

令和2年度第9回アーバンデザインセミナー実績報告書

1. 開催日時

令和2年10月14日（水） 18時00分～19時30分

参加人数: UDCBK での視聴：8名、オンライン：10名＝計18名

※オンライン会議システムとUDCBKのオープンスペースでの視聴を併用

2. テーマ

「南草津の未来のまちづくりと交通」

- 本セミナーでは、ベッドタウンとして急速に発展し、交通インフラをはじめとした都市空間に関わる課題を抱える南草津エリアについて、交通の視点から、令和元年度UDCBK社会実験準備事業や「都市と交通プロジェクト」にも参画された交通工学の専門家である塩見康博氏から講演をいただき、南草津駅周辺の将来ビジョンやまちづくりについて考えた。
- 講演の後には、セミナーに関連して、草津市の交通政策課から、南草津駅東口ロータリーにおける一般車両の通行規制を伴う「南草津駅周辺交通対策社会実験」（令和2年10月19日から11月13日まで実施）の目的や意義などについて説明が行われた。

3. 話題提供者

- 塩見 康博
立命館大学工学部環境都市工学科 准教授
専門分野: 交通工学、ITS



4. 話題の概要

(1) 塩見氏による講演

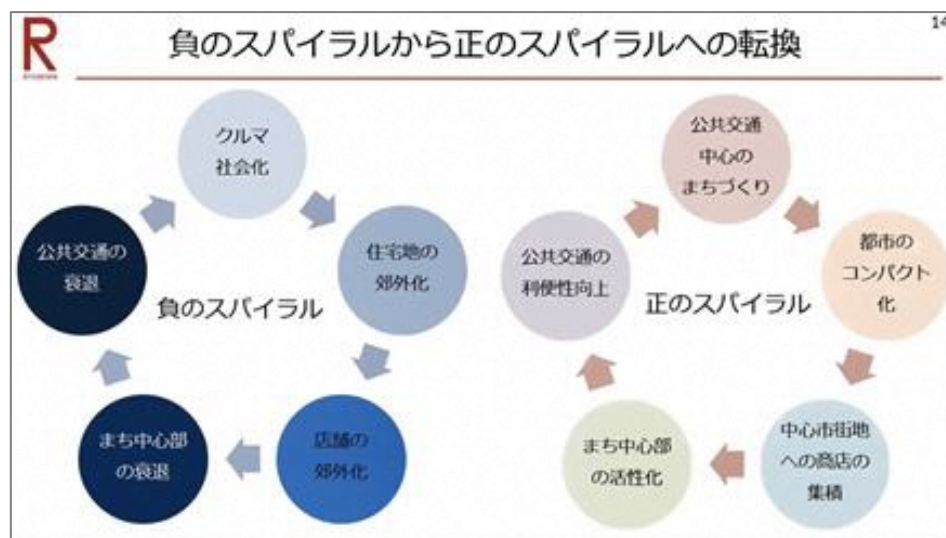
ア. 南草津駅周辺の交通の課題

- 平成 30 年度の市民意識調査によると、重要度が高いにも関わらず、満足度が低い項目が、公共交通体系の充実や安全・安心な道路空間など「交通」に関するもの。
- 草津市にとって交通は最大の鬼門といえる。
- そのことを象徴しているのが、南草津～立命館大学のバスの時刻表である。南草津駅周辺の交通渋滞がひどく時間が読めないのが、早発を避けるために最後のところでつじつまを合わせてしまっている。
- バスロケーションデータを解析してみると、最大で 20 分程度（通常 10 分程度で行ける距離が朝のピーク時には 30 分もかかる）も所要時間に幅がある。
- そのように時間の読めないバスを誰が使うのかということになる。
- 南草津駅には二つのバス会社が運行しているが、出発時間が重複している。これがずれていれば高頻度の輸送が可能になるにもかかわらず、そのようになっていない。また、支払方法も IC カードの使用の可否が異なり、利用者にとって不便な状況となっている。
- その結果、バスの利用を控え、自動車による送迎をする人が増え、特に雨の日などは駅前のロータリーが大混雑してしまっている。

イ. 交通とまちづくり

- 公共交通とまちは密接に関わっている。一般に、負のスパイラルと呼ばれる現象があり、モータリゼーションの進展により、郊外に住み、郊外まで出かける人が増えることで公共交通の需要が市域中心から分散され利用者が減少していく。その結果、バス事業の収益が悪化し、それに伴うコスト削減で、サービスレベルが低下し、さらにモータリゼーションに拍車がかかってしまう。
- 2010 年代以降は、さらにドライバー賃金の低下によるドライバーの不足からバス事業の撤退という事態にまで陥っている。今、公共交通がなくなってしまうという入口に立っている状況にある。
- ドライバーの不足を自動運転で代替しようという考えもあるが、自動運転による維持管理の増大やインフラ整備も必要になる。結果として、ドライバーの雇用費の減少があっても、1 台当たりの収益は悪化するという試算もある。また、自動化されるだけでは、バスサービスの本質は何も変わらないので、利用の増加も期待できない。
- また、自家用車が自動化されれば、事故のリスクがなくなったり、中心部の駐車場がいらなくなったりというメリットはある。一方で、公共交通はさらに減少し、渋滞が悪化するというデメリットもある。そして、まちが分散化され、一極で何かにぎわいを生み出すということはますます不可能になる。

- ライドヘイリング（UBER や GRAB など）によって、自動車の所有は減るかもしれないが、自動車のトリップ数（総移動距離）は確実に増加するので、渋滞が悪化することになる。悪化を回避するには、ライドシェア（相乗り）を進める必要がある。しかし、現在のように新型コロナウイルス感染症が深刻な状況では、ライドシェアに対する拒否感が強い。
- 自動車は公共交通に比べて、同数の人を運ぶには必要な面積が広がる。分散する場所に向かうには自動車は有効だが、一か所に多くの人を集める手段として、自動車は明らかに不向きである。大量輸送機関と個別輸送機関のバランスが重要となる。
- また、自動車が集まると必ず駐車場が必要になる。駐車場は車を停める人からすれば必要な場所だが、歩いている人からすればとても空虚な場所になる。南草津駅周辺も駐車場が散在している。もしも、この場所を他のことに使えば、よりにぎわいを生み出すこともできるかもしれない。
- このような状況を打破するためには、負のスパイラルから正のスパイラルへ転換しないとイケない。公共交通中心のまちづくりを進めることで、都市のコンパクト化を促し、中心市街地への商店の集積により、まちを活性化させ、需要の集約により公共交通の利便性を向上させていく。



ウ. 国内外の先進事例: 公共交通及び道路空間の再編

- 事例として、青森県八戸では、競合していた二つのバス会社の系統ダイヤを整理し平準化した。その結果として、便数・コストを削減しながらもサービスレベルを向上させることができた。また、広島では7社が連携し路線再編、運賃均一化や共通定期券の導入などを行った。

- 世界を見渡すと、「クルマから公共交通へ」、「クルマからヒトへ」という流れはもはや常識となっている。
- ロンドンの Exhibition Road では、歩道と車道が分離していたが、すべてをフラットにし、人中心の空間の中に自動車走っているという「シェアードスペース」の状況を生み出した。
- オランダの Drachten では、車道、歩道、自転車道のある Toren straat において、信号を取り払ったり、それぞれの道をフラットにしたりすることで、様々な規制等をなるべくなくしていった。そのことで、クルマと歩行者の協調を促し、にぎわいを醸し出すようにした。また、新しい道路空間をつくるにあたり、住民参加のワークショップで議論を重ねたので、住民もこの道路にプライドを持つようになった。
- ベルギーの Antwerpen では、道路空間を再配分し、車道を狭くする一方で、歩行者や自転車が使えスペースを創出した。その結果、道沿いのオープンテラスと人がより近づくような状況が生まれた。
- 道路だけでなく、大学も「クルマからヒトへ」という流れになっている。オランダのデルフト工科大学では、駐車場だった場所を芝生の広場と歩道にして、憩いの場所を創り出した。また、広場の近くは公共交通のみが入れるようになっている。
- ヨーロッパやアメリカでは、何がまちにとって必要なのか、車が往来していることが必要なのかということを考え直して、実際に動き始めている。

エ. 国内外の先進事例: 駅周辺の整備

- 駅前空間はもっと自由であってもよいのではないか。
- 大分駅南口では、区画整理事業によって、「大分いこいの道」を整備した。これは、植栽などによってゆったりとした緑豊かな通りと広場の形成を図るものである。広場は憩いの場所となるとともに、いろいろな活動が行える空間となっている。
- オランダの Delft 駅周辺では、バスと歩行者が場を共有するフラットなバスターミナルが整備され、地下の駐輪場と駅舎が直結している。駅の外にはトラムが走っており、乗り換えがスムーズに行える。また駅前の一等地はチューリップ畑になっている。駅の裏側は、Kiss and Ride (送迎スペース) が設けられている。
- オランダの Leiden でも、フラットなバスターミナルと広い歩行者専用スペースが駅正面に設けられている。駅の反対は、送迎スペースになっている。ただ、送迎スペースをなくすという施策には反発もあった。何かを進めれば人が自然に付いてくるというわけではない。何かができるまでの過程が重要になる。

オ. 自動運転

- 「クルマからヒト」という考え方は、自動運転とも親和性が高い。自動運転専用の道路を確保することで、現在、余裕を持って幅員をとっている車道をより狭めることが

できるので、歩道や自転車道の幅を広げることも可能となる。

- また、現在の複雑な系統も道路空間の再配分により「乗り換え環境」を整えることで利便性・網羅性を高めることが可能になる。

カ. 令和元年度 UDCBK 社会実験準備事業

- 昨年度 of 社会実験準備事業では、南草津駅前ロータリーの混雑状態を把握した上で、その活用について、「公共交通の利便性向上」、「公共交通中心のまち」、「にぎわいのある駅前空間」という観点から、自由な発想で三つの班で検討した。
- 一つ目の班では、需要率を測定し、それほど混雑していないことを確かめた上で、東口から西口にかけて大きなエリアにおける各交差点の信号を撤去しラウンドアバウトにする提案をした。東口・西口を囲む道路は流動性を確保するために一方通行として、余裕ができた道幅をアンダーパスで送迎スペースにする。その結果、ロータリーには車が入って来ることなく、公共交通中心の空間ができ、空間も有効に使えるようになる。
- 二つ目の班では、送迎の実態を調査した。調査結果からは、子どもの通学のための送迎が目的として最も多く、また、雨天時には、通常の 1.5 倍の需要があることが分かった。また、東口ロータリーへの車両進入禁止には 7 割以上が反対している。そのような状況を踏まえ、フェリエの 3 階に送迎スペースを設定することで、東口ロータリーを縮小し、飲食店を誘致し、にぎわいを生み出すことを提案した。
- 三つ目の班では、ビデオ撮影による調査から雨天時にロータリー内の停車時間が長くなるという傾向を導き出した。その結果をもとに、一定時間以上の滞在に対する課金を実施するとともに、西友 2 階を送迎スペースにし、ペDESTリアンデッキを西友まで延長し、デッキ沿いに店舗を誘致する案を考えた。
- 現在の状況を調査し、課題を導き、その上で将来の姿の夢を描くということは重要である。

キ. 南草津駅周辺交通対策社会実験及び都市と交通プロジェクト

- 効果的な社会実験の実施に向けて
 1. 社会実験中の交通状況の綿密な予測を行い、科学的な方法で予測結果を提示し、市民との合意形成を図る
 2. 市としては、「望ましい」行動変容に向けたコミュニケーションを図り、目指す未来のまちの姿を市民に提示する
 3. その上で、徹底した社会実験の効果検証を実施し、今後の施策展開、あるいは再考に向けた客観的な指標を収集する
- 2020 年 8 月から 9 月にかけてオンラインで実施した「都市と交通プロジェクト・シナリオスタディワークショップ」では、南草津駅周辺のエリアに「地域内の Face to

Faceの交流が促されるまち」をつくっていかうという夢を描いた。これは、駅から文化ゾーンをLRTやBRTなどでつなぐ「緑の回廊」を形成し、その中では点在する拠点がスローなモビリティでつながれることを意図したものである。



ク. 変化とまちづくり

- 慣れ親しんだ環境や一気に変えることが難しいインフラの状況を考えると、「モータリゼーション」というシールを剥がすことは容易ではない。
- その状況を変えるには、「まずは飛び込むこと = First Penguin (ファーストペンギン)」が大事になる。できることから始める。そして、そこから少しずつ実績を積み重ねていく。そのように根気よくやっていくことで、いつかシールを剥がすことができる。
- 南草津駅東口ロータリーでの社会実験は、草津市としての目指すべきまちの第一歩、ファーストペンギンになる。それは、「優先すべきは公共交通」という明確なメッセージを発信し、駅前空間の在り方を議論する契機にもなっていく。
- 夢を描いて、ファーストペンギンとしてのプロジェクトを進めていくことが大事になる。
- 何かを行い「変化」を起こすときには、必然的に「不便」がもたらされる。しかしその不便の先にある夢、便益とは何かを考える。その夢や便益を示して共有しなくてはいけない。例えば、四条通の歩道の拡幅も、自動車にとっては不便かもしれないが、今、昔の姿に戻そうと主張する人はいない。こういったことを積み重ねて、物事を進めていくことが大切になる。
- 世界でさまざまに行われている取組も必然的に行われたものではなく、夢を共有していくところから始まっている。

R First Penguin?

• 剥がそうとしても剥がれない“Motorization”…



▼

まずは飛び込んでみることに！
= First Penguin

5. 質疑応答

(1) Q: 全国で自動運転の実証実験が行われているのはなぜか。

A: 一概には言えないが、現場のニーズだけではなく、技術立国として政策的に進めようという側面もある。技術的な検証を経て、失敗を重ねながらも次のステップに進めていこうとしている。現在はできるところで実験をしており、必要なところで行う段階には至っていない。実証実験を行っていく中で、車側、道路側にとって必要な技術や制度についてのデータの蓄積を図っている。空港内の自動運転のように、環境を整えば運行することはできる。ニーズと技術的な要件を見極めていく必要がある。

(2) Q: 高齢者福祉と移動の問題について

A: 高齢者の移動のニーズというのは重要であるので、取りこぼさないように活動を進めていかなくてはいけない。

(3) Q: 昨年度に行われた MaaS の実験について

A: 運賃体系は重要になってくる。運賃によってバスを選別しているというのは非常に不幸な状況である。そのための一つの手段として、サブスクリプションという考えがある。これが本当に収益性の面から良いのかというのは分からないところであるが、利便性は向上する。この方法が全てとういうことではないが、世界では、大学生向けのフリーパスの提供などが行われているところもあり、学生向けにサブスクリプションのプログラムを提供するのは良いことだと思う。

6. まとめ

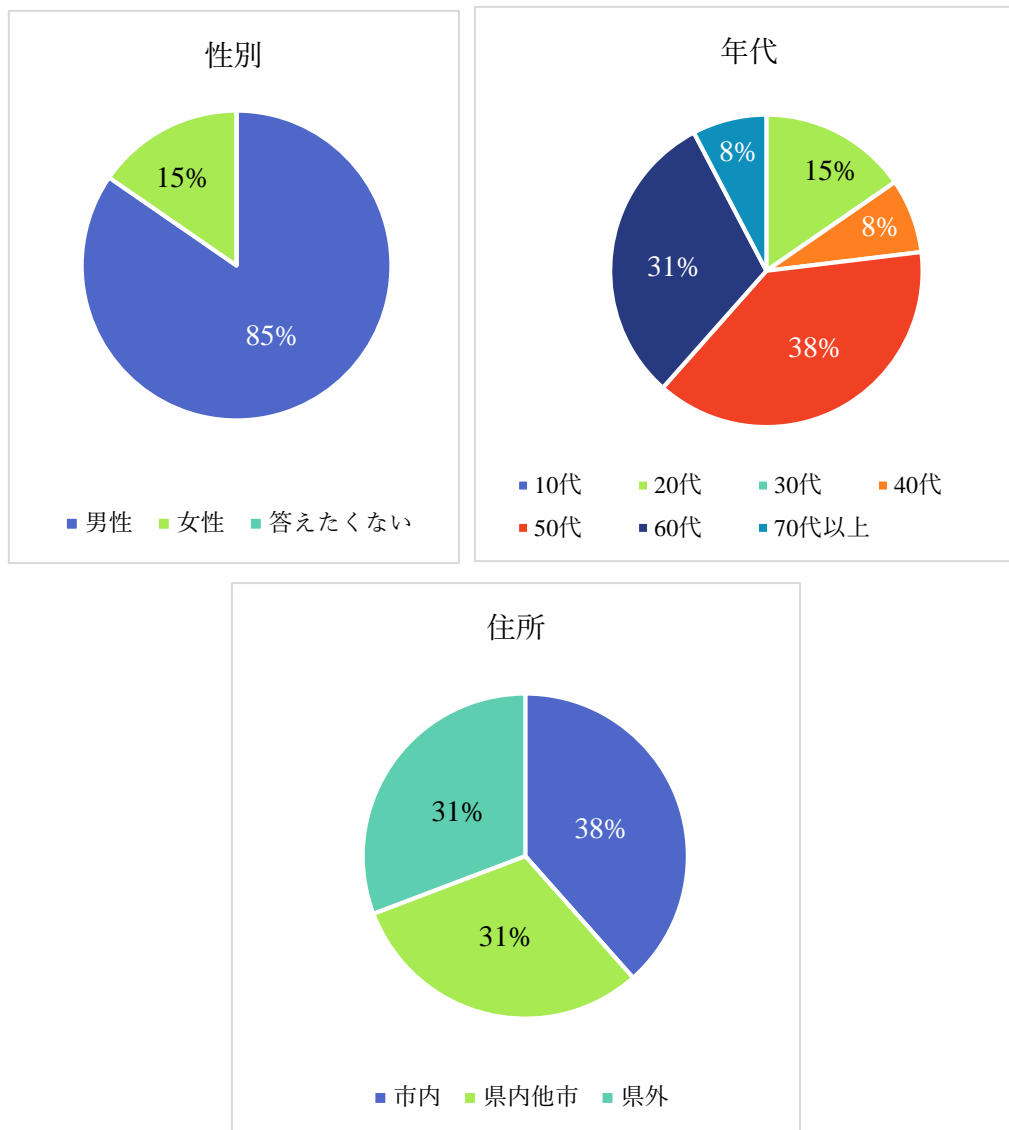
- 現在の南草津駅周辺を含め、交通を取り巻く課題を解決していくことは未来のまちづくりと密接な関係にある。
- 世界では「クルマからヒトへ」という流れの中であり、人を中心とした道路空間の再配分に向けたさまざまな取組が行われている。
- 理想とする都市をつくっていくという夢を市民とともに描き、その夢の実現に向けて「ファーストペンギン」としてできるところから社会実験などを始めていくことが重要である。



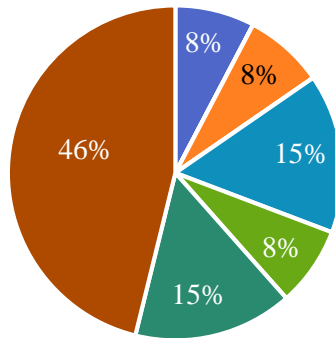
7. アンケートまとめ

(1) 参加者属性

参加者 18 名のうち、アンケートに回答いただいた方は 13 名、回答率は 72%だった。

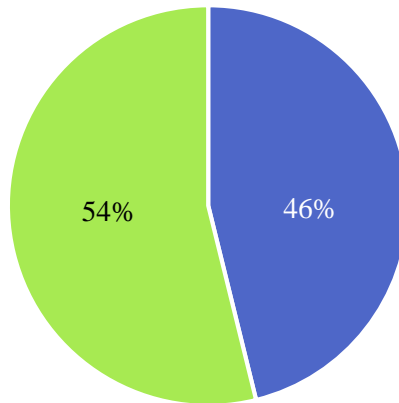


職業



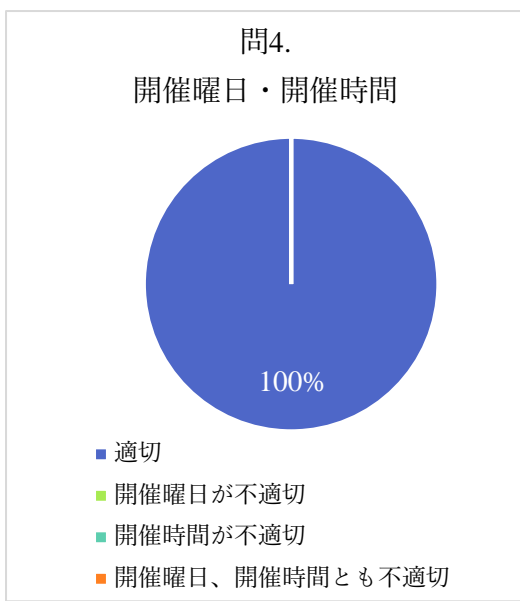
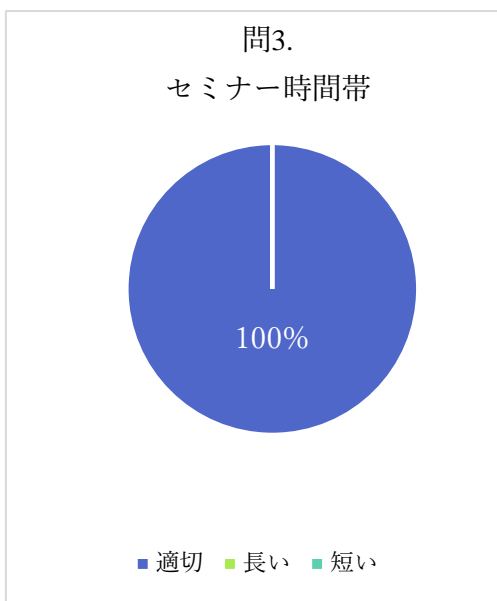
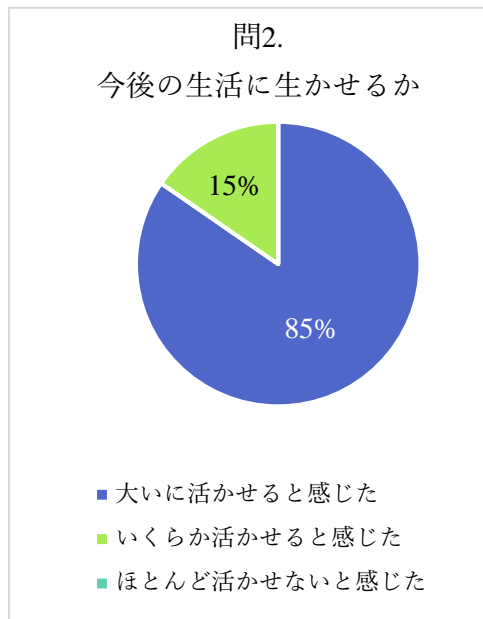
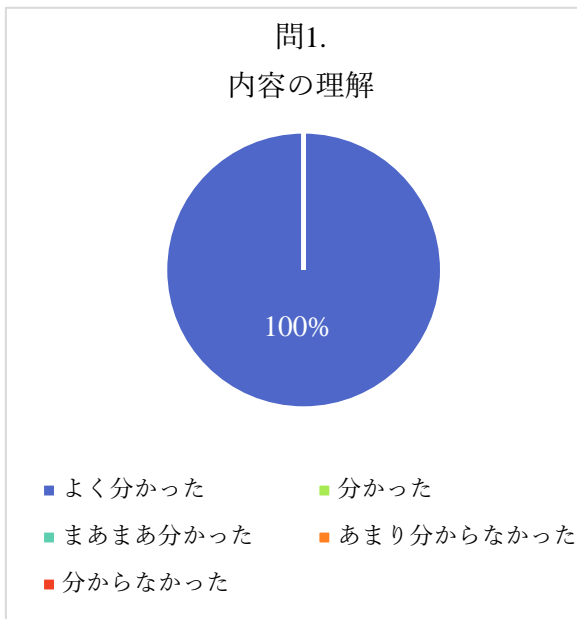
- 学生 - 市内
- 学生 - 県内
- 学生 - 県外
- 大学関係者 - 市内
- 大学関係者 - 県内
- 大学関係者 - 県外
- 会社員（自営業含む） - 市内
- 会社員（自営業含む） - 県内
- 会社員（自営業含む） - 県外
- その他

参加方法



- オンライン (Zoom)
- UDCBKで視聴

(2) 内容について



【自由記入欄回答】

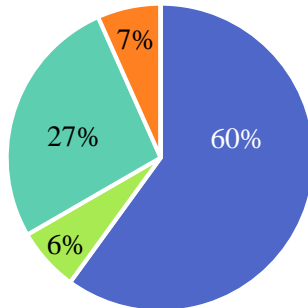
問3. 時間はどうでしたか。

回答なし

問4. 開催曜日、開催時間は適切でしたか。

回答なし

問5.
参加動機



- 今回のテーマに関心がある
- アーバンデザインに関心がある
- まちづくりに関心がある
- UDCBKに関心がある
- 友人・知人に誘われた
- なんとなく面白そう
- その他

【自由記入欄回答】

問 6. それぞれに関心のあるテーマについて御自由に記載ください。

- 今日のお話の中から福祉ニーズと高齢者対策で「公共交通と関連事業について」俯瞰的に考えるための事例と今後について。(60代男性)
- 自分の住んでいるまちに関すること。(60代女性)
- 「歩いて暮らせるまちのつくり方」吉田教授のお話を聞いた後、ベンチを気にしながら歩くようになりました。車で移動するだけでは得られない気づきの為に街歩きをする時間をこの秋には取るようにしようと思います。10年前と比べて同じ停留所に留まるバスの1時間当たりの本数が随分減りましたし、ルートも無くなっています。まさに今日塩見先生がおっしゃった「負のスパイラル」を実感しました。通勤、車移動だけでは感じられないまちの変化をもっと歩いて、バスを使ってまずは体感していきたいと思います。(50代女性)
- 南草津駅西口公園の利用について。(50代男性)
- 今回のようなセミナーがあればまた参加したいです。(20代男性)

【自由記入欄回答】

問 7. 今回、印象に残ったこととその理由をお聞かせください。

- 自動運転バスの実証実験の近況と今後の見通しについて 大変参考になりました。(60代男性)

- 全体を通じて、具体的な数字や事例が示されていたので、よく理解でき、印象に残っている。その理由は、まちづくりには、夢のような発想が必要だと思うが、一方では、具体的な数字の根拠も必要だと思うから。(60代女性)
- 大学生の方々の研究発表の内容が大変興味深く、ぜひもっと市民と学びあう場があっても良いのではと思いました。特に私も西友の駐車場が立体になればよいと思っていましたので、さらにペDESTリアンデッキを西友まで繋げて、フェリエの店舗をデッキ側に向けても出入りできるようにするのは面白いと思いました。またフェリエの3Fを送迎車の駐車場にして、Kiss and Ride にという大胆な発想は素晴らしいと思います。学生も交えた市民の方々との話し合いの中から10年20年後の姿を思い描き、夢を共有することで、「変化による不便さを乗り越えられる」との先生のお話はその通りだと思いました。ありがとうございました。(50代女性)
- 学生が取ったデータや、駅周辺道路の利用方法など、若い柔らかい頭で考えた大胆な発想が参考になった。(50代男性)
- 南草津の実証実験のお話が聞いて良かったです。(20代男性)
- 不便がもたらす便益、その先にあることをしっかり見ていく。何のためにこれをするのかということちゃんと伝えていきたいと改めて思いました。(40代男性)
- 駅前の公園を作る(公共空地)必要なことだと感じました。(50代男性)
- 変化をもたらしときには不便が生じる。その不便がもたらす便益は何か?という最後のところがとても良かったです。納得できました。夢を共有するところから始まるものですね。その夢を共有するために、この8月9月に開催されたワークショップを多くの市民の方に参加してもらい、多くの人の参加は難しいとも思いますが、多くの市民の人に話題提供するような広報活動が大切だと考えます。ワークショップで出されたような南草津駅周辺に自家用車ができるだけ乗り入れないようにして、そうするためにBRTの整備駅周辺におけるいろんな活動ができる場を設けることが大事と考えます。本日もお世話になりありがとうございました。(60代男性)
- UDCBKで行われた社会実験準備事業は、大学や学生の知を活かしてEBPMに近いような取り組みもなされていて、こういった発想やデータ結果は今後活かせるヒントになるものだと感じました。有意義な事業であると感じました。(50代男性)