと徳川園のエントランスに行くと、メーグルの1 DAY チケットで入園料300円が240円に割引で、敬老パスの方は100円で入場可。ぼたんの名花や元気な鯉を眺めて歩いた。驚いたのは大寒前というのに、寒桜が最早（！）咲き始めていたこと。

キョロキョロとバス停の時刻表をみていたら、2時40分発に乗り込む際、敬老パスの人が6人くらいの団体に一緒に乗車。そのお一人から、「メーグルパンフレットの時刻表のページを予めよく注意して乗るのだ」とご教授頂く。乗り慣れたメーグル愛好家と思う。

文化のみち二葉館は通過して、2時45分、市政資料館着。

叔父は「ここは初めて」と熱心に裁判所の内部や昔（特に昭和30年以前）の名古屋の写真・資料を見学。4時近くになり、「ここらへんで帰ろうか」という話となり、名古屋市役所をめざし歩き、市役所前で叔父は市バスで帰り（やはり年配の人はバス好き）、私は地下鉄で帰路に。

名古屋巡りを実践できたわけであるが、メーグルバスもなかなかお得で、満足度大。

そこで最後に一句。

メーグルや 感無量（無料）の 寒桜

皆さんもまずは、金しゃち色のメーグルで名古屋88箇所巡りのスタートを。」

クルマ利用者への提言

- クルマの利用を見つめ直す。
- クルマ以外の交通手段の選択肢をもつ。
- 「名古屋八十八ヶ所めぐり」を実践する。
- 「実践編」として発信する。

<p>春は花</p> <p>1. 庄内緑地 の奥の 堤の桜並木</p> <p>地下鉄 庄内緑地より</p>	<p>夏は鳥</p> <p>2. 東山植物園 の ウォーキングコース</p> <p>地下鉄 東山公園より</p>	<p>秋は月</p> <p>3. 名古屋城 と 能楽堂</p> <p>地下鉄 市役所より</p>	<p>冬は風</p> <p>4. 名古屋港 と 水族館</p> <p>地下鉄 名古屋港より</p>
---	--	--	---

財団法人 名古屋都市センター すいせん!! 脱カマ宣言!!

まはち **NAGOYA**

ウォーキング サイクリング
地下鉄 バス などで '行く'.

88ヶ所カレンダー

「NAGOYAは、行くところがない」なんて、言いけません!!
これだけ全部 回ってから、どう言ってるさ。土日に誰と行きますか?

- お正月気分... **1** Jan 公共交通機関で"行く" 初詣づくし なごやお遍路です。
- 2** Feb エコミ-な公園づくし 公園は、癒しの空間
- 3** バレンタインデーはどこへ? 自転車で"行こう!"
- 5 高牟神社 (恋の水) 千種馬場から
 - 6 上野天満宮 (勤学守護) "道理木"
 - 7 那古野神社 (名古屋の11-ツ) と 護国神社
 - 8 竜泉寺 (カイトウエア-バスズ)
 - 9 山田天満宮 (もうひとつ、学問の神様)
 - 10 豊国神社 (意外と行かない)
 - 11 晴明神社 (基幹バスで)
 - 12 のりたけの森 + 四稜寺果礫
 - 13 笹寺公園 + 見晴台考古資料館
 - 14 名城公園 + 愛知県図書館
 - 15 鶴舞公園 + 八幡山古墳 
 - 16 興正寺公園 + 八事裏山辺り
 - 17 白鳥庭園 + 熱田神宮公園
 - 18 白川公園 + 伏見ウイナパーク エコパルなごや

3

Mar. 土日エコキップなどで行く。エコロジーづくし

- 19 徳川園 + 蓬佐文庫で。お姫様のおひなさま「驚き気分！」
- 20 名古屋国際女子マラソンは、西八サバ(折返し地点)が見所。
- 21 テレビ塔から見れる春の訪れ
- 22 たまには白川ホールでクラシックを聴く
- 23 春風吹かば... 七尾天神社へ(雷魚のご利益)
- 24 名古屋ドームをオープン戦が始まるよ。ぐるり一周ランニング
- 25 城山ハ幡宮 まわりを散策

昔の人は歩いていたんだ。

5 May 初鳥のエコササズづくし

- 33 名古屋北スポーツセンター プール... 超キレたい!
- 34 スポーツウェアで「瑞穂グラウンド」元気づけかー!?
- 35 サイクリングで行こう 童心をとりまどすには、歩くこと自転車
- 36 小幡緑地
- 37 大高緑地
- 38 歩け歩け 名古屋駅 ~ 栄テニスパーク
- 39 もうひとつ歩け歩け 金山駅 ~ 栄ランの館
- 少年野球を見ながら
- 千代田橋緑地

4

花は桜木 さくらづくし

- 26 荒子川公園「あおなみ線」
- 27 名城大学天白キャンパス正門 嗚呼青春...
- 28 桜通の「桜天神」知ってます?
- 29 東山タワーから屋上テラス 桜を敬える。
- 30 御用木 名古屋の「哲学の道」とボクはのんびり
- 31 NHKそばの富士中「の桜を見て、花見酒へ」
- 32 山崎川「ゆほ、デートコース」

6

週末は緑の中で Jun. グリーンづくし

- 40 農業文化園 戸田川緑地 農業科学館 フラワーセンターもあるよ
- 41 森林公園 へみ弁当を持って
- 42 建中寺 東区って 雰囲気です
- 43 志賀公園 けこう 広いよ
- 44 松葉公園 今日ほ リラックス、リラックス
- 45 猫ヶ洞池 坂道が楽しい 池上町界隈 散歩コースです。
- 46 久屋大通公園 いくも何かな 貝殻拾い
- 身近な待つのオアシス

7 Jul. **夏だ!**
お出かけた! (夏づくし)

- 47 稲永公園・藤前干湯
海国が心地よい!
- 48 名古屋場所が始まるよ!
愛知県体育館
- 49 サンビーン干
日光川でenjoy.
たまに、地下鉄に乗るのもうまいから乗るよ。
- 50 名古屋市科学館
プラネタリウムで星を見る
何億光年かなたの
- 51 名古屋港★
花火大会
迷子に注意して下さい。
- 52 熱田球場
甲子園予選
元気をもらいます。
- 53 五町公園 山田プール(西区)
小さな小さな屋外プールです。
そして、小さくなったキャッチボールの公園です。

9 Sep. **芸術の秋**
私は食欲の秋づくし

- 61 宇山東谷山フルーツパーク
栗の秋 (柿にもいろんな種類あるんだ!)
- 62 名古屋市博物館
「オー...」驚きがあります。
- 63 名古屋市美術館
静かな時をひととき
愛知県芸術文化センター
- 64 愛知県美術館
前の芝生で読書もいい!
- 65 愛知県庁 or 名古屋市役所
をスケッチに行く
- 66 ホストン美術館
土日エコキップで割引になります。
- 67 電気の科学館(伏見)

8 Aug. **夏の探検**
みつけた! エクスプローラー

- 54 納屋橋・錦橋・栴橋
堀川にかかる橋の欄干をウロコ干。
- 55 下茶屋公園・名古屋テレビ
東本願寺東別院
- 56 X-ゲル号に乗って
「市政資料館」
道途
- 57 御園座 あたりを散策
- 58 大須観音
万松寺
大須商店街
2日ではまわりきれない!
- 59 日泰寺参道
宗泰と
同いまぜんの
ので
- 60 松栢園にも寄って...
どういって、この桜は絶景

10 Oct. **行楽の秋**
秋づくし

- 68 名古屋港
「ブルーボネット」
フラワーガーデン
(共感)
- 69 荒池緑地
市農業センター
(平針から) CO2削減!!
- 70 名古屋まっ川 英傑行り
定番です。
- 71 オアシス21 栄バスセンター
からバスに乗って... どこへ?
きんもくせいかな? 途中下車もOK
- 72 愛知カンツリークラブ
まゆりをウォーキング
- 73 トヨタテック/産業技術記念館、
と「ミッドランドスクエア」くらまの
会社だけトヨタはすごい!!
- 74 とだがゆ
ニどもランド
お父さん!
連れてってよ!

11 カメラを持って...
シトロブクレ

75 文化の道
二葉館 (旧川上貞次邸)
文化の道 百花百草
権木館
も近くに
EPOCHの長女の絵 あります。

76 三菱東京UFJ 貨幣資料館
(土・日・祝はみ休みです)

77 掃輝荘  落葉を
踏みしめて

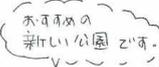
78 松重橋・松重関門

79 白壁・主税・権木町 
の町並み (豊田(佐助)邸
春田鉄次郎邸)

80 名古屋城 天守閣 

81 四間道
の町並み 
官の渡し
(舟で桑名湊まで行けます)

12 師走は、
走らないで歩こう
スローライフブクレ

82 桃ヶ嶽寺 
赤司家の
新しい公園です。

83 千種公園 + 名古屋 
セントラル
デザイン

84 クリスマスは、
JRセントラルターズ
の巨大ネオン 

85 笠寺観音 (6のつく日と
12日が縁日)

86 交通資料センター (丸の内)

87 荒子観音 (円空仏1200余体の
拝観は
第二エ階だけ)

88 早朝・年末は、
柳橋市場 (国際センターから
新鮮でく安いわ！)

88か所 出かけた日を 記録してみてください・・・

1	12	23	34	45	56	67	78
2	13	24	35	46	57	68	79
3	14	25	36	47	58	69	80
4	15	26	37	48	59	70	81
5	16	27	38	49	60	71	82
6	17	28	39	50	61	72	83
7	18	29	40	51	62	73	84
8	19	30	41	52	63	74	85
9	20	31	42	53	64	75	86
10	21	32	43	54	65	76	87
11	22	33	44	55	66	77	88

第2章 クルマから公共交通機関への切り替えにあたっての方策

第1節 公共交通機関の現状と課題

クルマから他の交通手段に切り替えるためには、他の交通手段の環境が整っていることが必要である。ここでは公共交通機関の現状を調査し、課題を提示する。

第1項 名古屋市市営交通

名古屋市交通局が年に1回発行する報告書「市バス・地下鉄」をもとに、整備状況等をまとめた。

(1) 市営交通事業のあらまし

名古屋市の交通事業は、大正11年に路面電車、昭和5年に市バス、昭和32年に地下鉄をそれぞれ運行開始し、「市民生活」「都市活動」を支える都市基盤として名古屋市の発展を支えてきた。

市バスは、市内全域にきめ細かな路線網を有し、機動性に優れ、地下鉄は、高速で定時性を有し、大量輸送が可能といった特徴がある。

一方で、事業経営の根幹である乗客数は、ドニチエコきっぷの発売などの新たな乗車券サービスの実施により、1日147万4千人（平成20年3月現在）が利用し、増加のきざしは出てきたものの、今後も引き続き「お客様満足度の向上」につながる施策を展開する必要がある。

(2) 財政状況

市バスと地下鉄の財政状況（19年度）をみると、市バスは9億円の黒字で累積赤字が542億円、地下鉄は16億円の赤字で累積赤字が3204億円と、非常に厳しい状況となっている。

(3) 市バスの状況

市バスは、市民の日常生活を支えるために欠くことのできない交通手段であり、路線の維持・整備に努めるとともに、機動性を生かしたきめ細かなサービスを行ってきた。また、鉄道網と一体となって需要に応じた効率的な運行サービスを行うため、地下鉄の開通などにあわせて再編成を実施するなど、鉄道網との連携強化に務めてきた。現在では市内全域をほぼカバーし、20年4月現在、161系統、736キロメートルを運行し、1日に地球2.5周に当たる延べ9万9千キロメートルを走る計算となる。

乗車人員については、地下鉄路線網の整備、少子・高齢化等の都市構造・都市生活の変化、自家用自動車や自転車の増加などにより、減少傾向が続いてきた。しかし18年度に、

ドニチエコきっぷの発売やバス通勤定期券の全線化といった新たな乗車券サービスの実施があり、減少に歯止めがかかった。19年度の1日当たり乗客数は、前年度に比べ7千人増の31万1千人となった。

「名古屋市交通問題調査会第四次答申」に沿って運行の効率化を図るため、15年12月と16年10月には地下鉄の開業にあわせて大幅な路線再編成を実施。19年4月にもダイヤ改正を行っている。

(4) 地下鉄の状況

地下鉄は、昭和32年11月に東山線名古屋～栄町（現・栄）間で運行を開始し、順次、路線を延長してきた。平成16年10月の4号線名古屋大学～新瑞橋間5.6キロメートルの開業により、日本初の地下鉄環状運転（名城線）が完成、6路線89.1キロメートルの運行となり現在に至っている。この間、昭和54年7月に鶴舞線と名鉄豊田線、平成5年8月に鶴舞線と名鉄犬山線、15年3月に上飯田線と名鉄小牧線がそれぞれ相互乗り入れを開始した。そして19年11月に満50周年を迎えた。

乗車人員は、営業網の拡大とともに年々増加。しかし、少子・高齢化等の都市構造や都市生活の変化に加え、自家用乗用車や自転車の利用増加もあり、6年ごろから1日112万人前後の横ばい状況となっていた。16年の地下鉄環状運転開始や17年の愛・地球博開催などに伴い、再び増加に転じた。17年度は114万人、18年度は115万5千人、19年度は116万人3千人と順調に伸ばしてきている。

第2項 その他の公共交通

平成17年の中部国際空港開港や愛・地球博開催を前に、名古屋では新たな公共交通が整備された。市民の貴重な足となっているものの、いずれも利用実績が計画時の需要予測を下回り、経営的には厳しい状況にある。

(1) あおなみ線



①経緯

あおなみ線の沿線となる名古屋西南部地域は、これまで鉄道サービスが不十分で、自動車やバスなどの路面交通により移動せざるを得ず、交通渋滞が著しい地域だった。

平成4年（1992年）1月の運輸政策審議会答申第12号において、名古屋から笹島、稲永を経由して金城ふ頭に至る路線として、第三セクター方式を活用して整備すべきものとの答申がなされた。JR貨物の西名古屋港線を延伸・旅客化する構想が浮上。その早期実現を図るべく、名古屋市、愛知県、名古屋港管理組合のほか、東海旅客鉄道株式会社をはじめとする民間企業各社の出資により第三セクターである名古屋臨海高速鉄道株式会社が9年12月2日に設立された。

同年12月に名古屋・金城ふ頭間の第一種鉄道事業免許を取得。12年2月には工事に着手し、16年10月6日、全線開業した。

②事業の概要

◇区間：名古屋～金城ふ頭（15.2[＊]km）

◇駅数：11駅

◇構造：複線・電化・盛土高架

◇建設費：928億円

③事業主体

◇会社名：名古屋臨海高速鉄道株式会社

◇資本金：157億円（平成16年10月15日現在）

◇株主：名古屋市、愛知県、名古屋港管理組合、東海旅客鉄道(株)、日本政策投資銀行など

④課題

16年の開業前に、開業時需要予測を免許取得時の1日8.3万人から6.7万人に下方修正。沿線の笹島や金城ふ頭の開発の遅れなどが要因だった。開業後も予測を下回る状態が続いている。20年3月期の決算では、経常損失が27億4400万円となった。沿線の動向としては、笹島地区で豊田通商グループと愛知大学の進出が決定。金城ふ頭でも、プロチーム「名古屋オーシャンズ」のフットサル競技場がオープンしたほか、JR東海や名古屋市による開発が計画されている。

⑤乗車調査

◇20年8月7日（木）10時45分発金城ふ頭行きに名古屋駅で乗車。

- ◇乗客は座席がすべて埋まる程度。思ったより混んでいる印象。
- ◇車内の中吊り広告は少ない。
- ◇名古屋競馬場前駅や荒子川公園駅で降りる客が目立つ。
- ◇沿線は倉庫や工場が多い。
- ◇終点の金城ふ頭では、プロチーム「名古屋オーシャンズ」のフットサル競技場があり、練習を無料公開していた。

(2) ゆとりーとライン



①会社概要

- ◇会社名：名古屋ガイドウェイバス株式会社
- ◇設立：6年4月1日
- ◇営業開始：13年3月23日
- ◇資本金：30億円
- ◇株主：名古屋市、日本政策投資銀行、名古屋鉄道、ジェイアール東海バスなど
- ◇営業キロ：6.5キロメートル

②乗車調査

- ◇20年8月11日（月）15時20分発に大曾根で乗車。
- ◇座席がすべて埋まり、立っている客も数人おり、こちらも思ったより混んでいた。
- ◇川宮や小幡緑地でほとんど下車した。
- ◇高架終点の小幡緑地にはパークアンドライド用の駐車場が設けられている。

(3) リニモ

①経緯

4年の運輸政策審議会答申において、東部丘陵線が「中量軌道系の交通システムとして20年までに整備することが適当である路線」として位置づけられる。10年、愛知県や名古屋市などが「東部丘陵線推進協議会」を設立。翌年、導入機種選定委員会が愛知県知事に「磁気浮上式システムが最適」と提言した。

12年、経営主体である「愛知高速鉄道株式会社」が設立。13年、万博会場への鉄道系の輸送手段として位置づけられる。17年3月、開業。



②事業概要

- ◇区間：名東区藤が丘～豊田市八草
- ◇延長：8.9^キロ^メル
- ◇駅数：9駅（約17分）
- ◇構造：複線・高架（一部地下）
- ◇走行方式：常電導吸引型磁気浮上・リニアインダクションモーター推進方式
- ◇最高速度：時速約100^キロ^メル
- ◇事業費：約356億円（愛知高速交通分）
- ◇開業17年3月6日

③乗車調査

- ◇20年8月25日（月）14時36分発の八草行きに乗車。
- ◇1車両当たり10人前後の乗車。夏休み期間のためか少ない。
- ◇沿線には大学が多数立地するものの、途中から住宅はほとんどなかった。沿線から名古屋都心への通勤・通学での利用には期待できない印象を受けた。
- ◇最大の沿線スポット「愛・地球博記念公園」には乗用車で来場する家族連れが目立っ

た。

第2節 公共交通機関の利用促進事例

名古屋市交通局による公共交通機関への利用促進の働きかけは、16年の地下鉄名城線環状運転の開始やおおなみ線の運行開始に伴う「市バス路線の再編成および運行の見直し」からスタートしたといえる。以降、市バスを重点に利用促進の働きかけが行われることになる。主なものは以下の通り。

(1) 地域巡回バスの運行開始

地域巡回バスは「市民の日常生活に密着した新しいバスサービスで、区役所・支所・保健所・病院・大規模商業施設・商店街など地域の生活に欠かせない施設を巡回する」ものとして、16年10月6日から各区単位で22系統が運行を始めた。

(2) 平成17年4月からの利用促進策

①市バス通勤定期券の持参人方式開始

従来、通勤定期券の使用者は特定の個人に定まっていたが、持参人なら誰でもその通勤定期券を使用できるようになった。

②「ファミリーバス定期」サービス開始

市バス通勤定期券を持つ人と同乗する家族(2親等以内)は、現金乗車に限り100円(小児50円)で乗ることができるようになった。土・日・休日と年末年始などが対象。

(3) 平成18年4月からの利用促進策

①「なごや乗換ナビ」サービス開始

名古屋市交通局のケータイサイトにアクセスすると、市バス・地下鉄の乗換ナビや時刻表、市バス接近ナビなどの情報を入手できるようになった。

②市バス通勤定期券を全線定期券へ統合

従来、市バス通勤定期券は区間が定められていたが、1枚で市バス全線乗り放題となった。また、バス・地下鉄全線定期券の値下げを実施した。

③「ドニチエコきっぷ」の発売を開始

ドニチエコきっぷは土・日・休日・毎月8日(環境保全の日)に利用できる市バス・地下鉄全線1日乗車券。大人600円(通常850円)、小児300円(同430円)。格安さが受け、発売わずか2年足らずで500万枚を突破するヒット商品になった。市交通局が行った乗客アンケートによると、利用者のうち8.8%はマイカーから市バス・地下鉄へ乗り換えた

見込まれている。

④「特得 60 バス定期」の発売開始

4月1日現在60歳以上限定の市バス定期券。一般の市バス定期券は3ヶ月2万5650円だが、1万円で市バス全線乗り放題という“とくとく”なもの。18年4月から試行発売し、翌年4月から本格実施となった。

(4) 平成20年4月からの利用促進策

市バス通学定期券（中学以上で4キロ超）についても通勤と同様、料金そのまま（1ヶ月7200円）で全線乗り放題となった。

以上のように、名古屋市交通局は16年10月以降、バスを中心にして数々の利用促進策を打ってきた。その成果はバスや地下鉄の乗客数増加となって少しずつ現れてきている。

しかし、「ドニチエコきっぷ」をのぞいて決定打とはいえず、さらにプラスαのある利用促進策を考えていかなければならない。

第3節 クルマから公共交通機関への切り替えにあたっての提案

第1項 公共交通の運賃

今回この研究をはじめるとにあたって、車から公共交通への乗り換えをはかる方策を考えた時、研究員から真っ先に出てきたのは、「バスや地下鉄の料金が低い、乗り換えを促すには値下げを検討すべきではないか」という意見だった。つまり、ガソリン代に比べてバスや地下鉄の運賃が高いというのである。

日本一節約家と言われる名古屋人においては、すでに保有している車（マイカー）をとことん使うことが一番経済的と考えており、何らかのインパクトがないとなかなか乗り換えなどしないのではないかと。これに対抗するには、やはり運賃を値下げするのが一番手っ取り早い方法というのである。その一つの証拠になると思われるのがドニチエコきっぷの発売である。第2節でも述べたように、2年足らずの間に500万枚を販売することになり、クルマから公共交通機関への切り替えのきっかけになったと思われる結果が得られたからである。だが、運賃の値下げをただで、本当にクルマからバスや地下鉄に乗り換える人が出てくるのだろうか、また乗客が増えるのだろうかという疑問は残る。それ程単純な事だろうかとも思う。そこで地下鉄とバスの運賃について考察した。

(1) 地下鉄の運賃

まず、名古屋市の地下鉄運賃を検討してみた。初乗運賃200円が高いかどうかを、他の都市の地下鉄初乗運賃と比較してみた。

札幌市 200円、仙台市 200円、東京都 170円、東京メトロ 170円、横浜市 200円

京都市 210円、大阪市 200円、神戸市 200円、福岡市 200円

東京と京都をのぞけば全て初乗運賃は200円となっていて、キロ数の伸びによる運賃加算額に相違はあるものの、名古屋市の運賃が他都市と比べて高いとはいえないようだ。

名古屋市営地下鉄の主要駅の運賃と、JR・名古屋鉄道（名鉄）・近畿日本鉄道（近鉄）を比較してみたところ、面白い結果が出てきた。地下鉄名古屋駅から主要駅の運行キロ数を出し、それに対応する運賃を各社が定めている普通運賃表により算出して当てはめてみた（表1参照）。

表1：各鉄道の運賃表に基づく運賃の比較

駅名	名古屋駅からの距離	地下鉄	JR	名鉄	近鉄
栄	2.4 ^{キロメートル}	200円	140円	160円	150円
本山	7.6 ^{キロメートル}	260円	190円	230円	250円
名古屋港	10.8 ^{キロメートル}	260円	230円	290円	290円
藤ヶ丘	14.0 ^{キロメートル}	290円	230円	340円	290円

※地下鉄以外は各運賃表により算出

例えば、名古屋から栄までは2.4^{キロメートル}であり、これを3^{キロメートル}までの運賃表に当てはめると、地下鉄の運賃なら200円のところ、JRの運賃表で算出すると140円、名鉄の運賃表で算出すると160円、近鉄の運賃表で算出すると150円になる。

さらに詳しく見ると、全体的にJRの運賃が安いことがわかる。例えば、名古屋から本山は、地下鉄260円に対し、JR190円と70円も安くなる。

名鉄は、初乗りこそ40円安いものの、藤ヶ丘は、地下鉄が290円に対し名鉄は340円もする。キロ数が増えるほど料金のアップが激しいようだ。近鉄は初乗りが50円安い、名古屋港は地下鉄260円に対し、近鉄290円と逆に30円高い。これらを見ると、地下鉄の初乗運賃3^{キロメートル}までが少し高い印象を受ける。

（2）初乗運賃を180円に！

名古屋市営地下鉄の料金体系を見ると、3キロまでが初乗りの200円で、それ以降は4^{キロメートル}ずつ30円のアップとなっている。ところが、地下鉄の駅間距離をみるとほとんどが1^{キロメートル}程度になっており、初乗り以降の4^{キロメートル}きざみという間隔は長すぎないだろうか。シビアな名古屋人からすると「なぜ、名古屋駅から新栄駅までと名古屋駅から覚王山までの運賃が同じ230円なの」という声が聞こえてきそうである。

市民研究会議でも話し合った結果、外国の事例などもふまえて、郊外型の電車ならともかく、地下鉄のような駅間距離の短い路線では料金体系を小刻みにしたほうが、乗客の納得が得られそうではないかという意見もあった。例えば、初乗りを名古屋にゆかりのある「8」を使って180円にし、これ以降1^{キロメートル}刻みに10円ずつ上げていくというのはどうだろう

うか、という具体的な提案も出た。ちなみにその案から考えると名古屋からは、栄180円（現行200円）、今池210円（230円）、本山230円（260円）、星ヶ丘 250円（260円）、藤ヶ丘260円（290円）となる。初乗りは、東京を除けば他の都市より一番安い180円となり、「安い」というアピールを発することができ、話題性がでること受け合い。また、市民にも好感をもって受け入れられるのではなかろうか。

（3）市バスの運賃と提案

名古屋市の市バスは現在、原則的に一乗車均一料金200円をとっていることから長距離を乗れば安くなるし、近距離であれば割高になる。しかし鉄道の初乗運賃と比較すると割高感が残る。

これも1乗車180円にするという手もあるが、料金支払いの際の煩わしさを考慮すると200円は継続し、特定の日のみ100円（ワンコインデー）にするという方法がある。例えば『名古屋祭の期間中、市バス料金は全てワンコインデーとする』などと話題づくりをして、とにかくバスに目をむかせることを試みたらどうか、という案も出てきた。

また乗り継ぎについては研究員の経験から、具体的な金額も提示しながら課題が出てきた。現在、バスから地下鉄への乗継、バスからバスへの乗継の際、乗車記録の残るトランパス使用時に80円の乗継割引を行っている。この割引額を、現行の80円から100円にアップしてみたらどうだろうか、という意見が出た。何か調査をして根拠のある額というわけではないが、バスの1乗車は100円となり、値下げ感が増すからである。ちなみに、現行の乗継割引80円を市交通局ではあまり宣伝していない。車から公共交通機関へ乗り換えを促そうというのなら、こういったことも積極的に宣伝すべきだと思う。

さらに、市バス・地下鉄とそれ以外との公共交通機関を使う場合は、より割高感がある。例えば、「志段味支所前～栄」はガイドウェイ&地下鉄（420+230）×往復=1,300円、「中京競馬場前～栄」は、名鉄&地下鉄（390+200）×往復=1,180円、「戸田～栄」は、近鉄&地下鉄（250+20）×往復=900円など、名古屋市内でも周辺部の人が公共交通機関を使おうとすると割高になってしまう。近鉄以外はトランパスが使えるのだから、乗継割引が出来ないものかと思う。

第2項 高速道路を使ったバス路線

ここでは乗り継ぎを減らすことも提案したい。東京などでは、地下鉄と私鉄電車の相互乗り入れが充実していて、乗換えなしで都心部へ入って行けるものが多い。名古屋でも地下鉄鶴舞線や上飯田線では名鉄電車との相互乗り入れを行っているが、これ以外は出来そうもない。それだけの乗客を見込めないからだろうか。では、バスがその一翼を担うことが出来ないものだろうか。

たとえば、市バス高速1号系統「栄～森の里団地」という路線は、緑区役所方面から有松

を通過して有松インターから都市高速3号大高線に入り、そのまま北上して高辻出口で高速を降り、東郊通3丁目～鶴舞公園前～上前津を経由して栄へ行くというコースである。もちろん、この下りコースもある。栄～緑区役所等を約1時間かけてゆくことになるが、乗換えがなく都心まで行けるのは、高齢者ばかりでなくビジネスマンにとってもゆっくり新聞が読めるくらいの時間をもて有意義な移動になるのではないか。一般的な市バス・地下鉄を使って緑区役所から栄まで行こうとすると、まず、バスで野並まで(約30分・200円)出て、そこから地下鉄に乗継いで栄まで(約25分程・260円)。合計約55分程度460円となるが、トランパスを使って乗継割引80円があり380円となる。名鉄バスになると、これがさらにビジネスマン向けに重点をおいているようだ。

また名鉄バス「名古屋一高針線」は、日進市の愛知学院大学前から名東区梅森坂～牧の原を経由して高針から都市高速に入り、そのまま栄まで直行する。そして錦通本町～伏見～名鉄バスセンター着となる。もちろんその逆コースもある。このバスは朝の通勤客の利用が特に多く、高速インターに入る前のバス停「牧の原」発午前7時台5本のうち同42分発は座れない乗客が出るらしく、最近ここに『毎日1台増便します』という旨の張紙がしてあるほどである。料金は、名東区内から栄・名古屋駅まで400円とやや割高に感じられるが、栄まで25分、名古屋駅まで37分という走行と、乗り換えなしの利便性が受けているのではないかと思われる。ちなみに、この区間を市バスと地下鉄を使って行くとするとどうなるか。「牧の原-栄」は、市バス停牧の原から星ヶ丘(15分程)へ出て、星ヶ丘から地下鉄で栄(14分程)まで、乗り換えを入れて約30分程か。料金はトランパス使用で乗継割引80円を引いて380円となる。「牧の原-名古屋駅」は、市バス停牧の原から星ヶ丘(15分程)へ出て、星ヶ丘から地下鉄で名古屋(18分程)まで、乗り換えを入れて約35分程か。料金は、トランパス使用で乗継割引80円を引いて380円となる。これを見ると、所要時分はさほど変わらず、料金も似たり寄ったりではあるが乗り換えの有りが乗客の動向を左右しているのではないだろうか。さらに、このバスの名古屋駅からの最終便は、23時10分発の深夜バスとして運行している。所要時分は名古屋一高針間34分、栄一高針間17分と短縮されており、料金が2倍とはいえこれを利用する人が毎日いるのであろう。市バスも同じ乗合バスとして、大いに参考にすべきことだと思う。

そこで我々が提案したいのは、市バス高速1号系統のように高速道路を使う市バスをもっと走らせることである。たとえば、北部方面北区の渋滞の激しい国道41号線の上を走る1号楠線を使って走る路線はどうだろう。北高校～大我麻町を経由し、楠インターで高速に入り東新町出口で降り、栄～名古屋駅へ行くコースである。また、西部方面では一中川区の戸田荘あたりから北に行き、千音寺入口から5号万場線に入り、東進して錦橋出口で高速を降り、名古屋駅～栄へ行くというものである。こういった路線バスの料金は、均一とせず料金後払制として高速道路区間を乗車した場合は、乗車料金のほか追加料金をとることにする。高速1号系統「栄から森の里団地」の場合は、現在、追加料金として10円(合計210円)を払うだ

けでよいことになっているがこれは安すぎるのではないか。あくまで個人的な意見ではあるが、せめて追加料金を 100円程度（合計300円程度）は取るべきではないか。

第3項 お得感のある仕組み

また、公共交通機関に、「お得感」のある乗り方が出来るような仕組みを作ることも大切ではないか。たとえば、緑区から栄まで家族4人で行く場合を考えてみる。

1. バス&地下鉄 (200+260) ×往復×大人2人・子供2人=2,760円
(この場合、トランパスなら乗継割引480円があり2,280円となる)
2. バス地下鉄1日乗車券850円×大人2人・子供2人=2,560円
3. ドニチエコきっぷ600円×大人2人・子供2人=1,800円
4. クルマ・ガソリン代 300円（往復約30^{キロメートル}）+駐車場料金

ドニチエコきっぷならかなりお得感はあるが、クルマでは保有にかかる費用を考えなければガソリン代と駐車代だけで4～6人まで行けてしまう。さらに、行き先によっては駐車料がタダになったり、割引してくれたりするため、「クルマで行こうよ!」ということになってしまう。短時間なら更にクルマを選択するのではないか。

以上のことを考え、クルマに対抗するために『1枚で家族全員が一緒に使える市内乗り放題定期券』というのはいかがでしょうか。

例えば、ドニチエコきっぷを参考にして、1家族4人（大人2人・子供2人）が週1回外出するとして、1ヶ月分（600×2人+300×2人=1,800円×4回分）7,200円を4,000円とし、家族全員が一緒に乗らなくてもよく、持参人方式とする。ただし、使用出来るのは土・日曜日と8日とする。家族が車で移動するのを、公共交通機関に乗換えて外出することを想定したものである。1ヶ月4,000円というのは、少し安すぎないかといわれそうだが、クルマ（マイカー）で緑区から栄へ行く場合は外出約10回分のガソリン代に相当し、複数の人が乗れば乗るほど割安になることを考慮すれば、この程度でもよいのではないかと思う。海外では「レギオカルテ（地域環境定期券）」¹⁾のようなものがあり、名古屋でもドニチエコきっぷのようにヒットするかもしれない。

第4項 クルマ（マイカー）からバスへ

しかし、クルマから公共交通への乗り換えを促がそうとするのに、公共交通の運賃値下げばかりでなく、他にもっとクルマからバス・地下鉄に乗換えたいと思わせる方策はないものだろうか。先にも書いたように、名古屋はクルマの走りやすい街である。が、クルマの走りやすい道は同様にバスにも走りやすい道となるはずである。その広い道を公共交通

機関であるバスが、「ナウく走る」手立ては無いものだろうか。名古屋の場合、マイカー中心の生活スタイルを少しでも変えて、クルマから公共交通への乗り換えを促がそうとするポイントのもうひとつは、やはり身近に走っているバスではなかろうかと思う。

(1) バスの弱点

バスの最大の弱点は、運行時刻の不正確さであろう。道路を一般のクルマと同時に走行していることから、交差点での信号待ちや諸々のアクシデントが発生しやすく、いつでも一般のクルマの渋滞に巻き込まれる可能性がある。このため10分遅れなどは常時あり、朝のラッシュ時など20分遅れも想定しておかなければならない程である。それがため、バスが通勤用にはきらわれ、頼りにならない乗り物として定着してしまい、乗客減になった要因の一つである。

このことから一部の区間にバスレーンが設けられた。バスレーンは、特定の車線を時間帯を限ってバス専用または優先とするものでバス走行の環境改善にきわめて有効で、現在名古屋市内では29レーン8.99キロにおよぶバスレーンが設置されている。だが、バスレーンではそのレーンが終わると再び一般車の渋滞に入ってしまう、その効果が十分発揮出来ていないのが実状である。そこで、この欠点を修正するためバスレーンを長距離に設け、さらにその効果を十分発揮させるため中央に設置したのが基幹バスレーンである。

(2) 基幹バスの運行

名古屋市では、市バスのかかえる問題点を解決し、その活性化を図るため昭和54(1979)年5月に名古屋市総合交通計画研究会から「基幹バス」の提案を受け、そして実行にうつした。基幹バスは「地下鉄の代替をする乗物」として、a. 道路中央の専用バスレーン、b. 専用優先信号、c. 地下鉄並みの停留所間隔と表定速度時速 25Km、d. 大型低床、多扉で快適性の高いバス車両、e. 乗り換え抵抗の少ない施設・料金体系とすること、などを理念としたシステムによるもので、現在 2系統(東郊線・新出来町線)が運行されている。東郊線は、昭和 57(1982)年 3月基幹バス第 1号として栄～星崎間10.5キロで運行を開始した。この路線は、道路中央に都市高速道路の橋げたがあるため路側走行方式が採用され、表定速度を高めるために一般バス停のうちの主要停を基幹バス停としてシェルターを設置し、これらのバスレーンには全線カラー舗装が行われ、専用車両で高密度運行をしている。平成6(1994)年1月にはバス運行システムが設置された。

新出来町線は、基幹バス構想の大きな柱である中央走行方式を全国で初めて採用したもので、昭和60(1985)年4月、栄～引山間10.2キロの運行を開始した。この路線は中央走行方式のほか、桜通大津～引山間9.2キロの両方向にカラー舗装のバスレーンが設置され、朝夕ラッシュ時(7時～9時、17時～19時)は専用レーン、それ以外の運行時間帯は優先レーンとなっている。

平成7(1995)年度から、一般車両を含め安全走行を図るためバスレーンの一部でカラー

舗装の色を変えて、東西行の区別を行っている。

また、利便性の向上を図るため、東郊線と同様に専用車両で朝夕のラッシュ時2～3分間隔の高密度運行をしているほか、道路中央の停留所には、シェルターにバス運行情報システムなどの施設を整備している。

さらに、新出来町線に乗り入れている名鉄基幹バスと市営基幹バスの双方が利用出来る共通乗車制度を導入している。

新出来町線が運行を開始した時、同路線の走行スピードは、従来の12.2キロから17.9キロにアップし、1日の乗客は開業前の20,200人から、1年後24,300人へと20%の大幅増になった。このため、これまでのバスの欠点を解消する新しいシステムとして全国から大いに注目され、盛んに紹介された。海外からも沢山の関係者が視察に訪れたという。この成功に気を良くした名古屋市交通局は、基幹バスをさらに拡充すべく当初の構想路線8路線の中から路線を絞りこんで新設路線の検討に入ったのであった。

(3) 基幹バスへの反発

しかし、バスの中央走行は、当然一般車の渋滞を増加させることとなり、その反発は強かった。昭和61(1986)年1月18日の毎日新聞夕刊によれば「エース・基幹バスに”注文の矢”」と題してオーナードライバーの団体である社団法人・日本自動車連盟中部本部(JAF)は”基幹バスは一般自動車交通との共存を前提にせよ、道路は共有の財産で公平に活用できるように”として『今後予想される基幹バスの中央走行方式路線の新設については、片側3車線以上の道路に限り、それ以外は高架方式などの検討を』と注文を付けた要望書を愛知県、中部運輸局など関係7機関に提出したと報道している。

その1年後、昭和62(1987)年2月4日の朝日新聞朝刊によれば「基幹バス、高架路線も」と題して、『名古屋市は中央走行方式の基幹バスについて、評価をしながらもバス専用路を確保する方法として路線の全部あるいは一部を高架にする考えを新たに打ち出し、市と関係機関の代表、学者らによる会議に諮って了承をえた』と報じている。基幹バスの新設に、急ブレーキがかかったのである。そしてこれ以後、基幹バスシステムは、名古屋市内も含めて日本の他の都市に広がることはなかった。一方、外国では名古屋の基幹バスをモデルとして、道路から物理的に区分したバス専用道路・中央走行レーンによるバス運行がこれ以後、台湾の台北(1990年)やカナダのバンクーバー(1996年)等で開業した(中村文彦著「バスでまちづくり」から)のである。そして名古屋では、平成13(2001)年3月になって基幹バスの当初構想路線であった志段味線(栄～志段味)がガイドウェイバス「ゆとりーとライン(大曾根～志段味)」として運行を開始した。さらに3年後の平成16(2004)年10月、同じく基幹バスの当初構想路線であった金城ふ頭線(高畑-金城ふ頭)が第三セクター「あおなみ線(名古屋から金城ふ頭)」として運行を開始したのである。

この2路線を「地下鉄の代替をする乗物」とし、車の渋滞を解消するためともに高架にし

て走らせたのである。

しかしバスの乗客からの評判は良くない。「ゆとりーとライン（大曽根～志段味）」、「あおなみ線（名古屋～金城ふ頭）」は共に乗客が伸び悩んでいる。その原因は料金がやや高いのと、高架にして階段の登り降りをわざわざ作ってしまったからであろう。

（４）基幹バス網の充実

一方、従来の基幹バス２路線は、現在でもほぼ変わらぬシステムで、多くの利用客の支持を集めて運行されており、市交通局が発表した平成１９年度市バスの営業係数（１００円の収入を得るために、いくら費用がかかったかを表す値）でも星崎線は９１、新出来町線は９５となっており、ともに市バスの中でドル箱的存在である。私は、この基幹バスシステムは名古屋発の交通システムとして世界に誇れるもので、道路幅の広い名古屋に向いており、今後もどんどん広めて行くべきであると思う。それは、中央走行に限らず、路側走行でも良い。基幹バスは「地下鉄の代替をする乗物」として、バスの最大の弱点である運行時刻の不正確さを修正し、地下鉄並みの評定速度25km/hを目指そうとするものである。これが有機的に市内の主要道路で運行されれば、その良さが見直され車からバスに乗り換える人は必ず出てくると思う。マイカー２台分の大きさで、その10倍以上の人を乗せて走る基幹バスが見直されるものと信じるし、これこそが、クルマから公共交通機関への乗り換えにあたっての究極の乗り物だと思うがどうであろうか。

クルマから公共交通機関への切り替えにあたっての提言

- 市バスや地下鉄の料金の値下げ。
- 高い乗り継ぎ割り引き。
- 高速道路を使ったバス路線の充実。「お得」な工夫を～一枚で家族全員が一緒に使える市内乗り放題定期券を発行するなど～
- 基幹バス路線網の充実。

第3章 クルマから自転車へ切り替えにあたっての現状と課題

第1節 自転車を取り巻く環境の現状と課題

今回の研究テーマである「歩行者、自転車、公共交通を活かしたまちづくり」について、4月に研究を始めた当初に7人の研究員が出し合った思いの中には、既に自転車について、後述する自転車の駐車場の問題と自転車の利用しやすい環境・道づくりが必要という考えが漠然とあった。しかし、常にロードバイクに乗っている一人を除いて、研究員に自転車を常用している者はおらず、いわゆる「ママチャリ」や折り畳み自転車で、それ程のスピードも出さず、また、自転車の通る道について特に意識もせず、歩道を気軽に走行する利用者であったため、研究を進めるにあたり、改めて自転車の現状を見直そうというところから始まった。

4人の研究員が自転車を調べることになり、始めに「自分たちはいつ、どこで自転車に乗るのか」、「自転車の良い点、悪い点は何なのか」について話し合った。

改めて自転車とクルマを比較すると、天候に左右されず、坂道も汗をかくことなく移動できるクルマはやっぱり便利であることを再認識し、クルマが使えない世代（中学生や高校生等）は自転車に良く乗っているということ、けれども自転車と徒歩を比較すると、やっぱり自転車の方が楽チンで、そのために歩いていくことができる場所にも自転車に乗ってしまうこと、等が主な意見であった。そうした議論の中から挙がってきた自転車の課題も、インフラとして「自転車の通る道の問題」「安心しておける駐輪場の問題」があり、ソフト的なものとして「ルール、マナーの問題」があるというものだった。

第1項 自転車の通る道

(1) 自転車の通る道の現状

まず始めに、「自転車の通る道」について、現状を考えてみたい。

私たちの研究年度中に道路交通法及び道路交通法施行令、交通の方法に関する教則の改正（平成20年6月1日施行）があり、大きく報道される内容を見て、「あれっ？そもそも、自転車が本来通るべき道はどこなの？」という疑問を抱いた。この点について、自転車が通ることのできる道を以下の8種類に分類し、自転車の通るべき部分と自分たちで走行して感じた課題等を整理する。以下文章に出てくる「自歩道標識」とは、自転車及び歩行者専用の標識を指す。

- ① 歩道なし路側帯なしの道路
- ② 歩道なし路側帯ありの道路
- ③ 歩道あり自歩道標識なしの道路
- ④ 歩道あり自歩道標識あり（通行部明示されず）の道路
- ⑤ 歩道あり自歩道標識あり（通行部明示）の道路

- ⑥ 自転車レーン
- ⑦ 自転車道
- ⑧ 自転車歩行者専用道

①歩道なし路側帯なしの道路



●自転車の通る部分

- ・道路の左端を通行する

●課題

- ・クルマとのすれ違いや追い越し時のスピード差が危ない。
- ・自転車の走行する左端は、側溝との境の段差があり、ハンドルを取られてバランスを崩しやすい。
- ・実際には、左端というよりも道路中央寄りの左側通行をすることが多く、その方が脇から出て来るクルマへの対応がしやすい。どこまでを左端通行といえるのか不明。
- ・走行ルールを知らないと思われる自転車の逆走車がある。

※『路側帯と路肩』とは？

路側帯：歩道と車道の区別のない道路端に白線で設けられた帯状の道路部分。

車両通行は原則禁止だが、軽車両は路側帯を通行できる。歩行者は路側帯を通行しなければならない。

路 肩：歩道がある場合の車道左端に白線で設けられた帯状の道路部分等

自動車の通行は禁止されているが、二輪車は特に制限がない。

②歩道なし路側帯ありの道路



●自転車の通る部分

- ・道路の左端を通行する（車道左端及び路側帯内で通行可能）
- ・ただし、路側帯の表示方法によって通行できる場所は違う（下図参照）
- ・路側帯内は双方向進行可能



〔交通の教則〕平成19年9月19日第13改訂版より抜粋

●課題

- ・路側帯内にクルマ、自転車、ゴミ等の放置物があると、自転車は車道へ膨らんで避けて走行せねばならず、他の走行車両との接触が危険。
- ・狭い道路で路側帯内に放置物がある場合は、対向するクルマが反対側の路側帯内に入り込むこともあり、危険。
- ・アスファルトとコンクリートの継ぎ目が縦方向の段差になり、ハンドルを取られてバランスを崩しやすい。
- ・路側帯内は自転車の進行方向の規制がないために、路側帯内を自転車が対面通行できるのは危険。

③歩道あり自歩道標識なしの道路



31. 自転車および歩行者専用
- (1) 自転車歩行者専用道路の指定
 - (2) 普通自転車以外の車の通行禁止
 - (3) 普通自転車が通行できる歩行者用道路の指定
 - (4) 普通自転車が歩道を通行できることの指定



〔交通の教則〕平成19年9月19日第13改訂版より抜粋

●自転車の通る部分

- ・道路の左端を通行する（車道及び路肩（車道外側線の外））
- ・路肩の場合は一方通行

- ・車道に危険を感じる場合は歩道に上がって、歩行者に配慮しながら通行する。

●課題

- ・路肩が狭く、交通量の多い車道に出るのは怖い。
- ・路肩が広くても駐車車両等があれば、車道へ出なければならず、危険を感じる。
- ・クルマの交通量が多い時間帯は、路肩の内外共、接触の可能性があり危険。
- ・自歩道標識が少なく、通行可能な歩道なのかどうか分かりにくい。
- ・クルマの速度に合わせて、自転車で車道左端を走行するには、「流れに乗る」ための、自転車の加速性能や、安定してある程度の速度を維持できるという乗車スキルが必要。
- ・スピードの出しにくい自転車で流れに乗る走行は構造的に難しく、幹線道路の車道走行は危険。
- ・危険を感じる場合は歩道上を走行できるため、歩道に上がることになるが、車道と歩道の段差で転びやすく、危険。
- ・車道と歩道の出入走行は、クルマにとっても予測し難く、接触の可能性高い。

④歩道あり自歩道標識あり（通行部明示されず）の道路



●自転車の通る部分

- ・歩道の車道寄りを通行する
 ※1978年の道路交通法改正で「自転車の一部歩道通行可（道路交通法第63条の4）」が許された。
- ・車道の左端も通行可（車道及び路肩（車道外側線の外））
- ・車道の場合は一方通行、歩道の場合は双方向進行可能

●課題

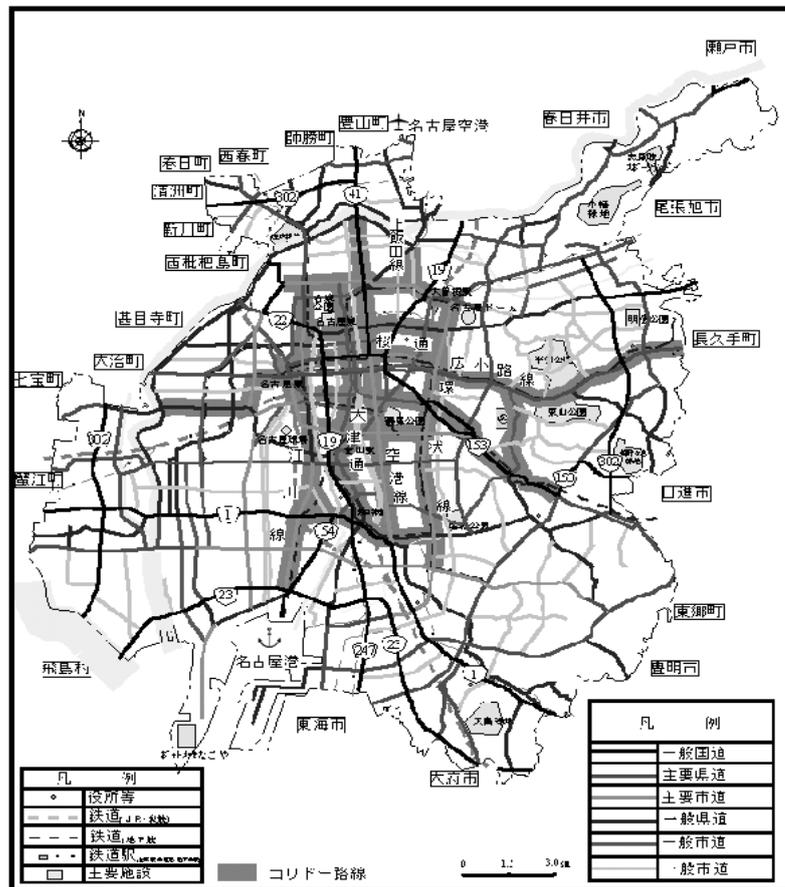
- ・自転車で歩道内を通行する場合、本来は人優先だが、平然とスピードを上げて追い越していく自転車があり、歩行者は自転車に気を付けて歩行しなければならない。歩道内の自転車は徐行、歩行者の通行を妨げる場合は一時停止するルールを守っている人は少ない。

- ・歩道内を通行する場合、自転車の安全性は高まるが、歩行者にとっては脅威になる。特に混雑した歩道では歩行者との交錯が危険。
- ・歩道内では、高速度通行は不可能に近い。
- ・車道や、後述の自転車道、コリドーを走行する場合に比べて、自転車乗車マナーが悪く、携帯電話を使いながら走行したり、イヤホンで音楽を聞きながら走行している人が多い。
- ・歩道内での自転車の追い越しは原則不可能だが、無理に追い越すことがある。

⑤歩道あり自歩道標識あり（通行部明示）の道路



この種別の道路の一つとして、名古屋市で平成 11 年に「自転車利用環境整備モデル都市」の指定を受け、整備した名古屋市独自の『コリドー路線』を挙げる。歩道内に白線、カラー舗装、植栽等の変化で歩行者と自転車の通行部分を明示し、啓発サインによりその位置を示すもの。名古屋市内の東西南北方向に延長距離約 100 km のネットワーク整備を予定しており、約半分が整備済み。



(名古屋市公式ウェブサイトより抜粋)

●自転車の通る部分

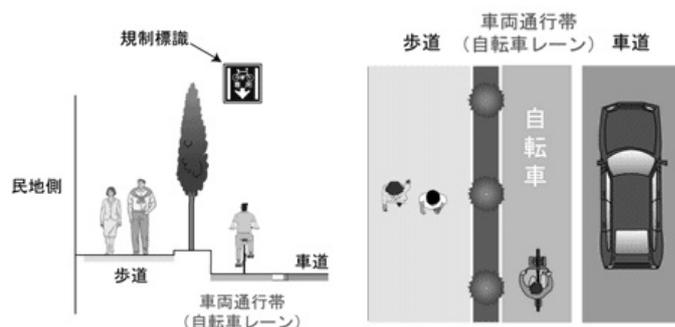
- ・歩道内の明示部分（双方向進行可能）
※強制力はなく、歩道の車道寄りを通行すると同じくルール
- ・車道の左端も通行可（車道外側線の外（路肩）と内？）
- ・車道の場合は一方通行、歩道の場合は双方向進行可能

●課題

- ・歩道内明示部分では、自転車はクルマとの接触の可能性はなく、安全性が高い。
- ・歩行者にとっても、自転車との接触の可能性が低くなり、混在する歩道（④）よりは、自転車を気にせず通行できる。
- ・歩道内明示部分走行に強制力はなく、はみ出して走行する場合もある。
- ・啓発サインを駐車場と勘違いする人がいるのか、歩道内明示部分に自転車を止めている場所がある。

この種の道路（コリドー路線）については、後述の現地調査において詳しく述べる。

⑥自転車レーン



自転車レーンのイメージ
国土交通省HPより



渋谷区内の自転車レーン
2008年9月10日読売新聞より

車道内に色分け等で分かりやすく表示した「自転車のための車両通行帯」に相当するもの。法令上の規定はない。車道との間に柵等はなく、白線、カラー舗装等で識別される。車道内であるため、自転車は他の車両と同じ方法で走行することになる。

●自転車の通る部分

- ・車道左端の自転車レーン内（一方通行）。
- ・車両通行帯のある道路では追越し等でやむを得ない場合の他は、車両通行帯からはみ出して通行してはいけない。
- ・車道の一部なので、歩行者の通行は不可。

●課題

- ・名古屋市内にはこのタイプの自転車の通る道はなく、実走できない。一般的にはバス停との通り回しや、タクシー、荷捌き車等の停車車両がある場合、車道側へはみ出して走行することになり、危険といわれる。

⑦自転車道

30. 自転車専用

- (1) 自転車道や自転車専用道路（自転車だけの通行のために設けられた道路）の指定
- (2) 普通自転車以外の車と歩行者の通行禁止



（「交通の教則」平成19年9月19日第13改訂版より抜粋）

道路交通法の『自転車道』や『自転車専用道路』。車道の一部を柵等で区画し、車道・歩道とも遮られた自転車専用の道。道路の両側に設置される場合も、片側に設置される場合もある

●自転車の通る部分

- ・自転車は自転車道を走らなければならない、車道も歩道も通れない。
- ・特に規定がない場合は、自転車道内で対向し、左側通行。
- ・歩行者、クルマ、原付は通行できない。

●課題

- ・名古屋市内にはこのタイプの自転車の通る道はなく、実走できない。一般的には高速移動が可能だが、幅員が狭い場合は追い越しができないと言われる。

⑧自転車歩行者専用道路



自転車・歩行者の交通のために設けられる独立した道路。スポーツやレクリエーションとしての自転車利用（サイクリング）やランニングを目的として、川沿いや湖岸、海岸、鉄道廃線跡などに、公園・景勝地・観光地等と一体で設置されることが多い。

自転車走行時の搭乗者自身の安全性は高いが、歩行者優先のため、スピードを抑えた走行が基本となる。

●自転車の通る部分

- ・特に規定がない場合は、道路内で対向し、左側通行。
- ・クルマ、原付などは走れない。

●課題

- ・歩行者優先を意識せず、スピードを出しすぎる自転車がいる。
- ・歩行者もクルマのいない安全な道路として、散歩やジョギングに利用しており、道路上を並進したり、ヘッドホンを付けてランニングをしている歩行者が多い。歩行者がいる場合は優先しなければならず、自転車の高速走行はしにくくなる。
- ・道路幅員が狭い場合、自転車の追い越しは難しい。

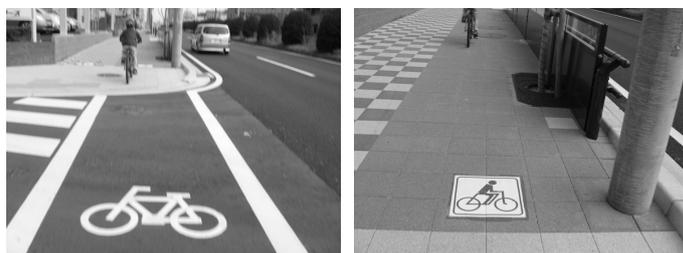
(2) 現地調査結果

①国道 153 号線 天白区植田西付近のコリドー路線

平成 20 年度（2008 年）の道路工事事業で完成したてのコリドー路線を、実際によく利用するであろう地元小学生とともに走行して検証した。

《調査の概要》

国道 153 号線沿い 名古屋市天白区植田西 1 および 2 丁目付近 2008 年 4 月 1 日
(モデル) 自転車 26 インチサイズ車、自転車最大幅 520mm / 小学五年生男子、最大幅 720mm (かがんだ時の両肘間)



自転車の走行エリアと歩行車のエリアが色分けされた地面になっている。
幅員は自転車側 1800mm、歩行者側 1810mm。

見た目はすっきりして路面状態もよく、とても快適で雨天時の水はけもよく考えられているが、実際に自転車で走行すると、驚くほど障害が多いことがわかる。



自転車通行帯右手に突如現れる中部電力の構造物。
自転車通行帯と歩道の境からこの構造物までの幅員 980mm。
何もなければ、標準的体型の人が乗車する一般の自転車が安全に通り抜けられる幅であると考えられる。

逆に、歩行者が並進していたり、対向してくる自転車があったり、自転車やオートバイの不法駐車がされている場合は非常に危険な幅になってしまう。(左前方には歩道へはみ出して駐車している自動車や自転車もある)



(構造物のサイズ高さ 1200mm、幅 600mm、長さ 1500mm)

すでに走行中の自転車のタイヤがあたっている痕跡がある。また、これもすでに構造物の横が自転車、オートバイの不法駐車の温床にもなっている。

仮に、クルマの通る「片側一車線・センターラインありの道路上」へ、同じ比率の構造物を右側、つまり「センターライン付近に」置いた場合、クルマは通行がほぼ不可能である。



歩道に大きくはみ出して駐車するクルマがあるため、歩行者はこの場合、自転車通行帯へ入らざるを得ない。このときに自転車との接触事故の危険がある。自転車も相当減速しているが、二輪車の特性上、極端に速度が低い場合は逆にバランスを崩しやすく、このような事態に遭遇せざるを得ないのは容認しがたい。そして商店主の、来客用駐車場確保とともに、来客側の駐車の気配りが求められる。



ゴミ収集場所も所々あり、大きくはみ出していることも多い。量は日により異なる。



自転車通行帯は進行方向が規制されていない「対面通行」が許されているために起こりやすい現象がこの写真である。

ここでコリドー上を走行しているそれぞれの自転車が、対向自転車を避けるにはどちらかが歩道へ侵入することもある。また、対向自転車にはモデルの小学生以外にも歩道上を対抗してくる自転車がおり、まさにどうすべきか迷ううちに結果として歩行者を脅かすことになり、停止するにも中部電力の構造物が障害になり、正面衝突の危険性もある。

さらにこれは特に交差点付近であり、場合によってはクルマが関係する事故にも飛び火しかねない。



自転車通行帯の中での対面通行（逆走）は幅員が十分がないので、決して利用者が安全に走行できるとはいえない。

歩行者および自転車が、この自歩道で安全に住み分けるためには、「片側一方通行」と「障害物の撤去」が必要と強く感じた。ただし、「片側一方通行」についてはかなり不便もあるので、逆走側つまり車道に沿った左側通行ではないほうの通行自転車が、左側通行してくる対向自転車を認識した場合に一時停止するなどの義務を徹底することで対面通行を可能にできるかもしれない。

現在この付近の延長工事をしている最中であるが、中部電力の構造物のように自転車のハンドルが当たるだけで転倒し、乗員は傷害を被る可能性があり、場合によっては歩行者をも巻き込む危険性もあるのにこの後もそのまま設置される。そして、自転車やオートバイの歩道上の駐車、クルマのはみ出し駐車、ゴミの占拠など、「幅員が広がればそれだけ自由に使ってしまう」というようにモラルの問題も感じられる。

この調査をしたエリアは天白区内でも自転車事故や小学生の関係する交通事故が多い（下記資料）が、ここだけでなく市内各所の自転車の走行する場所というのは、実際に自転車で走行しないと感ずることができない危険が数多く隠れていることが、調査の結果よくわかったので、今後自転車はもちろん、歩行者、クルマそれぞれがより一層安全に利用できるまちづくりが求められている。

注. 文中のサイズ表示mmは実測によるものであり、計測場所により多少の誤差が考えられる

資料 名古屋市内自転車の関係する交通事故

平成18年度の愛知県の交通死亡事故のうち、18%が自転車の関係する事故であった。

天白区における平成18年人身事故件数 967件のうち負傷者数は 1,268人

植田学区においては平成18年人身事故件数 105件のうち負傷者数 158人

天白区内の自転車事故の負傷者数は 249人

植田学区の自転車事故の負傷者数は24人

天白区内の事故の約10%が植田学区で起きている

天白区内の小学生の負傷する事故 35件/35人

②都心部のコリド一路線

自転車を調べる4人のうち実際に自転車を都心部まで運べる3人で一緒に、都心部のコリド一路線を実走し、現状と課題を出し合うことにした。

《調査の概要》

日時：平成20年7月12日（土）9：30～12：00

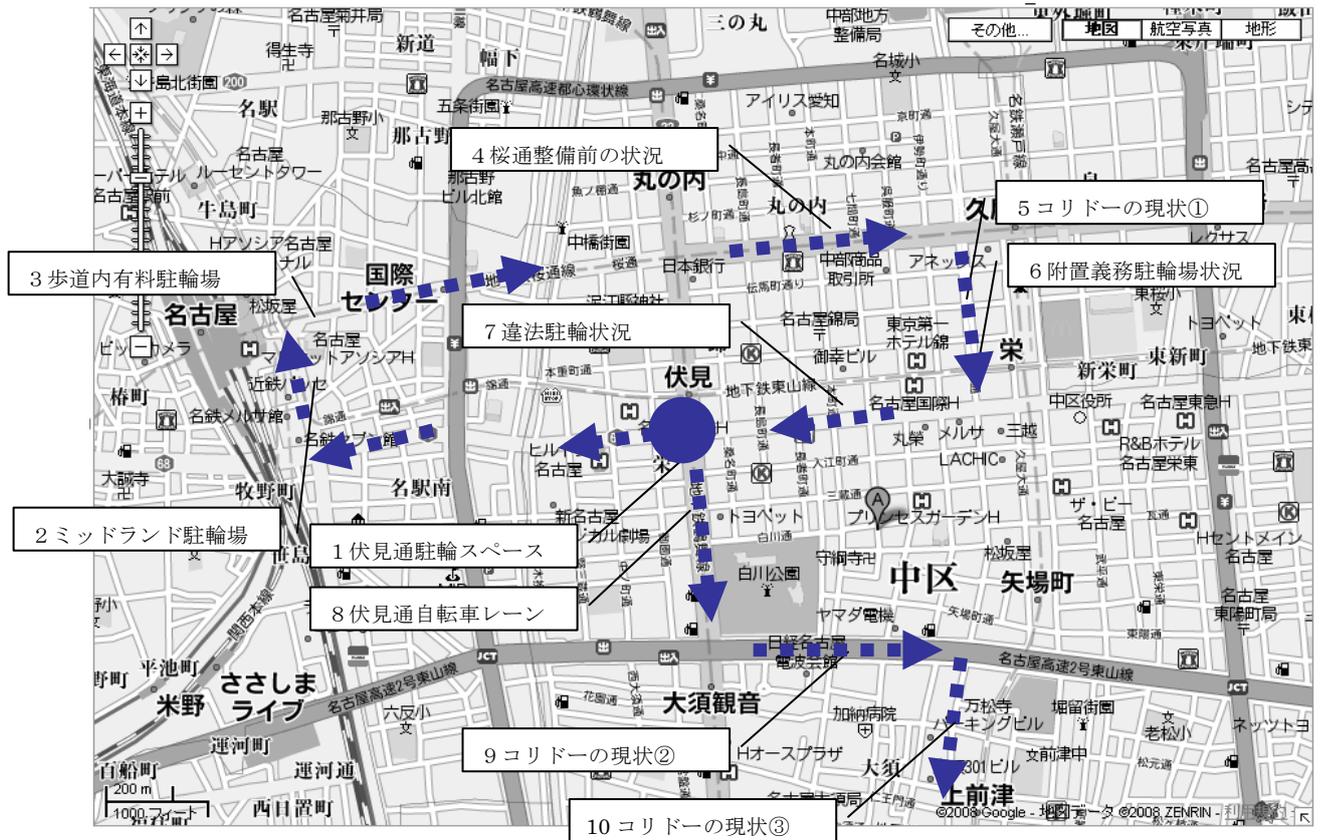
メンバー：男性1人（ロードバイク、集合場所まで自転車）

女性2人（折畳み自転車、集合場所まで「輸行」⁵⁾）

集合：伏見日土地ビル1階

ルート：下図の通り





●伏見通自転車レーン

平成 20 年 7 月に整備完了した伏見通の自転車の通る道は、⑤) 歩道あり自歩道標識あり（通行部明示）の道路にあたり、標識もコリドー路線と同じ。

- ・自転車通行部分の明示は分かりやすいが、ここを走行する人は少なく、歩行者通行部を走る自転車が多い。



●桜通（伏見通～大津通間）

現状は、④) 歩道あり自歩道標識あり（通行部明示されず）の道路にあたり、コリドー路線ではないが、伏見通に続いて整備されることになっているため、現状を確認しておく。

- ・植栽帯が歩道内に突出している部分があり、その脇が自転車の止めやすい空間になっている。



- ・歩道内に石畳の部分があり、凸凹して、自転車は走りにくい。

- ・右写真で分かりにくいですが、歩道内植栽の間に行き止まりの通路があり、休憩ゾーンとして使用されている様子もなく、無駄な空間になっている。

●大津通（桜通～広小路通間）

舗装材の違いによって走行区分が明示されたパターンの⑤) 歩道あり自歩道標識あり（通行部明示）の道路、いわゆるコリドー路線。今回走ったルートの中で一番、コリドー路線内に駐輪の多い場所。

- ・コリドー路線内への駐輪・看板等、自転車走行に邪魔なものが非常に多い。路線内を走ることができず、歩行者通部にふくらまざるを得ない。



- ・バス停によって、路線が途切れる箇所もある。

●若宮大通（桜通～広小路通間）

樹木によって走行区分が明示されたパターンの⑤) 歩道あり自歩道標識あり（通行部明示）の道路、いわゆるコリドー路線。

- ・一方、若宮大通りのコリドーは、放置物も少なく、植樹に囲まれて大変爽快。

- ・道路面がインターロッキングブロックで、樹木の根が膨らんでいたり、凸凹している箇所がある。その振動は不快。

- ・歩行者通行部と繋がっている箇所があるが、樹木の幹が邪魔になって遠くまで見えず、高速走行には向かない。



(3) 自転車の通る道の課題

前述の「自転車の通る道」について、課題を一覧表にまとめ比較すると、それぞれの良し悪しが分かりやすい。(表1)

「自転車の通る道」の現状を踏まえ、自転車の走りやすい道について考えてみる。しかし、単に走りやすい道といっても、自転車利用者の属性によって視点が変わることを念頭に置かなければならない。私たち研究員の中でも、常日頃ロードバイクに乗り慣れている者はよりクルマに近い使い方での自転車を使用するため、スピードの出しやすい道が最適であるとする。対して、駅や近所の買い物等、数キロ程度の移動に自転車を使う者は、早さに加え安全に移動できることを望んでいる。その結果、走りやすい道はと問われた時、「速く走行したい」者にとっては、凸凹がなく、スピードが出しやすい道、より車道に近い道が最適となる。一方、「安全に走行したい」者にとっては、クルマを特に意識せず走行できる、分離された歩道のような空間が最適となる。両者の中間に位置するのが、自転車レーンや自転車道のような自転車用の分離された空間といえるだろう。しかし、いずれの立場からも最適といえるこの空間も一筋縄ではいかない。自転車利用者の中にもスピード差はあり、速く走行したい者は遅い自転車を追い越したいと考え、ゆっくりでも安全にと考える者は運転を邪魔されることなく余裕を持って走りたいと考えている。立場の異なる両者にとって本当に最適なのは、追越可能な複数路線の自転車用道ということになる。この整備は相当幅員の道路がなければ対応できず、限りある道路空間の中にクルマ用の相当空間を残したままで取組もうとしても、到底無理な話になってしまう。

さて、限られた道路空間でいかに自転車の通る部分を作っていくべきかについて考えてみよう。

現状の自転車は、歩道では人と交錯し、車道ではクルマと交錯しながら、走行している。

歩道内での交錯を回避しようと名古屋市では、道路幅員の豊かな幹線道路を中心にコリド一路線を整備し、歩道内をすみ分けて走行する手法をとっている。先述のように、安全性を求める自転車利用者にとっては、歩行者もクルマもそれほど意識せず、そこそこ快適速度で走行できる良い空間ともいえるだろう。一方、スピードを求める自転車利用者にとっては、歩車道境界や乗り入れ部分の段差があり、歩行者と混在しているこの空間では満足を得られず、実際にはコリドーを利用せず、車道走行をしている場合が多い。また、都心部のコリドーには自転車や看板等放置物が各所にあり、本来の使い方ができていない路線も多い。それに加え、全てのコリドーが整備されたとしても市内延長100km程度しかなく、どこまでも自転車で…というにはあまりにもネットワークが不足している状況である。

全国的には車道内の自転車レーン設置を検討する自治体もいくつかあり、歩行者と混在する歩道よりは高速に、凸凹もなく快適に、移動できる良い空間ともいえる。まだ試行錯誤の段階であり、事故が減るのか等、その本当の成果は見えていない。欠点を挙げるとしたら、車道端を利用するバスや荷捌車と明確に分離した自転車用空間であることを示す視覚的・物理的な空間境界等が必要になり、コリド一路線同様に豊かな道路幅員が整備条件となる。市内どこまでもこの手法でネットワーク化しようとしても無理があるのはコリド一路線や複数路線の自転車専用道と同じである。

住宅地の中の比較的幅の狭い道路はどうすればいいのだろうか。クルマ利用者の視点で走行空間を見れば、市内には、④歩道あり自歩道標識あり（通行部明示されず）の道路が多く存在している上、人も自転車も歩道を通るものという先入観があり、自転車がいきなり車道に出てくればそちらが悪いと考えやすい。しかし、①歩道なし路側帯なしの道路のように初めから同じ空間を走行しているのであれば、相手を意識した走行になるのが普通である。自転車にとっても、狭い路肩や、歩道空間に押し込まれ、その中での接触危険性が高くなるよりは、自分の目で周囲を見ながら、通常は道路端を、追い越したい時は道路中央を、人がいればゆっくりと通ることができる方が、自由かつ安全に走行できるのではないだろうか。

つまり、道路幅員の豊かな幹線道路では、長距離をより速く移動できる、可能な限りクルマとも歩行者とも分離した自転車用道を作ることを考え、道路幅員がそれほどない、住宅地の中の生活道路では、クルマと歩行者と自転車が混在していることを前提にした空間を強調すべきではないかと考える。

その間をつなぐ道はどうすべきか。欧州の事例をみると、車道脇に簡易な白線で自転車走行空間をつくっている都市もある。クルマ利用者にとっても自転車は車両であり、そこを通ることが当たり前という意識が前提になっているからできることかもしれないが、言い換えれば、道路パターン毎のクルマと歩行者と自転車の通るべきところをはっきり伝え、周知することができれば、混在や分離といった色々な手法を組み合わせることで空間ネットワークを作ることができるということである。「自転車の通る道」を考えるについて何よりも重

要なのは、どこまでも自転車で行けること、つまり、つながっていることである。そのためには、複数の「自転車の通る道」を併用し、空間のネットワーク化を図ることが大切である。

ただし、以下の点を1つだけ補足しておく。現状の「自転車の通る道」でも多くの人は、道によって自転車を通るべき部分が違うことを知らずに、利用している。多種類の「自転車の通る道」を作れば、利用者は混乱し、適切な位置を走行できなくなる可能性もある。それを回避するためには、走行面にハッキリと自転車を通る場所であることを自転車マーク等で表示し、そのマーク等を広く周知徹底することが大切である。走行面の表示以外には、自転車走行空間マップを作成し、インターネットや自転車利用者の休憩スポット等で自転車利用者の手元に届くようにするのも一つの手である。

《表 1》

	A 歩道・路側帯なし	B 歩道なし路側帯あり	C 歩道あり自歩道標識なし	D 歩道あり自歩道標識あり(通行部明示なし)	E 歩道あり自歩道標識あり(通行部明示あり)	F 自転車レーン	G 自転車道	H 自転車歩行者専用道
自転車から見た道の特徴	歩行者と自転車と自動車 が共存することになる。	車道ではクルマと共存し、 路側帯では歩行者と共存 することになる。 車道と路側帯に段差はない。	車道でクルマと共存するこ とになる。 危険回避のため、歩道に 入ることもある。	歩道内で歩行者と共存す ることになる。 車道ではクルマと共存す ることになる。	歩道内の明示部分を通行 する。 車道ではクルマと共存す ることになる。	車道内のレーン(自転車通 行帯)ではクルマと共存す ることになる。	区分された自転車専用の 道	歩行者と自転車が共存す ることになる。
自転車の 乗りやす さ	歩道よりも快適速度で走 行しやすい。 道路右側への移動が簡 単。	歩行者に気を使う必要が ある。 道路右側への移動が簡 単。	歩道よりも快適速度で走 行しやすい。 車道の危険回避のため歩 道内に入る時、段差に注 意が必要。	歩行者に気を遣う必要が あり、スピードは出せない。	Dよりは歩行者への気配り が少なくすみ、明示部 分への放置物がなけれ ば、快適速度で走行しや すい。	走行面の凸凹が少なく、 快適速度で走行しやす い。 道路右側への移動が不 便。	自転車レーンよりも快適速 度で走行しやすい。 道路右側への移動が不 便。	快適速度で走行しやす い。
	自転車との正面衝突の可 能性はかなり少ない。	路側帯内は双方向進行が 可能なため、正面衝突の 可能性はあるが、車道へ 回避が可能。	自転車がすれ違うことはな いため、正面衝突の可能 性はない。	歩道内は双方向進行が可 能なため、正面衝突の可 能性がある。	歩道内は双方向進行が可 能なため幅に余裕がない 場合は正面衝突の可能性 がある。	レーン内は一方通行のた め、正面衝突の可能性は ない。	自転車道内では自転車は 対向通行であるため、正 面衝突の可能性はある。	自転車道内では自転車は 対向通行であるため、正 面衝突の可能性はある。
	追い越しができる。	追い越しができる。	路肩幅が十分でなくても 後方を確認して車道を通 行して追い越せる。	歩行者の安全を考えれば 原則不可能だが、無理な 追い越しはあり得る。	通行帯の幅に余裕があれ ば追い越しは可能。	自転車レーンの幅が十分 でなくても後方を確認して 車道を通行して追い越せ る。	幅に余裕がないと自転車 道内での追い越しは困 難。	幅に余裕がないと自転車 道内での追い越しは困 難。
歩行者と の関係	自転車は、歩行者に気を 付けて走行しなければならない。	路肩内では歩行者に気を 付けて走行しなければならない。	明確に分離しているため、 歩行者と事故は少ない。 歩道内に入る際は注意が 必要。	歩行者との接触の可能性 が高い。	通行帯の区別が明確であ れば接触の可能性は低 い。障害物などがあつた場 合、自転車が出てくる可能 性がある。	明確に分離しているため、 歩行者との事故は少な い。 バス、タクシーなどの乗り 降りや荷物の積み下ろし などの際は不都合な点 がある。	明確に分離しているため、 歩行者との事故は少な い。 バス、タクシーなどの乗り 降りや荷物の積み下ろし などの際は不都合な点 がある。	歩行者に気をつけて歩行 しなければならない。
クルマと の関係	自転車はクルマに気を付 けて走行しなければならない。 車と接触する可能性があ る。	車と接触する可能性があ る。	車と接触する可能性が大 きい。	車と接触する可能性はほ とんどない。	車と接触する可能性はほ とんどない。	レーン表示が明確なほど、 車と接触する可能性は少 なくなる。	柵などで仕切られているた め、車と接触する可能性 はない。	柵などで仕切られているた め、車と接触する可能性 はない。
自転車から見た道の課題	クルマと人と共存の道路の ため、互いをより意識した 走行が必要。	路側帯内では、歩行者を 意識し、車道では自動車 を意識した走行の必要あり。	自動車との接触の可能性 が高く、自転車走行にスキ ルが必要。	歩行者との接触の可能性 が高く、自転車利用者は 加害者になりやすい。	Dよりも歩行者との接触は 少ないが、道路幅員に余 裕が必要。	車道内にあるため、自動 車との接触回避のための 工夫が必要。	安全性は高いが、道路幅 員に余裕が必要。	サイクリングロード等、長距 離移動に向く。設置できる 場所が限定される。

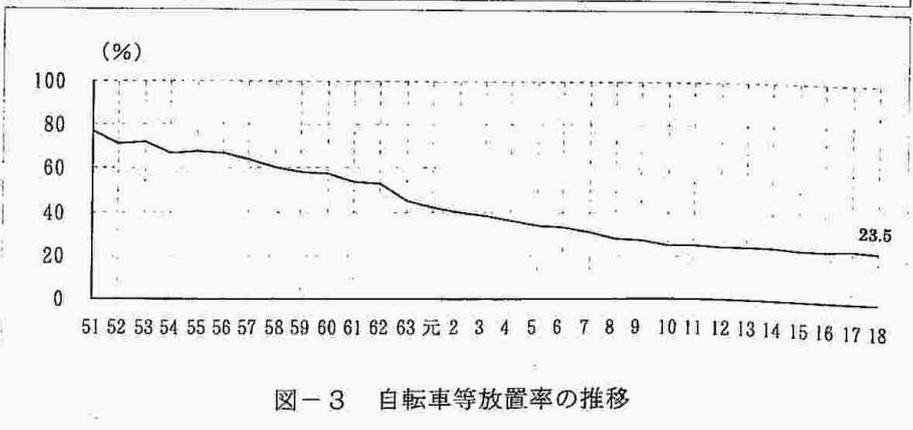
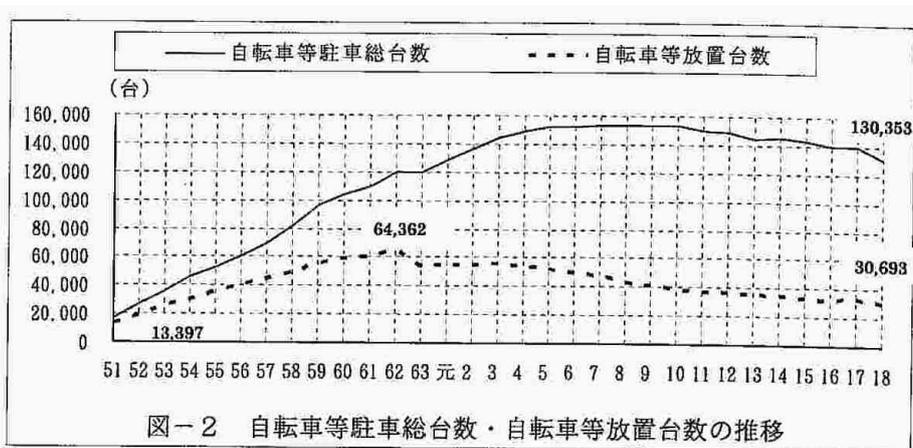
第2項 名古屋市の自転車駐車場

(1) 整備状況

自転車は走行から降車し、駐車したいと思ったときにどこでもとめて良いというわけにはいかない。歩行者の通行の妨げになることもある。歩行者安全保護の観点からも一定の駐車場が必要となってくる。

名古屋市では、昭和51年度以降、自転車駐車場を整備しており、平成18年度現在では389箇所、計画収容台数105,849台の市営自転車駐車場を設置している。このうちの82箇所の駐車場を有料で併用し、用地の確保が困難な場合については暫定的に歩道上に自転車置き場を設置しており、これが全体の約4分の1を占める。また市営以外に国土交通省が13箇所、鉄道事業者などが19箇所の自転車駐車場を設置している。また名古屋市は、「自転車等の大量の駐車需要を生じさせる施設」に対して、名古屋市自転車等の放置の防止に関する条例に基づき、自転車駐車場の設置を義務づけている。また放置禁止区域を指定して違反の自転車の撤去に努めている。

名古屋市緑政土木局資料によると、毎年10～11月に駐車台数30台以上の駅・バス停付近での駐車状況を調査しており、放置台数は昭和62年の64,362台をピークに横ばいなし減少傾向にある。放置台数の総台数に占める割合も平成18年度で23.5%である。(以下名古屋市緑政土木局資料 H18年11月 P7～9)



平成 18 年度の駐車状況

駐車台数の多い駅ベスト 10

(単位：台)

順位	駅名	駐車総台数	放置台数
1	*名古屋	8,883	3,370
2	*上小田井	4,557	234
3	黒川	3,400	263
4	*今池	3,336	938
5	*藤が丘	3,212	103
6	*栄	2,974	2,075
7	鶴舞	2,957	1,275
8	*千種	2,785	705
9	中村公園	2,575	765
10	*鳴海	2,497	14

(*：放置禁止区域指定駅)

放置台数ベスト 10

(単位：台)

順位	駅名	放置台数	駐車総台数	放置率%
1	*名古屋	3,370	8,883	37.9
2	*栄	2,075	2,974	69.8
3	*金山	1,317	2,317	56.8
4	鶴舞	1,275	2,957	43.1
5	*今池	938	3,336	28.1
6	丸の内	807	966	83.5
7	中村公園	765	2,575	29.7
8	久屋大通	731	731	100.0
9	*千種	705	2,785	25.3
10	伏見	703	1,368	51.4

(*：放置禁止区域指定駅)

鉄道駅毎の駐車台数

(単位：台)

	駐車総台数	放置台数
複合駅	28,072 (22.8%)	9,283 (34.8%)
地下鉄	67,659 (55.1%)	14,324 (53.7%)
名鉄	16,106 (13.1%)	2,324 (8.7%)
JR	7,268 (5.9%)	510 (1.9%)
近鉄	2,373 (1.9%)	68 (0.3%)
名臨高	1,459 (1.2%)	159 (0.6%)
合計	122,937	26,668

注：() は、各合計に占める割合である。

(2) 駅周辺の有料自転車駐車場の現状調査

放置自転車は漸減傾向にあるとはいえ、自転車利用者のマナーの問題もあり、根本的な解決に至っていない。放置の原因に駐車場の不足が考えられるが、果たしてそうなのだろうか。先に示した資料でもあったように、自転車の駐車が多くの駅を中心に、利用率の高い駅周辺の駐車場と、放置自転車の実情を歩いて調査した。

調査期間 平成 20 年 6 月 19 日から 7 月 30 日

調査箇所 名古屋駅周辺・地下鉄東山線：藤ヶ丘・本山・池下・高畑

鶴舞線：上小田井 桜通線：吹上

① 名古屋駅周辺自転車駐車場

名古屋駅はすべての交通機関が集結している場所であり、駐車台数も多いが放置台数も多い場所である。駅周辺の歩道上にラック式の駐車場スペースが設けられており、地下街の入り口や商業施設の近くに 10～20 台とめられるスペースがある。しかしほとんど駅近くの駐車スペースは満車である。一方駅から離れた場所については自転車の台数が減る傾向が見られ、中には空きの目立つ場所もあった。

② 藤ヶ丘自転車駐車場

地下鉄東山線の起終点の藤ヶ丘は乗降客が多い。市北東部へバスは 3 系統、万博開催時に開通したり、リニモに乗り換えることができる。近くに大学があり、住宅がふえ、人口が増加傾向にある。

駐車場は駅周辺の 200 メートル以内に 9 箇所あり、そのうち 3 箇所に管理事務所があり、管理は市から委託された業者が運営している。管理人は数名で交代しながら、一定時間勤務している。管理人が出入り口のバーの横に立ち、利用者に声をかけている。利用者への連絡事項は紙に書いて自転車に貼付している。自転車のパンクなどの故障箇所を管理人が自主的に修理している。屋内駐車場は管理人の目もよくとどき、きちんと駐車している。また防犯カメラが設置され、緊急時は 5 分でガードマンが来る。

定期利用は指定位置ラベルを添付して駐車することができるが、つねに満車状態であり、定期利用希望者は空きが無く、順番まちである。また 1 回利用箇所の利用・出入りも多い。出入りが特に混雑するのは午前 8 時ごろと午後 5 時ごろで、すべての出入庫は記録され、コンピューターで管理できている。利用者は大学生が多いが、卒業後に自転車を持ち帰らない人もいる。

③ 高畑自転車駐車場

藤ヶ丘駅と同じく地下鉄東山線の起終点駅であり、乗降客は多い。市内の西南部の中心で、市バス路線は高畑系統が6路線ある。JR駅へ接続でき、交通の要所となっている。自転車利用が多い感がある。

地下鉄で入り口に隣接した屋内と地上（屋外）駐車場がある。出入り口が2箇所あり、事務所のない側は出入りが確認できない。時間を問わず出入りが多く、かなり混雑している。近隣の人々の買い物途中の利用が多いように思われる。バス停が正面にあり、地下鉄・バスの乗降客と重なり、混雑することもある。

屋内駐車場は供用開始が昭和59年で市内では古い方になる。屋内には通路にも駐車が多く見られる。

地下鉄、バス停の前に設けられているためか、藤ヶ丘と同様、定期利用は満車状態であり、定期利用希望者は空きが無く、順番待ちである。中には自宅マンション駐車場代わりに使用している人もいる。1回利用についても時間によっては収容台数を超過して通路まで料金をとって駐車させている状況がある

④ 本山自転車駐車場

地下鉄東山線と名城線の接続駅で大学も近く、市内でも若者がよく集まる「おしゃれ」な店がある地区である。地下1層の駐車場で管理人は常駐するが、照明が暗い。地下鉄駐車場から地上へ自転車を出すことができる装置がある。大学生の利用者が多かったが、名城線の開通で減少した。地上駐車場は空きがあるが、有料のものを利用しないですぐ横に駐車するものも見られる。

⑤ 池下自転車駐車場

地上・地下・立体式の3種類の駐車場がある。地上駐車場の整理・清掃などに地域の人が協力している。

⑥ 上小田井駅の事例

地下鉄鶴舞線・名鉄・バスの公共交通機関があり、名古屋駅まで急行で10分程度、栄まで15分くらいの利便性が高い場所である。またマンションや大型ショッピングセンターも近くにあり、道路も広く、クルマも利用しやすい場所である。

駐車場は駅まで徒歩2分以内の場所に設けられている。2008年4月1日から有料駐車場に切り替わった。それまでは放置自転車が多く、有料化になった当初も1日5,60台の放置自転車があったという。1回利用（約770台）と定期利用（1440台）のスペースが分けられており、定期利用者は一目で分かるようシールを貼らなければならない。管理体制としては市から委託された業者が管理し、朝6時半～20時まで管理人が常駐している。約

13人の交代制で、20時以降は無人になる。スペースは1箇所ではなく近くに4箇所ほど（屋根つきは2箇所）に分けられ、各場所に管理者がいる。名古屋市緑政土木局の資料によると放置自転車が少なく、利用率も高い、という結果があったので調べたが、自転車は整然と並び、きちんと管理されている印象だった。かなり多く駐車できるように感じたが、平日は非常に利用者が多く、ほとんど満車の状態だという。

整然と並べられた駐車場



⑦ 吹上自転車駐車場

100メートル道路の下に設置され、周辺の人通りは少ない感じがある。南・北の2箇所の駐車場は利用度に大差がある。半地下式構造で、北駐車場は地下鉄に乗車するためにいったん地上へ出る必要があり、利用者には不便である。また終日無人である。南駐車場の定期利用者は安定しているが、時間駐車数は少ない。南駐車場へはスロープを使って出入りするが、大雨時浸水したことがある。

(3) 駅周辺の無料自転車駐車場の現状調査

① 塩釜口駅（鶴舞線）

国道153号線の臍羽状に設けられた駐輪場は雑然としていて、歩道上のはみ出しも多く、危険が多い。駅構内の入り口付近は自転車であふれかえっているが、明らかに乗ることができないほど壊れているものもあり、「捨て場」のような状況になっている。9箇所ある自転車置き場の全てが飽和状態であり、特に地下鉄駅入り口付近がひどくあふれている。土木事務所による定期回収も行われているが、毎日必要なほどである。あふれかえっている原因は無料ということ、特に人口の多い東部地域ということが推測される。たとえきちんと駐輪していても、他人が人のものを引っ張り出して自分の自転車を中に入れてしまう、という行為があるようで、結果柵外自転車として撤去されてしまう場合もある。これは既

存の有料駐車装置（ロック式）があれば防ぐことが出来る。

② 伏見駅（東山線・鶴舞線）

地下鉄、バス、の公共交通機関があり、コリドーに付属するような形で無料駐車場が設けられている。しかし管理者がいないためか、放置自転車らしきものが多い。駐車マナーが非常に悪く、コリドーの中に駐車しているものもある。違反証のようなものが貼られている自転車も多く見られた。



③ 植田駅（鶴舞線）

無料駐車場は駅に離れている場所だが、比較的「動線上」にあるのでそこまで荒れている状況ではない。

④ 本山駅

交差点付近にラック式の駐車場が設けられているが、地上にすぐ「コリドー」があり、コリドーが駐車場のようになっている。ただ、区間が広いために、停めている自転車が集中していないため、なんとなく「自然に」置かれているように見える。



(4) 放置自転車・放置禁止区域

放置自転車にはいくつかのケースがある。名古屋市自転車等の放置自転車の放置の防止に関する条例の第 2 条 (7) 項で定められているように、放置自転車の定義は 2 つある。また第 9 条では放置禁止区域を指定、第 10 条で区域内の放置禁止、第 11 条で放置自転車の撤去、保管などを定めている。さらに第 12 条では放置禁止区域以外の場所においても注意札を取り付け、7 日間移動されないと撤去するとの内容の条文になっている。放置自転車にかなり厳しい措置ではあるが、実際は撤去作業する土木事務所は多忙で、撤去が遅れ気味の状況が見られる。また自転車の状態から見て、明らかに全く使用されていない、捨て置きが多いものであることもボランティア活動で経験している。この場合は廃棄処分にすぐでもしたい自転車こそ、放置自転車といってもよいのではないかと思う。しかしこのところ名古屋市は、駅周辺の放置禁止区域を拡大しつつある。名古屋駅周辺では、有料駐車場も増設し、放置自転車対策としているが、駅に近くて目に付く駐車場は利用されている一方で、一本奥の道にある駐車場は放置自転車が見られる。

(5) 自転車駐車場の課題と提案

① 駅周辺の有料駐車場の課題

駐輪場のスペースの問題はメディアでも取り上げられているが、今回示したいくつかの事例でも明らかのように、駐車場は飽和状態である。とりあえず管理事務所に登録して、解約者が出るのを待っているという希望者が多い。このことだけを見れば、駅周辺に駐車場を増設する必要がある。名古屋市は、19 年度は 27 億円の予算を計上して問題の解消に取り組んでいる。が、市有地も少なく、私有地の買い上げ・借り上げ、その条例化は簡単にはいかないようだ。特に借り上げの場合はオーナーからの返還要求に応じることが条件にあるのがネックである。ここは民間の協力と知恵にまかせて増設を推進したいものである。

しかし駐車スペースがあっても、名古屋駅の事例のように、必要な場所でなければあまり意味をなしていない例もある。また定期利用契約の利用者（自転車にステッカーが貼ってあるので判別は可）が、有料エリアにいつも通りとめておいたのに自転車を整理されて、100 円の有料ラックへ移動されたという例（地下鉄植田駅の事例）や、道路に面した店の駐車場から歩道上の「100 円ラック」に移動させられそうになった（本山駅の事例）、など、スペースだけではなく、管理のあり方を問う声も利用者から寄せられている。自転車対策として駐車場の有料化を進めているというが、管理体制についても整備する必要があるだろう。ここでも民間の協力が必要だと考える。今回の事例でも取り上げた池下駅のように、周辺の住民が清掃などに関わっている例もある。

また料金体系の問題もある。1 回の利用が 100 円の地上駐車場は地下鉄駅からの距離に

よっては、あいているラックが見受けられる。しかしラックの横にはみ出して自転車を置いている状況を見ると、駅から遠いと駐車料金を払いたくない人がいるのではないかと考える。実際利用者に話を聞いてみると、その多くは短時間での100円は高いというものだった。そもそも100円という料金は高いのか安いのか、またその金額は妥当なのか、ということはこの市民研究会議でも話題になった。考えるべきなのは利用料金に差をつけることではないか、という提案も出てきた。

② 駅周辺の無料駐車場の課題

無料駐車場は駅周辺の有料駐車場近くにあるものと、いまだ市の有料化の準備が進んでいない地上にある。無料駐車場は地上に設置されており、柵などで囲んで有料化まで駐車を認めている場合もあるが、1台ずつ整理しておくような状態にはなっていない。そのため少しでもあいた隙間があれば押しのけながら駐車したり、有料駐車場の隙間に無理矢理とめていた状況もある。また管理者がいない場合、整理されていない状況があっても利用者に任されるため、マナーが悪くても仕方ない、という悪循環になっている。結果、歩道上にはみ出してしまい、通行の妨げになったり、景観を損ねている。

伏見や栄でよく見られたものとして、本来はコリドーとして機能すべきスペースが、無料駐車場、ゴミ捨て場と化している状況があった。こうした状況を見ると、利用者の意識向上とともに、やはり管理者が必要なのではないかと考える。

③ 自転車駐車場の提案

有料駐車場、無料駐車場の問題の原因とも共通しているのは、必要な場所に駐車場が十分確保されていないことだと考える。名古屋市は自転車対策として①自転車駐車場の整備②自転車駐車場の有料化③自転車等放置禁止区域の指定及び撤去④自転車利用者への指導・啓発の4つの施策を柱に対策をすすめる²⁾という。つまりスペースの確保と利用者の意識向上にシフトされている。しかし、万が一放置自転車として撤去されている台数分の駐車場を設けることができたとしても、管理の問題、利用者の意識といった点から考えると駐車場のスペースさえ確保すればいいという問題ではないことがわかる。そのため、その施策を補うものとして、以下の3点を提案する。

まず第1にほとんどの駐車場が場所を問わずに料金が一律であるが、その料金体系を見直すということである。ほとんどの駐車場は、利用時間の長短、駅の近さ、屋根の有無などによって利用料金はあまり変わらない。そうすると、より駅の近いところに集中するのは当然であり、また「少しだけなら」という意識で歩道上に「放置」する場所があるのも頷ける。そのため、利用する状況に応じて選べる駐車場の整備が不可欠ではないかと考えるのである。たとえば駅からの距離・駐車時間を組み合わせた料金表を作成してはどうか、ということだ。屋内用・屋外用の違いも考慮するなど、条件に合わせた料金体系を考える

べきではないか……。しかし市担当部局の方の話を聞くと、一律 100 円の利用料金は基本的に手数料の扱いで、利用料金にすると条例化が難しくなるという。仮に利用料金表を提案しても簡単なことではないのだろうか。

第 2 に駐車場のサービスを考えることである。有料駐車場については管理人がいたり、整備ができる状況がある場所もある。しかしほとんどの箇所でそうしたサービスは受けられない。駐車場に付加価値をもたせることで駐車場を利用する意識を持たせることができるのではないか。

第 3 に利用者の教育についてである。これは名古屋市の 4 本の柱でも上げられていたが、現在、駐車場のマナーについては撤去など管理による指導と、利用者のモラルによって保たれている。しかし実際の現状を見ると、思うように指導はすすまず、またモラルだけに任せられるものではないことが分かる。これは利用者に対する教育が進んでいないからではないか。ではたとえばどのような教育が可能だろうか。しかし他県の事例などで放置自転車対策として「成功」している例を見ると、教育の面よりも、管理体制の徹底によって放置自転車の減少に効を奏しているようだ。強制撤去とのあわせ技以外にモラルの向上を促すことができないのか。名古屋市は広報啓発活動において地元の協力をあおいでいる。平成 19 年度現在、地区自転車駐車対策推進協議会が 107 団体あり、自転車駐車場の清掃、整理などを行っている³⁾ という。

第 3 項 自転車利用者への指導と啓発

名古屋市内は自転車利用が見直されている昨今だが、危険な走行をする自転車も日増しにかつ大幅に増えている。利用推進とルール・マナー遵守、乗車技術向上は同じ早さで進んでいく必要があるのに利用者のみ増え続けていく危険な状態にさらされているのが現状である。クルマから自転車への切り替えを考えるにあたって、駐車場や道の問題を挙げたが、これらの問題は、設備の問題もあるが、利用者のマナーも大きく関わっている。その点は、名古屋市の自転車対策 4 項目の 1 つとして、自転車利用者への指導と啓発が挙げられていることから明らかである。その中身は (1) 指定した放置禁止区域の不法駐車をなくすこと、(2) 自転車駐車場に誘導すること、(3) 自転車利用者のマナー向上をはかること、の 3 点である。ここでは、これらの 3 点が具体的な事例を照らし合わせて可能なことなのか考え、課題と新たな提案を提示する。

第 1 については、駅にできるだけ近いところに駐車したいということは誰しも思うことである。今まで自由に自分の好きな場所に駐車できたのに、禁止区域に指定されたがためにペナルティを課され撤収され、不満に思う人もかなりいる。有料駐車場が満車で、時間がなくて禁止区域に駐車して撤収された人の話も聞いた。放置自転車の撤収は速やかに行うべきだということを実に述べたが、やはり撤収は慎重に行うべきである。

第2に、周辺に人を配し、丁寧に案内することが一番良いが、これには人件費がかかる。現在も行われているようだが、あまり効果が出ていない。掲示板に分かりやすく図示するのも1つの方法だが、要は使ってみたくなる駐車場であることが望まれる。

第3に、現在、マナー向上をはかるものとして行っているのは、5月を自転車月間として「自転車安全利用5則」を広報なごやに掲載したり、「歩道に自転車を置くと通行障害になります。」などの「呼びかけ」を地域に依頼するなどの広報活動だろう。しかし、それらは一過性に終わっていないだろうか。第1段階としての広報活動はそれで満たされているかもしれないが、「読んでおいてください」「掲載してあります」というレベルから、もう1つ踏み込んでいかななくてはならないと考える。実際、自転車の通る道などは非常に複雑で、自転車を利用している人すべてが理解しているとは到底思えない。マニュアルを作成し、それをを用いて、しかるべき人が教える機会をもうける必要があると考える。クルマの運転免許更新と同じように、自転車もマナーを中心とした乗り方、駐車場のことを受講させることがあっても良いのではないかと考える。特に子どもたちには、学校の運動会、地域のこども会などの場を利用し、正しい乗り方ができたら認定証を渡すようにするなど、子どもの頃から教育の場を作っていくことが必要ではないかと考える。現在も、市内小学校において年1回交通安全協会による安全教室が行われているが、時間的制約などで自転車についての教育は極少であり、自転車事故あったり、危険な運転をしている子どもたちを見かけるたびに小学生、なかでも中学年以上に継続して学ぶ場が必要な状態であることを感じる。自転車の「運転技術・ルール／マナー」を小学生のうちから身につけることで、危険な走行をする大人にも啓発していきたいと思うのは欲張りだろうか。これについては、継続して安全な乗り方、マナー、ルールを教えることができる専門機関を早急に設置し、市内公立小中学校などに、地域学区や区政協力委員会の協力のもとに対応していくことが必要だと思う。それにしても、自転車の場合、専門性を持った教育機関がないのが不思議でならない。同じ「車両」である自動二輪車や自動車はずっと昔から、「学科及び実技の講習と試験」を経てからでないといふ一般公道の走行ができない。ところが、自転車については重要なこれらを学ぶ機会が極少であり、一般公道の現状は極端に言ってしまうと「補助輪付の幼児車から大型トラックまでが混在する」ということがあり、自転車も自動車等と同じように学ぶ場が求められていることなど、必ず解決していく必要がある。交通安全協会による指導のみでは一過性のものになってしまうことと、市民のボランティアのみに頼っているのは規模が小さすぎるし、長くは続かない（「仕事」ではないから難しい部分がある）。逆にこれを続けていくためには、名古屋市が主体となり、適任な市民と協働ですすめていくことを求めたい。名古屋市民の中にも自転車の安全な乗り方と技術を教えることができるインストラクターがいるので、交通ルールを教える機関と合わせてこのような人材を活用して関係機関で十分すり合わせをしたうえ、安全教育を徹底していくことが、自転車の活用について大切であると思つづく。

第2節 自転車と公共交通機関の乗り継ぎの可能性

～自転車と公共交通機関をうまく使って効率よく移動～

「自転車での移動」というと、多くの場合が「駅までの数分の乗車」というのが一般的であるが、ひとたび走りやすい自転車に乗れば、目的地までの何キロでも走れてしまうのも自転車による移動の特徴である。ただ、自転車利用者の大多数が前者の「駅まで数分」ということから、駅への自転車集中を分散させることも考える必要がある。置き傘ならぬ無料駐車場の「置き自転車」が原因による駐車場の容量不足も、もし、自転車ごと運んでもらえるような公共交通機関があれば解決の一つになるのではないだろうか。つぎには各地での公共交通機関とうまくリンクさせている例を挙げてみる。

カナダ

トロントでは市内を走るバスの前部に増設されたキャリアスペースがあり、自転車を数台乗せて運ぶことができるようになっている。

三重・岐阜県

三岐鉄道では「サイクルパス」という、電車の先頭車両のみ自転車ごと乗車できるサービスがある。(時間帯・曜日など限定あり)

北海道ニセコ町

ニセコ町内循環バスの車体後部には、自転車を2台まるごと乗せて移動できるラックが備えられており、町内での自家用車より効率が良く、かつ環境負荷もすくない観光手段としてバスと自転車を組み合わせた移動を推奨している。自転車の積載に必要な料金は乗車料金100円と別に1台あたり100円。

日本国内ほか

多くの場合は手荷物料金不要で、分解した自転車を専用の袋におさめ、露出部をなくすことで電車・バスの乗車ができる。(専門用語 / 輪行) このような、自転車を公共交通に持ち込む場合は利用者側の、他の乗客に対する思いやりも必要で、複数の場合の分散乗車や通勤等のラッシュ時を避けたり省スペース化するなどの努力は望みたいところである。最近では自転車専門誌において「輪行」の特集記事をよく見かけるようになったことも、利用者が増えている傾向を示しているかもしれない。



自転車を駅まで使う場合は駐車場でカバーできるが、バスの停留所にはそれは不可能である。それは、上記トロントのバスや、ニセコ町のバスのような設備があれば、自転車をバスの停留所へ放置するケースも無くなり、バス利用者も、自歩道上の自転車利用者もバス停留所付近の障害がなくなる。



参考例として先にトロントと北海道ニセコ町の例を挙げたが、岐阜、長野県、北海道などスキー場近くの積雪地帯では、冬場のスキー客移送用にマイクロバスを用意している旅館業者が多い。このバスの後部には利用客のスキーセットを置けるスペースのラックが増設されているものがある。こうしたものを市内で活用できれば自転車+地下鉄だけでなく、自転車+バスで今まで以上に効率よく移動をできるようになり、さらに自動車のパーソナルユースを減らすことが可能になる。

この、公共交通機関に自転車をプラスするという問題点としては、「積載台数の限度が低いこと」があげられる。たとえばトロントのバスに乗せることができる自転車は6台前後であり、ニセコ町の場合は2台である。地下鉄で専用袋に収めた自転車を持ち込む場合は2名（2台）もいれば他の乗客に対し圧迫感を与えることになるだろう。バスの場合は、仮に自転車を運ぶスペースがあったとしても乗客の相当数が利用する可能性の算出も必要であり、地下鉄の場合は最後尾車両のみに持ち込みを限定するなどの対策も必要と思われる。しかし、このような問題を解決することで名古屋市内での「駅まで自転車」利用者を減らして、駐輪場のオーバーフローを食い止めることができ、また、「自家用自動車の日常的使用」から脱却し、歩行+自転車+公共交通の利用を促していくことができ、CO2の大幅な削減にもつながるのではないだろうか。

第3節 クルマから自転車への切り替えにあたっての課題と提案

～クルマ利用を抑えて自転車利用へ～

これまで調査を進めてきた中で、クルマと自転車は非常に近い部分や重なる部分があることがわかった。それは例えば、個人の時間や都合で移動可能、つまり、移動経路の自由度が高いことや、ほぼドア to ドアで移動可能、常識的な距離ならば同等で移動可能なことなどである。つまりこれらのことから、比較的短い距離内での移動、市内中心部になればなるほどクルマのかわりに自転車を使いやすいといえるだろう。

名古屋市内でクルマを自転車に替えることのメリットは

1. **ランニングコストが低くなる**
2. **健康・体力増強にプラス**
3. **排気による有毒ガスが減少**
4. **クルマによる渋滞の緩和**

ということなどがあげられる。そして、これらのメリットは、シンプルであるがとても重要な意味を持っている。ではクルマから自転車へ乗り換えていく場合の課題とは何か。それは第1節の1. 自転車が通る道の課題、2. 自転車駐車場の課題 3. 自転車利用者への指導と啓発の課題である。「道」つまり自転車の走行する場所が確立されて、同時に「ルールを順守」、「駐車すべき場所をきちんと把握」したうえで利用する、これら3つの課題を同時に対応できなければ、自転車を有効利用することすらできない。ここで、目線を変えて、今回調査をしてきた中でひろった声をそのままあげてみることにする。

名古屋のクルマと自転車についてのいろいろな視点

一般男性：「歩道上で歩行者が自転車とぶつかる事故が起きている。都心の雑踏で自転車が走るべきではない」

一般女性：「自転車はクルマより歩行者に近い。似た者同士の混在が危険を呼ぶ」

改善が必要な点もあるが、これだけ重要なメリットが既にわかっているのであるから、自転車を使わない手はない。

一般女性：「自転車利用環境整備モデル都市として名古屋市内でのクルマ利用を抑えるつもりならば、クルマに代わる手段としての自転車利用という選択は理にかなっている」

そこで、上記課題がクリアされているという条件であればまず、通勤にクルマを利用して

いる人、仕事で外回りをするのにクルマではなく自転車で可能な人（会社）、一人で乗車のクルマの人に向けてアピールをしてみてもどうだろうか。

通勤で自転車を使うなら…

一般男性：「通勤に自転車を使うより、公共交通で行く方が楽チン。通勤手当も職場が出してくれるから自転車で行くメリットはない」

一般女性：「夏場の自転車通勤は汗をかくし、スタイルが乱れるから嫌。」

⇒自転車通勤奨励の例

2001年3月の名古屋市役所の自転車通勤をする職員向けの通勤手当改革後では、それまでのクルマによる通勤から自転車通勤に切り替えた人が増えている。これは、手当もさることながら、自らの健康や、身の回りの環境を意識し始めた人が増えたということではないだろうか。また、自転車通勤しやすいように職員用シャワールームの設置など設備面の整備も進んだようだ。（この通勤手当については臨時職員は対象外などの問題点もあるが）

近くへの買い物に自転車を使うなら…

一般女性：「どうせ自転車に乗るならエクササイズにするつもりで乗りたい。でも寒い時は乗りたくない」

一般女性：「スーパーにクルマの無料駐車場がたっぷりある。荷物もあるし、自転車より、車で行った方が楽だ。」

⇒自転車で行った方がお得かつ楽ができるような買い物先ができるといい。

例) 自転車来場者へは（駐車場に係る費用に見合った）ポイント還元するスーパーマーケットや買ったものはその日のうちに無料配送してくれるサービスなど。

営業などの仕事で自転車を使うなら…

営業マン：「クルマが一番。快適性では断トツ。荷物が運べる。でも燃料代・駐車料金はかかるし気軽に乗れないマイナス面も」

一般男性：「都心部に限って言うならば、東京都内では自転車でいろいろな商品を配達したり、営業活動に使っているところがある。つまり、クルマより営業効率が良いという場合は（会社の方針もあるが）自転車を使うだろう」

⇒「クルマから自転車へ切り替えました」というのは企業イメージとしてとても好感度が高いのでは？

クルマが大好き。休日に一人でもクルマに乗る人に自転車を勧めよう！

一般男性：「自転車の移動はスピード感がいい」

一般男性：「自転車には乗るが年を重ねてくるにつれてスピードが怖い」

⇒クルマ好きの人も最近のスポーツ用自転車のメカニカルな部分やかっこ良さにひかれる人も増えている。ゆっくり走ることで、いろいろな再発見の楽しさもある。

悪天候でも自転車を楽しめる？

一般女性：「高校生の時の通学なら仕方なかったが、いまさら雨天時にカッパを着てまで乗りたくない」

一般男性：「新聞配達なら雨天も雪も関係なく自転車を使うし（オートバイやクルマの場合もあるが）、仕事で使うなら割り切りが必要。最たるはバイシクルメッセンジャーで、天気は仕事に関係ない」

⇒自転車で年中仕事というのは大変苦勞もあるはずだが、逆に悪天候も楽しんでしまうくらいの遊び心もあるといかがか？ただ現実的に言えば、悪天候時は安全性も劣るため、無理に自転車を使わなくてもよいだろう。その際は、徒歩や公共交通機関とを組み合わせようまく利用したい。

このように様々な視点があるなかで、クルマのかわりに自転車を使う、ということはそれほど難しいことではないように感じる。まずはできることから、とクルマのかわりに自転車をちょっと使うことから始めるのなら、比較的簡単にスタートできるのが「自転車の利用」だといえるだろう。そのためには、前述した第1節の3つの課題の解決が必要である。

クルマから自転車へ切り替えにあたっての提言

- ネットワーク化された「自転車の通る道」
- 分かりやすく示された「自転車の通る道」
- 施設の充実と距離に見合った自転車駐車場の料金体系の見直し
- 乗車マナーとルールの教習機会
- 子どもを対象とした乗車マナーとルールを学ぶ場の設定

第4章 多元的な価値観による交通手段の実証比較

第1節 クルマ第1主義からの脱却

第1章でも述べたが、愛知県におけるクルマ利用の年間の交通死亡事故者は日本でナンバー1である。これだけの死亡者を出すものがクルマの他にあったならば、人々は大騒ぎしてその利用をやめさせようとするのではないだろうか。しかしクルマの場合は、死亡者に比べて利用者の割合が多いからか、クルマ利用に歯止めをかけようという動きは消極的に感じる。環境面、健康面にスポットをあてるか、または経済的な面からその負担の大きさをあげて、それとなくクルマ利用のマイナス面を指摘するのにとどまっている。それが具体的な調査・実験にも結びつく例⁴⁾も出てきているが、実際全国的にも、健康志向、環境保護の観点から、クルマから他の交通機関を利用へ移行するための取り組みや研究は多くなされている。またガソリン代の高騰により、一時的ではあるが、経済的な面からもクルマへの風当たりが強くなった。そのような状況を考えると、名古屋市のクルマ利用者もクルマからの切り替えを考えるのではないかと思うのだが、第1章でも述べたように、名古屋市のクルマ利用は右肩上がりである。クルマ利用がそこまで促進されるのは何が原因なのだろうか。クルマを保有することは維持管理するための費用がかかり、利用するにも駐車場代、ガソリン代などの負担は大きい。こうした負担から考えると、クルマ利用の魅力はほとんどないはずだ。しかし、「車を持っていると乗らなくては損と考える。」(2009年1月27日(火)中日新聞)人もいる、ということを見ると、保有に関わるコストはあまり意識されないのかもしれない。またどれだけクルマによる交通事故が多かったとしても、だからクルマ利用をやめよう、と考える人も少ないに違いない。それらをさしひいても上回る魅力がクルマにはあるのではないか。

我々は、クルマ利用と密接に結びついているのは、クルマの快適性によるものではないかと考えた。たとえばクルマを保有していれば、天候に左右されず、また自分の好きなきに行動することができる。また荷物を運ぶ際にも、クルマは利用価値が高い。つまり、コスト、環境、健康面におけるマイナス要素をさしひいても、それにまさる快適性がクルマの魅力ではないかと考えたのである。第2節ではその仮説を基に、レーダーチャートを用いて様々な場合のクルマとそれ以外の交通手段の比較を試みる。そしてクルマが多く利用される理由と、他の交通手段と比較したときのクルマ利用のマイナス面を明らかにする。

第2節 多元的な価値観による、クルマよりも付加価値の高い交通手段の実証研究～様々な指標による交通手段の比較～

(1) 比較するための指標について

ここでは、各個人が設定した目的地までの交通手段について、レーダーチャートを用いて比較し、それぞれの利点とマイナス面を明らかにする。レーダーチャートを形作る指標は、第1節で述べた仮説に基づき、14項目を設定した。特に我々はクルマの「快適さ」を細かく見る必要があると考えたため、快適性については8つの項目で分けている。「快適」

といってもどのような状況で「快適」と感じるかは様々だからである。そのためここで使う「快適」とは日常生活の中で移動する際に感じられる範囲でわれわれの共通認識で判断したものである。そのため極めて主観的なものであり、できるだけ日常的に使われる、分かりやすい言葉で分類した。

レーダーチャートの指標である 14 項目は次の通りである。①時間（速さ）②時間（正確さ）③経済性（実費）④経済性（保有）⑤環境（CO2 排出量）⑥健康（運動量・消費カロリー）、そして快適性として⑦「自然を感じられる」⑧「時間に縛られない」⑨「経路が自由・寄り道ができる」⑩「楽チン、疲れしない」⑪「天候に左右されない」⑫「多くの荷物が運べる」⑬「事前準備不要」⑭「安全に移動できる」である。この指標に基づいて 10 点満点で点数化した。点数のつけ方は、①から⑥については実際にかかった費用、時間などを測り、一番コストがかかっていないものを満点とし、それ以外は 10 点満点がついたものを基準にして、割合で点数化した。⑦から⑭については主観に基づき、より快適だと感じたものを満点として、同様に点数化した。またグラフは、上の方が時間の速さと正確さを数理化したものの、右半分がコストや環境、健康などを数値化したもの、左半分が主観的な判断によるものとして示した。

（２） レーダーチャートを用いた実証研究

ここでは、①で示した指標に基づき、状況別にレーダーチャートを作成した。レーダーチャートは、研究員それぞれが日常生活、もしくは特別な条件下で実際に体験したことをもとにして作成している。今回設定した状況は（A）30 代OLの休日の場合、（B）緑と坂の多い町に住むあるOLの通勤の場合、（C）海の好きなオジサンが名古屋港へ行く場合、（D）名古屋市内の移動は自転車でこなせる！40代自転車店主男性の場合、（E）名古屋市内担当営業マンの営業活動の場合、（F）「東山動物園再生に興味がある東京の知人」の案内人の場合、の 6 パターンでレーダーチャートを作成し、個々の結果をまとめた。基本的に、同じ目的地に向けて、異なる交通手段で向かい、その比較を行なった。表の分析と考察をする、ということ以外は統一していない。研究員それぞれの表現にまかされている。

（A）ある OL の休日の場合

ここでは名古屋市内西区（上小田井）に住む女性が、1人で、週末に名古屋市内のインテリアショップ（中区 10 ヶ所、熱田区 1 ヶ所、中村区 1 ヶ所）を巡るにあたって、クルマ、クルマと地下鉄、自転車と地下鉄、徒歩と地下鉄の 4 つの条件を比較した場合を示す。比較する交通手段としては、①クルマのみ、②クルマと地下鉄、③自転車と地下鉄、④徒歩と地下鉄の 4 種類である。どの場合も上小田井駅を出発としている。①の場合については、出発地点から目的地まですべてクルマで移動する。②については、名古屋駅までクルマで移動した後、地下鉄の土日エコ切符を利用して市内を移動する。③については行きの上小

田井駅から名古屋駅、帰りの金山駅から上小田井駅までを「輪行」⁵⁾し、それ以外は自転車で移動した。④については土日エコ切符を利用し、移動した。その結果をまとめたものが以下の4つの表である。

指標	経路	クルマ	クルマ 地下鉄	自転車 地下鉄	徒歩 地下鉄
時間(速さ)		10	7	4	10
時間(正確さ)		6	7	8	9
経済性(実費)		0	5	10	10
経済性(保有)		0	0	9	10
環境(CO2排出量)		1	0	10	10
健康(運動量・消費カロリー)		0	6	10	8
快適さ(自然を感じられる)		5	5	8	8
快適さ(時間に縛られない)		10	5	5	5
快適さ(経路が自由、より道ができる)		8	3	5	8
快適さ(楽チン、疲れない)		10	8	2	5
快適さ(天候に左右されない)		10	9	0	7
快適さ(多くの荷物が運べる)		10	5	1	3
快適さ(事前準備不要)		9	6	6	6
快適さ(安全に移動できる)		6	8	5	10

表1

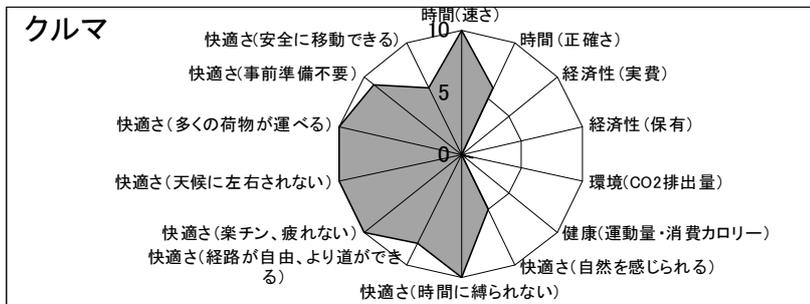


表2

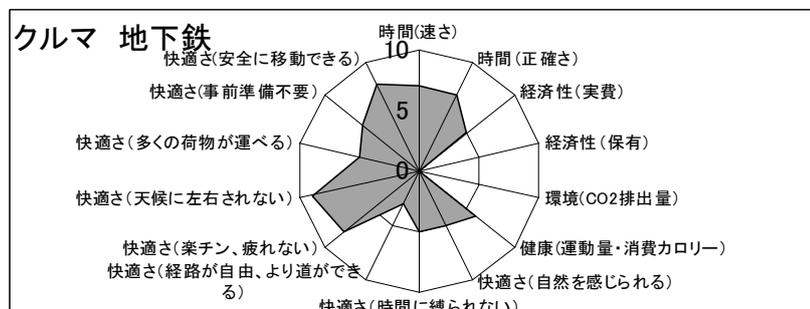


表3

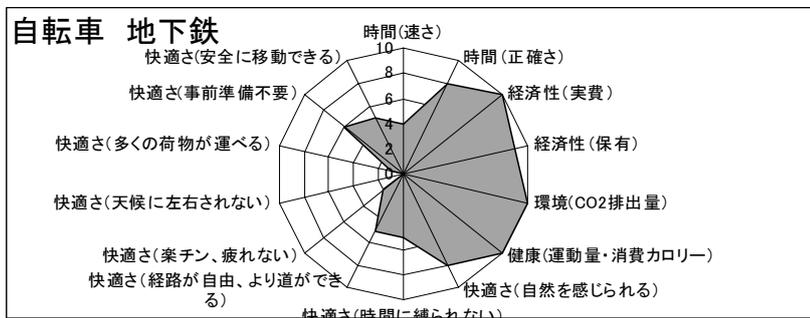
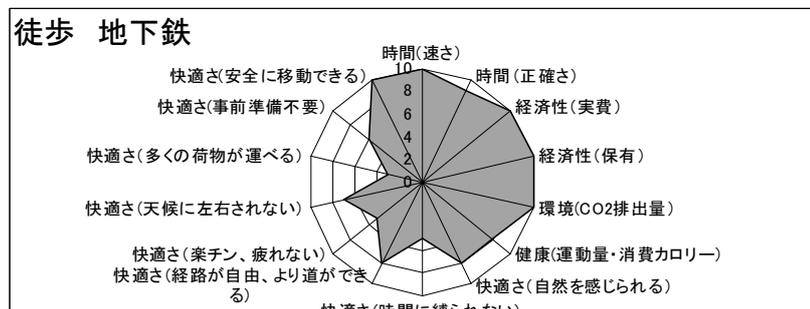


表4



《分析》

表1から4を比べると、どの場合もバランスのとれた状態ではないことが分かる。

表1のクルマのみでの移動の場合は「自然を感じられる」以外の「快適さ」がすべて満点に近いが、右半分の項目は最も低い結果になっている。

一方、クルマと公共交通機関を組み合わせた表2の場合は、クルマでは評価の高かった項目まで低くなっている。

表3の徒歩と公共交通機関を利用した場合は、快適性がなべて低い結果になっているが、その他の項目はほぼ満点に近い。

表4の場合も「快適さ」がほぼ低い評価になっているが、さらに徒歩と公共交通機関よりも時間・コストに関する点数が低くなっている。

《考察》

表1を見ると、時間的に1番有利だと思われたクルマが、意外にも点数が低い結果になっていた。それは、目的地での駐車場を探したり、一方通行などで回り道をしたため、こうした結果になったといえる。またコストについても、駐車料金がかかりかかる。結果、一定額以上の買い物をすると無料になる、ということで余分に買い物をしようという気持ちになる。また時間を気にしてしまい、ゆっくりお茶をしたりする気持ちにもなりにくい。ウィンドーショッピングなど、なんとなく街に出たい、という時は、あまりクルマは向いていないように感じる。

表2においても、表1と同様の理由で時間の点数が低くなっている。さらには、途中クルマをおりているため、クルマ利用では高得点だった快適さまで低い結果になってしまった。経済的には駐車場代など多少少なくて済むが、時間や快適性を引き換えにしてまでとろうと思える手段ではない。特に今回の場合目的地が1つではなく、また買い物で荷物が多くなることを考えると、最初からクルマか公共交通機関の方が、都合が良いだろう。

表3の徒歩・地下鉄は、時間さえきちんと調べ、時間通りに行動すれば、一番移動する時間が少なくて済む。また「土日エコ切符」を使ったため、どの組み合わせよりも一番コストが低くて済んだ。電車の時間を調べたり、どの経路で行くのが一番早いかなど、事前に確認するなどの準備が必要だが、効率よく多くの場所を巡るためと考えると、負担とは感じない。一方荷物を運ぶ負担は大きく、大きな買い物は基本的に郵送になる。郵送費を入れるとクルマとそれほど変わらない結果になるかもしれないが、逆に無駄に大きな買い物はしないようにするため、クルマとは逆の発想になることが言える。

表4の自転車・地下鉄で快適性がほぼ低い結果になっているのは、「輪行」という手段をとったためである。輪行する場合は、公共交通機関を利用する間、自転車を折りたたみ、かついで移動しなければならない。そのため荷物が無い時で、しかも階段の上り下りをする必要がないときに限らないと、利用することは難しい。

これらの表から、街の中での人1人の移動における良い移動手段は、クルマか、徒歩と公共交通機関の組み合わせの一騎打ちになることが言える。いかにクルマ利用を減らすか、

と考えたときに、20代から30代の若者に限っていうと、やはり大きく左右するのは快適性とコストではないだろうか。

今回、この結果をふまえて、日常的にクルマを利用している女性（30代）にインタビューした。彼女は「一度クルマを利用したらやめられない」と言う。その理由としては、「荷物が多くても良い」「時間を気にしなくて良い」など、レーダチャートで示した「快適さ」とともに、「酔っ払いや変な人に会うことがない」「知らない人がさわったものにさわらなくて良い」「いちいち服装を気にしなくても良い」という、レーダーチャートの「快適さ」とはまた異なる「快適さ」が挙げられた。とにかくクルマが何よりも「ラク」だというのが一番の理由だった。一方コストの面ではやはりそのマイナス面を認めている。「駐車代を払うのがイヤで、できるだけ買い物をして（駐車場代をタダにしようとして）逆にお金を使ってしまった」「ガソリン代や保険など維持費がかかる。」など、挙げればきりが無いのだが、彼女の場合クルマを維持管理するだけの経済性はあり、健康面でも個人で社会人テニスサークルに入り、身体を動かすことを日々行っている。そのためコスト・健康面が彼女にとってそれほど大きな影響力はないのである。また環境についても「自分だけ我慢するのは無理」と考えるため、クルマを選択肢から外す項目とは全く考えていないという。つまり、どれだけ環境に負荷がかかる、コストがかかる、ということを声高に叫んでも、経済的に自立している、若い健康的な女性（男性）にとってはあまり意味が無いのではないか。それよりも公共交通機関の快適性を高め、公共交通機関と徒歩・自転車の接続がスムーズになるよう整備することが必要なのではないかと考える。

(B) 緑と坂の多い町に住むあるOLの通勤の場合

ここでは名古屋市緑区（鳴海町）に住む女性が、金山までの直線約 10 km（経路距離約 15 km）の出勤にあたって、クルマ、クルマと公共交通、自転車と公共交通、公共交通、自転車の 5 つの条件を比較した場合を示す。比較する交通手段としては、①クルマのみ、②クルマと名鉄、③自転車と名鉄、④徒歩と市バスと地下鉄、⑤自転車のみの 5 種類である。どの場合も鳴海町の自宅を出発点としている。①の場合については、出発地点から目的地まですべてクルマで移動する。②については、名鉄有松駅までクルマで移動した後、トランパスカードを利用して金山駅まで移動する。③については、名鉄鳴海駅まで自転車で移動した後、トランパスカードを利用して金山駅まで移動する。④については、トランパスカードを利用し移動した。⑤については、出発地点から目的地まですべて自転車で移動する。その結果をまとめたものが以下の 5 つの表である。

指標 \ 経路	クルマ	自転車	クルマ&名鉄	自転車&名鉄	徒歩&市バス &地下鉄
時間(速さ)	10	5	8	8	6
時間(正確さ)	6	8	10	9	7
経済性(実費)	0	10	8	9	9
経済性(保有)	0	9	0	9	10
環境(CO2排出量)	0	10	6	9	7
健康(運動量・消費カロリー)	6	10	7	9	8
快適さ(自然を感じられる)	5	10	7	9	8
快適さ(時間に縛られない)	10	10	8	8	4
快適さ(経路が自由、より道ができる)	10	10	7	7	5
快適さ(楽チン、疲れない)	10	3	8	5	6
快適さ(天候に左右されない)	10	3	9	3	7
快適さ(多くの荷物が運べる)	10	3	7	3	5
快適さ(事前準備不要)	9	7	8	6	5
快適さ(安全に移動できる)	6	4	8	5	10

表1

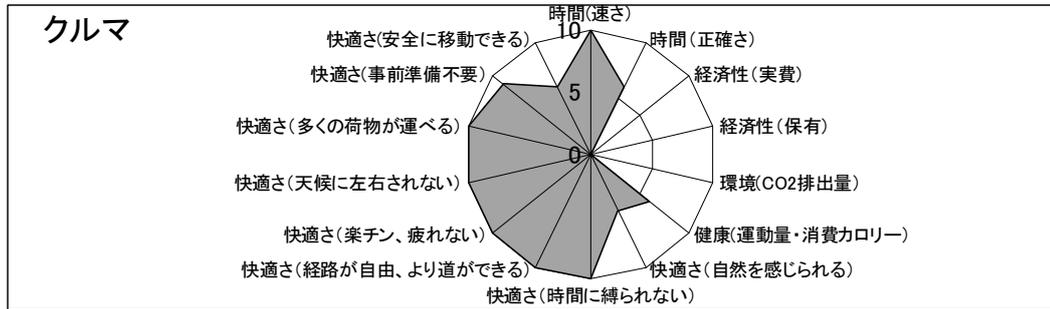


表2

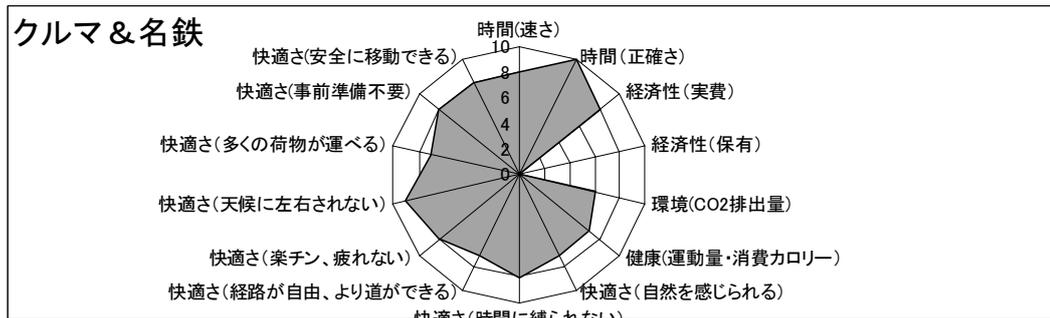


表3

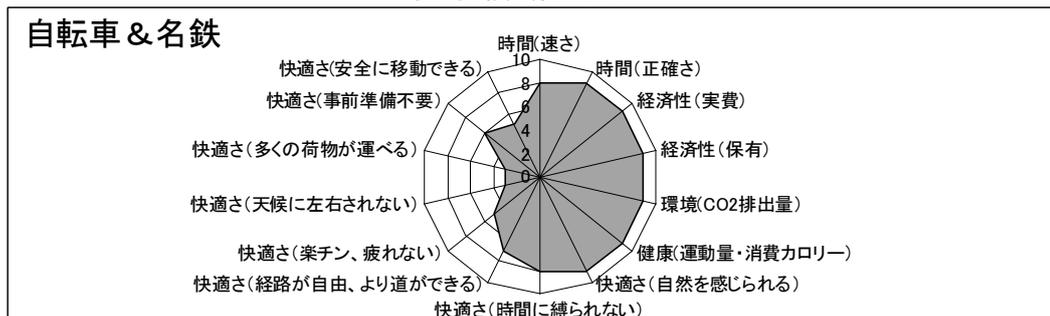


表4

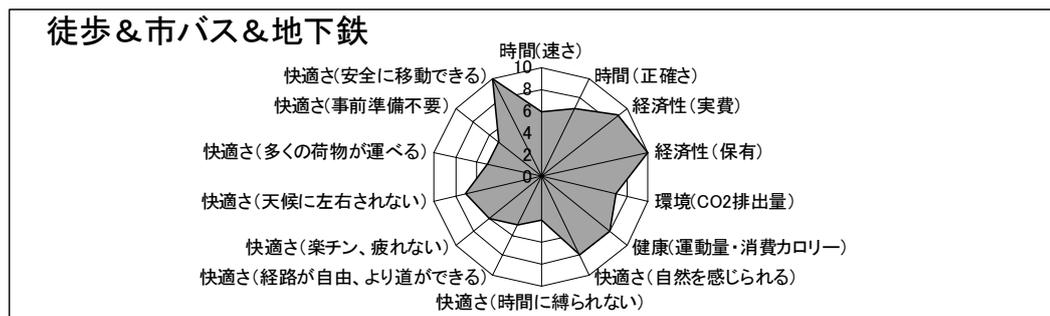
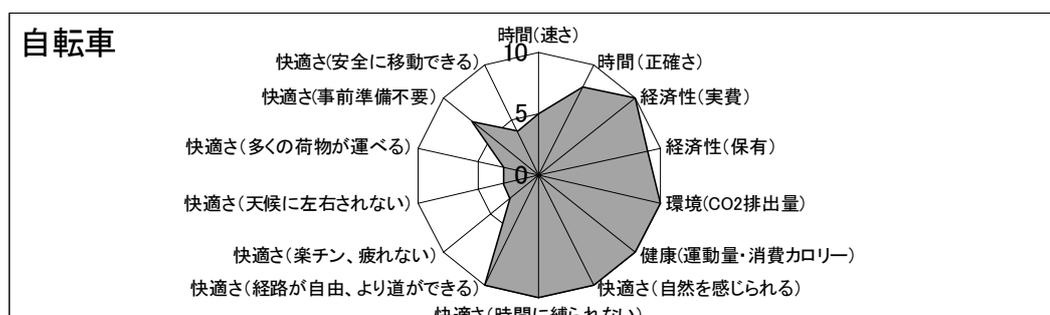


表5



《分析》

表1から5を比べると、どの場合もバランスのとれた状態ではないことが分かる。

【表1のクルマのみでの移動の場合】

「自然を感じられる」「安全に移動できる」以外の「快適さ」がすべて満点に近く、時間の速さでも満点を示しているが、コストや環境、健康などの面ではほとんど低い。

【表2のクルマと公共交通機関を組み合わせた場合】

クルマで評価が低かった経済性、環境の評価が上がり、クルマでは評価の高かった項目は全体的に低くなっている。

【表3の自転車と公共交通を組み合わせた場合】

「快適さ」がほぼ低い評価になる代わりにグラフ上及び右側の「時間」、「経済性」、「環境」、「健康」、快適性の「自然を感じられる」の評価が全体的にかなり高くなっている。

【表4の徒歩と市バスと地下鉄（公共交通）を利用する場合】

他表と比較して、全体的に平均以上の評価になっている。殊に「経済性」は実費、保有共に高い評価である。

【表5の自転車のみで移動する場合】

表3で名鉄と自転車を組み合わせた場合よりも、「経済性」「環境」「健康」を示すグラフ右側と「自然を感じられる」「時間に縛られない」「より道ができる」を示す下側がほぼ満点の評価になっている。

表1から5のグラフの傾向を見るには単独手段の移動である表1、4、5が分かりやすい。表1のクルマはグラフ左側の「快適性」が高評価を示し、表5の自転車は右側の「経済性」「環境」「健康」と快適性のうち下側の「自然を感じられる」「より道ができる」が評価が高くなる。表4の公共交通は「経済性」と「安全性」にやや偏った、平均的なグラフになる。一方、組み合わせのグラフである表2、3はクルマ、自転車、公共交通の良い点、悪い点を組み合わせた評価になる。

《考察》

【表1のクルマのみでの移動の場合】

全区間をクルマで移動するには、駐車代が高すぎる。最寄りの駐車場は230円/30分なので9時間駐車すると4140円かかる。職場から少し離れば1500円/日というところもあるが、駐車できる台数は少なく、普段の朝の様子も分からず、時間のない通勤時にあちこち駐車場を探してうろつきたくないという思いもある。金銭的な面からも時間の面からも、毎日の通勤でクルマを利用するのは考えられない。

しかし例えば、職場が交通網の充実した金山ではなく、身近な手段がバスしかない場所だったとしたら、おそらく仕事の上でも時間に制約を受けないクルマを常用手段として使うため、月極駐車場を借りるのかもしれない。

【表2のクルマと公共交通機関を組み合わせた場合】

通常の通勤には表2のクルマ&名鉄を利用している。この表で最も評価の低い「経済性(保有)」は、既にクルマを所有している前提ではあまり意識しない項目であり、それ以外でかなり高い評価を示す表2が選択されるわけである。また、駐車場は駅直近のP&R駐車場を利用しており、これは行政が事業推進しているだけあって、5,000円/月で借りることができ、比較的使いやすい。

また、女性という立場から、通勤でどんなに帰宅が遅くなっても名鉄にさえ乗れば、夜道の独り歩きの怖さを感じないで安全に変えることができるというのも、指標に表れないメリットである。

【表3の自転車と公共交通を組み合わせた場合】

鳴海駅の駐車場は2階建てで利用料200円/回である。利用日が土曜日だったこともあり、駐車場はガラガラで、管理人さんから、(使いやすい)1階のどこに駐輪してもいいよと言われた。また、チケットの使い方が分からず、入口で看板をじっと眺めていると、管理人さんがとても親切に教えて下さった。しかし平日と土曜日の違いは大きく、平日は1階は一杯で2階にとめねばならぬらしい。パイプにくくりつける施錠方法の私の自転車では、止められる場所を探すだけで大変かもしれない。

自転車に乗っている時間は約20分。坂の多い緑区でなるべく平坦な道を探し、移動したためか、思ったより時間がかかった印象である。少し汗がにじみ体が温まる程度で、運動量としては適当だが、夏ならば汗だくになっていたであろう。朝の通勤で汗をかくのは、化粧も落ちるし、あまりうれしくない。

【表4の徒歩と市バスと地下鉄(公共交通)を利用する場合】

指標には直接表れないが、名鉄を使う場合よりも乗換が多く、時間がかかるため、通常の通勤にこの手法はあまり使わない。朝のバス乗車は、通勤ラッシュの渋滞と重なることが多く、到着時間が読めないのもこの手法のデメリットである。

ただし、仕事後、お酒を飲む予定のある日はこの手法を使うことが多い。面倒くさいが、何と言っても安全な手法であるのには間違いない。

【表5の自転車のみで移動する場合】

表3でも述べたが、緑区は坂が多く、5段変速付き・18インチの折り畳み自転車で実証に臨んだ私は、できるだけ坂が少ないルートを探して移動したため、普段から通勤に自転車を使っている人よりもおそらく長距離を時間をかけて移動したのだと思う。結果として、ほぼ80分間ずっと自転車をこぎ続けていた。職場に到着したら、汗が噴き出し、顔がほてり、化粧が落ち、自分としては最悪な状態であった。ペダルが漕ぎやすいように服装がラフなものになったり、運動靴を履いたりするのも、仕事に影響がでる。時間に余裕を見て、職場についてから身支度を整えないといけないので、自転車に乗っている以上に時間が必要になる。

表毎の考察は上記のとおりだが、あわただしい毎日の通勤という目的で移動する場合、「時間」の速さと正確さは、チャートに示す以上に重要な事項である。到着時間が予測できない手法や、移動の時間+ α として、駐車場を探してうろつく時間や、職場に着いてから身支度する時間が必要な手法は却下され、結局、ラッシュ時の満員電車で不快に感じても、自転車のようなダイエット効果はなくても、時間の速さや正確さの評価が高い手法を選択することになるのである。

ただし、土日出勤で時間にゆとりのある時は駅まで表3の自転車+名鉄で移動したり、土日エコ切符が使える表4の公共交通を利用することもある。風が爽やかなこれからの季節は表5の自転車でのんびりと移動するのもいい。時と場合に応じて交通手段を選べるのは、楽しみの一つでもあることを補足しておく。

(C) 海の好きなオジサンが名古屋港へ行く場合

ここでは「海の好きなオジサン」(60代はじめ)が、遠来の、やはり海好きの友人と一緒に、変貌した名古屋港界隈を散策した場合を示す。経路としては、地下鉄桜通線野並駅近くの自宅から、港区にあるガーデン埠頭港緑園(「ふじ」のスクリー前)とする。その際、①クルマ、②地下鉄、③バス、④自転車の手段の4通りを比較した。なお、4つの手段の詳細については以下の通りである。

① クルマ(マイカー) : 11月3日(月・祝日)曇り

経路は、バス路沿いの一般道を使い、目的地まで約12キロである。祝日ということもあり、道路は比較的すいていたので25分ほどで着く。当日は港区民祭りが開催されるとのことで、一般道の駐車場への入場は制限されており、すぐ引き返した。なお、駐車場から「ふじ」のスクリー前までは歩きで5分ほどのところにあるため、車の所要時間は30分である。

② 地下鉄 : 11月3日(月・祝日)曇り

野並から地下鉄で名古屋港までストレートに行く路線はないため、桜通線で新瑞橋へ出て名城線に乗り換え、金山へ行く。その後金山から名古屋港まで、という乗り換え2回のやや大回りのコースとなる。祝日ダイヤのため電車の本数が少ない。また地下鉄駅から「ふじ」スクリー前までは徒歩で約10分を要し、総所要時間は71分であった。

③ 市バス : 11月3日(月・祝日)曇り

市バスは名港16号系統「名古屋港～野並」が運行されていることから、地下鉄で行った帰りは市バスを使って戻ることにし、発車時刻をあらかじめ調べて出発した。「ふじ」

のスクリー前から徒歩で地下鉄名古屋港駅そばのバス停留所へ行き、野並行きに乗車。祝日のためかほとんど遅れることなくバスダイヤ通りの運行である。バス停から自宅までの歩きを含めて総所要時間 55 分で到着した。

④ 自転車：11 月 1 日（土）快晴

行きは天白川沿いに南下し、その後西北に向かい北上、新しくできた堀川にかかる「きらく橋」を通り、築地口から名古屋港へ出るというやや大回りではあるが、ゆったりしたコースを使って所要時間 75 分。帰りはガーデン埠頭に出て、築地口から千年に出て東海通りを東に向かって進む、というバス路線に沿って走った。工場外の多い地域ではあるが、最短距離のため所要時間は 50 分である。

指標	経路	クルマ	自転車	地下鉄	バス
時間(速さ)		10	6	4	6
時間(正確さ)		6	6	8	6
経済性(実費)		2	10	6	8
経済性(保有)		0	4	10	10
環境(CO2排出量)		0	10	6	4
健康(運動量・消費カロリー)		2	10	6	6
快適さ(自然を感じられる)		8	8	2	8
快適さ(時間に縛られない)		10	10	4	4
快適さ(経路が自由、より道ができる)		10	8	4	4
快適さ(楽チン、疲れない)		10	2	6	6
快適さ(天候に左右されない)		10	2	8	8
快適さ(多くの荷物が運べる)		10	4	2	2
快適さ(事前準備不要)		8	2	6	2
快適さ(安全に移動できる)		4	4	8	8

表1

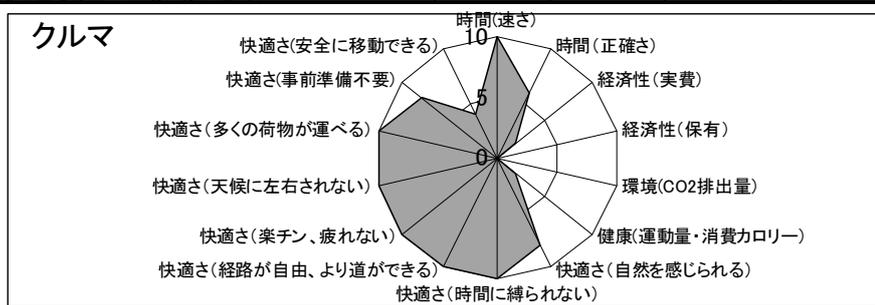


表2

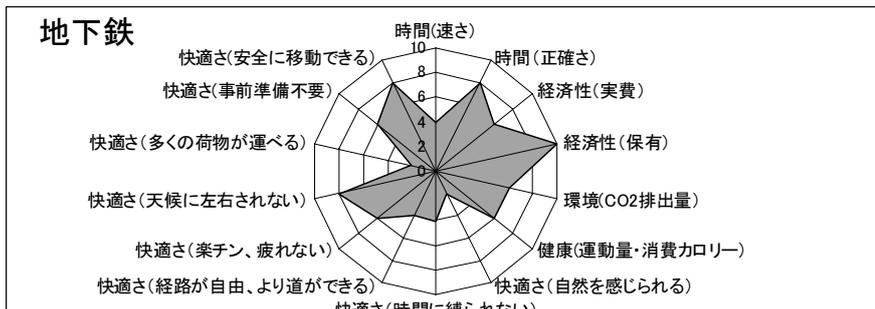


表3

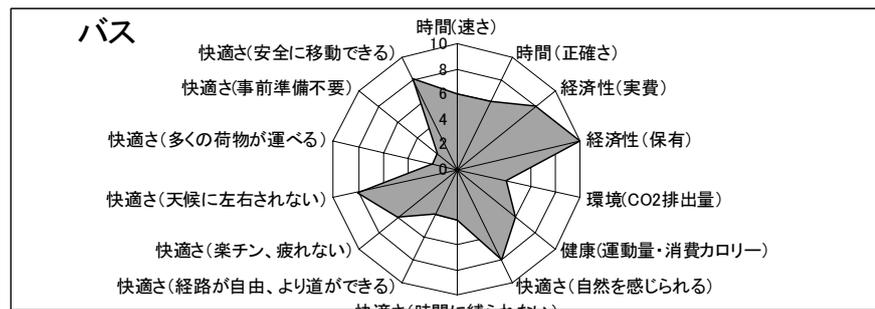
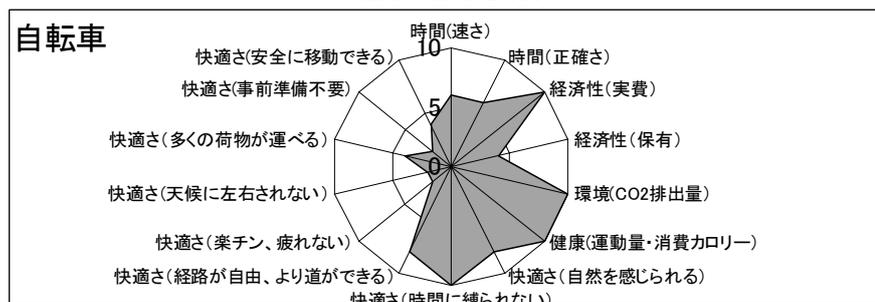


表4



《分析》

表1のクルマは「快適さ」の項目がある左下半分に高得点が並ぶいわゆる「鶴の巣籠もり」（鶴の巣籠もり、とは囲碁を指すときの石のかっこうである。）的な図柄となった。この図も同じように凹凸がなく「快適さ」のほとんどが満点のため左下半分が「快適さ」の塊になっていて重量感がある。

表2の地下鉄は得点の高いものは分散しておるためか、「カエデの葉っぱ」的に凹凸の激しい図柄で、○の中に縮こもっている。乗り換え2回が響いて多くの荷物運びができて点数が低くなっている。そういったことがなければ所要時間が短くなり、「快適さ」の得点が増して少し変わった図柄になったのかもしれない。

表3のバスは、経済性や天候に左右されない快適さが高得点。多くの荷物を運ぶ項目がやや低く引き締まっているので、小さいながら安定感のある「臼」的な図柄といったところ。これは直通で行けるため所要時間も短く「快適さ」の得点が増しているためだろう。

表4の自転車は、凹凸のややある「コウモリが飛んでいる姿」的な図柄である。経済性や

環境や健康の項目がある右下半分が高得点のため、クルマの図柄とは正反対になっている。

《考察》

クルマは、経費などの面を差し引いて考えると、車を運転する側から見るとほとんどが良いことばかりで、「快適なこと」この上ない。特に家族や数人で行くにはマイカーで行くことほど面白いことはないだろう。このチャート項目の「快適さ」を運転手ばかりではなく乗っている皆が同時に味わえることができるからである。唯一「安全に移動できる」項目が要注意であるが、これさえもスピードを出してスリルを楽しむ人がいるくらいだから、「運転する側」としては折り込み済みかもしれない。だが、運転する側に意識してほしい環境（CO₂排出量）問題を、運転する側があまりにも意識していない実態があることに注目しなければならない。グラフの結果は、「経済的でなく、環境に悪くても、快適さを享受できればいいじゃない」という、やや自己中心的な乗り物であることを証明しているようだ。今が快適でも、将来2～30年に不快な環境にしないためにもCO₂を減らそうということ、そのためクルマの利用を控えるということをもっとアピールしなければならないのではないかと思った調査であった。

地下鉄は時間に正確で、経済性や環境負荷にも優れており、一般的に電車の運行本数が多いので、あらかじめ時刻を調べるという事前準備など必要ない手軽さがある。今回は、目的地の関係で乗換えがあることから所要時間が多めに出たが、町の中心部へ行くなら地下鉄が便利だろう。しかし地下鉄の乗り換えには階段の上り下りがいた

るところにあり、若い人なら別段苦痛に感じなくても、今回の被験者のようなオジサン族にとっては、ついエレベーターやエスカレーターを利用したくなる。となると、大きな荷物を持つての移動にはあまり適していないのである。

一方バスは若い人などには「ダサイ」乗り物だと思ふかもしれない。速さといい、正確さという点ではクルマはもちろん地下鉄や自転車にかなわない。しかし、経済性である安さがあり、バス停まで歩く適度な運動量があり、バスの少し高い座席から眺める季節のうつろいもまた捨てがたい良さがある。これは、朝でも昼でも夜でも心の余裕さえあればいつでも感じられる良さである。こういったことは、利用してみないとわからないかもしれない。また、行き先によって直通のバスがあるのなら、地下鉄より早く着くことができることを今回の調査で見つけた。今回の場合、地下鉄は三角形の二辺をいき、バスはそのいっぺんに行くということか。だが調べてみると本数は少ないながら思わぬ場所へ、地下鉄で行くよりも早く着くバスが走っていることもある。こういうところに隠れたバス路線があるようだ。地域の方はこれを知らないまま車で移動しているということになる。これはバスを頭から頼りにならない乗り物、と決め付けてバスに乗らない人だったり、最初からバス路線のことを知らない人などであるが、そういったことをこれからどのように伝えていくかを感じたところである。

自転車は経済面で優れており、さらに環境や健康に良いこと、時間に縛られず経路が自由に寄り道ができる点で高得点である。「身軽に移動できる乗り物」といったところか。若い人が好みそうなことである。今回この調査のため、3年ぶりくらいに自転車に乗ってみると、これはやはり「オジサン」向きの乗り物ではないと実感したところである。意外にスピードが速く、自然を感じる暇などはない。そのため表の中では自然を感じるか、という快適さについては低い結果になっている。さらに感覚が鈍ってきているオジサン族にとっては、狭い道でいつバランスを崩し、倒れはしないかと不安になってくる場所もあった。つまり、交通事故の心配があり、安全面についての点数も低くなっているのはそういうことである。実際調査に行ったときも、「オジサン」が、ある交差点を直進していたところ、右折してきた車とあやうく接触しかけたことがあった。事故はなんとか回避したが、年を重ねると反応速度が鈍くなる。しかし自転車はスピードが出ていることから、思わぬ事故が起こる可能性が高い。また実験した日は、風があるとは言え、まずまずの日和であったことから良いものの、これで雨でも降っていたならなおさら危険である。また暗い時間帯ならなおさらだろう。天候や季節に左右されない項目で得点が低くなっているのはこのためである。

では、「オジサン」は友達が訪ねてきたらどのような手段で名古屋港へ行くことにするか、と聞かれたら、「バスだ」とすぐ答えるだろう。バスのチャート図の総得点は82点と他に比べて低く、バスの本数も1時間に1本程度とさほど多くないのになぜ？と思うかもしれない。その答えはアルコールが飲めるからである。この図にはアルコールが飲めるか、という項目は設けられていないが、オジサン族が遊びに行くのにコ

一ヒヤやウーロン茶だけでは物足りない。昼飯時にはやはりビールくらい飲みたいと思うのは当然である。少しのビールが話を弾ませるにはもってこいだからだ。こうなるとマイカーや自転車はゼツタイ駄目で、「公共交通機関で行こう」となるが、乗り換えのないほうを選び、一本で行けるバスで行こうとすすめる。相手がびっくりしても絶対バスを勧めるだろう。「乗ってみればその良さが分かるから」と言って。そう、バスは乗って見ないとその良さがなかなか分からない乗り物だと思う。

(D) 名古屋市内の移動は自転車でこなせる！40代自転車店主男性の場合

普段より市内の移動手段として自転車を活用している男性が、名古屋市天白区の自宅から、中区金山の都市センターへ研究で通うことになり、①クルマ、②自転車、③徒歩+地下鉄という3つの手段をそれぞれ比較してみた。

クルマおよび自転車は、分類上同じ「車両」ということで全く同じルート(8km)を走行した。①クルマの場合は金山で有料駐車場に駐車、②は研究室まで自転車を持ち込ませてもらった。③は自宅より最寄りの地下鉄駅まで徒歩とした。ゴールの金山については、駅の改札も、駐車場もほぼ同位置にある。これらの結果を以下の3つの表にまとめた。

指標	経路クルマ	自転車	徒歩&地下鉄
時間(速さ)	9	9	9
時間(正確さ)	9	9	9
経済性(実費)	5	5	5
経済性(保有)	0	9	0
環境(CO2排出量)	0	8	1
健康(運動量・消費カロリー)	2	10	8
快適さ(自然を感じられる)	5	5	5
快適さ(時間に縛られない)	9	10	5
快適さ(経路が自由、より道ができる)	9	10	7
快適さ(楽チン、疲れしない)	8	8	10
快適さ(天候に左右されな	10	2	6
快適さ(多くの荷物が運べる)	10	5	5
快適さ(事前準備不要)	5	5	5
快適さ(安全に移動できる)	6	4	8

表1

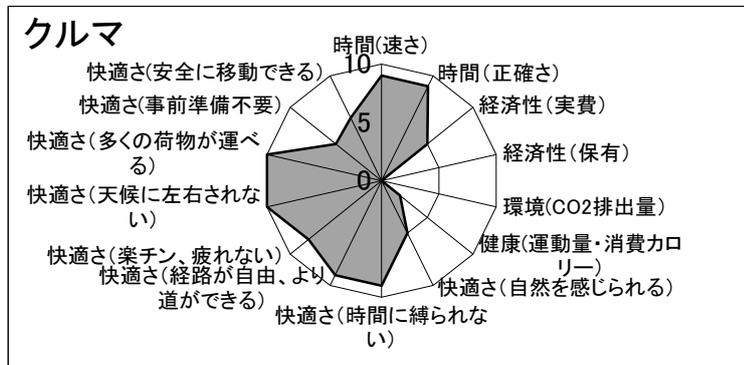


表2

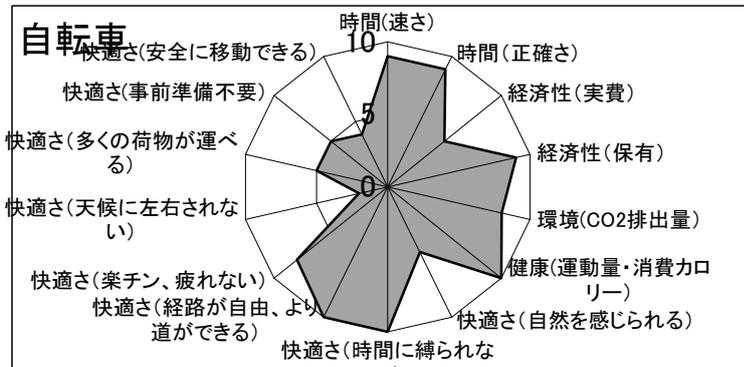
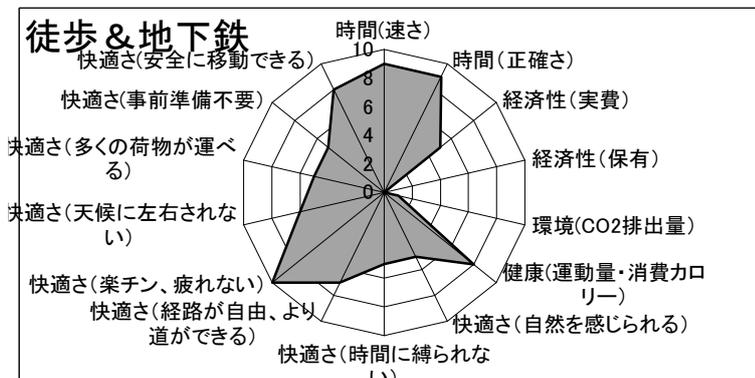


表3



《分析》

表①から③まで、どれをとってみても偏りがあり、とてもバランスが取れていないことがわかる。

【表①のクルマで移動する場合】

「快適性」の中でも「多くの荷物を運べる」と「天候に左右されない」点が秀でており、全体として経済性が良くなかった。

【表②の自転車で移動する場合】

「経済性」はなかなかの評価だが、それ以上に「健康」面や「時間に縛られない快適さ」をもっている。反面「天候に左右」されやすい面と「多くの荷物」が運べないという点もふくめ、全体として表①のクルマの場合に比べて相反する結果となった。

【表③の徒歩と地下鉄で移動する場合】

なにより快適性の中の「疲れにくい」点がすぐれており、移動時の安全面では一番の結果となった。

《考察》

【表①のクルマで移動する場合】

保有という隠れた部分にかかる費用があり、なおかつ走行についてもガソリン代が生じ、到着先でも駐車場代金が必要となる。それでも名古屋市内でのマイカーが多いのは「快適さ」が何よりも優位に立つこと、他の都市より、都心でもクルマを保有しやすい環境であるということだろう。また、渋滞や駐車場探しについても、あらかじめ時間を読んでおくことで速さや正確さについても評価できた。この点は他の都市ではどうであるかわからないが、比較的道路も広くて「クルマで走りやすい」名古屋だから得られる評価ということかもしれない。しかし、クルマの日常的利用は環境負荷が大きい。

【表②の自転車で移動する場合】

目的上に「多くの荷物の運搬」が無く、悪天候でない場合こそ、自転車による移動のメリットが炸裂した感じだ。表から、全体的にクルマに無い部分を補うことができる感じの自転車移動であるが、保有のコストについては、実は隠れた費用が存在し、やや流動的である。それは何かというと、「自転車購入費用」である。移動手段を自転車とするようになることで「快適さ」を自転車本体にも求めるようになりやすい。

これは商売の経験上からわかることであるが、はじめはできるだけコストをかけたくないということで、安い自転車を求めるケースが多いのだが、そのうち「もっと楽に乗ることができるもの」＝「スポーツ自転車」に乗りたくなるケースが増えてきて、面白いもので「今よりも安い自転車」に買い換えるのではなく「より良い自転車へ」買い替えるケースが大半になっている。これは表②「経済性 実費」の部分、つまり「移動にかかるコストがない（または低い）」ということが示しており、自転車は、一度良いものを購入すればあとは費用がそれほど必要ないといえるだろう。

加えて健康面でのメリットも大きい。人間のはき出す CO2 の量はクルマや地下鉄より多くはない。

【表③の徒歩と地下鉄で移動する場合】

地下鉄だけをとってみれば「快適 疲れない」部分が大きいのだが、駅まで歩くということがプラスされる場合はこの距離や天候によっても全体が変わってしまうこともあり得るだろう。たとえば、駅まで歩く時間が 5 分と 10 分では倍の時間差だし、雨天時にこの時間をかけて泥はねを気にしながら歩くよりは「駅まで車で送ってほしい」ということにもなりやすい。「何時何分の地下鉄に乗るから、何時に自宅を出発すればよい」というのはクルマの場合でも自転車であっても「時間に余裕を持って移動する」ということで全く同じだ。また、環境負荷については地下鉄の場合、多くの人数を一度に運ぶことができるために計算上は CO2 の排出が少ないとも言われている。

以上 3 つの交通手段を比較してきたわけだが、それぞれのメリットを生かすということで考えるならば「ケース・バイ・ケース」、TPO に応じた手段を選ぶということに落ち着く。しかしながらこの比較のうえで地球環境の負荷を考えた場合は、わざわざ有毒ガスが出るクルマに乗るより自転車か地下鉄が良いと思うし、地下鉄よりは自転車の方が優れている点が多いため、市内の移動手段として自転車を活用することが中心となるのである。

(E) 名古屋市内担当営業マンの営業活動の場合

～名古屋市内担当営業マンのクルマVS1日乗車券VS自転車営業活動～(2008年～2009年)

今回の研究は、名古屋市内担当者(30代男性)を対象とし、一番会社(久屋大通駅)に近い地区(東区・中区)の営業を、市バス地下鉄1日乗車券利用に切り替えた場合のインタビューをもとにしている。更に自転車による営業を、2009年1月14日(水)1日のみ、50代男性が体験した。このデータについては被験者が異なるため、同一の表で載せるべきではないかもしれないが、想定した結果として比較材料にする。

今回の対象となる営業マンの普段の営業活動概要

- 1: 1日10件訪問が標準で、月間200件以上が最低ノルマ。
ただし目標値クリア社員にはノルマなし。
- 2: 担当地区制で、資料請求先・過去の問い合わせや訪問先のフォロー・既存顧客や知人への紹介依頼・前日夕方～夜にアポがとれたお客様の訪問がメイン。
- 3: 営業活動はクルマ(契約レンタカー)で、1日4000円(レンタカー会社手配駐車場を含む)
その他ガソリン代1日700円程度・客先近辺の駐車料金が1日1500円程度 合計で1日6200円が営業活動経費。
- 4: 営業活動は、9時からミーティング 9時30分頃出発 午前中3から4件で午後7から

6件を訪問し、帰社は、17時から20時で それ以降の帰社は直帰可。

指標	経路	クルマ	バス+地下鉄	自転車
時間(速さ)		8	7	6
時間(正確さ)		8	10	7
経済性(実費)		1	7	10
経済性(保有)		5	5	5
環境(CO2排出量)		0	6	10
健康(運動量・消費カロリー)		4	6	10
快適さ(自然を感じられる)		3	9	8
快適さ(時間に縛られない)		9	4	7
快適さ(経路が自由、より道ができる)		9	4	10
快適さ(楽チン、疲れしない)		6	2	0
快適さ(天候に左右されない)		10	6	1
快適さ(多くの荷物が運べる)		10	0	2
快適さ(事前準備不要)		9	7	9
快適さ(安全に移動できる)		0	9	4

表1

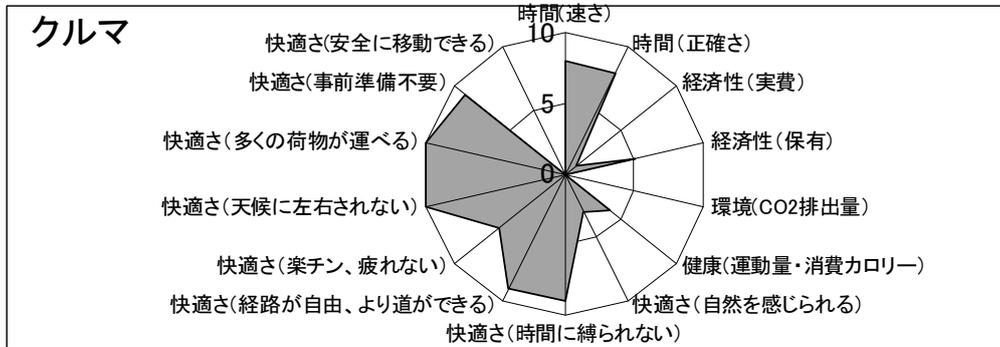


表2

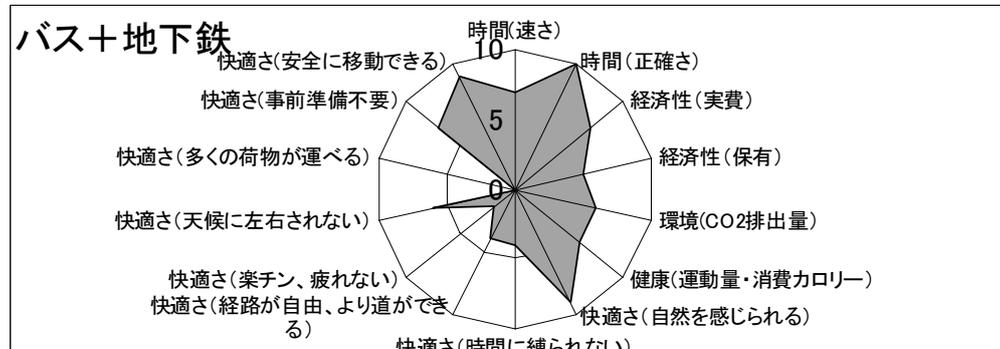
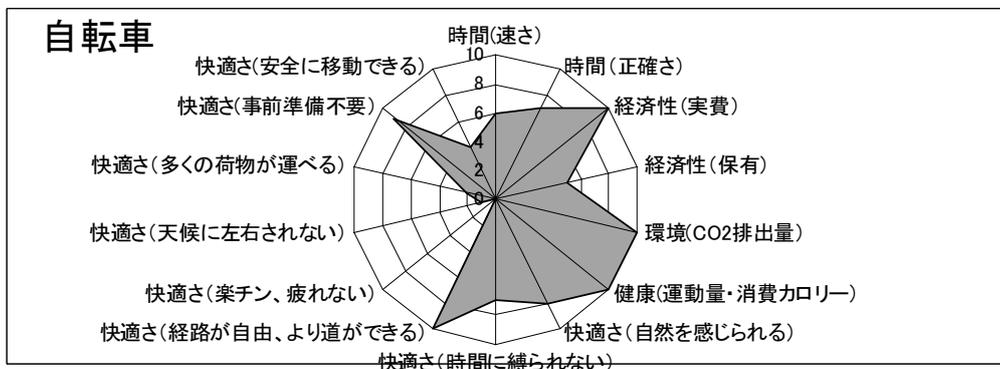


表3



《分析》

表1については、「楽に」「効率的に」を考えるのであれば、非常に良い結果がでていいる。コストはかかるが、快適性、効率性の代価ととらえることもできる。

表2のバス・地下鉄については、快適性の点は比較的低いが、時間・経済性・安全性については高い点になっている。

表3については、寄り道ができる、準備が不必要以外の快適性は全体的に低い。逆に環境面・健康面については高い結果がでていいる。

《考察》

この実験の快適性の指標には含まれていないが、「休憩できるかどうか」という快適性を含めると、クルマに軍配があがるだろう。逆に運転の手間を考えると、公共交通機関の場合、クルマや自転車などと比べると運転の注意が必要でなく、車内で書類に十分目を通すことができる。またクルマの駐車料金を気にせずに営業活動できるというメリットもある。また自転車の場合は、ルートがクルマ以上に選びやすいので、顧客の集中した地域の訪問は一番スムーズである。ただ、一ヶ月定期などの駐輪場所は整備されてきているが、訪問先や栄・丸の内辺りで、自転車を停めておくのに、どこに停めれば良いのか悩む。無料駐輪場は、管理が大変なのは理解できるが、歩行者の邪魔になるところに止めざるをえない。しかし盗難などの被害も心配される。そのため大型デパートなどでもスーパーマーケットが設置するような自転車駐車を今後整備していくべきだと考える。

街を自転車・歩行者中心にするには、環境の整備や、休憩しやすいベンチなどがさらに必要で、今後の街造り・整備には、そういうことがとても大切だと考える。

(F)「東山動植物園再生に興味がある東京の知人」のための案内人の場合

名古屋市千種区覚王山の自宅に観光目的で来名した訪問客が、東山動植物園再生プランに興味を示しているため、動物園に案内することにした、というシチュエーションである。自宅から動物園までは直線距離にして5キロである。同区内にある動物園に直行する市バス路線はない。地下鉄の最寄り駅は覚王山であり、自宅から徒歩5分のところに位置する。出発点の自宅から、目的地の動物園正面までを、①クルマ、②地下鉄、③自転車、④徒歩の4つの手段の移動比較をした。

指標	経路	クルマ	地下鉄	自転車	徒歩
時間(速さ)		8	10	6	5
時間(正確さ)		7	10	6	5
経済性(実費)		0	9	7	10
経済性(保有)		0	9	7	10
環境(CO2排出量)		0	8	7	9
健康(運動量・消費カロリー)		3	5	10	9
快適さ(自然を感じられる)		5	0	9	10
快適さ(時間に縛られない)		9	7	8	8
快適さ(経路が自由、より道ができる)		8	2	9	10
快適さ(楽チン、疲れない)		9	8	7	6
快適さ(天候に左右されない)		8	10	6	4
快適さ(多くの荷物が運べる)		10	4	5	3
快適さ(事前準備不要)		6	9	7	8
快適さ(安全に移動できる)		5	10	6	8

表1

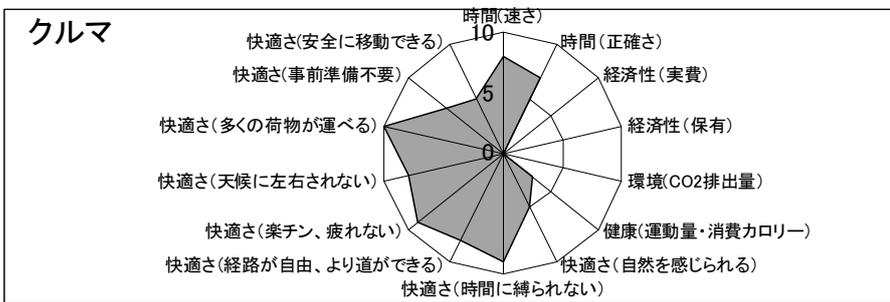


表2

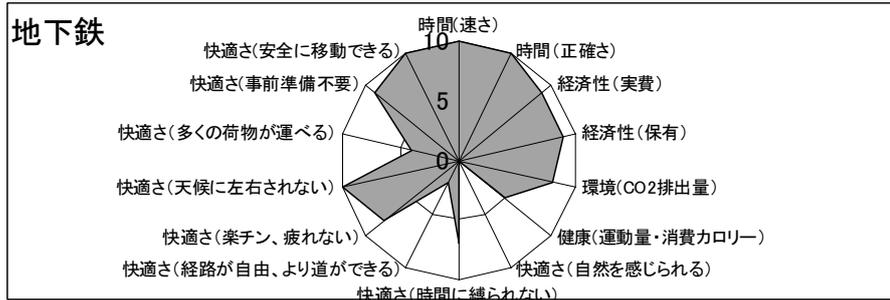


表3

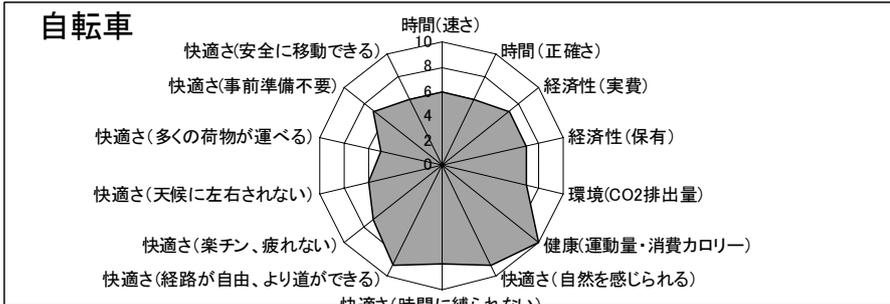
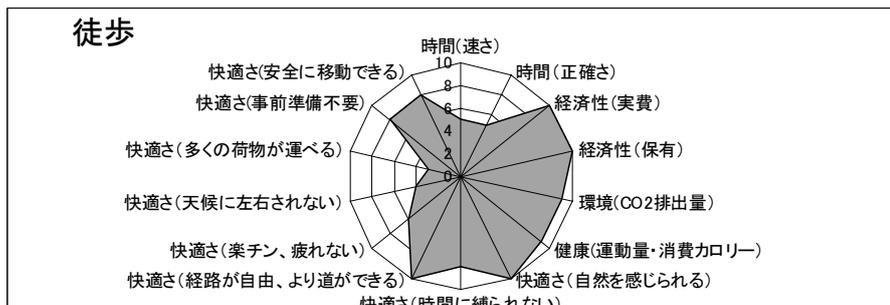


表4



《分析》

表1のクルマでの移動は「経済性」「環境」「健康」面が低い点であり、「快適さ」の8項目のうち、「自然を感じる」「事前準備不要」「安全に移動できる」の3項目も得点が低い。「経路が自由」「多くの荷物が運べる」など5項目は高得点を示している。

表2の地下鉄での移動は、「時間の速さ・正確さ」「天候に左右されない」が満点に加えて「快適さ」の「安全に移動できる」も10点である。「自然を感じる」は最低の零点、「多くの荷物が運べる」「経路が自由」はクルマよりも評価点は低くなっている。

表3の自転車での移動は、各項目の得点のばらつきが少ない。グラフは円形に近い「運動量・消費カロリー」は10点と評価した。「快適さ」の「天候に左右されない」はクルマ、地下鉄よりも評価が低い。また「安全に移動できる」では地下鉄よりも低く、危険度はクルマに似ている。

表4の徒歩での移動は、「経済性」「環境」「健康」面は高得点であり、クルマと逆の傾向を示している。「快適さ」の「自然を感じる」「経路が自由、寄り道ができる」は最高の10点。「多くの荷物が運べる」の評価点は低くなっている。クルマと徒歩のグラフは、ほぼ対照的になっている。

《考察》

クルマを購入し、移動手段として日常的に使うとすれば、ガソリンなどの燃費、定期的な点検と修理、保険加入など、かなりの出費は必要であり、経済性に優れているとは言えない。しかし過日のガソリン価格の未曾有の高騰がなかったら、クルマ利用者の多くは、出費についてそれほど気にしていないと思う。出発点から目的地へ向かって、自由に道を選んで運転して出かけられる便利さはすばらしいメリットである。

今回の実証研究では走行に選んだ最短距離の幹線道路がやや渋滞しており、駐車場に入るのに待ち時間があったため、15分弱で着く予定が30分もかかった。クルマは「疲れない、楽だ」と言うが、筆者自身はクルマの運転はあまり好まないで、クルマの快適性は他者と比べて評価は低いと思う。地下鉄の東山線は平日4分、土日休日5分間隔で運行されており、乗車時間はわずか3分で目的地に着いた。地下鉄乗降口にはエレベーターが設置されており、階段を使用する必要がなかったので大変楽につくことができた。そのため、安全面、時間（速さ・正確さ）は満点であると思う。

自転車で覚王山界限の日泰寺、揚輝荘、四観音道道標など、寺社・歴史的文化財に立ち寄った。細い道で、歩行者、クルマも通るので、大変気を使った。幹線道路沿いの歩道には、歩行者と共存できる標識のある自転車道が整備されており、走りやすい。しかし少々勾配もあるので運動量は思ったより多く、思ったほど楽ではなく、途中で休憩したが疲れを感じた。自転車はクルマほどではないにしろ、歩行者にとっては危ない場面が考えられる。クルマと走行時は被害者にもなるので、安全に移動する手段としては高得点はつけられないと考える。

徒歩においては、5 キロのよく整備された歩道を、周囲の景色を見ながら、立ち止まったり、おしゃべりをしながら、時間を気にしないで歩き、約 60 分で目的地に着いた。途中で創作料理の店やお値打ちな理容店など、新しい発見もあって楽しいものだった。

以上4つの手段を比較・考察した。今回の目的は出発点から目的地までが近距離でもあり、歩道もよく整備されていた。そのためゆっくり歩いて行く価値があったと思う。しかし観光の目的の動物園を、時間をかけて見学しようとするならば、ドア to ドアで、最も安全で速いことが一番である。そう考えると、ここで一番すすめたい移動手段は地下鉄利用だと言える。

第3節 実証比較研究のまとめ

ここで示した実証研究は、クルマ利用と密接に結びついているのは、クルマの快適性によるものではないかと仮説をたて、クルマから他の交通手段に切り替えるための考え方を模索したものである。確かに天候などで「左右されない」などの快適性は、クルマがほぼ高得点を出していた。そのため、クルマ利用者の多くはその快適性にひかれていたのではいか、ということができる。

しかし個々の考察を見てみると、必ずしもクルマが一番快適である、というわけではない。また快適性の点数もすべて同じと言うわけではない。例えばクルマを運転する場合、運転を好まない、という人もいるからだ。そのため快適性がクルマ利用から他の交通手段の切り替えをはばんでいる、ということは一概に言うことはできないだろう。また、移動目的が『観光』の場合には、良い景色が見られたり、寄り道ができたり、事前準備が要らないといった「快適性」がより重視され、『営業』等の場合には「経済性」や「時間」の評価が重視されるなど、移動時の状況（目的）によって重視する指標が変わることが明らかになった。そこから、同じルートを移動するにも、その手段を変えることによって、満足度が異なり、結果として満足度の高い移動手段を選ぶことになる、ということも想定できる。時間に余裕がないときに、いくらコストがかからない手段をすすめられても選ぶ気にはならない。逆に時間はたっぷりあって寄り道を楽しみたいのに、直線的な移動しかできない乗り物は選びたくないだろう。

逆に、クルマが低く評価されている項目に目を向けると、ほぼ環境面・コスト面が目につく。こうした低い評価項目を掲げ、クルマ利用者に訴えることは可能だろうか。しかしここでも一概に言えないことがある。例えば利用者の人数によってもその評価は変化することもあるからだ。実際、家族などの大人数で移動する場合は、保有する金額を抜きにすれば、公共交通機関よりも安価で「快適」な移動ができるのである。普段から保有金額と実質かかる金額を比べながら交通手段を選んでいる人は限りなく少ないだろう。それどころか先に述べたように、「車を持っていると乗らなくては損と考える。」人にとっては、コスト面もクルマから切り替えるためのきっかけとしてはあまり意味がないのかもしれない。そうすると「クルマよりも付加価値が高い」面を探すと、やはり環境面が注目されるだろう。実際、環境問題と交通手段は結びつけて語られることが多くなっている。自転車もその1つだ。今までそこまで注目されていなかった自転車が、都心部を中心に、自転車を利用しやすい環境に変えようという動きがある。公共交通機関を利用した観光コースなども多く用意されている。研究員の中でも、環境問題と結び付けてクルマからの切り替えを訴えるべきだ、という強い主張があったが、そもそもこの市民研究のテーマが選ばれたのもそれが理由だろう。「環境に良くないからクルマ利用をやめよう」という主張は今までもなされてきたし、少なくとも研究員の中では話し合いの前提として共通認識であった。しかし「環境」をキーワードに意識的に働きかけるだけでは難しい、ということもこれまで話し合ってきた。そこで、環境面に健康面をプラスしてはどうだろうか。つまり、クル

マを運転する人より、徒歩や自転車はもちろん、バスや地下鉄に乗る人のほうが運動量が多いことはチャート図を見れば明らかなことである。市バスや地下鉄に乗ろうとすれば本人が意識する・しないに関わらず、バス停や駅まで歩いたり、階段の上り下りもしている。これは大切なことで、知らず知らずのうちに体に良い運動をしているのである。ひいてはそれが美容にも良いことにつながるであろう。お出かけは「環境に優しい公共交通機関で」というよりも、「美容と健康に良く環境にも優しい公共交通機関で」ということだ。

クルマ社会から切り替えるための提言

- 移動の目的によってベストな交通手段を考える。
- 「美容と健康に良く環境にも優しい公共交通機関で」

第5章 クルマ社会からの切り替えの提言

第1章では名古屋のクルマ利用の現状からクルマ以外の交通手段を生かした取り組み事例を紹介し、第2、3章では車以外の交通手段の現状と課題を示した。そして第4章では、クルマとそれ以外の交通手段を比較する実証研究を行った。ここではそうした現状や課題をふまえ、どのような街づくりを目指すのか明らかにする。また第2節ではこの研究で考えたことを市民研究員それぞれの視点で述べる。

第1節 クルマに頼らない、よりよい街づくりへの提言—美しい街・名古屋へ—

我々はこの研究で「クルマから公共交通への切り替え」ということを、主に環境について論じてきた。しかし、研究をしてきて思うのは、環境面だけでは限界があるように思う。環境問題だけで論じて人も簡単にクルマから公共交通機関に切り替えたり、自転車に切り替えるとは思えない。第4章の事例の中のインタビューでもあったように「自分だけ(クルマの利用を)ガマンするのはムリ」ということである。人は自分に何らかのメリットがないとなかなか動こうとしないのではないかと、ということから、環境面だけではなく、健康面にも注目してクルマからの切り替えを考えた。しかし話をしている間に個人のメリットに注目することが中心となり、どういった街を作りたいのか、ということがだんだんぼやけていることに気がついた。つまり個人が利用する際の「利用しやすくなるための解決策」として具体的な話は出てきたが、クルマ中心ではない街とはどのような街なのか、という理想の街の話が薄くなってきた。そこでもう一度話し合った結果、我々が理想とする街として出てきたのは、第1章の八十八ヶ所めぐりで示したような、自然の風景や伝統的な建物を慈しみ、ゆったり過ごすことができる街だということだった。しかし、第4章の実証研究でも示したように、クルマは、自然を感じたり、景色を楽しんだりという面は非常に低い評価になっていた。つまりクルマを利用しやすい、クルマ中心の街というのは、行動する手段としての時間を短縮したり、個人の快適度を高めることができるかもしれないが、総合的な魅力のある街からは遠ざかってしまうのである。また、年代や性別によって、行動パターンが異なることも第4章で明らかになった。年をとってからも豊かに生活をしたく考えると、景観の良さや、選べる交通手段は不可欠なのである。これは両輪であってどちらか1つで良いということではない。第3章で自転車の道について調べていたときに、自転車の道を作るために街路樹を切り倒した場所があることを知った。一面的に見ると、自転車利用者にとっては利用する際の快適性が高まり、自転車利用の促進のためにはなるだろう。しかし総合的に考えると、それは街の景観や環境にとってはマイナスだったと思う。また自転車以外の交通手段をとる人々にとって、どのような影響があるか考えたのだろうか。このように、一部の利用者の快適性を中心に動くと、暮らしやすい街から遠ざかる、という逆説的な結果が出てくるのではないかと考えた。つまり、「より良い街づくり」にとって課題になるのは、クルマというよりも、住んでいる人々の快適性と景観や

環境などの折り合いをどこでつけるか、ということではないかと考える。そうしたことを、リードして問題提起するのは行政の仕事ではないか。しかし行政の仕事がすべて正しいというわけではない。実際、今回の研究を通して行政の仕事の一部を見て、様々な課題があることを知った。「こうだったらいいのに」という言葉は市民研究の会議の中で何度も出てきた。一方で「こうしたら良くなる」という根拠を見つけるのがいかに難しいかも知った。しかし、いかに今の生活を変えずにより良いものを生み出すか、というくらいの程度の思いでは、改革はできないと思う。「クルマから切り替える」ということを言いながら今と同じようにクルマ中心の道路・環境では、いくら市民の意識が変わったとしてもがらりと変わるものは何もないはずだ。また一面的な整備だけでは結局クルマの問題と同じように、より良い街には近づけない。

これまで第1章から4章まで、我々が考える魅力的な街について述べてきた。それは結局、「年代に関係なく暮らしやすい街」である。「クルマ中心ではない社会」＝「不便な社会」ではなく、「暮らしやすい街」なのである。そうした街を作るためには、まずは選べる交通手段が必要である。現在のようなクルマ中心の街では、子どもから高齢者まで安心して暮らすことはできない。そのためには、クルマの道路や駐車場も今よりも面積を減らし、利用制限を意識させる取り組みが必要だと考える。またバスや電車、徒歩、自転車といった「交通手段の接続」をもっと推進させる必要もある。クルマ社会から変わることが目的ではなく、より良い街にするためにはクルマ社会から切り替えることが手段として必要だということなのだ。

第2節 研究員の感想

この市民研究では、月に1から2回、12月から2月にかけては毎週のように集まって話し合いを続けてきた。グループで話し合っただけの報告書にまとめるため、章の中でもそれぞれの個々の思いは述べてきたが、やはりまだ話し足りない、という部分はある。またグループで、ということを考えて一人の思いだけで章にまとめることはできなかった。そのためここではあえて1つにまとめず、個々の考えを述べて最後のまとめとしたい。

市民研究に参加して 中川卓治

環境負荷の大きいクルマの利用をできるだけ控え、公共交通、自転車、徒歩を移動の手段にいかした街づくりをめざし、市民がより快適な生活をエンジョイできるヒントを提言できないものかと考え、今回の市民共同研究に参加した。

研究期間は実質10ヶ月と短く、どんな切り口で研究を始め、報告書にどのようにまとめることができるのか当初は若干の不安もあった。

しかし参加の研究員皆さんが多様な経験と識見を持っておられることは分かり、不安は安堵に変わり、以後は楽観的に研究を進めることができた。

会議の効率を上げるため、進行係、記録係を7人の研究員が順に担当した。全員が毎回、情報・資料を共有することもでき、意見交換をしたことは良かったと思う。ただ自分としては「こうしたらこうなるだろうの仮説をたてる」の段階でしっかりした意見が言えないまま焦点をしぼらざるを得なかったことは少しばかり残念であるが、研究期間が短いこともあり、その後の実証研究はスムーズに進められたのでよしとしたいと思う。

それにしても毎回の会議に宿題を持ち寄り、要点を各人が述べ、議論したが、提案や問題点が多く、時間が足りない状況であった。7人が集まれる日程の調整には問題点が多く、時間が足りない状況であった。7人が集まれる日程の調整にはセンターの井村氏には大変なお世話をかけたと思う。

以下研究機関中にメモに残したいいくつかを、私見として挙げておくことにする。

- (1) 日ごろ、移動にはクルマと公共交通機関をその都度の状況を考慮してバランスよく利用していたつもり。ほぼ5対5であったがクルマでの移動を意識して減らした。手帳のメモによると、公共交通対クルマ利用は7対3になっている。
- (2) 名古屋市は2030年に200万人を下回ると予想されることから、膨大な資金の必要な地下鉄の新線建設は慎重にしたい。累積赤字は単年度と別に扱う。
- (3) 自転車の利用促進を提案して、その駐車場の増設も要望している。しかし市の予算の減少傾向を妥当と見て、増設は民間資本にゆだねたい。また民間の大型商業施設に自転車駐車場の設置の義務を完全に履行させる必要がある。
- (4) 最近、栄、伏見の中心街の歩道上を走行する自転車が増加し、大変歩きづらい。歩行者の前後からの自転車との接触、衝突事故を目撃した。雑踏の中心街と名古屋駅

近くは専用道ができない限り、自転車から降りて歩行者と同じ目線で歩いてもらいたい。

- (5) 駅まで1キロ以内は「皆さん歩きましょう」の呼びかけをしたい。ある地下鉄駅周辺で2日かけて自転車利用者100人に聞いたら、そのうちの78人が1キロ以内であった。歩くことのメリットの理解を深めることと、既設の駐車場が不要になることを期待したい。
- (6) 名古屋駅から栄までを昭和の時代はよく歩いた。歩いて楽しい思い出がある。現在の広小路は安全で楽しく歩ける道と町並みになっているだろうか。広小路ルネサンス構想を、賑わい、歩いて楽しい空間の視点から取り上げる余裕が欲しかった。
- (7) 普段なにげなく歩いている道に多くの種類があることを知り、正直言って驚いた。色々な標識を注意深く見るようになったのは、今回参加の研究の収穫であったと思う。が、これから標識の種類が増えれば、誰にも分かりやすいデザインであることが求められる。
- (8) 最後に辛口のコメントとして、2008年6月11日の中日新聞の記事についてである。「大高線合流区間を延伸」の見出しで、名高速の運営会議では「混雑が目立つ都心環状線の交通量を分散させるため、比較的交通量の少ない東山線の白川公園(中区)付近に新たに出入り口を設けることも報告された。」とある。これについて、運営会議メンバーの松原武久名古屋市長は「今後の街づくりは、都心に自動車が入り込まないようにするのが大事。わざわざ都心に出入り口を作ることが本当に良いのか。」と疑問を呈した。市長の発言に全く同感である。市内へのクルマを減らし、市民の生活に優しい道路空間作りに逆行している名高速の施策は、我々の今回の研究テーマにまったくそぐわないと考える次第である。

終わりに、1年間大過なく研究できたことを研究員全員で喜びを分かち合いたい。市交通局、緑政土木局、総務局などお世話になりました。このような機会を与えてくださった名古屋都市センターとご指導いただいた秀島先生、職員の皆さまに心から感謝を申し上げる次第です。どうも有り難うございました。

オジサンが携帯ナビに挑戦 新田正人

- 1 世の中は少しずつデジタル化が進んでいるようで、オジサンの家にも昨年暮れ「地デジ波」対応のテレビが入った。このテレビ画面はこれまでのアナログ方式のものより画面全体が明るく、色彩も華やかさがあり、これまでの図体が大きく暗い感じのテレビを見る気はもう全くおこらない。アナログ的人間のオジサンにしたなら、なんだか自分の姿を見ているようで切ない気がするが仕方ない。
- (1) 乗り合いバスも、アナログの典型的なものなのかもしれない。本数が少なく、早い

終車で終わってしまう乗り物とくれば、バスはアナログ的そのものではないかと思う。

- (2) ところが、そんなバスにもデジタル的なことが出てきたのである。名古屋市交通局的「乗換ナビ」というもので、携帯電話を操作するだけでバスの発車時刻など、さまざまな情報を居ながらにして瞬時に知ることができるようになったもので、オジサンにしたなら、これはすごいことのように思ってしまった。つまり、バスの時間というものは、「あらかじめ」の行為なのである。これが、自分の思うがままに瞬時に情報を習得し、それにより行動を変えていくことができるなぞは、これまで思いつかなかったことである。

2 このことから、オジサンもこの「乗換ナビ」を使いたいとトライしたものの、生来の機械オンチから携帯電話を使いこなせず、アクセスできないままとなっていた。

- (1) そこで、この機会にもう一度チャレンジしてみようと思い、昨年の暮れになってやってみたが、やはりアクセスできない。じゃ、今度は誰かに聞いてみようと思いたち、地下鉄鶴舞駅の駅長室へ行き、「交通局NEWS。V o 1 . 1 . 1 7 4」を見せ、アクセス方法を聞いてみた。
- (2) 応対してくれた40歳代くらいとおぼしきその駅員さんは、最初私が持っていった交通局NEWSを見て「携帯電話にこういうのがあるのか、初めて見た」というような顔をしていたが、携帯に詳しいらしく、私の携帯を使って操作し、すぐアクセス方法が分かり、丁寧に教えてくれた。
- (3) これを見ていて私は、ある程度携帯を使える人なら(今の若い人ならだれでもか?)簡単にこの「なごや乗換えナビ」にアクセスできるものだと思ったものである。そう、アナログ的オジサン達はこういった簡単なことにも難渋するので〜す。

3 今度は自分で、市バスの発車時刻を調べるためにケータイサイトトップページから「市バス・地下鉄時刻表」を開き、やってみることにした。

- (1) 携帯画面の「市バス・地下鉄時刻表」から「市バス時刻表をクリックすると、「乗車停留所名入力」となるので、「みょうけんちょう」と入力し、「決定」を押したところ、「検索ミス、停留所名を正しく入力してください。(扱える文字は平仮名、漢字のみ)」と出た。
- (2) これはやはり漢字で入れなければだめか思い、「み」を入力するが、「妙見町」はなく「妙見口」があったので口を町に替えて入力したら、「乗車停留所を選択」として「妙見町」が出たのでこれで決定。
- (3) 次に、「下車停留所名入力」の画面になり、今度は「八事」と最初から漢字で入力したところ、どういうわけか「下八事」が「下車停留所を選択」として表示された。私は、下八事というところは知らないが、そういうものかと思い「決定」を押すと、

- 「検索ミス、指定されたバス停間は、乗り換えなしで行けません」と表示された。
- (4) 妙見町から八事までは「金山12」系統か「八事11」系統でよく利用しており、乗り換えなしで行けることも知っているのですが、やはり入力ミスであったかと思い、再度「八事」を入力するも、また「下八事が表示される。おかしいな」と思い、調べるとその表示部分を押すとその画面の次に八事関連のバス停表示があり、こちらは初めから八事を指定しているのになぜ全く違う停留所名を勝手に表示するのかと、ややイラつく。
 - (5) これでようやく「金山12」金山行きか、「八事11」平針住宅・島田住宅行きの時刻表示にたどりつくことができた次第である。
- 4 このケータイサイトは、慣れればうまくなり、速くなるのだろうが、とにかく停留所名を入力するのに非常に手間取る。もう少し簡単に入力できないものか。
- (1) たとえば、漢字入力せずとも、ひらがなだけの入力でも検索できないものか。市内でも漢字変換のできないような文字を使った停留所があるのでと思う。
 - (2) まら、いつも使っているバス停であっても、停留所の正式名称を知っているとは限らない。たとえば、千種区の「ほしがおか」は「星ヶ丘」が正式停留所だが、「星が丘」や「星丘」と入力の際に迷うことは有りうる。
 - (3) これらのことから、停留所名かの画面に関係する文字(妙見町なら「みょう」か「妙」の字)を入力すれば、関係する停留所名「妙見町」「妙音通2丁目」「妙音通4丁目」がでてくるような、あらかじめ設定して表示されれば良いのに、と思う。
- 5 名古屋市交通局が発行しているチラシや地下鉄等を見ている、この「携帯電話用ウェブサイト」の周知はあまり見かけないように思う。「交通局NEWS。Vol.174」の特集3「お出かけに、ケータイを使って便利に乗りこなし、とあるとおおり、バス停留所に行かなくてもバスの発車時間が分かれば時間を有効に使えるし、バスが若者にも使われるかもしれない。車(マイカー)から公共交通機関への乗り換え促進を考えるなら、また、若者にもバスを利用してもらうためには、こういった情報通信技術が活躍することを積極的に打ち出したらどうだろう。市バスや地下鉄への乗り換えの潜在需要を掘り起こす努力を、この携帯を使ってやって欲しい。そのためには、誰でも使いやすい携帯サイトにしてほしいと思う。

歩きたくなる街へ 山西淳子

普段私はクルマを利用せず、公共交通機関を利用している。たまに同僚からクルマで自宅まで送ってもらったりすると、その快適さに本当にありがたいな、と思う。一体何が一番ラクかということ、間がなく、場所から場所の移動ができることだ。仕事場から寒い風の

中駅まで歩くことがない。電車を逃して寒空の下で待つことや、人にもまれながら重い荷物を抱えて20分我慢することも、酔っ払いを目の前にして嫌な気持ちになることも、無い。車だったら、お願いしますの一言で職場から自宅まで30分、快適なハコ移動だ。コストがどうの、環境がどうの、と言われてもやはり、ラクだな、と思う。一度楽なことを味わってしまうと不自由な環境に身をおくのは難しいと思う。

今回研究の中で「クルマ社会からの切り替えの提言」として示したが、クルマだけを見ていても、クルマのマイナス面だけを列挙してもダメだ、ということが言いたかった。(勿論自転車だけ、ということも。)この愛知県はクルマのおかげで繁栄した側面がある。外国人にとっては「名古屋」よりも「トヨタ」と言うほうが通用するだろう。こういう町で、クルマの一面的なところだけを見て、クルマなんてダメだ、クルマ社会から脱却するんだ！なんて言うことはクルマ産業に従事している方にとってはひどい侮辱だろう。またクルマの恩恵を受けている人々にとってはその倍以上いるはずだ。だからこそ、色々な視点から、クルマとクルマ以外の交通手段を比較しながら、名古屋の交通をどう考えていくかを論じたかった。

実際、総合的に見ることで、何が名古屋の街に欠けているのかが見えてきた。「環境のことを考えて、CO2排出量の多いクルマ利用を少なくさせよう。そのためには自転車利用を促進するために自転車レーンを作ろう。だから邪魔になる街路樹を切るのは仕方ない。駐輪場もどんどん作ろう。でもクルマ利用者のためには駐車場も大切だ。」・・・何か矛盾してないだろうか。この市民研究に参加して、自転車利用における駐車場や利用状況などの問題を見たりしているうちに、極めてこれらの対策も一面的だと感じた。環境のことを本気で考えるなら、街路樹を切ることは問題なかったのだろうか。クルマ利用を減らすための自転車利用と言いつつ、利便性の低い場所に駐車場を作ったり、歩道を狭めて設置することは意義があるのだろうか。マナーについてはどうか。2008年12月31日の中日新聞の朝刊も違和感をもった。「COP10の開催にそなえて」、「自転車はいずれも新車とし、統一された斬新なデザインにする」ことは環境に優しいのだろうか。以前名古屋大学が実施したレンタサイクルの実験は参考にされたのか。本当に環境のためを考えているのか、単なるアピールなのか、他の自治体でもやっているからなのか、どうなのだ。エコバッグと同じように、古いものを捨て、新しいものを作ることはあまり環境に優しいとは言えないと思う。今あるものをどう利用するのか、という視点を大切にしたい。

私は毎日、職場とアパートの往復をする毎日で、たまの休日は外に出たくなる。しかし名古屋の街は歩いていて楽しいか、というと正直あまり楽しくない。必要なものは大体そろろうし、ある程度交通機関も整備されているので暮らしやすいと思う。しかし目を楽しませてくれるようなオブジェや、ちょっと休憩したくなるようなオープンカフェもそうそう見当たらない。目的地から目的地までの移動の間があまり楽しくないのだ。特に都心部は、目的はなくてもぶらぶら歩きたい、と思えない。それはクルマを利用したくなる理由にもなると思う。

この道沿いに街路樹がずっと続いていたらどうだろう、とイメージすることがある。それは素敵なイメージで、殺風景なオフィス街は、がらっと印象を変える。他にもビル1つにつき木を1本植える義務を課すとか建物の面積の何パーセントかは公共の場所として景観に配慮させるとか、そんなことを思う。つまり、理想の街のイメージを考えると、クルマのことも1つの課題に過ぎないように思えてくるのだ。

今回市民研究で得たものは、「当たり前」と思っていたものが、実は様々な課題があり、その課題を解決するために市民も考えなければならない、ということを知ったことだ。私はそれまで、「街づくり」というのは市や県が完璧な計画のもとに実行しているため、私達市民は特にタッチすることはないような意識を持っていた。しかし何か小さなことでも動きたい、という意識を持っている方たちがいることを知った。職場も年代も違うのに、同じテーマで議論をして、共通認識を持てたのはとても新鮮だった。これで終わりではなく、また他の市民研究の方との交流をしたり、都市センターや市の取り組みに積極的に関わっていく場につなげていきたいと思う。

市民研究に参加しての感想 山上伸夫

私の職業はいわゆる「自転車屋」で、市内に個人で店舗を構えている。自転車屋としてよりも、「日常の自転車利用者として」常を感じる事が市民の声として市政に届いてほしいと思い、この市民研究に参加させていただいた。

何を感じるかといえば、それは問題点ばかりであった。優れていると感じる点はガソリンを使わないことで環境負荷が少ないことと健康維持に有効ということしか感じる事ができなかったのは残念に思う。実際に市内の道路をいくつか見聞してみたが、本当に歩行者にも自転車利用者にもやさしい道路は残念ながら見つからなかった。

そしてこれほどまでに守られていないルール。この問題はむしろ故意にルール無視をすることよりも、ルールや安全な乗り方を利用者が知らないことだった。

地下鉄鶴舞線塩釜口駅の駐輪場を調査したときも、無料駐輪場にあふれかえる自転車の数々。ここで、自転車の専門家としての目でみると、明らかに使用不能なものやほぼ、間違いなく捨てられているもの、盗難に遭ったと推定できるもの、施錠不備でこれから盗難に遭う確率の高いものなど、ルール・マナーについて以前に「使い捨て感覚の輸入格安自転車」が驚くほど市場に出回っていて、これらに影響を及ぼしていることがはっきりした。

確かに消費者として考えるならば、「盗難に遭うから安い自転車を買う」という考えは一理ある。しかし、これが確実に負のサイクルとして盗難を助長しており、不法投棄、放置自転車の元となりえるのはどこかで歯止めをかけなければならない。

つまり、「盗られても良い自転車」という意味合いにとられることが多い輸入格安自転車

は資源の無駄遣いそのものであり、なおかつ安全対策も不十分であるためにこれらを製造、輸入、販売することは時代に逆行していることになる。これは自転車の販売に従事する者として強く感じた。

歩行者、自転車、公共交通を活かしたまちづくりを考えるとという研究テーマで、これまで自転車について知られていなかった部分を明らかにして、この研究テーマのまちづくりに活かすことができるよう、努力した。

自転車を利用するという一つでも、驚くほど多方面に影響がある。市政が机上の会議だけでなく、市民とともにこのような問題点に立ち向かっていけるきっかけとなってくれる研究であれば本望である。

市民共同研究に参加して 井村美里

4月に『歩行者、自転車、公共交通を活かしたまちづくりを考える』をテーマに共同研究に取り組み始めたが、市内でもかなり交通の便の悪い所に住む自分が、頭では「クルマをやめて、公共交通に乗らなくちゃ」と思っても、実際、どう『交通』に向き合って暮らすことができるのか、全く見えない状況からのスタートだった。地元の友人の多くは、通勤も買い物も、病院に行くのも、子供が通う小学校までもクルマで移動するのが普通で、クルマなしの生活は考えられない暮らし方をしている。「(都心部への) お出かけは公共交通で！」という宣伝文句を見ても、小さな子ども連れのみで名駅や栄まで家族で出かけるのは年に1回あるかないかだから、全くピンときていなかった。

そんな私も、研究を終えた今ではかなり意識と行動が変わっている(と思う)。暮らしの中から全くクルマをなくすことはできないが、目的地によって行き方を考えるようになったのだ。それは、今回研究の中で取組んだ実証実験への取組みによるところが大きい。実証実験で取組んだ(B)緑と坂の多い街に住むあるOLの通勤の場合 に関しても、最近、また新たなコースを発見し、一人にのみりしているところである。また、家族4人で名駅に映画を見に行く！どうやって行こう…?と考えるのが妙に楽しい。

さて、研究の中で私が一番興味深く調べたのは、「自転車の通る道」についてである。知れば知るほど、まだまだ自転車利用環境は整っていないと思えたのに、実は名古屋は「自転車施策先進都市」に選ばれている。全国的にも日本の自転車環境がいかに遅れているかを感じるようになった。名古屋市は2010年のCOP10会議の時には欧州のレンタサイクルシステムにも取組むこととしているが、自転車利用環境のある一面だけを重点的に取組んでも良くなることは本文で述べた。走行空間、駐車場、乗車ルールの周知、自転車活用の普及啓発等、自転車を取り巻く周囲の環境がジワリジワリと良くなっていくことを望んでいる。

最後に、センター職員である私を含んだ7人の『共同研究』について述べたい。4月に7人の研究員とアドバイザーを担当して下さった名古屋工業大学の秀島先生が初めて顔を合わせ、その後、月に1～2回程度の会議（最終的には計22回の全体会議と2つの班に分かれたグループ会議、現地踏査、中間報告会等）を重ねながら、けんか腰の激論を交わす内、初めは違う方向を向いていたそれぞれの熱い思いが、いつしか、同じ場所に立ち、同じ方向を見るようになっていた。共同研究としての方向性が見えなかった頃は、スケジュールも遅れ気味になり、会議内容によっては全く進捗しない時期もあったが、あきらめずに議論を重ねたおかげで、メンバーの個性も見え始め、途中からスムーズに進展したように思う。また、行き詰った時に、秀島先生からいただいた助言や見るべき方向を軌道修正してもらった効果もとても大きい。秀島先生、どうもありがとうございました！ そして、共に研究に取り組んだ6人の研究員の皆さんにも一言。日中はそれぞれの仕事を持ち、市民研究の夜の会議に出席し、毎回宿題も出し合って…というハードな取組の中で、本当に大変だったと思います。しかし、今や、研究員の皆さんは「交通面から名古屋を何とかしなければ！」と考える市民の最先端にいます。この研究を終えた後も、その強い意志をさらに醸造し、同じ思いの芽を広げてくださることを望んでいます。

「名ばかり管理職」の苦闘 澤村慎太郎

八幡堀やヴォーリズ建築で有名な滋賀県近江八幡市で、新聞社の地方支局の記者をしていたことがある。クルマの免許を一度も持ったことがないため、取材はもっぱらバスや自転車で出かけていた。

「クルマに乗せてくださいーい」。琵琶湖取材からの帰りに、2時間に1本程度しかバスがなく、開き直ってヒッチハイクをしたこともある。通勤帰りの中年女性が、少しびっくりしながらも気前よく乗せてくれたっけ。

自転車で往復1時間以上走ることもよくあった。その年はかなりの猛暑で、文字通り「ドロドロ」になりながら記者生活を送っていた。その時はさすがに「クルマって便利だよな」「免許取ったほうがいいのかな」などと思っていた。

結局、新聞が廃刊になり、名古屋に戻ってきた。近江八幡に比べたら、名古屋はかなり便利である。

にもかかわらず、なぜこんなにクルマに依存しているのか。もう少し公共交通機関を利用するようにならないのか…。

そんな長年の疑問を解消する機会がやってきた。

いざ始まってみると、市民研究員の年齢やキャリアが多様すぎて(?)、問題意識や研究の方向性を共有するのは予想以上に難しいものがあつた。自分自身も、記者とは違う慣れない仕事に加え「名ばかり管理職」に就き、全体をリードしていくほどのエネルギーも残

っていない。会議に出席するのがやっとという時もあった。

報告書のまとめを山西さんと担当し、最後に皆さんの役に立てればと意気込んでいたが、最終日（2月27日）に体調を崩し欠席という体たらく。

もう一度、記者やライターの仕事に復帰し、違った形で必ず「リベンジ」を果たしたいと思う。

エピローグ 伏屋雅年

今回のクルマ社会から 脱クルマ社会の考察において、都市生活 VS 村（または下町）社会 の対比に大変よく似ているのではないかと感じている。

村（または下町）社会の連帯（コミュニティ意識）を否定し、プライベートな都市での生活のみを快適なものとし、何より個人の価値観で核家族の自由を求めて、村の寄合・町内会自治会等は、不要なものと思わない生活は、マイカー通勤・おでかけイコールクルマの自分と自分の家族だけの小空間にしかプライベートのないクルマ社会化した生活は、うり二つのものと感じたのである。

村（または下町）の生活を否定し、より都会的な生活を目指し、クルマの中という小空間の様な、地域社会とふれあいのない生活を、多くの人が忙しさの余りに日々の暮らしに追われるままに過ごしてきたのでは、ないだろうか。

その結果に、仕事以外のつきあいやコミュニティ・そしてふるさとを失ったのでは、ないのだろうか・・・

都市生活 イコール 幸せでないことにやっと気づき、失った自分のコミュニティを探し、あえて田舎を求める人々もでてきたし、今後の社会は、それにまつわる問題解決がテーマとなるのではないだろうか。

山積する今後のテーマとして、環境・安全やエネルギー問題の観点から利己主義的な考え方を改めよう・街おこしや地域の人々と連帯意識を持ち直し、コミュニティや地元の商店街を再興しよう・助け合う近所つきあいをもう一度見直そう・地域の原風景・自然環境を大切に守っていこう・氾濫した情報（特に人間性の破壊に繋がる悪質なもの）に右往左往しないプリンシプルを大切にする教育を・もっとスローライフで平凡な生活を味わおう・というもの等があるのであるが、こういう意識と同じように、今クルマにできるだけ依存しない生活を始めていこうという考え方の普及が名古屋では特に必要なのではないかと考えるのである。

クルマ生活 イコール 幸せな生活とはいえない！

目標として、まず クルマ7対その他（地下鉄・バスなどの公共交通 自転車 徒歩）3を クルマ6対その他4にする。それが、今回の研究の総括と言えそうである。

< クルマで速く、快適に移動する。> これは、今後も進歩・進化の上で、今後も世界をリードする日本の（特に愛知県の）企業がきっと実現させてくれることに間違えないことであろうが、最後にそのクルマ一辺倒に人々が傾き過ぎてしまい、住みにくくつまらない都市に名古屋にならないように、今回私たちの研究グループは、警鐘を鳴らしたいと思うのである。



平成 20 年度市民研究員

参考資料

第1章

- 「市バス地下鉄」名古屋市交通局，平成20年
- 「なごや100年」名古屋市総務局

第2章

- 「市バス、地下鉄の平成19年度決算のお知らせ」（交通局ニュースVol. 175）
- 「中部圏における今後の交通政策のあり方について」中部地方交通審議会
- 名古屋臨海高速鉄道株式会社、名古屋港管理組合のHP
- 名古屋ガイドウェイバス株式会社HP
- リニモ HP

第3章

- 「自転車等駐車対策の概要 平成19年8月 名古屋市」名古屋市緑政土木局
- 「交通の教則」平成19年9月19日第13改訂版
- 名古屋市公式ウェブサイト
- 名古屋市自転車等の放置自転車の放置の防止に関する条例

注

1) 「環境都市」として有名なドイツ南西部の町フライブルグで発行されている地域環境定期券のこと。1枚で地域内全長約2,900kmの公共交通機関がほぼ乗り放題となり、2004年現在、月約5,100円で市バス・市電など公共交通機関が利用出来るものである。休日には家族も一緒に利用できるタイプもある。

2) 「自転車等駐車対策の概要 平成19年8月 名古屋市」名古屋市緑政土木局 14頁

3) 同上13頁

4) 名古屋市内でコスト意識が交通機関の選択にどう影響するのかを調べる社会実験が10月から行われている。また、COP10の開催に合わせ、主会場の名古屋国際会議場（熱田区）や都心部周辺に、レンタル自転車のステーションを数十カ所設け、100台程度から試験的に始めるという。

5) 自転車を、公共交通機関(鉄道・船・飛行機など)を使用して目的地まで運ぶこと。ここでは目的地までの一番長い距離を公共交通機関を利用して輪行し、それ以外は自転車で走行した。

