

平成 29 年度アーバンデザインスクール前期実績報告

シリーズ 草津の未来の交通について考える

～誰もが自由に快適に移動でき、健やかで幸せに暮らせる社会をつくるために、
それぞれができること～

平成 30 年 1 月 31 日

草津市総合政策部草津未来研究所

アーバンデザインセンターびわこ・くさつ

目次

1. 平成29年度アーバンデザインスクール前期概要につて・・・4
 - (1) アーバンデザインスクールの目的
 - (2) 対象者、および定員
 - (3) 実施主体
 - (4) テーマおよび概略
 - (5) 進め方
 - (6) プログラム
 - (7) まとめ
 - (8) 修了式
2. アーバンデザインスクール前期第1回について・・・13
 - (1) テーマ・目的等
 - (2) 当日のスケジュール
 - (3) アーバンデザインスクール前期第1回の内容について
 - (4) アンケート調査結果
3. アーバンデザインスクール前期第2回概要・・・21
 - (1) テーマ・目的等
 - (2) 当日のスケジュール
 - (3) アーバンデザインスクール前期第2回の内容について
 - (4) ワークショップ
 - (5) まとめ
 - (6) アンケート調査結果
4. アーバンデザインスクール前期第3回概要・・・36
 - (1) テーマ・目的等
 - (2) 当日のスケジュール
 - (3) アーバンデザインスクール前期第3回の内容について
 - (4) ワークショップ
 - (5) まとめ
 - (6) アンケート調査結果
5. アーバンデザインスクール前期第4回概要・・・48
 - (1) テーマ・目的等
 - (2) 当日のスケジュール
 - (3) アーバンデザインスクール前期第4回の内容について
 - (4) ワークショップ

- (5) まとめ
- (6) アンケート調査結果
- 6. アーバンデザインスクール前期第5回概要・・・・・・・・・・60
 - (1) テーマ・目的等
 - (2) 当日のスケジュール
 - (3) アーバンデザインスクール前期第5回の内容について
 - (4) ワークショップ
 - (5) まとめ
 - (6) アンケート調査結果

【別紙 参考資料】
各回配布資料集

1. 平成 29 年度アーバンデザインスクール前期概要について

(1) アーバンデザインスクールの目的：

専門家と市民が気軽に自由に対話できるよう、専門家の話を市民にわかりやすく伝えると共に、市民の思いを専門家に伝える媒介の専門家、また対話の前提となる地域の課題にも精通した地域の専門家としての役割を担う人材を育成することを目的とします。

また 1 年を前期・後期にわけ、半期 5 回のシリーズとして開催します。

(2) 対象者、および定員：

草津の未来のまちづくりにおいてリーダー的な役割を自発的に担っていただける草津市内在住・在勤・在学の人たちを主な対象とします。

1 回あたりの定員は適切にワークショップが運営できる 20 名と設定しますが、物理的に受け入れることができる限り、申込者、及び当日参加を受け入れます。またスクール開催中の出入りも自由としました。

なお、5 回のうち、3 回以上出席者については全過程終了後に修了証を発行しました。

(3) 実施主体：

総合政策部草津未来研究所のアーバンデザインセンターびわこ・くさつ事業の一環として実施します。

(4) テーマおよび概略：

草津市は平成 28 年 8 月 28 日に「健幸都市宣言」を行いました。UDCBK では、都市空間の再配分による健幸都市づくりを検討します。

平成 28 年度は、昨年度に UDCBK で実施したワークショップでの発表を参考に交通問題を取り上げることとしました。タイトルを「シリーズ 草津の未来の交通について考える～誰でもが自由に快適に移動でき、健やかで幸せに暮らせる社会をつくるために、それぞれができること～」とし、立命館大学と連携し、交通に関する様々なテーマについて話題を提供していただき、より理解を深めるため、参加者のみなさんとディスカッションを実施しました。

シリーズ 草津の未来の交通について考える

～誰でもが自由に快適に移動でき、健やかで幸せに暮らせる社会をつくるために、それぞれができること～

全 5 回のコーディネーターを立命館大学工学部准教授の塩見康博氏に依頼し

ました。

(5) 進め方：

アーバンデザインスクールは、媒介の専門家について一定の知識や技能の取得を第一義としているではありません。また地域の専門家についても、地域課題の具体的な解決策を議論する場ではなく、テーマについて専門家でもいろいろな考え方があることを知り、様々な考えや経歴を持つ参加者と対話することにより、多様な考えがあることを知る場です。

- 5回シリーズとし、6月から10月まで月1回実施。
- 原則1時間半以内とし、第1回から4回は講義中心、第5回はワークショップ中心とします。
- 開催日時は、水・金の18時30分から20時、および土10時30分から12時とします。
- 各回の進め方は以下の通り。

(第1回から第4回)

- ①専門家からの話題提供 50分
- ②ディスカッション 30分
- ③議論の共有 10分

(第5回)

- ①第4回までのまとめ 15分
- ②ワークショップ 60分
- ③発表及び講評 15分

(6) プログラム

平成 29 年度アーバンデザインスクール前期については、「交通」をテーマとしました。5 回シリーズの構成は、第 1 回 交通概論、第 2 回 人中心のまちづくり、第 3 回 私的交通、第 4 回 公共交通、第 5 回（最終回）にワークショップを実施する構成としました。各回の日時・場所、テーマ、専門家、及び参加人数は下表のとおりでした。

No.	日時・場所	テーマ	専門家	参加人数
1	平成 29 年 6 月 28 日（水） 18:30~20:00 市民交流プラザ 中会議室	未来の交通を考えるために 知っておきたいこと	塚口博司氏 立命館大学 理工学部 特任教授	35
2	平成 29 年 7 月 12 日（水） 18:30~20:00 市民交流プラザ 中会議室	欧州諸都市の経験に学ぶ “誰でもが安全に歩いて暮らせる まちづくり” (人中心のまちづくり)	岡井有佳氏 立命館大学 理工学部 准教授	23
3	平成 29 年 8 月 25 日（金） 18:30~20:00 UDCBK	まちなかの渋滞や交通事故のリスク を減らすまちづくり (気まぐれな私的交通を調整する)	小川圭一氏 立命館大学 理工学部 教授	14
4	平成 29 年 9 月 2 日（土） 10:30~12:00 UDCBK	誰でもが自由に快適に移動できる まちづくり (あらためて公共交通を考える)	近藤宏一氏 立命館大学 経営学部 教授	20
5	平成 29 年 10 月 14 日（土） 10:30~12:15 UDCBK	ワークショップ 草津の未来の交通のあり方を考える	塩見康博氏 立命館大学 理工学部 准教授	12

*参加者は延べ 104 名（平均 20.8 名）でした。

*うち、3 回以上参加は 13 名でした。

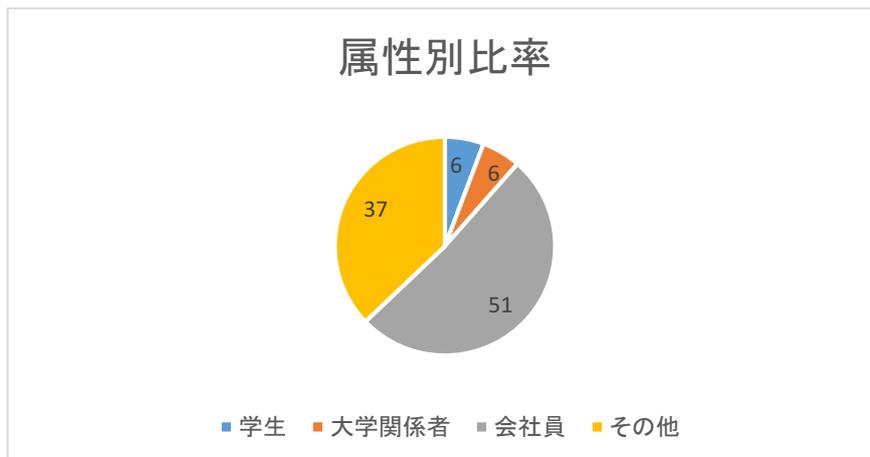
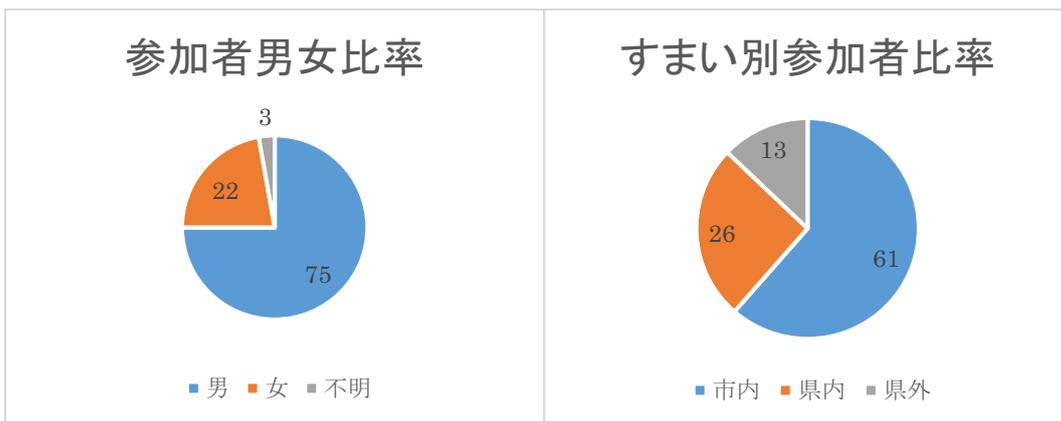
(7) まとめ

① 参加者属性等

アーバンデザインスクール前期全5回の参加者数、アンケート回答者数、性別年代別は下表のとおりでした。

表 1.1 参加者数・参加者属性一覧（全5回）

回	1		2		3		4		5		合計
参加者数	35		23		14		20		12		104
回答者数	23		18		13		11		7		72
年代別	男	女	男	女	男	女	男	女	男	女	小計
10代	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
20代	1	1	0	1	0	1	0	0	1	0	5
30代	0	1	0	0	1	0	1	0	0	0	3
40代	5	1	3	0	1	1	2	0	0	1	14
50代	6	1	3	3	2	3	3	0	3	1	25
60代	4	0	5	0	2	0	2	0	1	0	14
70代以上	1	0	3	0	2	0	2	1	0	0	9
不明	2		0		0		0		0		2
合計	17	4	14	4	8	5	10	1	5	2	

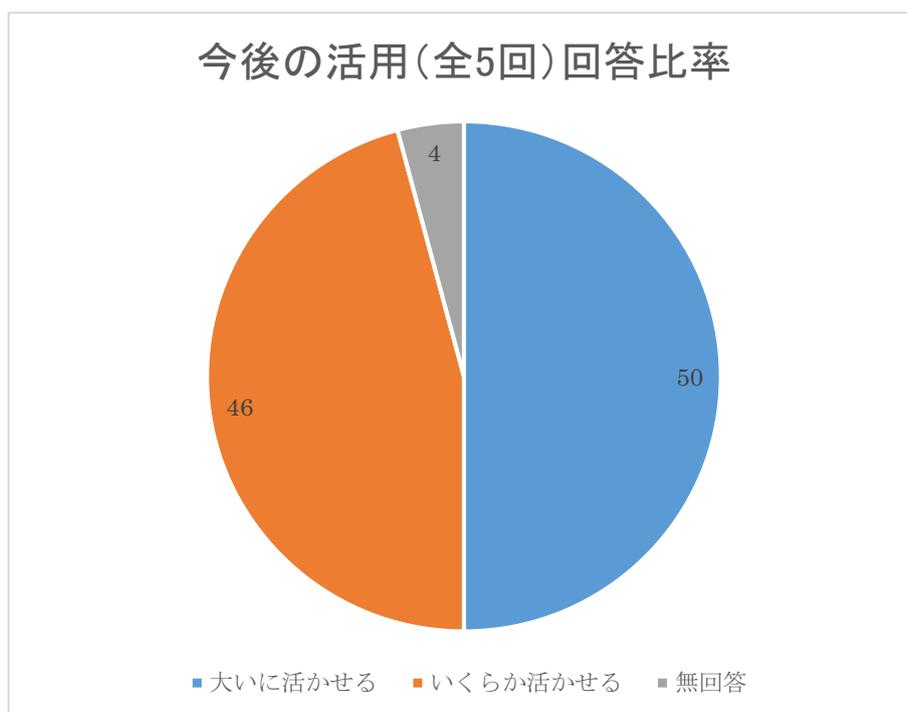
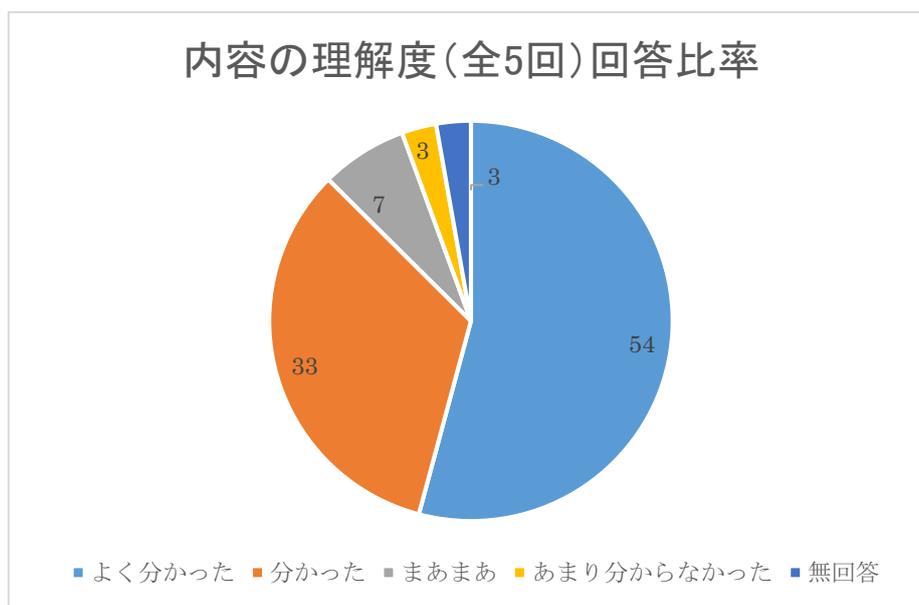


平成29年度アーバンデザインスクール前期は、1回あたり約20人が参

加、その構成は性別では男性7割、年代別では50代を中心に40代、60代が7割5分を占め、高齢者層が多いものの20代から各世代にわたって参加していただいています。すまいは約6割が市内、4割が市外でした。

② 内容について

内容について理解度（わかりやすさ）と今後の活用（役立ち度）を聞いたところ、下図の結果がでました。



参加者の5割以上が「よく分かった」、「大いに活かせる」と回答しており、「分かった」や「いくらか活かせる」を加えると9割の方が満足していただいていることがわかりました。

特に最終回のワークショップの各グループの発表に共通した内容は以下のとおり各回の講義を踏まえたものでした。

- 未来のまちづくりの大きなビジョンを共有すること
第2回、第4回で取り上げられた欧州の交通まちづくりの事例では、リーダーの強力なリーダーシップや地域全体の公共交通を一元的に管理する仕組みなどにより、都市空間が車中心から人中心に再配分された。このことから、社会の仕組みを変革するには、大きなビジョンを示し、みんなと共有する重要性を学びました。
- 誰でもが自由に快適に移動できることによって可能となる活動や成果を評価すること
第4回の実例では、クロスセクター・ベネフィットという考え方が紹介されました。これは経済原理だけではなく、環境や福祉＝健康への貢献を含め、公共交通を評価する考え方です。私的交通から公共交通への転換（モーダルシフト）により、温室効果ガス削減や排ガス・騒音などの生活環境改善コストや人々が気軽に外出できることによる医療費の削減効果を測り、削減分を公共交通の維持運営費に充当する考え方です。草津の未来の交通を考える上でも単なる採算性だけで評価してはいけないという示唆を得ました。
- 正確な調査に基づいたデータをベースに議論すること
第3回の実例では、全国レベル、都道府県レベルの調査から類推するのではなく、学生が実際に調査した結果をもとに分析した草津市の交通の状況について発表されました。このように信頼性の高いデータをベースに議論する大切さを学びました。
- 産学公民が気軽に自由に未来のまちづくりについて議論できる場があること
アーバンデザインスクールは必ず気軽に自由に対話する機会を設けていることから学んだと思われまます。

③ 運営面について

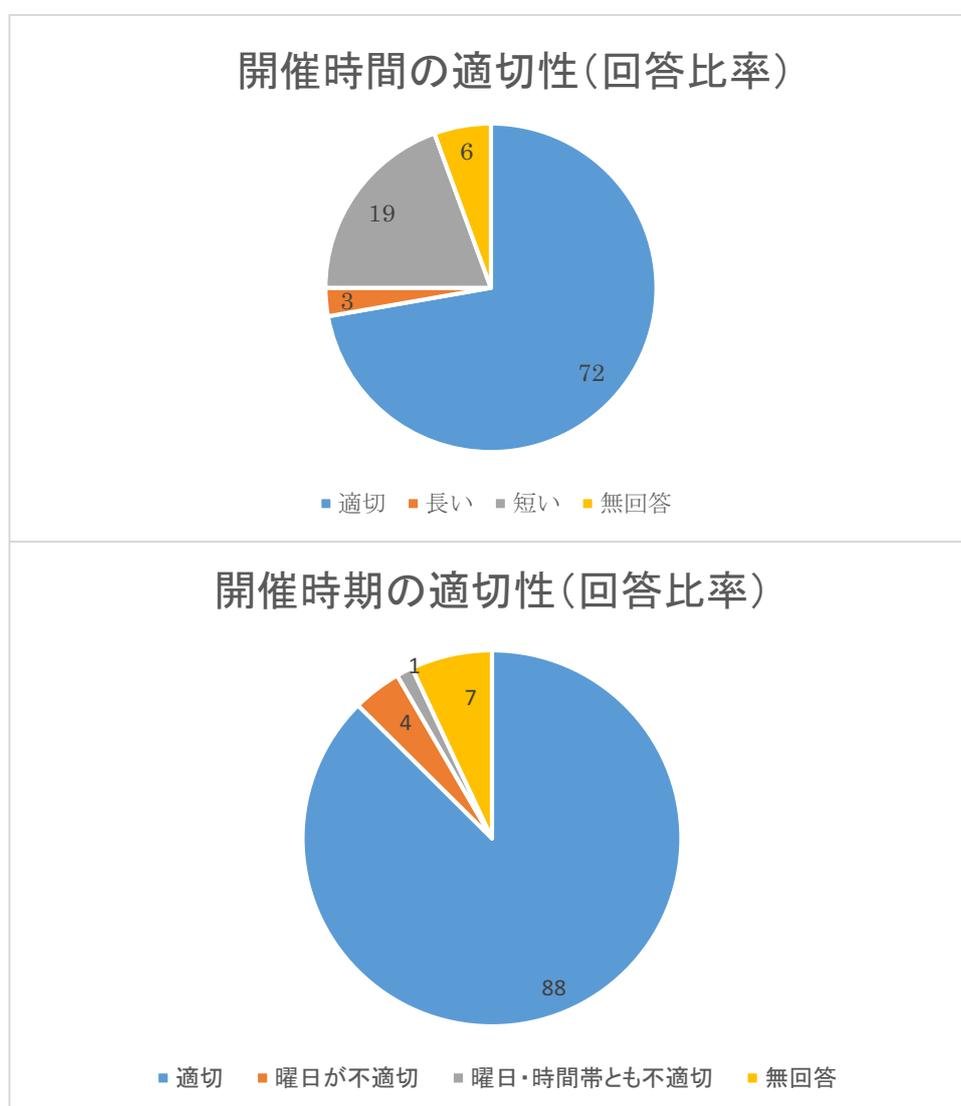
全5回シリーズで通算104名の方に参加いただきました。1回あたりの平均は20.8名であり、想定した定員20名を達成しました。

アンケート等の結果から、セミナーの人数は25名程度が適切と考えます。

また参加者が20名以下の回は第3回と第5回の2回でした。原因として以下が考えられます。

- 第3回から新拠点となり、開催曜日・開催場所も変更している。
- 第4回については天候不順が続き、他のイベントの順延や臨時のイベントがあったため、4名の参加者のキャンセルがあった。

開催時間（長さ）、開催時期（曜日・時間帯）についても7割以上の参加者が満足していました。



来年度以降、可能な限り時間を固定し、毎月第〇・△曜日、又は毎月〇〇日開催というようにわかりやすい日程を組めるように調整に努めたいと考えてい

ます。

(8) 修了式

終了後に、平成29年度アーバンデザインスクール前期全5回のうち、3回以上出席された13名の方に終了証書を発行しました。



写真 1.1 修了式後の記念写真

2. アーバンデザインスクール前期第 1 回について

(1) テーマ・目的等

① テーマ

「未来の交通を考えるために知っておきたいこと」

② 内容

誰でもが健やかに幸せに暮らすためには、誰でもが自由に気軽に移動できることが重要です。そのためには交通手段が必要です。また交通には私的交通もあれば、公共交通もあります。移動も域外（への／からの）移動、通過交通、そして域内移動などがあり、移動する目的も移動する人の状態も多様です。これらの多様なニーズを満たすために交通の専門家は何を考えているのかをお話しいただく。

③ 開催日

平成29年6月28日（水曜日）午後6時半から午後8時まで

④ 開催場所

市民交流プラザ 中会議室（フェリエ南草津5階）

⑤ 講師

塚口 博司 氏（立命館大学理工学部特任教授）

⑥ コーディネーター

塩見 康博 氏（立命館大学理工学部准教授）

(2) 当日のスケジュール

18:30 アーバンデザインセンターについて

18:40 「未来の交通を考えるために知っておきたいこと」

塚口博司氏（立命館大学理工学部特任教授）

19:40 質疑応答 ディスカッション

19:55 アンケート記入等

(3) アーバンデザインスクール前期第 1 回の内容について

① 塚口博司氏（立命館大学工学部特任教授）による話題提供

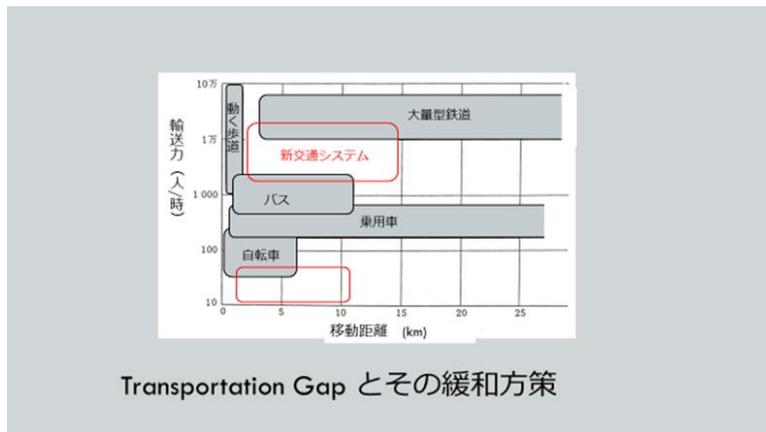
テーマ：「未来の交通を考えるために知っておきたいこと」（約 1 時間）



写真 1. 講義のようす

② 講義のポイント

- 交通は派生行為であるから、社会の動きに伴って変化する。
- 時間空間制約を緩和する方向に交通技術者は努力してきた。
- 今後の IT を中心とした技術革新によって、交通はさらに変革を迫られる。
- 交通手段には、得意とする領域と得意でない領域が存在するから、Transportation Gap（トランスポーテーションギャップ：交通手段の空白領域）が存在する。



- 従来の Transportation Gap は技術革新によって克服されてきたが、新たな Transportation Gap は技術の Q 題ではなく、社会制度や政策理念に関するものである。
- 今後の交通について考えておきたいこととして、下記を挙げられた。
 - 自動運転技術は交通システムをどのように変えるか？
 - 自動運転技術は、私的交通と公共交通の関係にどのような影響を及ぼすか？
 - 自動運転車や水素自動車が普及すれば、自動車交通に対する考え方はどのように変化するか？
 - 日本では、公共交通事業は収益事業と位置付けられてきたが、この考え方を今後も堅持すべきか？
 - 収益事業と成り得ないならば、費用負担はどのように考えるのが妥当か？
 - 新たな Transportation Gap への対応にあたって、公共交通事業に関する考え方は合理性を保ち得るか。上下分離のような何らかの仕組みの変更が必要ないか？
 - 現在、地域整備の考え方として、「コンパクトシティ+ネットワーク」が提唱されているが、ここでいう「ネットワーク」をどのようなものとするれば持続性が担保されるか？
 - 交通システムは今後、どのような視点から評価すべきか？
 - 交通に対しては、多様な関係者が多様な意見を持っているが、今後の合意形成はどうあるべきか？

③ 質疑応答

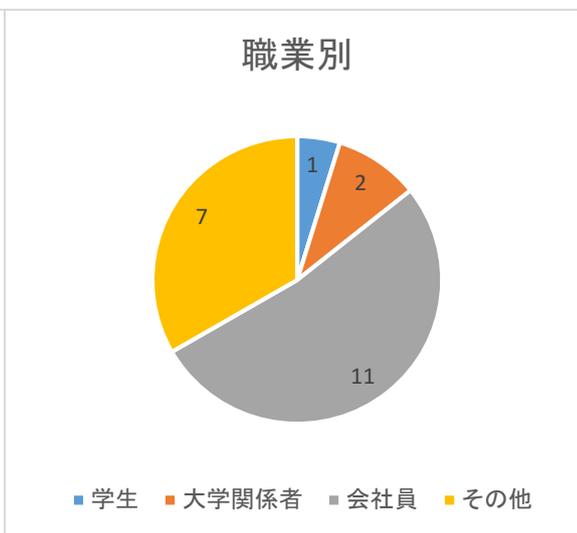
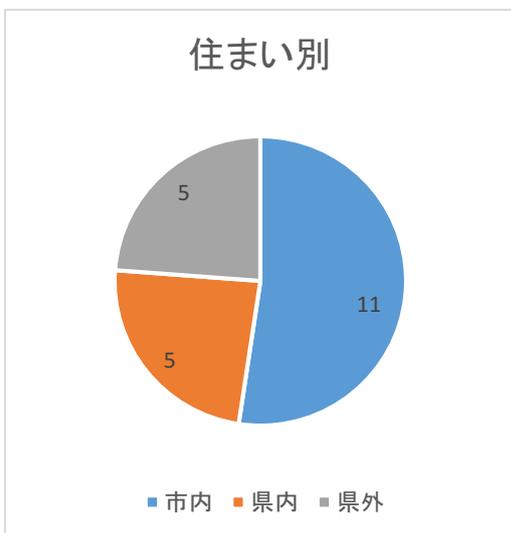
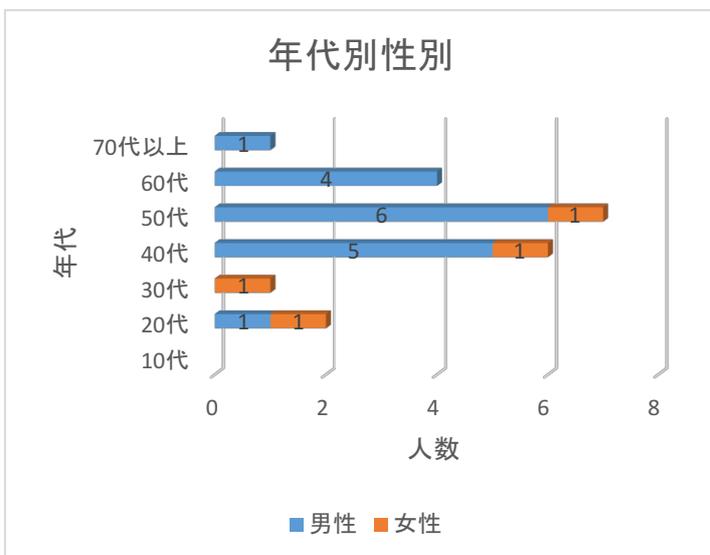
- 広義の「交通」には、人や物の移動だけではなく、情報伝達（通信）も含む。バス事業に携わっていたが、年々バスの利用者が減っている。ITにより人の移動を伴わないネット販売が一般的になってきたが、人と人とが触れ合うことも大切。草津市は接続バスも導入しており、積極的にバス利用すべき。
- 過疎地域の公共交通の廃止が進んでいる。公共交通の負担のあり方を見直すべき
 - 昔は儲かる路線と儲からない路線をセットで認可していたが、規制緩和により、収益事業として成り立つエリアでしか交通事業はできなくなった。改めて、議論が必要。
- 交通の発達やバリアフリー化により、障害を持つ人が外出しやすくなってきた。障害を持つ人が外出できるようになり、平均寿命も40歳から60歳になった。今後も交通のバリアフリー化が必要。
- 山の上など不便な地域に住む人は自動運転技術の発達により、便利になる。
 - 山の上などに道路などを整備するのは費用がかかる。福井県で進めているコンパクトシティは不便な地域に住む人は自己責任としている。
- ウーバー等の試みにより交通はどう変わる？
 - 技術の発達により交通は常に変化する。新たな技術を導入する際には対話が重要。
- ヨーロッパの歩いて暮らせるまちの事例を知れば知るほど日本での展開が難しいように感じる。
 - 第2回アーバンデザインスクールはフランスのストラスブールなどの事例を話してもらうことになっている。また京都市では、「歩くまち・京都」憲章をつくり、四条通を一車線にした。京都市営地下鉄は1日五万人利用者を増やさなければ存続が危ないと言われた時、京都市民150万人に月1回地下鉄利用を呼びかけることにより、利用者を増やすことに成功した。

(4) アンケート調査結果

アンケート回答者は参加者数 35 名に対して、アンケート回収数は 23 件でした。回答率は 66% でした。

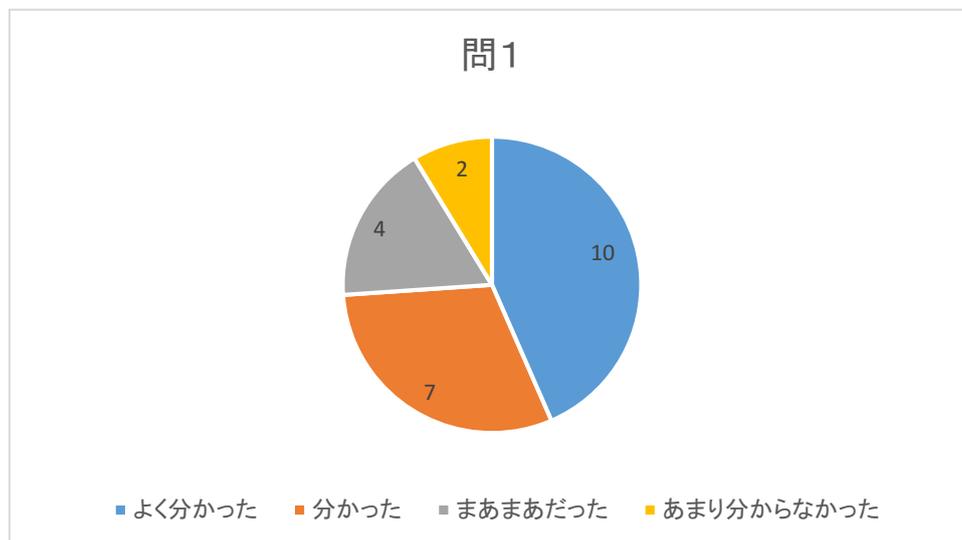
① 参加者属性

参加者のアンケート参加者のうち、2 名が本項目への回答がなかったため、合計人数は 21 名になっています。

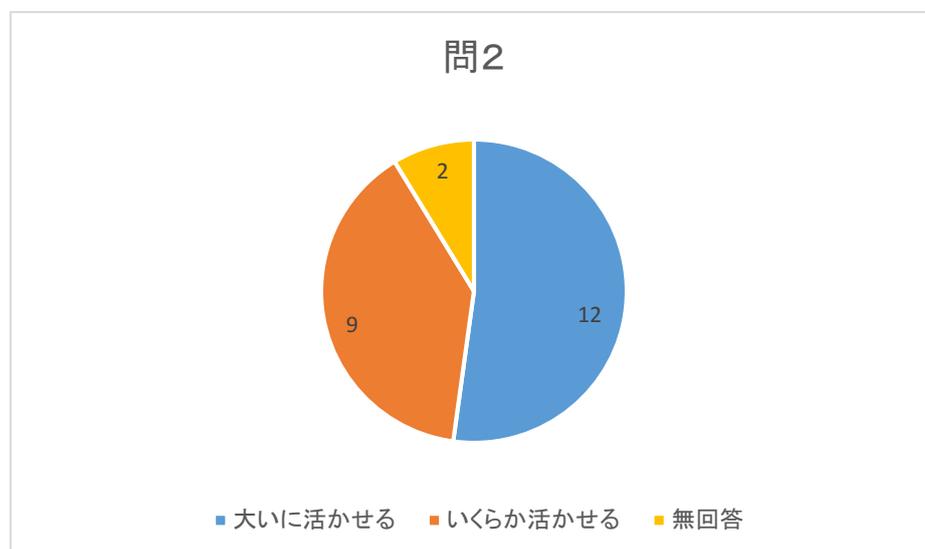


② アンケート集計について

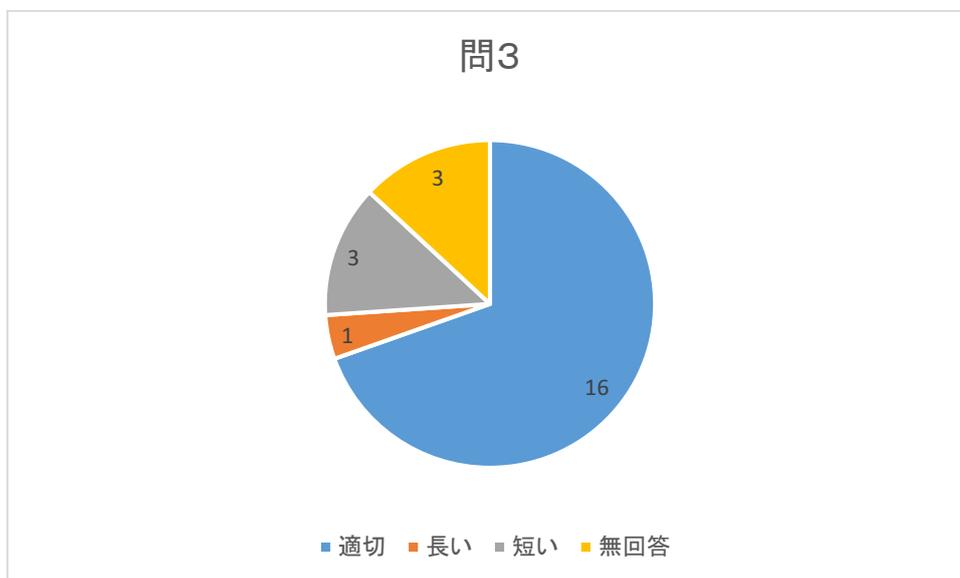
Q1 今回のスクールの内容について



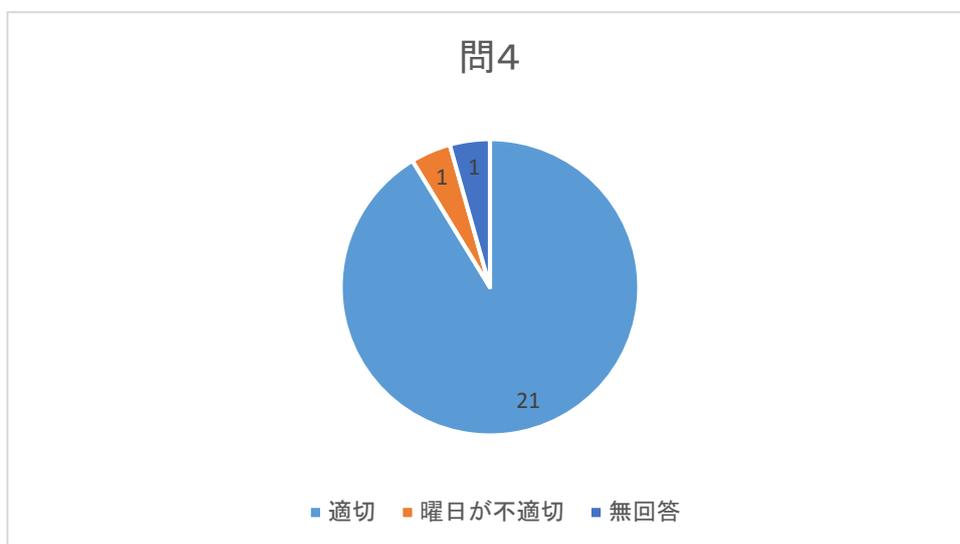
Q2 今後に活かせるか？



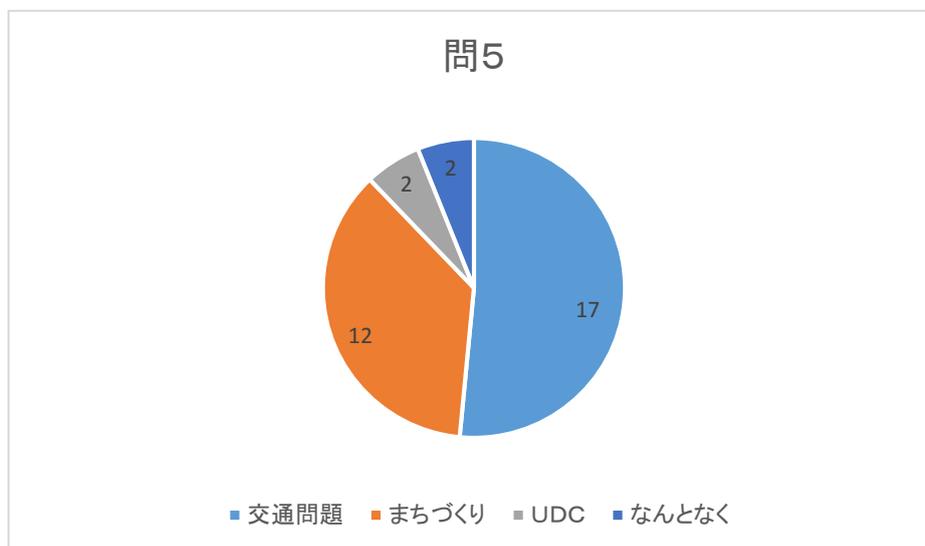
Q3 時間



Q4 開催曜日、開催時間



Q5 今回のスクールへの参加動機と関心のあるテーマ（複数回答）



③ 自由記述

アンケートの自由記述のうち、主だった意見を掲載しました。

- フランスのまちなかに一般車両（私的交通）をなるべく入れず、公共交通を使いやすくし、歩いて暮らせるまちづくりに関心があります。そういうまちづくりの要素としての都市計画と交通政策のリンク、コンセルタシオン合意形成のあり方、議会のダイバーシティに特に関心があります。
- 実際にできるかどうか大切な視点であるが、もし、可能ならどんな公共システムをつくるのが良いかということで、モデルを考えてみたい。
- 人の移動は公共交通である程度まかなえるが、買い物やレジャーには対応できない。また高齢者にとっては「公共交通の利用」も一人では難しい年齢層という方もおられる。その方たちには福祉的な視点とサービスが必要になると思う。
- 公共交通機関（電車・バス・タクシー・コミュニティバス）がITによって個別にではなく連携して有効性を発揮すべきと考えます。
- 様々な人の意見を聞ける貴重な機会だと思いました。自分には無かった考えが聞けて勉強になりました。

3. アーバンデザインスクール前期第2回概要

(1) テーマ・目的等

① テーマ

「欧州諸都市の経験に学ぶ“誰もが安全に歩いて暮らせるまちづくり”（人中心のまちづくり）」

② 内容

欧州の諸都市ではアーバンプランナー、市の職員が市民や事業者に計画の初期段階から説明しながら、人中心のまちづくりを進めてきました。ストラスブールのトラムやパリの歩行空間の事例を御紹介していただきます。

③ ディスカッション

フランスの行政の合意形成の考え方やアーバンデザインについて

④ 開催日

平成29年7月12日（水曜日）午後6時半から午後8時まで

⑤ 開催場所

市民交流プラザ 中会議室（フェリエ南草津5階）

⑥ 講師

岡井 有佳 氏（立命館大学工学部准教授）

⑦ コーディネーター

塩見 康博 氏（立命館大学工学部准教授）

(2) 当日のスケジュール

18：30 アーバンデザインセンターについて

18：40 「欧州諸都市の経験に学ぶ“誰もが安全に歩いて暮らせるまちづくり”（人中心のまちづくり）」

岡井有佳氏（立命館大学工学部准教授）

19：30 ワークショップ

19：55 アンケート記入等

(3) アーバンデザインスクール前期第2回の内容について

- ① 岡井有佳氏（立命館大学工学部准教授）による話題提供
テーマ：「欧州諸都市の経験に学ぶ“誰もが安全に歩いて暮らせるまちづくり”（人中心のまちづくり）」（約 1 時間）



写真 1. 講義のようす

- ② 講義のポイント
- 交通の専門家ではなく、都市計画の専門家として
 - 交通を都市計画のひとつの要素として交通を中心にフランスのまちづくりの事例について豊富な写真を用いて御説明いただいた。
 - 車中心から人間中心の都市空間づくりへの転換
 - 中心市街地のトラム（トラム（LRT））とトランジット・モールの導入
中心市街地を車中心から人間中心の都市空間に転換したパリなどの事例を豊富な写真で御紹介いただいた。
 - 中心市街地へのアクセスは車利用
但し、全ての交通を車から人間中心にするのではなく、あくまでも中心市街地に車が流入しないようであり、中心市街地へのアクセスは車である。
 - 多様な政策とのミックス

単に中心市街地に車を入らないようにではなく、中心市街地には車でアクセスできるけど通り抜けができないなど街なかに通過交通を入れない工夫がなされている。街なかに近づくほど駐車場料金を高くしたり、郊外にパークアンドライドによる駐車場を整備して安いチケットを売るなど各種の公共交通利用促進のための特典が実施されている。トラム（LRT）の停留所の前にバスの停留所があり、接続もスムーズである。時刻表も日本のように定刻ではなく、10分間隔などの運行になっている。

- 都心の河川敷を道路から遊歩道にするなどを実施
セーヌ川の河川敷は道路であり、市民が川辺に近づくことはできなかったが、遊歩道化した。夏には河川敷に人口ビーチを作るなど観光名所となっている。遊歩道には子ども用遊具など様々なストリートファニチャーが設置されている。当初、賛成は約14%であったが、今は観光名所としても大成功した。
- トラム（トラム（LRT）導入は市長によるトップダウン（ストラスブールの事例）
 - トラム（トラム（LRT）の計画時点では反対の方が多数派であった。
 - 中心市街地から自動車を締め出すと店の前に車が止められず、客が減ると中心市街地にある店主の反対があったが、トラム（LRT）を導入した。
 - トラム（LRT）の導入後は客が増え、反対していた店主も今では賛成になっている。
- 事前協議（コンサルタシオン）
 - フランスでは、都市計画を必要とするような事業を行う場合、計画検討前から確定までに事前協議（情報公開）を行うことが法的に義務付けられており、それをコンサルタシオンという。
 - コンセルタシオンは合意形成を目的としたものでなく、「知らない」、「聞いていない」という人を無くすことであり、市民からアイデアをもらうためである。
 - トラム（LRT）導入に際しても、コンサルタシオンが行われた。街なかにトラム（LRT）のモックアップを展示したり、事業を説明するパンフレットを配布するだけでなく、職員が市民に説明したり、ワークショップを開催したり、数多くの説明会を実施した。
- 都市計画のひとつの要素としての交通
 - 交通は駐車場の配置などの空間配置を含め、行政が一括して管理すべきである。

- 中心市街地に行きたくなる空間を作る、乗りたいと思うデザインにするなども必要である。

③ 質疑応答

- この政策により渋滞は緩和したのか？
（どの交通を利用しているかを表わす）交通分担率では車の利用者は減っているが、渋滞は解消されたわけではない。しかし、車は不便だから利用しない人は増えている。
- 当初は反対が多かったということであるが、現在はどうか？
できるといいと感じる人は多く、賛成者は増えている。
- コンセルタシオンについて詳しく教えてほしい。
コンセルタシオンを事前協議と訳しているが、日本語のニュアンスとは異なる。（日本では）協議というと行政と市民が対話して結論を出すイメージだが、コンセルタシオンは結論を出すのではない。計画を実施することを決めてから、案を確定するために行う。コンセルタシオンでは、説明会の回数や方法などを事前に決める必要があり、議会で実績を報告しなければならない。不十分と判断された場合は追加的に説明会等を実施しなければならない。コンセルタシオンにより確定した案を実施するかを決めるのは議会である。

(4) ワークショップ

フランスの事例を参考に、草津市でも取り入れたいことについて6グループに分かれ、話し合っていたいただいた。

● グループ1

草津市を駅周辺と郊外にわけ、駅周辺は人間中心のまちづくり、郊外はトラムやデマンドバスなどを組み合わせ、乗り継ぎをスムーズにしなが、駅周辺にアクセスできるようにする。

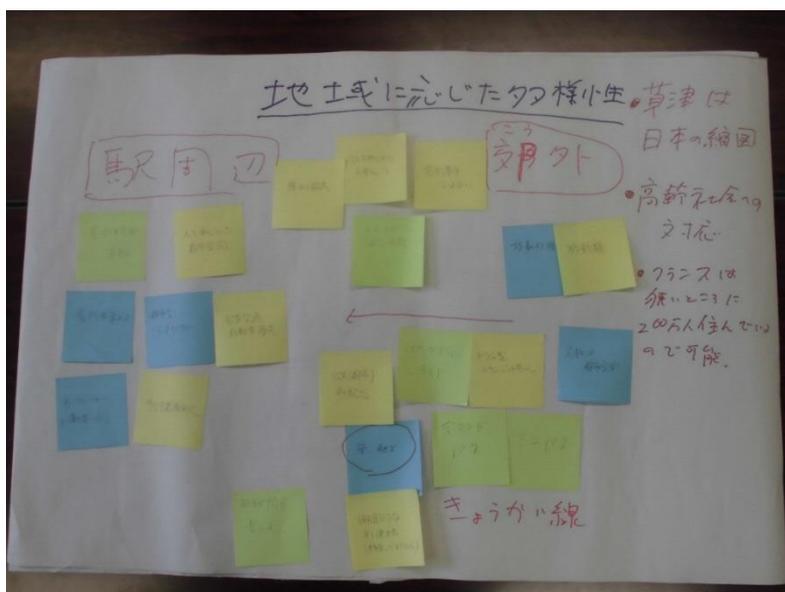


写真2.グループ1の提案



写真3.グループ1の発表の様子

- グループ2

LRT（トラム）ではなく、BRT（バス専用（優先）道路システム）の導入。既にある連節バスの有効利用を図る。また道路空間の配分も公共交通中心に変える。車を締め出し、人と公共交通だけの空間としてトランジットモールを導入する。

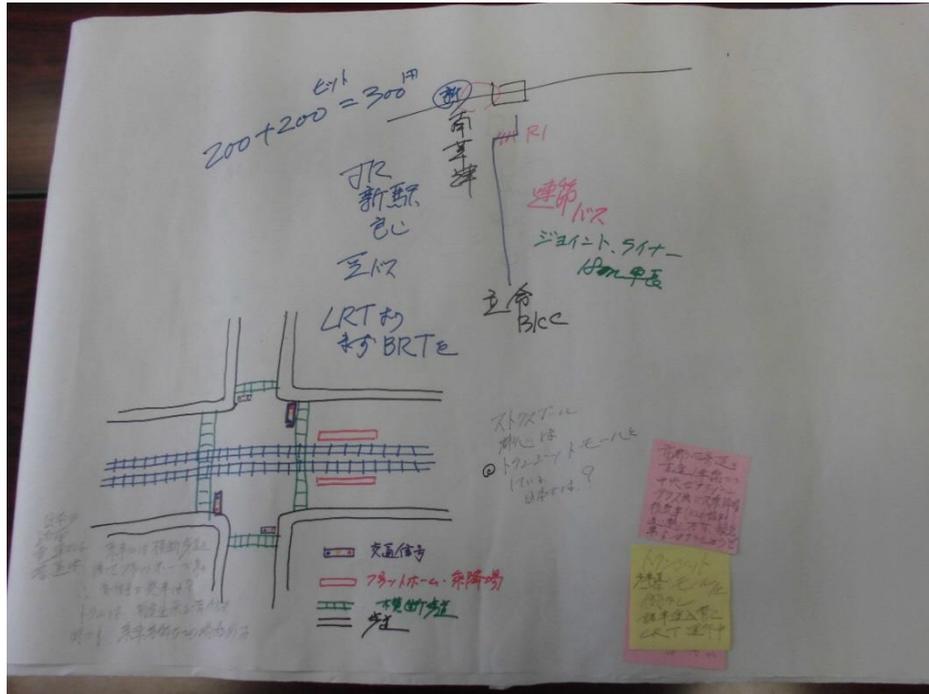


写真4.グループ2の提案

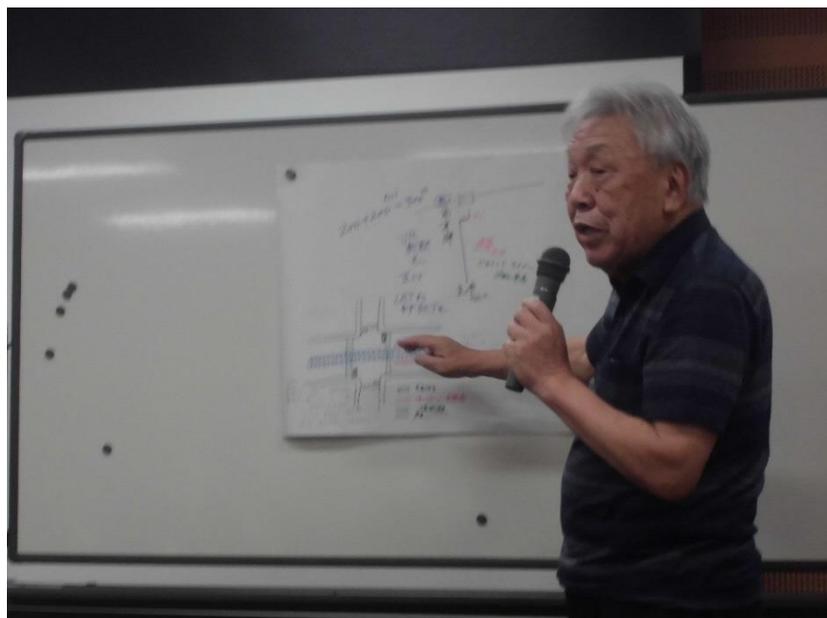


写真5.グループ2の発表の様子

- グループ3

車中心社会から人中心社会に転換するため、各地から魅力のある中心市街地にトラムを導入する。郊外からはトラムの他、パークアンドライドを導入、中心市街地はレンタサイクルとすれば、自動車が減り、道路整備費も下がる。トラムを導入するには人口30万人が必要である。

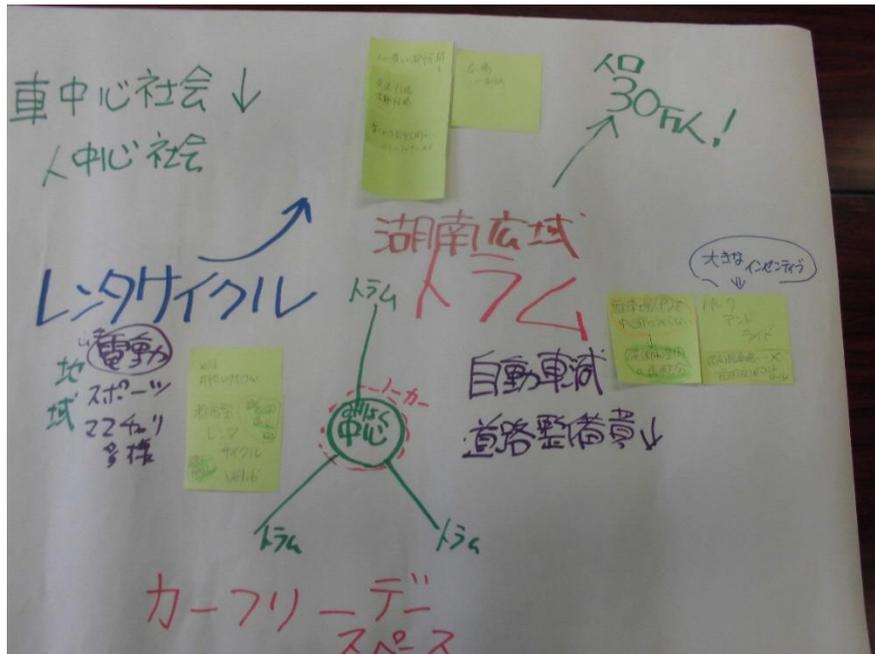


写真6.グループ3の提案



写真7.グループ3の発表の様子

● グループ4

乗り継ぎをスムーズにする、様々な主体が対話してアイデアを出し合うコンサルテーション、交通事業者だけでなく、領域を越えた利益を考慮する、市による駐車場のコントロールなど個別の課題はあるが、まずは人間中心のまちとするため、都市計画、住宅政策、交通政策を統合するデザインが必要である。

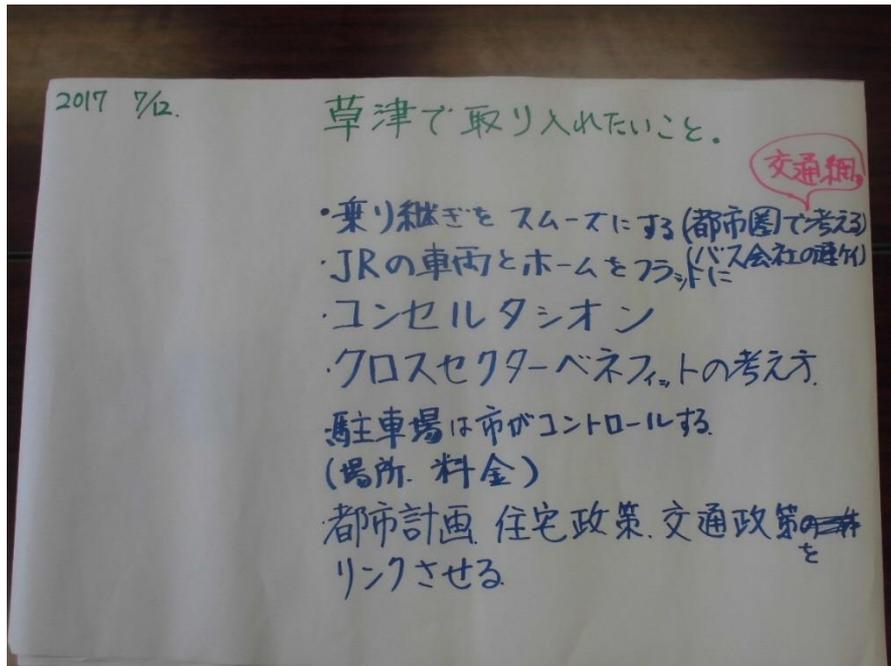


写真8.グループ4の提案

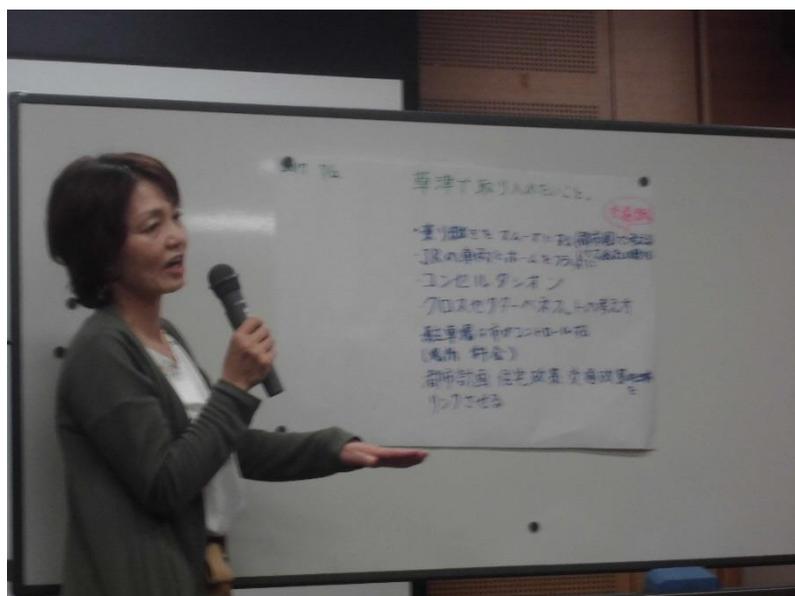


写真9.グループ4の発表の様子

● グループ5

まずは月1回みなくさまつり、すなわち南草津駅前の歩行者天国化を行うことから実施してはどうか？その他トラムやモノレールなどを導入してフランスのようにだいたい10分間隔ぐらいでというおおまかな時刻表にすれば面白い。駅前を魅力する空間にするため、オープンカフェがあればいい。南草津駅にレンタサイクルがあればよい。

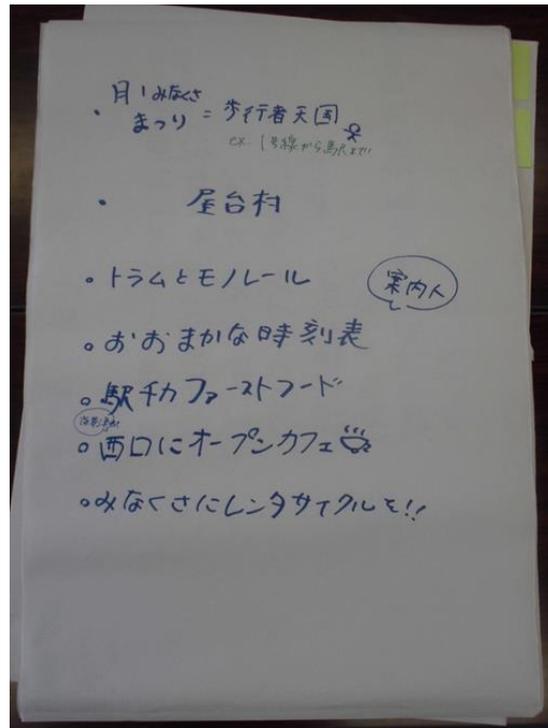


写真10.グループ5の提案

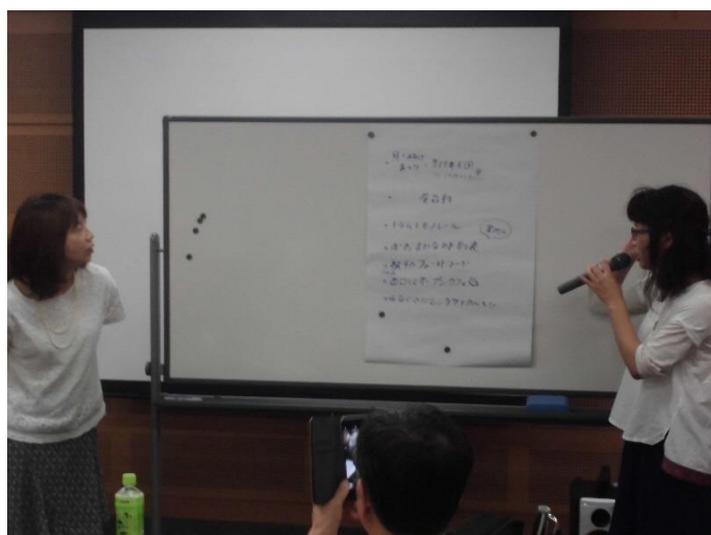


写真11.グループ5の発表の様子

- グループ6

フランスが景観や環境に対する意識が高い。日本で導入する前提としてまずは公共性を尊重する意識が必要である。

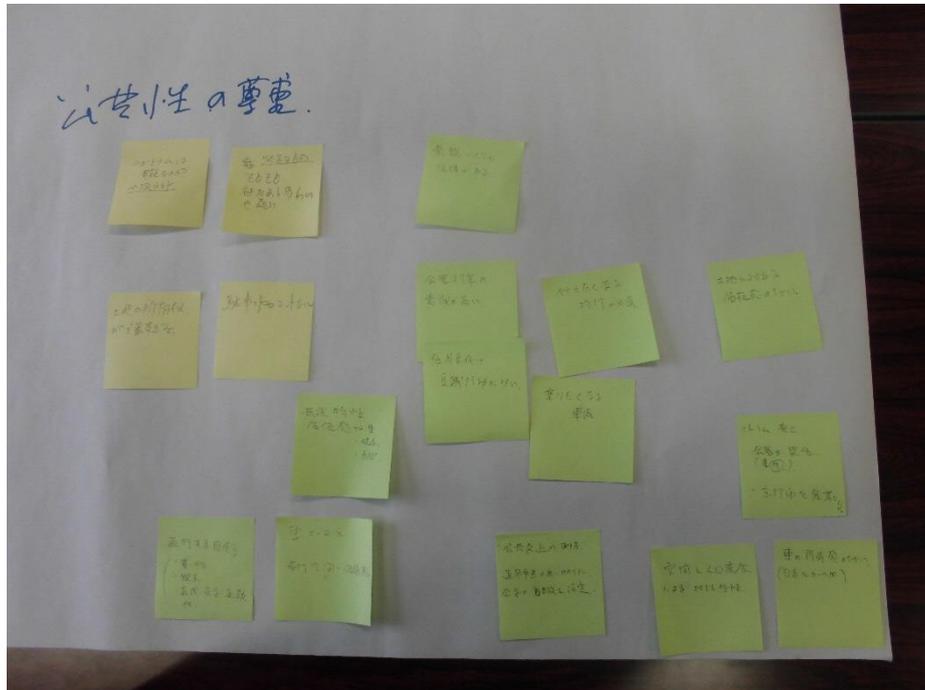


写真1 2.グループ6の提案



写真1 3.グループ6の発表の様子

(5) まとめ

最後に岡井先生に下記の講評をいただきました。



写真1 4.岡井先生の講評

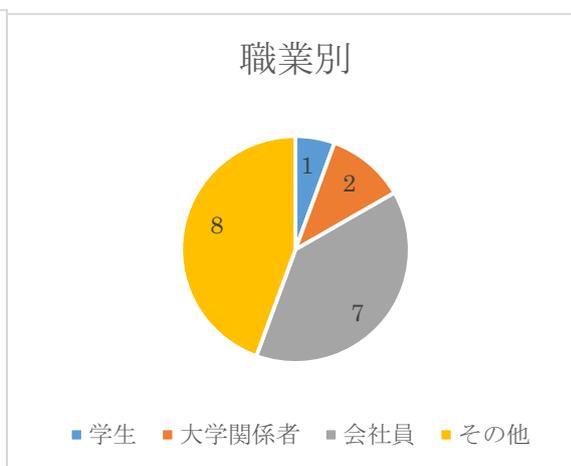
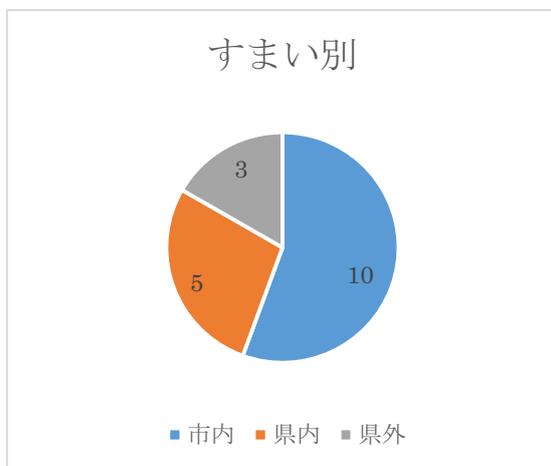
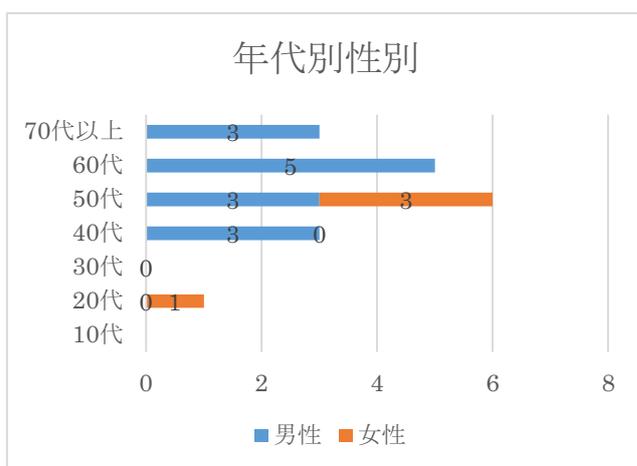
草津でも駅周辺と郊外の状況が違うように、それぞれの地域によって状況は違うが、人中心のまちをつくるという大きなコンセプトはどこでも同じである。提案であった歩行者天国のように小さなことから始め、人中心のまちづくりもいいものだと感じてもらうことが大切。ぜひひとつでもいいので、実現していただきたい。

(6) アンケート調査結果

アンケート回答者は参加者数23名に対して、アンケート回収数は18件でした。回答率は78%でした。

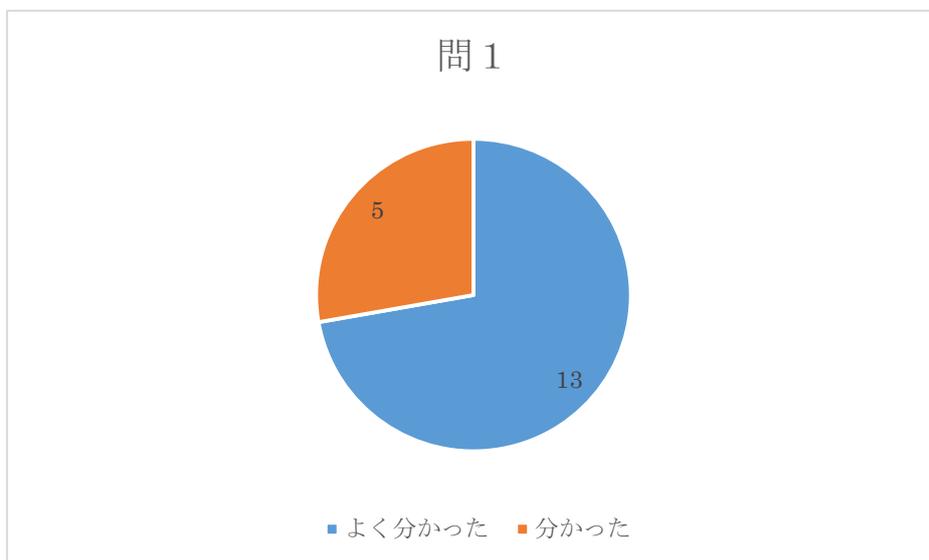
① 参加者属性

参加者のアンケート参加者のうち、2名が本項目への回答がなかったため、合計人数は18名になっています。

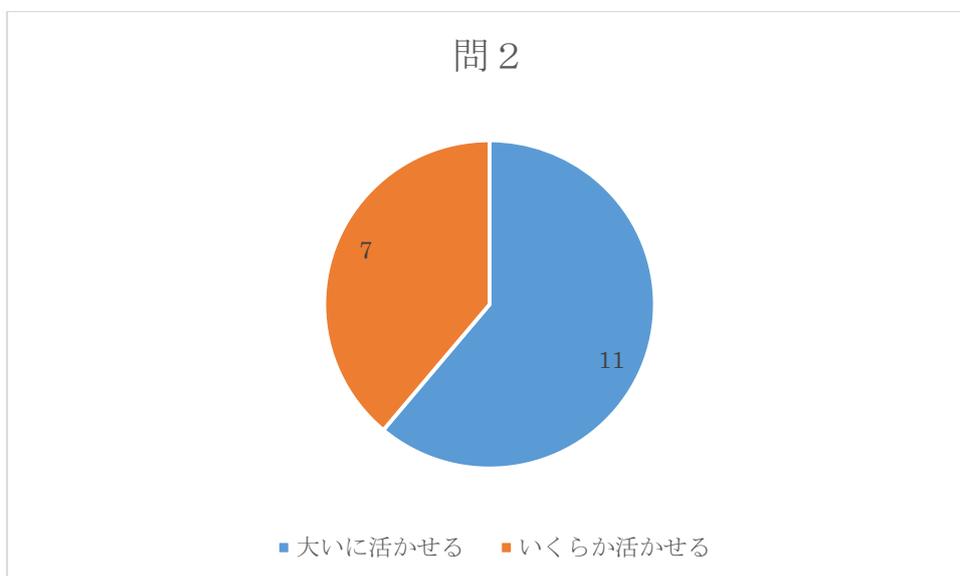


② アーバンデザインスクールについて

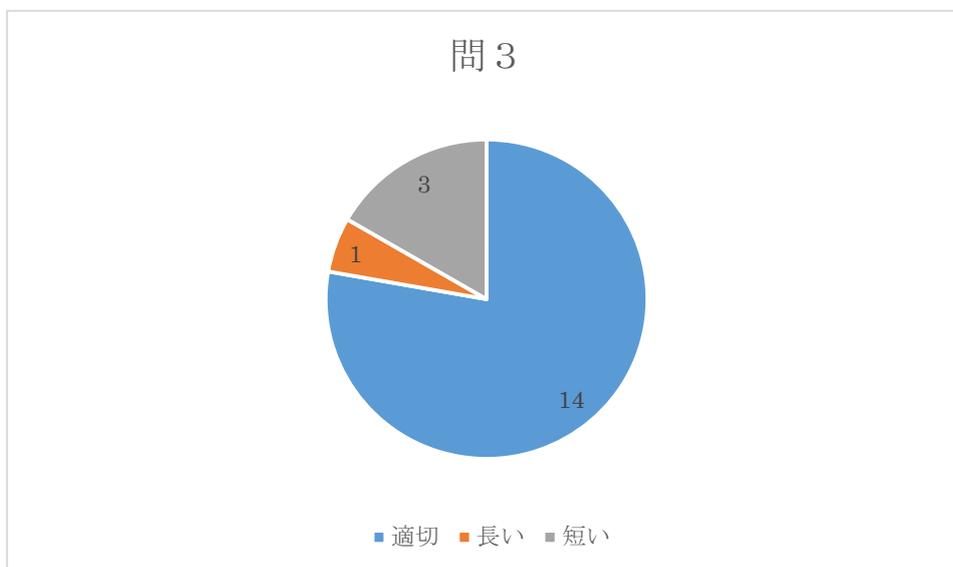
Q1 今回のスクールの内容について



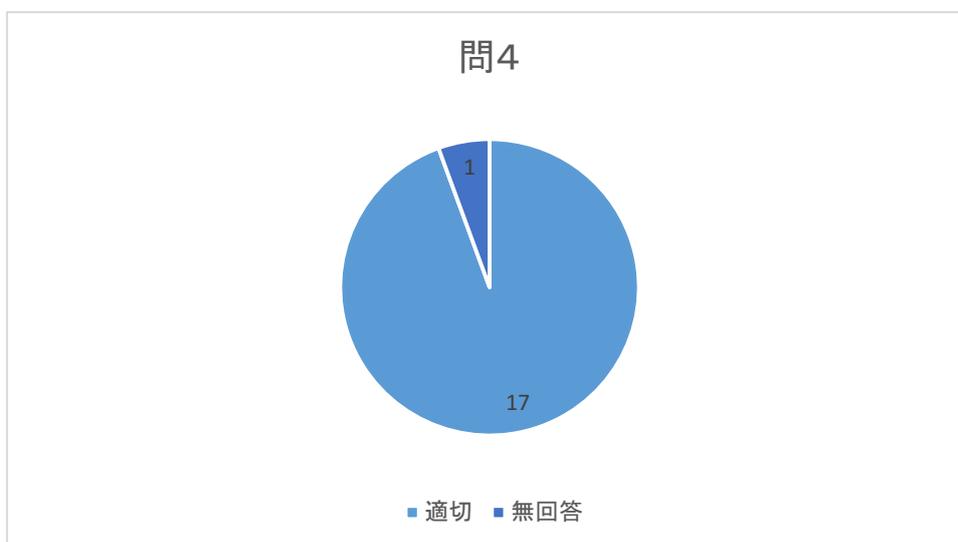
Q2 今後に活かせるか？



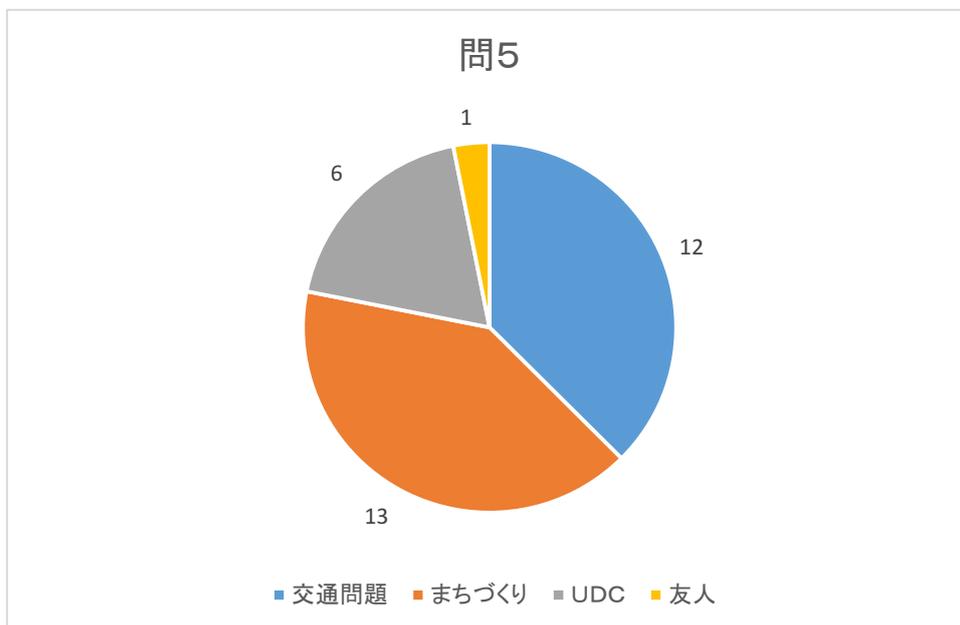
Q3 時間



Q4 開催曜日、開催時間



Q5 今回のスクールへの参加動機と関心のあるテーマ（複数回答）



③ 自由記述

アンケートの自由記述のうち、主だった意見を掲載しました。

- 草津の特性を活かした市民、交通事業者、行政による“協働の交通まちづくり”が少しでも進めばいいかなと思います。
- 日本の実状との対比で考えると非常にうらやましい。日本ではどうなの？どうするの？我々はどう活動しようかとの思いが強くなった。
- 人中心の空間づくりがヨーロッパではいち早く行われていること、少しずつ段階をふんで実験しており、実践にうつっているところが面白いと思った。
- フランスの取り組みがステキだった。フランスで可能で日本でできない理由をもっと深く考えたい。
- フランス 賛成が少なくても市長権限でやり切る。事前協議、住民参加が義務付けられていること
- 意思決定者の決断力・統率力、適切な情報公開と合意形成

4. 4. アーバンデザインスクール前期第3回概要

(1) テーマ・目的等

① テーマ

「まちなかの渋滞や交通事故のリスクを減らすまちづくり
(気まぐれな私的交通を調整する)」

② 内容

まちなかに、徒歩、自転車、自家用車、トラックなど商用車の私的交通を中心に、その間を縫うようにバスなどの公共交通が走っています。このような気まぐれな私的交通を調整しながらも、個別交通（徒歩を含む）のリスクを減らし、ストレスのないように移動するために、どのような工夫が行われているのかを事例とともに紹介していただきました。

③ ディスカッション

トラベルフィードバックプログラム（ある1日の自動車等交通の利用状況を見返し、公共交通に利用転換できないかを考えるプログラム）

④ 開催日

平成29年8月25日（金曜日）午後6時半から午後8時まで

⑤ 開催場所

UDCBK（西友南草津店1階）

⑥ 講師

小川 圭一 氏（立命館大学理工学部教授）

⑦ コーディネーター

塩見 康博 氏（立命館大学理工学部准教授）

(2) 当日のスケジュール

18:30 新拠点について

18:35 「まちなかの渋滞や交通事故のリスクを減らすまちづくり
(気まぐれな私的交通を調整する)」小川圭一氏（立命館大学理工学部教授）

19:25 ワークショップ

19:55 アンケート記入等

(3) アーバンデザインスクール前期第3回の内容について

- ① 小川圭一氏（立命館大学工学部教授）による話題提供
テーマ：「まちなかの渋滞や交通事故のリスクを減らすまちづくり（気まぐれな私的交通を調整する）」（約 50 分）



写真 1. 講義のようす

② 講義のポイント

東京を中心としたデータや統計的なデータではなく、立命館大学の学生が実際に滋賀県や草津市を調査したデータに基づいてお話しいただきました。

- 滋賀県南部の交通の特徴
 - 昔からの交通の要衝であり、都（京都）への入り口である。
 - 言い換えれば、通過交通が多く、渋滞ポイントでもある。
 - 琵琶湖と山地の間の狭い（細長い）範囲に人が住み、通過交通と生活交通が混在している。
 - 往復二車線（片道一車線）の幹線道路も多い。
- 自動車の利用を減らして徒歩や自転車に転換することは可能か？
 - 近年、自転車通行環境整備が進みつつある。
 - 草津市においても自転車専用レーンなどの整備が進みつつある。
 - 都市内交通では「5キロ程度以内であれば、自転車がもっとも早い交通手段である」と言われている。

- 学生により草津市の自転車利用について調査。
- 研究内容 1 草津市内の自転車の優位な距離帯について
 - 学生が京都市中京区、京都府向日市、滋賀県草津市を調査。
 - その結果、草津市内における自転車が優位な距離帯は、0.47キロから2.97キロである。
- 研究内容 2 公共交通機関の端末交通としての草津市の自転車優位な距離帯について
 - 長距離移動（鉄道やバスを利用して長距離を移動する場合の鉄道やバスの乗降に自転車を利用する（公共交通機関の端末交通）際の自転車優位な距離帯）について、学生が大津・草津地域、彦根・米原地域、近江今津・長浜地域を調査。
 - 大津・草津地域では、端末交通として自転車優位な距離帯は1.93キロから5.03キロである。
- 「滋賀県のドライバーの運転行動」についてデータに基づき、分析した結果と危ない運転行動をとる原因について現時点での成果を紹介いただいた。
- 「滋賀県の交通安全文化「飛び出し坊や」」の設置場所の調査とその効果についての現時点での調査結果を簡単に紹介いただいた。

限られた時間の中で、日頃の学生の調査データに基づいて、草津市の交通の現状について丁寧に、盛りだくさんにお話いただきました。

(4) ワークショップ

トラベルフィードバックプログラム（ある1日の自動車等交通の利用状況を見返し、公共交通に利用転換できないかを考えるプログラム）を3グループに分かれ、実施しました。



写真2.コーディネーターの塩見先生

- グループ1

草津市の場合、現状から公共交通への利用転換は難しく、都市計画の段階から公共交通を利用しやすいような構造にしなければならないとの意見でした。

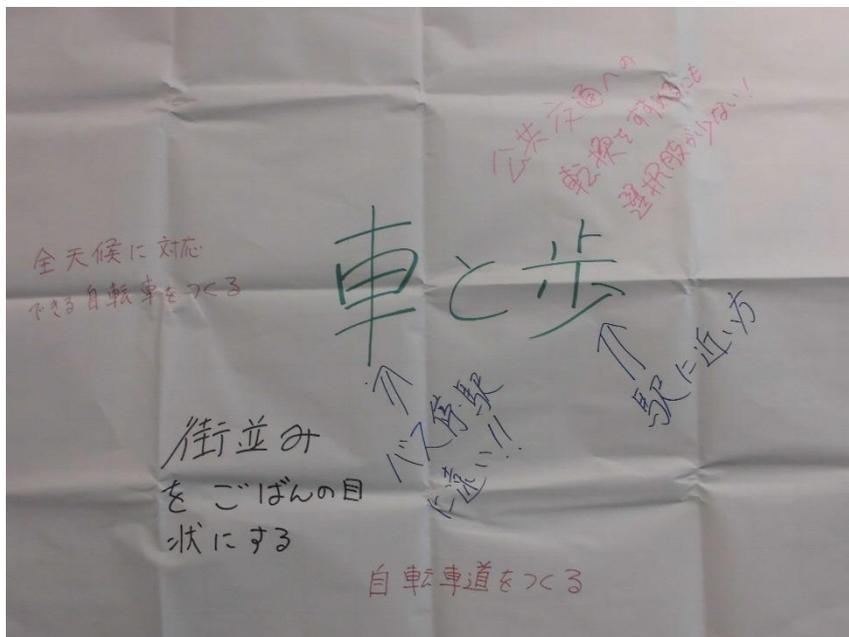


写真3.グループ1の提案



写真4.グループ1の検討の様子

- グループ2

夏の暑い時期の場合、徒歩や自転車での移動は難しいこと、公共交通よりも自動車の方が安く、便利であること、バスを利用しようと思っても日曜が運休など乗りたい時に乗れないなどの意見がでました。

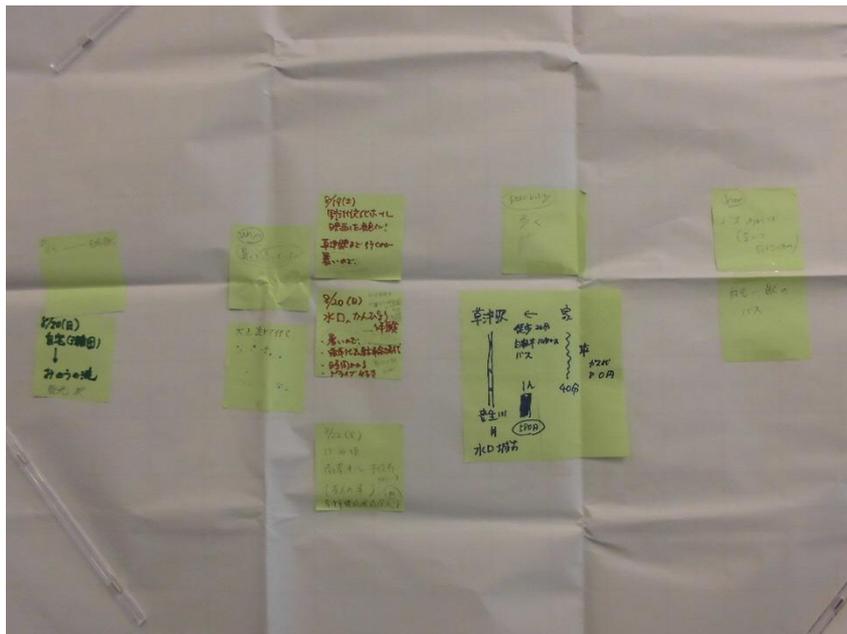


写真5.グループ2の提案



写真6.グループ2の検討の様子

- グループ3

最近、利用した交通手段は自動車ばかりであった。長距離移動の場合、自動車から代替手段の公共交通があったが、近距離の場合、公共交通がないか自転車しかないとの意見が出ました。

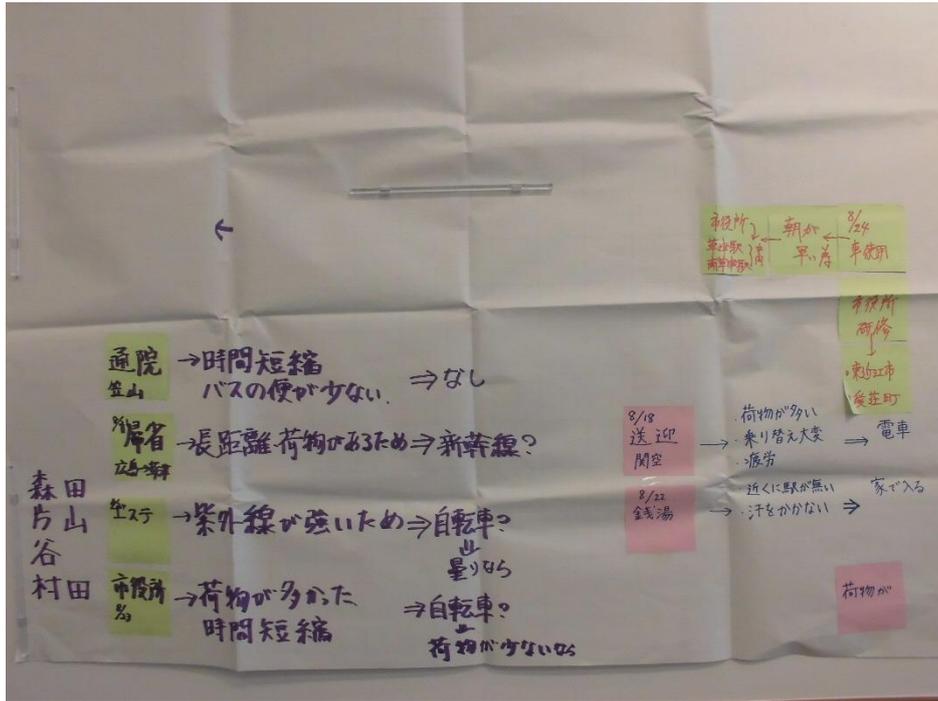


写真7.グループ3の提案



写真8.グループ3の検討の様子

(5) まとめ

最後に小川先生に講評をいただきました。



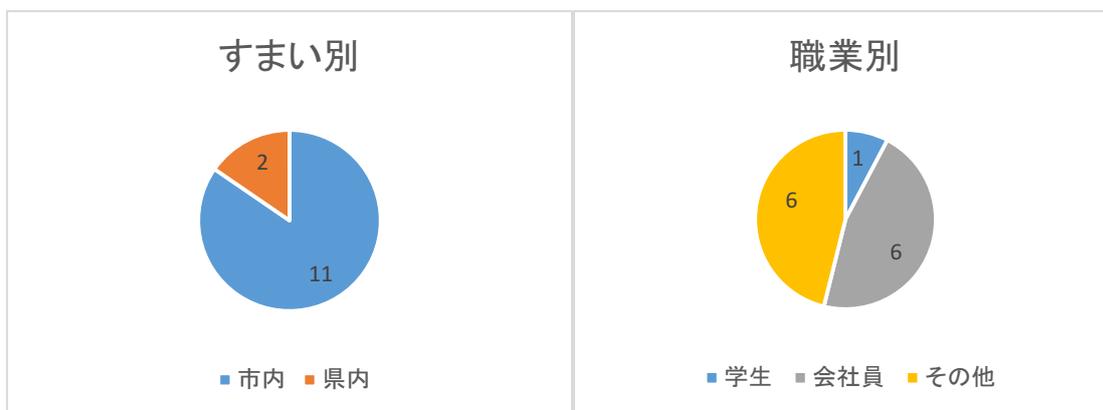
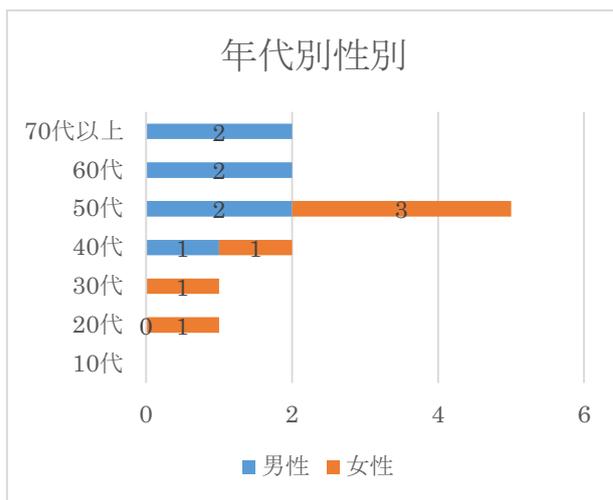
写真9.小川先生の講評（右）コーディネーターの塩見先生（左）

大都市のデータではなく、学生が実際に調査した草津市のデータに基づいて分析している。草津市の場合、現状のデータを見る限り、自動車が一番便利な交通手段になっている。気まぐれな私的な交通をコントロールできないが、制度や空間の再配置などで仕向けることができる。どのように仕向ければ、良いか、これからもデータに基づいて考えていきたい。

(6) アンケート調査結果

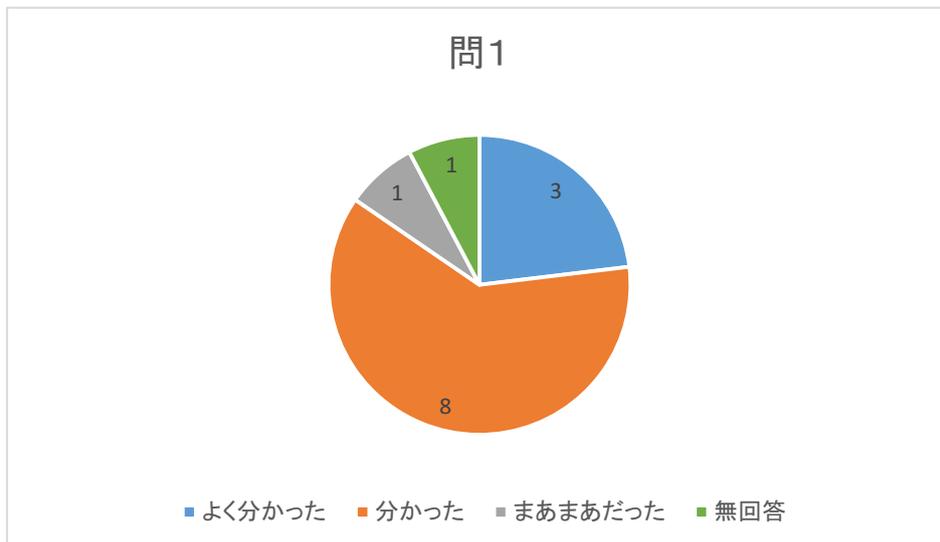
アンケート回答者は参加者数14名に対して、アンケート回収数は13件でした。回答率は93%でした。

① 参加者属性

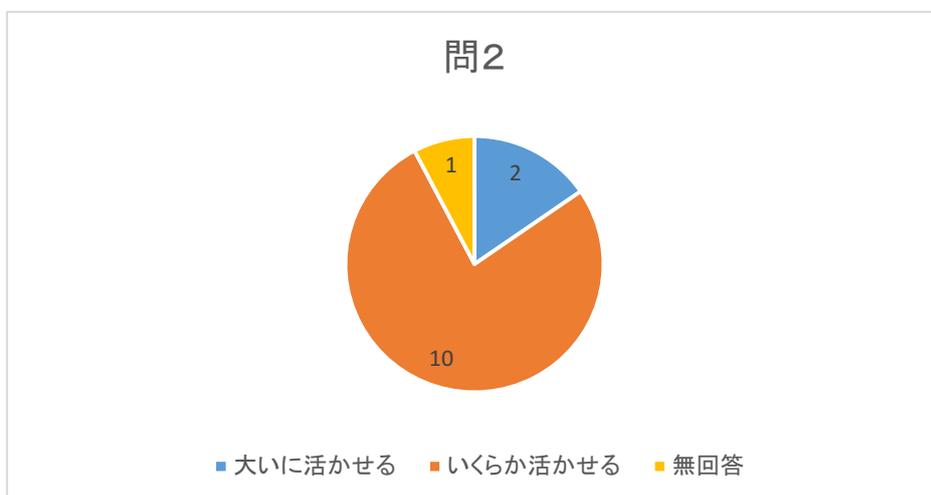


② アーバンデザインスクールについて

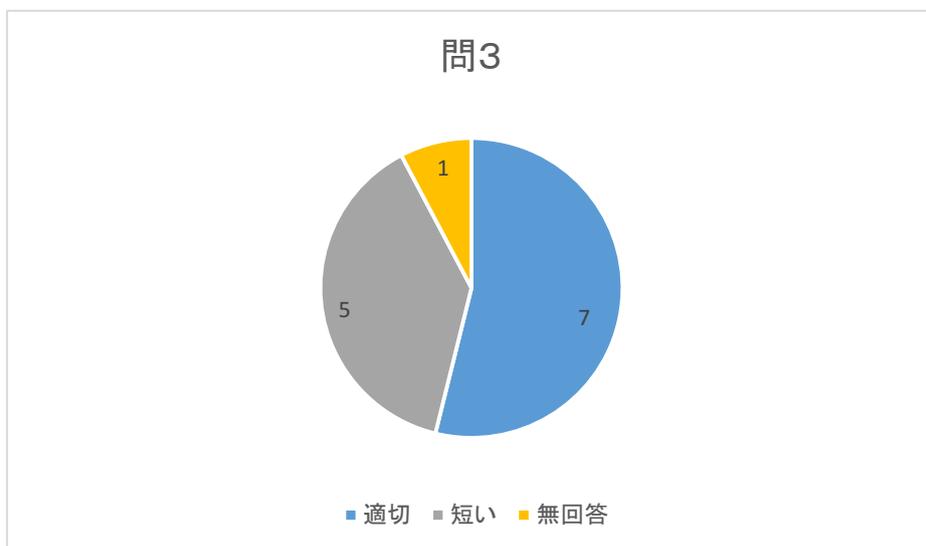
Q1 今回のスクールの内容について



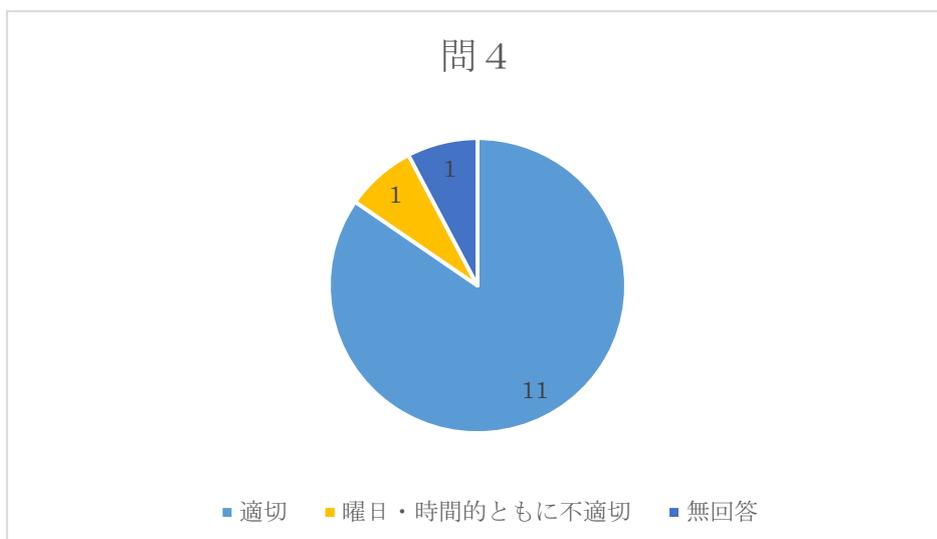
Q2 今後に活かせるか？



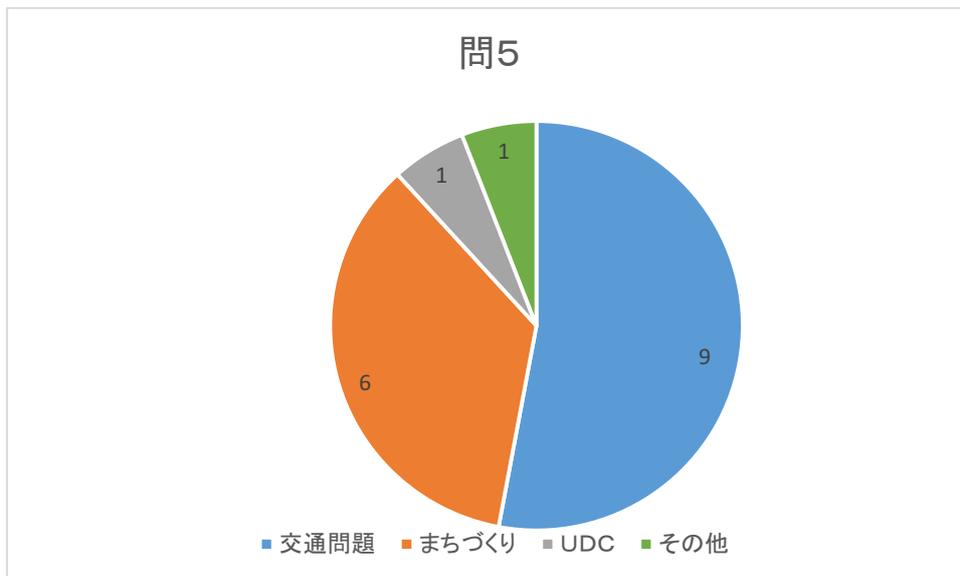
Q3 時間



Q4 開催曜日、開催時間



Q5 今回のスクールへの参加動機と関心のあるテーマ（複数回答）



③ 自由記述

アンケートの自由記述のうち、主だった意見を掲載しました。

- 交通問題とまちづくりは非常に関係があると考えている。歴史を見ても証明されているので、楽しく思う。
- 公共交通を充実させるためには、いくつかのアイデアを統合させる発明的進化が必要だと思います（バスの路線についての発明、料金を徴収する方法についての発明、車両についての発明、交通ルールについての発明など）
- 現状では、すぐにメインの交通が公共交通になかなかなりにくいと思いますが、もし本気に社会を変えようと思うなら、根本的に地域の交通について設計し直す必要があると思います。不可能ではないと思います。
- 町づくりの中でも道づくりを総合的に立案しなければならない、又、古い昔のものを残そうとすると遅れる場合がある。他の交通手段とのつながりも問題。住民が便利と思えることが大事と思う。

5. アーバンデザインスクール前期第4回概要

(1) テーマ・目的等

- ① テーマ：「誰もが自由に快適に移動できるまちづくり（あらためて公共交通を考える）」内容：わが国では地域の公共交通が次々と廃止され、様々な事情で移動に困難を感じる人々がいます。誰もが自由に快適に移動できるよう、欧州や国内では地域で支える新たな公共交通が生み出されています。その事例を紹介していただきます。
- ② ディスカッション：公共交通のあり方について
- ③ 開催日：平成29年9月2日（土曜日）午前10時半から正午まで
- ④ 開催場所：UDCBK（西友南草津店1階）
- ⑤ 講師：近藤 宏一 氏（立命館大学経営学部教授）
- ⑥ コーディネーター：塩見 康博 氏（立命館大学理工学部准教授）

(2) 当日のスケジュール

- 10：30 御挨拶
- 10：35 「誰もが自由に快適に移動できるまちづくり（あらためて公共交通を考える）」近藤宏一 氏（立命館大学経営学部教授）
- 11：25 ワークショップ
- 11：55 アンケート記入等

(3) アーバンデザインスクール前期第4回の内容について

- ① 近藤宏一 氏（立命館大学経営学部教授）による話題提供
テーマ：「誰もが自由に快適に移動できるまちづくり（あらためて公共交通を考える）」（約50分）



写真 1. 講義のようす

② 講義のポイント

● 地方公共交通の課題

- 鉄道運賃は許可制であり、適正な利潤があがるように設定されているというものの実際は鉄道事業以外の不動産などの関連事業でカバー。
- バスの経営状況はさらに厳しく乗客は増えないため、不採算路線の廃止、人件費の削減、運賃の値上げで対応。
- 公営バスの民営化が進むが、民間バス会社も苦しい。民間なら利益はだせるというのは幻想。
- もともと公営交通事業をやっていない自治体は政策目的のため、コミュニティバスを運行しているが、採算をとる必要のある交通事業ではなく、福祉やまちづくりといった目的のためのもの
- 買物弱者や高齢者の免許返上など交通弱者が増え、新たな交通サービス共有が課題。

● 地域公共交通改革への道

- 従来の交通システムより安価で中量輸送を目的とした LRT（ライト・レール・トランジット）や BRT（バス・ラピッド・トランジット）など新たな交通システムが出現（世界各地の事例を紹介）

- わが国ではコミュニティバスの導入が盛んであるが、コミュニティバスは公営事業ではなく、目的志向的
- 東京都武蔵野市のコミュニティバスであるムーバスは高齢者を対象と明確化したことにより成功
- バスの運行により高齢者の寝たきりを防止し、市が負担する医療や福祉の費用等を削減。バス運行費<医療費の削減額（クロスセクター・ベネフィット的な考え方の萌芽）
- その他京都市の醍醐コミュニティバスの事例紹介
- ささえあい交通としてUber（ウーバー）アプリを使用した京都府京丹後市の事例紹介。なお、日本の場合はボランティアベース
- 既存の地域公共交通の改革として、線路などのインフラ管理と電車運行を分離する上下分離方式を紹介
 - ◇ 和歌山電鐵、富山ライトレール等
- 海外（ドイツ）の改革の事例紹介
 - ◇ 自治体が路線や運行計画をたて、運行は民間委託も広がっている。
 - ◇ ゾーン運賃やシームレスな接続を実現
 - ◇ その他公共交通維持のための財源確保
- 今後重要になる論点
 - クロスセクター・ベネフィットという考え方
 - ◇ 武蔵野市のムーバスのように経済効果（利益の新たな増加）ではなく、他分野（他のセクター）での費用の削減または増加抑制効果が交通コストを上回っていれば良いという考え方。
- 交通権という考え方
 - 「人には交通する権利がある」「交通は基本的人権である」という考え方
 - 交通は移動だけではなく、通信や物流も含む
 - 日常生活が交通抜きには成り立たない現代社会において交通を権利として保障することが必要
- ラストワンマイル
 - 出発地から公共交通機関の乗り場まで、公共交通機関を降りてからの目的地までの移動手段が高齢化社会の課題

(4) ワークショップ

草津の未来の公共交通のあり方について4グループに分かれ、実施しました。

● グループ1

草津市の場合、幹線が南に偏っており、通過交通も生活交通も同じ道路を使っている。通過交通と生活交通をわけ、企業や大学を結ぶ道路が必要。



写真2.グループ1の提案



写真3.グループ1の検討の様子

- グループ2

南草津駅周辺の交通渋滞が問題であるにも関わらず、バスの本数が少ない。渋滞緩和策として、バス専用道路やバス運行表示システムの整備、どこでも自由に乗り降りできる仕組みが必要。



写真4.グループ2の提案



写真5.グループ2の検討の様子

● グループ3

近距離少量輸送システムの整備が必要。まめバスの充実、ゾーン運賃や地域環境定期券（レギオカルテ）の導入、住民主導のコミュニティ交通システムの整備など。

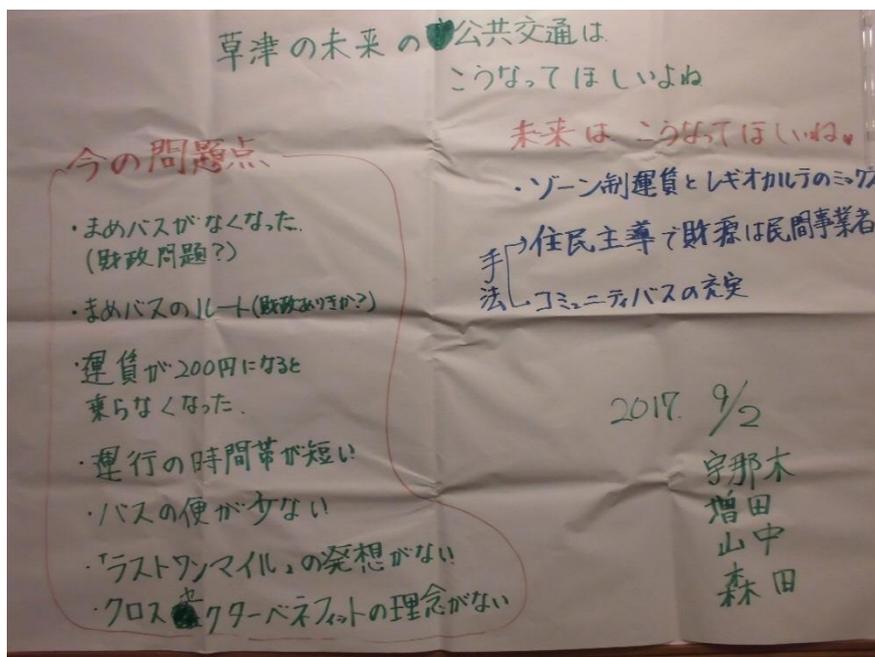


写真6.グループ3の提案



写真7.グループ3の検討の様子

● グループ4

免許返上する高齢者の増加や免許を持ってない世代（子ども、学生）、車を持たない若者などが増えているため、今後ますます公共交通が必要となる。交通事業者や単一自治体ではなく、近隣自治体で連携して交通計画をつくる必要性和経済だけではなく、福祉や環境を意識した交通を考えていく必要がある。

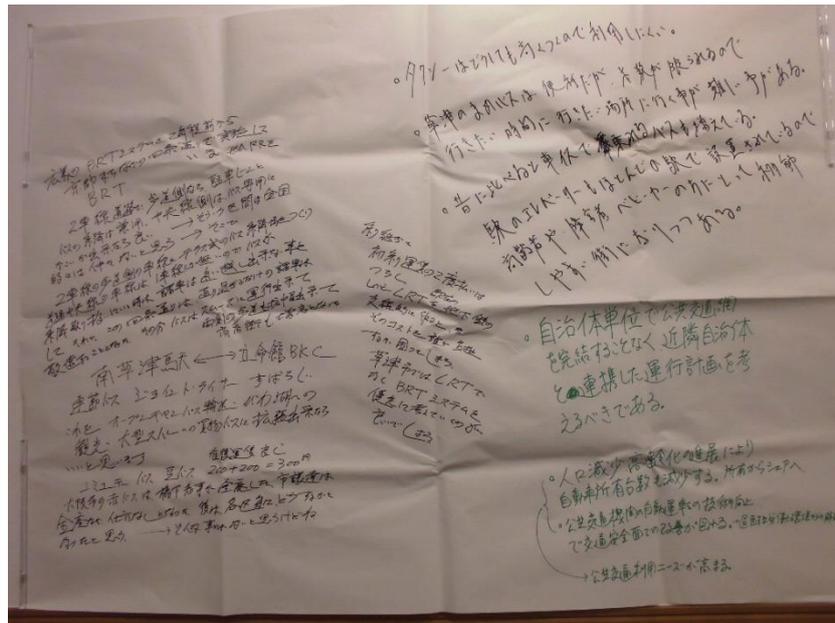


写真8.グループ3の提案



写真9.グループ3の検討の様子

(5) まとめ

最後に近藤先生に講評をいただいた。

「フランスでは、国民の交通する権利として「交通権」が提唱されています。交通権には生活交通だけでなく、物流・情報交通や文化的交通、災害救助などの交通も含まれています。公共交通は経済性だけではなく、福祉、環境、文化への貢献を含めて評価する必要があります。この考え方をクロスセクター・ベネフィットと呼びます。今後は、その評価手法を検討していく必要がありますが、評価が極めて難しい。

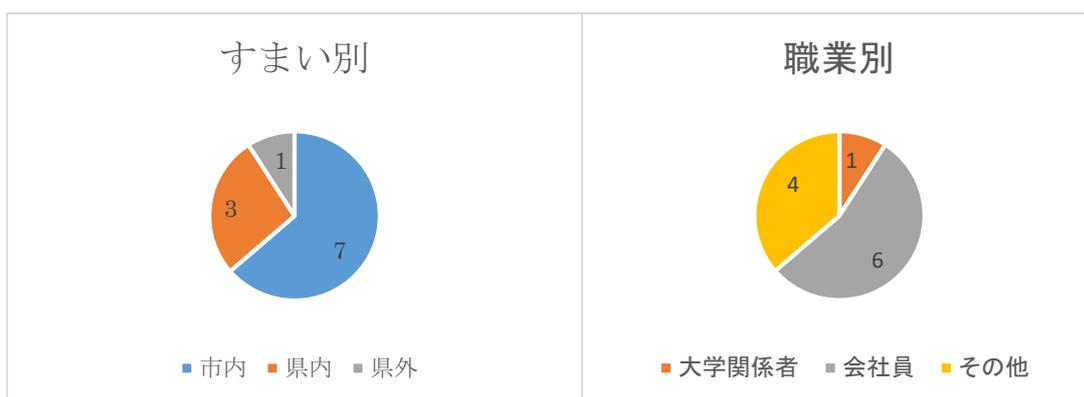
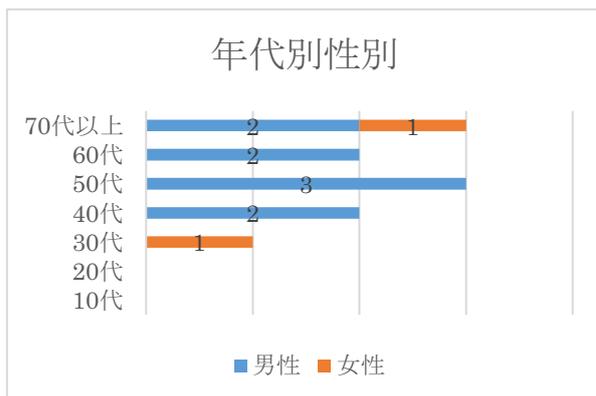
そのためには、「そもそも何のために公共交通はあるのか、もっと言うと、公共交通はほんとうに必要なのか？」ということ、そして、それは「誰の、何のためのものか」、「みんなのもの」はそうなのだが、誰が中心になって運営するか、運営と運行をわける財源をどうするか、公的資金、運賃収入、地元の資金など負担のあり方について関係者が集まり、徹底的に議論していく必要があります。

UDCBK が、このような議論をする場として機能するためには、何が必要なのか問い続けていきたいと考えています。」

(6) アンケート調査結果

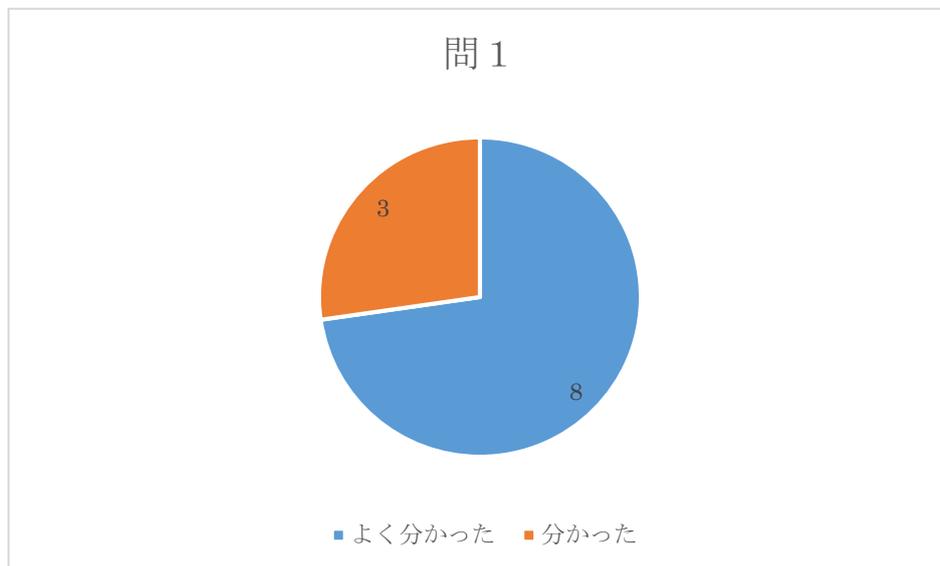
アンケート回答者は参加者数20名に対して、アンケート回収数は11件でした。回答率は55%でした。

① 参加者属性

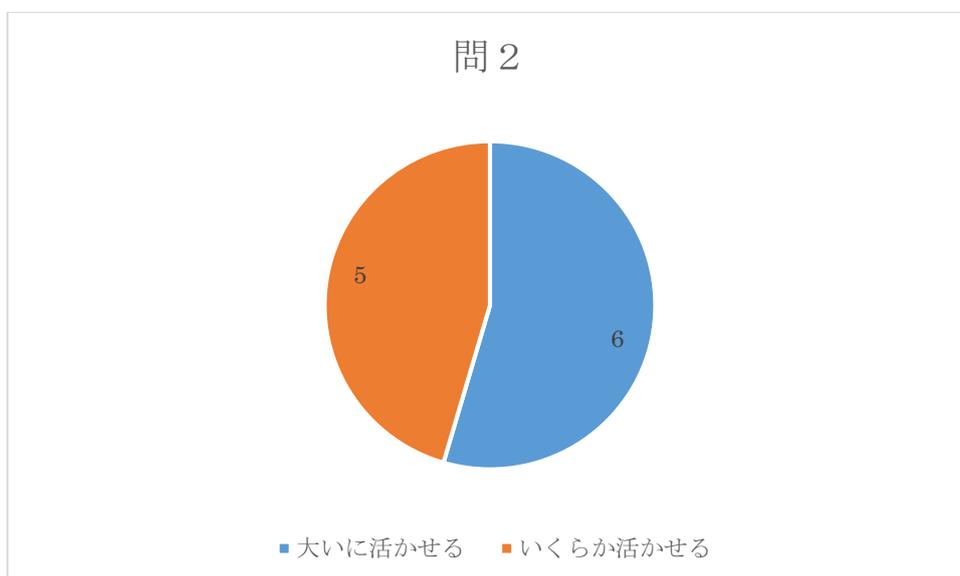


② アーバンデザインスクールについて

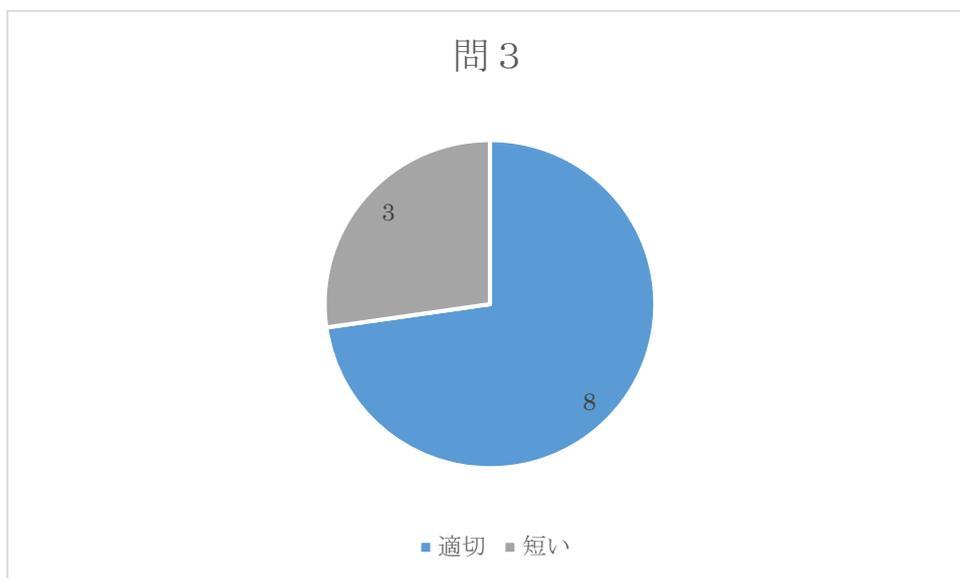
Q1 今回のスクールの内容について



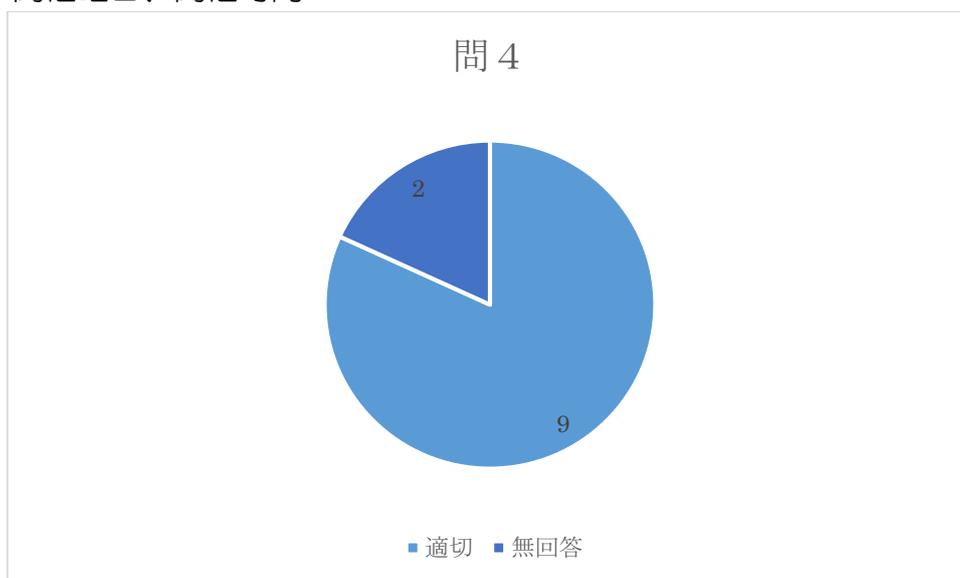
Q2 今後に活かせるか？



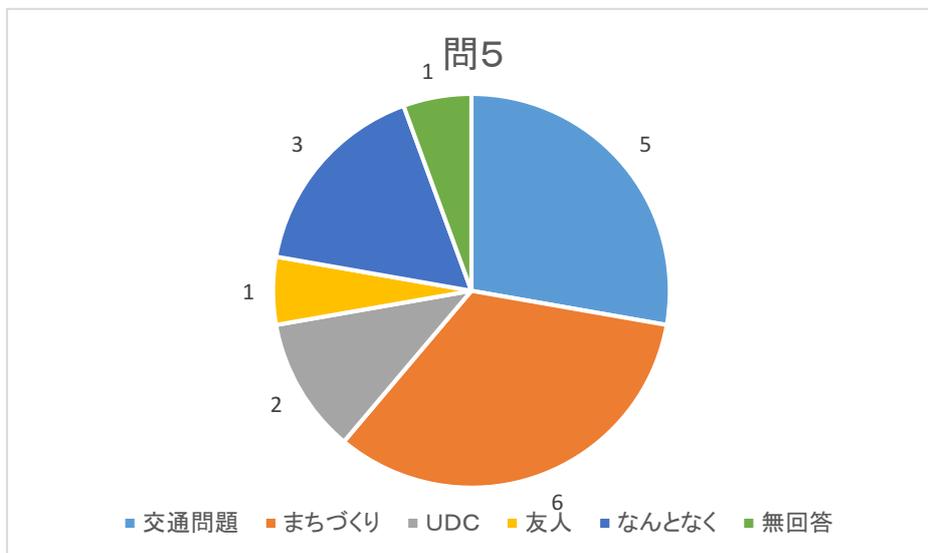
Q3 時間



Q4 開催曜日、開催時間



Q5 今回のスクールへの参加動機と関心のあるテーマ（複数回答）



③ 自由記述

アンケートの自由記述のうち、主だった意見を掲載しました。

- 「交通権」という基本的人権について欧米での実態を知る。
- クロスセクター・ベネフィット 交通の増進が健幸増進につながる。
- 「まめバス」に対する思いを持たれている人が多いと思いました。経営方法を含めて、もっと研究していくことが大切だと思います。
- 大局的に考えた交通を考える中で現実をきちんとみて考え、総合的にまちづくりを考えるべきと思いました。
- 負担の公平さクロスセクター・ベネフィットの検証の難しさ。

6. アーバンデザインスクール前期第5回概要

(1) テーマ・目的等

- ① テーマ
ワークショップ「草津の未来の交通を考える」
- ② 内容
過去4回のセミナーを踏まえ、今後の草津の未来の交通のあり方についてみんなで考えます。
- ③ ワークショップ
「草津の未来の交通を考える」
- ④ 開催日
平成29年10月14日（土曜日）午前10時半から正午まで
- ⑤ 開催場所
UDCBK（西友南草津店1階）
- ⑥ 講師
塩見 康博 氏（立命館大学工学部准教授）

(2) 当日のスケジュール

- 10:30 御挨拶 今までの簡単なまとめ
講師：塩見康博 氏（立命館大学工学部准教授）
- 10:40 ワークショップ 「草津の未来の交通を考える」
～誰もが自由に快適に移動でき、健やかで幸せに暮らせる社会をつくるために、それぞれができること～
ファシリテーター：塩見康博 氏（立命館大学工学部准教授）
- 11:45 発表
- 12:05 講評
- 12:10 修了式と記念写真（アンケート記入等）

(3) アーバンデザインスクール前期第5回の内容について

- ① 塩見康博 氏（立命館大学工学部准教授）による話題提供
テーマ：「過去4回のアーバンデザインスクールのまとめ」（約10分）



写真 1. 講義のようす

② 講義のポイント

- 第1回 「未来の交通を考えるために知っておきたいこと」
塚口博司氏（立命館大学工学部特任教授）
 - 交通は派生行為であるから、社会の動きに伴って変化する。
 - 時間空間制約を緩和する方向に交通技術者は努力してきた。
 - 今後のITを中心とした技術革新によって、交通はさらに変革を迫られる。
 - 交通手段には、得意とする領域と得意でない領域が存在するから、Transportation Gap が存在する。
 - 従来の Transportation Gap は技術革新によって克服されてきたが、新たな Transportation Gap は技術の問題ではなく、社会制度や政策理念に関するものである。

● 第2回 「欧州諸都市の経験に学ぶ“誰でもが安全に歩いて暮らせるまちづくり”（人中心のまちづくり）」

岡井有佳氏（立命館大学工学部准教授）

- 車中心から人間中心の都市空間づくりへの転換
 - ◇ 中心市街地のLRTとトランジット・モールの導入
 - ◇ 中心市街地へのアクセスは車利用
 - ◇ 都心の河川敷を道路から遊歩道にするなどを実施
- LRT導入は市長によるトップダウン
 - ◇ 客が減ると中心市街地の商店主の反対があったがLRTを導入
 - ◇ 導入後は客が増え、反対していた商店主も賛成に
- 事前協議（コンサルタシオン）
 - ◇ 事業について「知らない」、「聞いていない」という人を無くす徹底した情報公開
 - ◇ 合意形成ではなく、ワークショップ等により市民との対話を重視
 - ◇ 説明会の回数やパンフレットの配布場所なども事前に決定

● 第3回 「まちなかの渋滞や交通事故のリスクを減らすまちづくり（気まぐれな私的交通を調整する）」

小川圭一氏（立命館大学工学部教授）

- 学生による草津市の状況を踏まえた調査を実施
- 草津市の自転車促進のターゲット
 - ◇ 自転車単独利用 約500mから約3キロ
 - ◇ 駅まで自転車を利用する鉄道との組み合わせ 約2～5キロ
- 自動車の利用を減らして徒歩や自転車にするにはどうしたら良いか？
- 住宅地内の通過交通（抜け道）を減らすにはどうしたら良いか？
- いろいろな交通手段（徒歩、自転車、バイク、自動車、私的交通だけでなく公共交通も）が共存していくためにはどうしたら良いか？他人の行動をコントロールすることはできなくても、仕向けて行くことはできるかも...？

● 第4回 「誰でもが自由に快適に移動できるまちづくり（あらためて公共交通を考える）」

近藤宏一氏（立命館大学経営学部教授）

- 「人には交通する権利がある」「交通は基本的人権である」という考え方
- 交通は移動だけではなく、通信や物流も含む
- 日常生活が交通抜きには成り立たない現代社会において交通を権利として保障することが必要

(4) ワークショップ

「草津の未来の交通を考える！」をテーマに、3グループに分かれ、ワークショップを実施しました。



写真2.ワークショップの発表の様子

- グループ2

歩いて暮らせるまちづくりを目指し、過度に車に依存しない人中心の交通まちづくりを目指す。そのためには交通政策だけではなく、福祉政策と連携し、誰でもが利用しやすい公共交通を整備する必要がある。実現のためにはまちづくりのビジョンを明確にする必要がある。

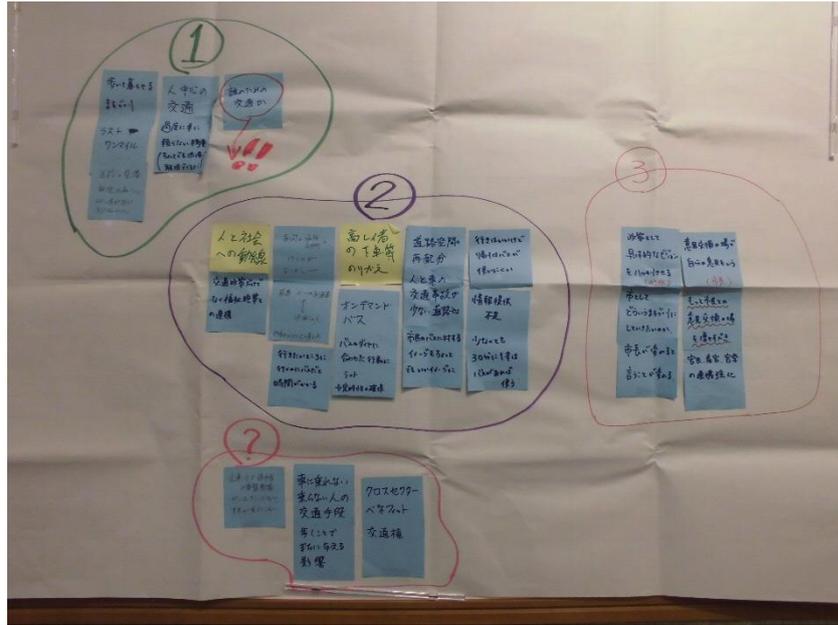


写真5.グループ2の提案



写真6.グループ2の検討の様子

- グループ3

交通は派生行為ではなく、交通そのものに価値がある。誰もが自由に気軽に交通を利用できるよう、バス専用道路の整備や安い運賃を実現するとともにみんなが公共交通を利用して人々が交流するような社会になればと考える。

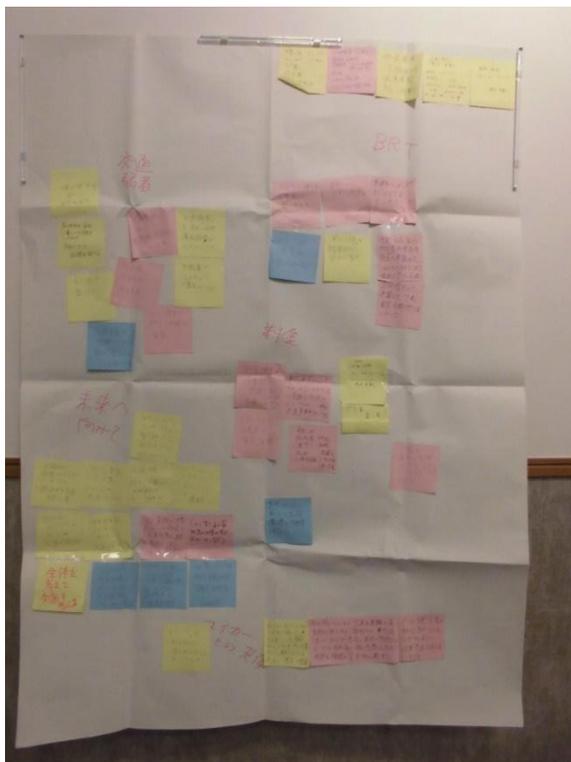


写真7.グループ3の提案



写真8.グループ3の検討の様子

(5) まとめ

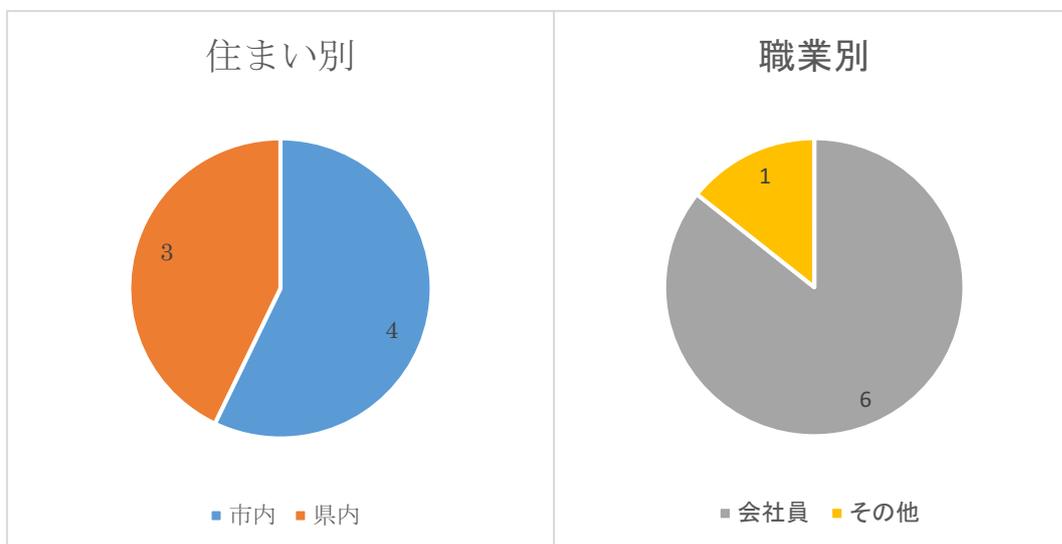
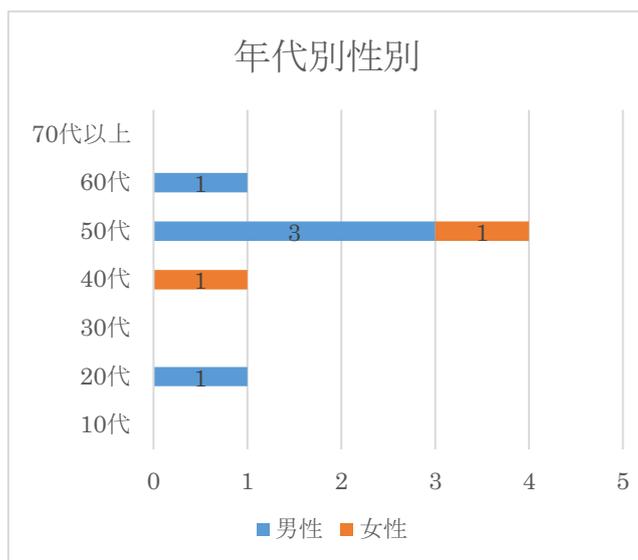
最後に塩見先生に全体を纏めていただきました。

これまで、交通は派生行為であり、何かをするために移動する必要があるため仕方なく行ってきたものと捉えられてきました。しかし、今日のみなさまのご発表をお伺いして、交通手段そのものがまちのシンボルになり得るし、みんなが乗りたくなるような交通手段を整え、みんなが自然に集まってくるようなまちのデザインをすることで、まちがだんだん変わって行って、笑顔あふれるような場所になるのではと思います。そのために、わたし自身も、そのようなまちのあり方に関するビジョンを提示できるよう、努めていきたいと考えています。

(6) アンケート調査結果

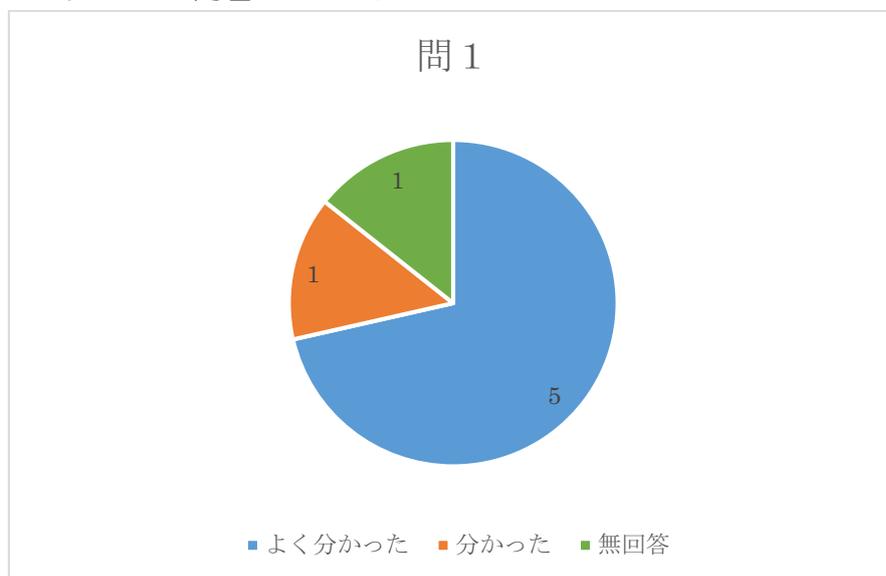
アンケート回答者は参加者数12名に対して、アンケート回収数は7件でした。回答率は58%でした。

① 参加者属性

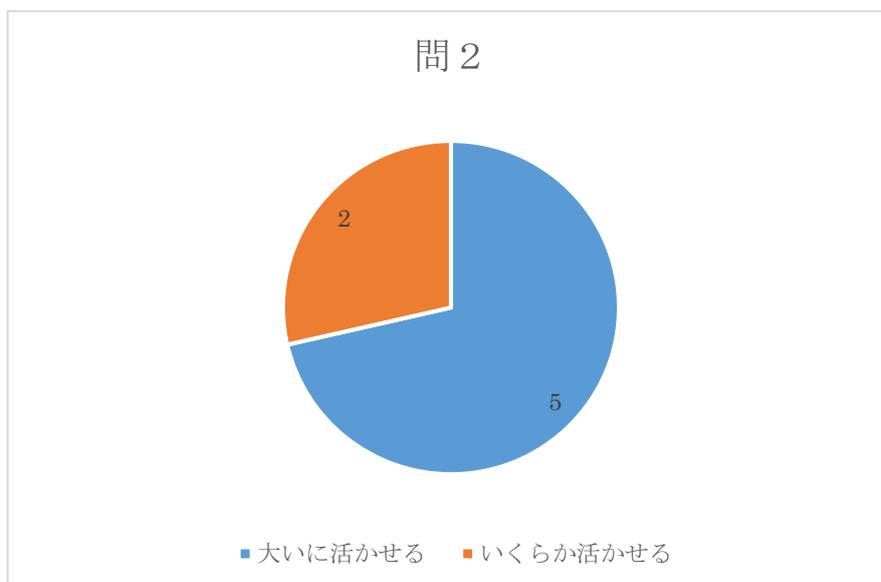


② アーバンデザインスクールについて

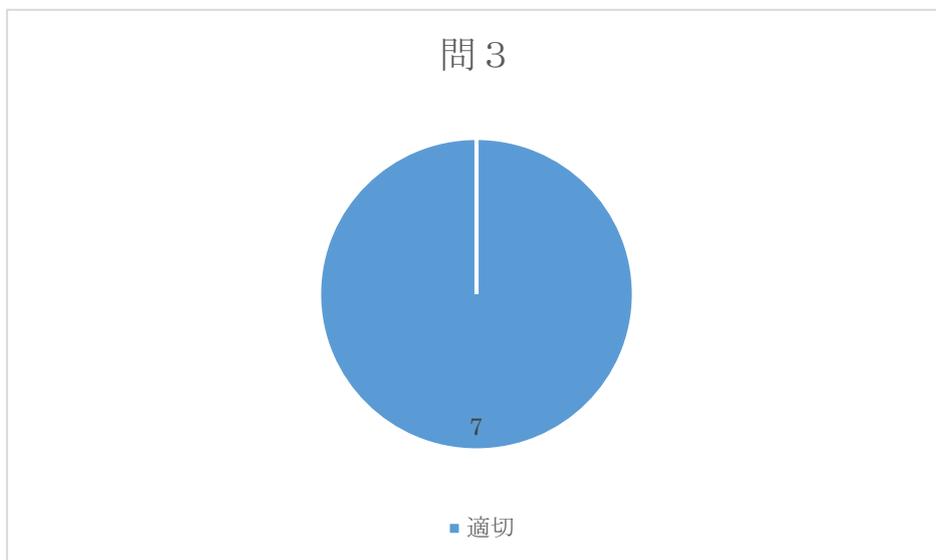
Q1 今回のスクールの内容について



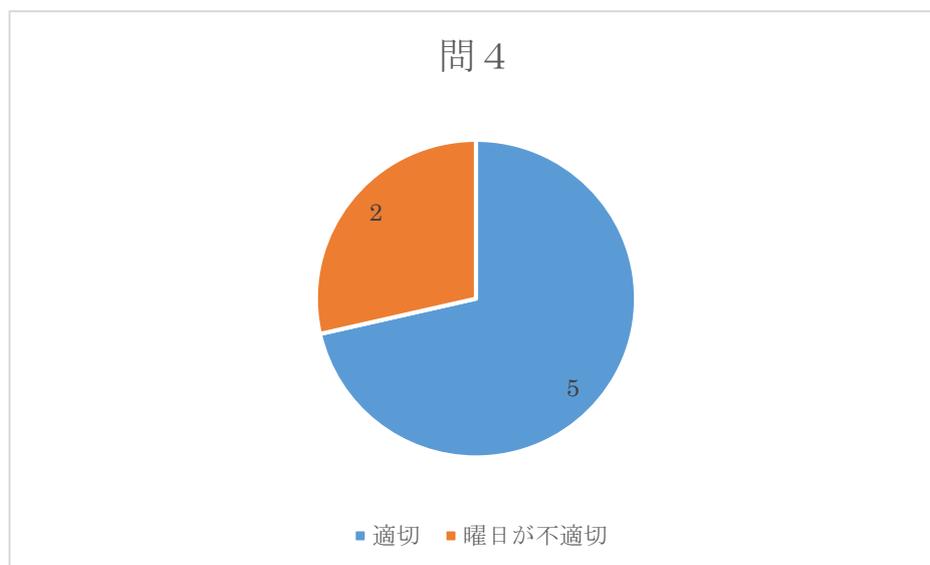
Q2 今後に活かせるか？



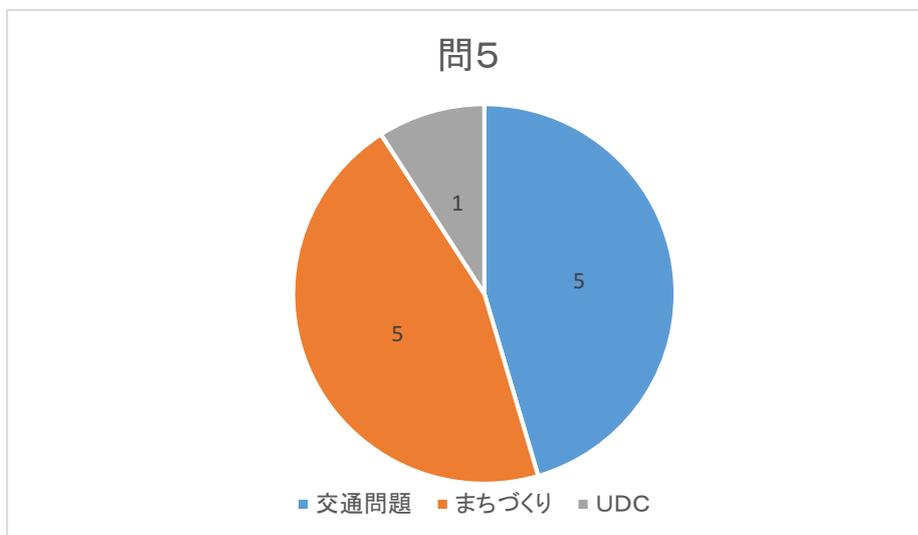
Q3 時間



Q4 開催曜日、開催時間



Q5 今回のスクールへの参加動機と関心のあるテーマ（複数回答）



③ 自由記述

アンケートの自由記述のうち、主だった意見を掲載しました。

- 政策については市長がしっかりと市民の声を聞いて議論する事が必要であり、政策については官民産学・官学のディベートが必要。
- 「交通は派生行為である」ということが印象的でした。一方で、昨今は交通体系の充実などが言われており、まちづくりのシンボル化になりつつあると思います。今後、住んでよかったまちになるために交通の観点からのまちづくりも重要な観点であると思いました。
- これからも仲間づくりをしながら、交通について考え、行動していきたい。
- 政策があまりにも押しすぎている。社会基盤の整備については、もっと先の事を考えて、政策を提案議論しないと10年20年先が危うい。住みにくいまちになってしまう。
- 車に過度に頼らない生活をし、公共交通に対する印象をよくしていくことが大切だと思います。一方で、高齢ドライバーなど担い手不足というのも発生しており、運転手の確保も大切なことだと思います。また市民に対し、公共交通を使ってもらうことや協力体制は必要かと思います。
- シミュレーションした様々なプラン（ビジョン）を市民で共有すること。

以上