

# Take a wander ~街中をぶらぶら歩こう~

歩いて暮らせるまちづくりや歩いて楽しいまちづくりが標榜されてから久しい今や全国津々浦々で掲げられているまちづくりのテーマである。特に東海地方は車依存の割合が高い社会となっており、重要なテーマと言える。

内閣府の「歩いて暮らせるまちづくりに関する世論調査」(二〇〇九)では、それを推進することについてどう考えるかを聞いたところ、「賛成」の割合が九十三%と非常に高く、特に大都市で高いという結果が出ている。その必要性は、十分に広く認知されており、実現に向け、各地で様々な取り組みが進められている。今回のラバダブでは、街なかからターゲットを絞り、名古屋市中心部、郊外都市の街なかで展開された街なかを気軽にぶらぶら歩けるような人を中心とした回遊性向上に関する取り組みを特集として取り上げた。是非参考にさせていただきたい。

さて、人を中心とした街なか回遊が進むと一体どういう効果があるのだろうか。少し考えてみた。

ひとつは、車から徒歩・自転車への転換が進み、環境負荷の低減や安心・安全性の向上をあげることができると。次に、街なかでの滞在時間が長くなることで、消費効果や経済活性化に結びつく(これには当然、街の面的広がりや商店や施設などの求心力を高める必要がある)。さらには、スローなスピードで街と接することで、街の新しい魅力や表情に気づくことができる。それが積み重なってゆけば新たな街の個性や文化の創造につながっていくのだから。また、街の人々と触れ合う機会も今より増える。それは、気持ちの交流であり、親切心や思いやりを育むことにも通じるのではないだろうか。この現代社会にあつては、それがもつとも大きい効果かもしれない。そんな人間味あふれる街を取り戻すことが、街なか回遊性向上に取り組み目的のひとつと言えるのではないだろうか。

## ちよい乗りバス社会実験

~まちの回遊性を高める新しいバスの可能性~

朝倉 卓也

「ちよい乗りバス」とは、歩いて行くには少しだめらうような距離の移動を手助けするための、気軽に乗り降りできるバスである。買い物や仕事、観光など、様々なシーンでの活用が考えられ、今後の本格的導入が検討されている。近い将来、名古屋市にちよい乗りバスが走り、まちの回遊性や賑わいを高める救世主となるのだろうか。

### みちまちウィーク

「ちよい乗りバス社会実験」は、みちまちウィーク二〇一〇一実行委員会(事務局・名古屋市中心部都市計画部街路計画課)が主催した社会実験である。みちまちウィークとは、名古屋市が進める「なごや新交通戦略推進プラン」の実行計画となる「交通まちづくりプラン(仮称)」を検討するにあたり、必要な実証実験、社会啓発の機会を展開する場である。弊社は、(株)ゲインと協働で事業パートナーとして、ちよい乗りバス社会実験の運営に携わった。

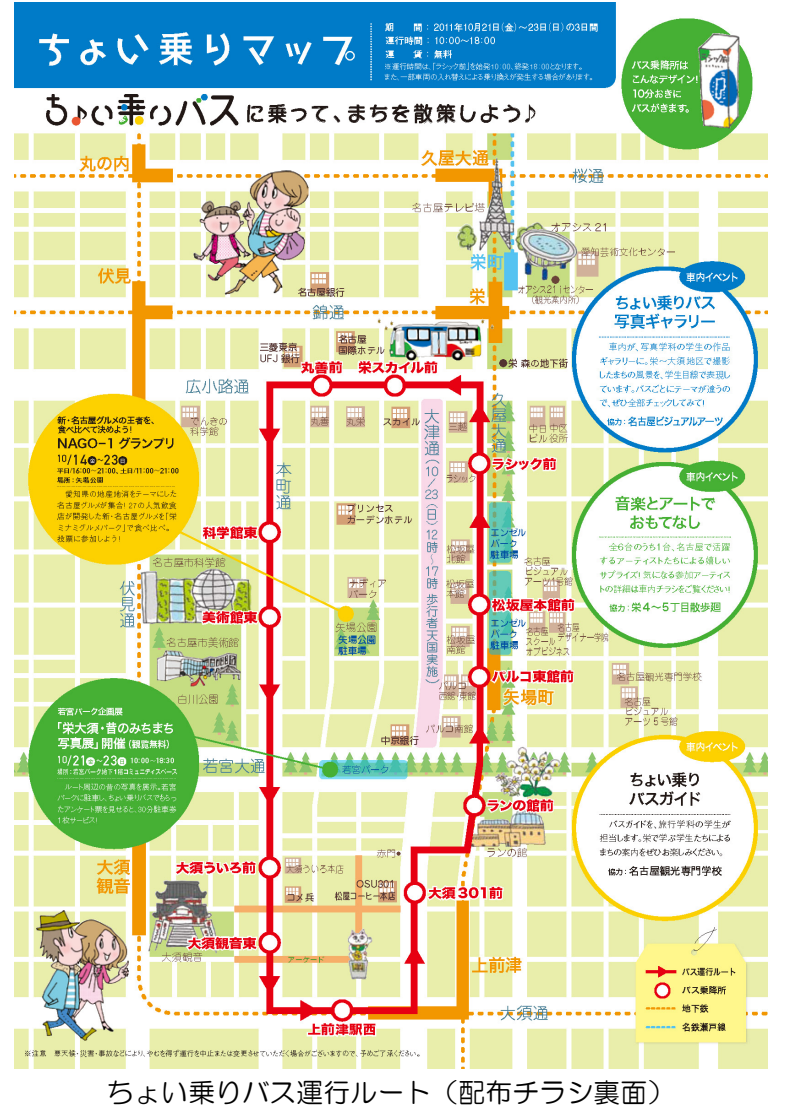
ちよい乗りバスの実験的運行は、主催者は異なるが、これまで二〇〇六年に栄・大須地区、二〇〇七年に名古屋駅前地区で行われおり、今回はそれらの実績を踏まえた本格的導入のための実験となっている。

### ちよい乗りバス社会実験の実施にあたって

近年、公共交通であるバスは、行政や交通事業者だけでは、維持していくことが困難になっており、周辺企業等から協賛などの支援を得ながら地域主導で運営する無料循環バスの運行の動きがみられる。今回は、本格的導入を見据えた実験であるため、運行にあたって事前に運行ルート沿線の企業や商店街、地域団体にヒアリングに赴き、ちよい乗りバスへの要望、協賛の可能性を探った。結果、今回の社会実験においても、十一社から協賛を頂くことができた。

また、今回の社会実験では、より多くの市民にちよい乗りバスを周知するため、バスをオリジナルデザインによってラッピングした。合わせて、バス乗降所をはじめ、PRツール等も共通のデザインでイメージを統一した。

デザインは、名古屋の都心の魅力を高めるひとつの手段ともなるため、まちの中で存在感のあるデザイン、デザイン都市なごやの都心部を走るにふさわしい洗練されたデザイン、ちよい乗りバスの気軽さや楽しさなどのイメージを伝えるデザイン



デザインとした。バス乗降所も、同様のデザインとして、利用者がひと目見てその関連性がわかるように配慮した。

### 運行の概要

この社会実験は、昨年一〇月二十一日(金)から二十三日(日)までの三日間、午前十時~午後六時の間までの時間帯に、運行間隔約一〇分という高頻度で運行した。ルートは、久屋大通側のラシック前を起点に、栄スカイル前・科学館東・大須うしろ前・大須三〇一前・パルコ東館前・松坂屋本館前など、計十二ヶ所のバス乗降所を左回りで巡回する一周約三・五キロメートルのルートである(左図参照)。料金は無料。バス車両については、三重交通の座席数二十二、定員四十四名の小型バス六台をもって運行した。

### 実験の結果

#### ▽利用者数

ちよい乗りバス社会実験の利用者数は、三日間の合計で四六三〇人であった。日ごとに見ると二十一日(金)が九三三人、二十二日(土)一七七七人、二十三日(日)一九二〇人である。

#### ▽バスの運行状況

バスの運行状況は、二十一日は平日と異なり、大きなダイヤの乱れはなかったが、土日は予想以上の混雑で、ダイヤが乱れてしまった。特に、二十三日は、大津通(栄交差点から矢場町交差

シク前・栄スカイル前、大須地区では、大須観音東・大須三〇一前で乗車が多くみられた。逆に、科学館東・美術館東・ランの館前などは、人通りの少ない場所であったためか、乗車は少なかった。

降車が多かったバス乗降所は、栄地区では、ラシック前・栄スカイル前・パルコ東館前、大須地区では、大須うしろ前・大須観音東であった。大須三〇一前は、乗車数は一番多かったが、降車数は、二〇〇人を超える程度と少ない方であった。また、乗車利用区間が最も多かったのは、①大須三〇一前→ラシック前、②ラシック前→大須うしろ前、同数で③栄スカイル前→大須うしろ前、④大須三〇一前→パルコ東館前であった。利用者の中には「栄で買い物するために来たが、便利ならちよい乗りバスがあるため、大須にも足を運んでしまった」といった声もあり、栄地区と大須地区の回遊性の向上に効果があったのではないかと考えられる。

# 2012年、自転車乗りが街を変える

## 〜Potagiris are going to transform the look and feel of our city?〜

山崎 崇

### ●ロンドン

十年前は大人の三人に一人が自転車に乗ることができなかったとも言われるロンドンでは、Cyclists are going to transform the look and feel of our city. (自転車乗りが街の景観と雰囲気を変える)と表現される自転車革命が起きている。ロンドンは、関連施策の年間予算を五億円から六十億円へと大幅に引き上げ、六百台の自転車と四百の拠点を設置する大規模な(※)コミュニティサイクルシステムの導入、駐輪場や自転車レーンの整備、自転車利用促進キャンペーンなどを実施している。また、すべての観客が、公共交通機関、徒歩または自転車で会場に到着することを可能にし、これまででも最もアクセスしやすい大会を目指すロンドンオリンピックが今年七月に開催され、さらに関心が高まりそうだ。

### ●ニューヨーク

黄色のタクシーで道路が埋め尽くされる光景がおなじみのニューヨーク市でも、公共交通機関や歩道、自転車道路網の整備などによって渋滞解消に取り組んでいる。車道を歩行者用スペースや自転車レーンに変えるGreen Light for Midtown Projectや、オフィスビル内に自転車の持ち込みを促すBike in Buildings法などの市独自の施策もあり、通勤自転車利用は、二〇〇〇年から十年で三倍以上になったとも言われている。また、今年の夏には、一万台の自転車と六百の拠点を設置する大規模なコミュニティサイクルシステムBike Shareも導入予定である。盗難や駐輪スペースの問題で自転車を所有しなかった市民が新たに自転車利用を始めるのではないかと注目されている。

### ●日本では

日本でも地球環境や健康への関心の高まりにより自転車利用が見直され、ツーキニスト(自転車通勤者)やポタリング(自転車に乗ってまちを散歩する)といった新しい言葉が出るなど自転車ブームといえる。自転車施策の主目的も放置自転車対策から、「名チャリ」社会実験(名古屋・二〇〇七〜一〇年度)、「ぎふ・まちなかレンタサイクル」(岐阜市・二〇〇五年から事業開始)などのコミュニティサイクルの実験・実施や、車道から自転車走行空間や駐輪場への転換整備(名古屋市の伏見通や桜通)などといった自転車の推進に変わってきている。

自転車ブームの中、女性向けの自転車や自転車用ファッションは特に充実してきている。「じてんしゃ王国」を目指す埼玉県は、ポタガールという新しい言葉をつくり、「女性がサイクリングをすれば必ず男性がついてくる」という狙いのもと、人気女性スタイリストを中心に「ポタガール埼玉」を結成し、おしゃやれでカワイイ自転車の楽しみ方を発信し始めている。欧米の都市とは異なり、日本では自転車は車両という原則が社会全体で共有されていない。昨年十月の警察庁通達、十一月に開始された有識者委員会、本年三月中に策定予定のガイドラインにより、自転車レーン整備や自転車乗りへの交通ルール周知などの対策が今後進められることで、移動・回遊のための手段としての自転車が徐々に認められていくであろう。二〇一二年が日本での自転車利用の転換期になることを期待したい。

※コミュニティサイクル…複数の貸出・返却拠点を持つ共用自転車と定義する。

点)で歩行者天国が開催されることわかっており、混雑を想定したダイヤを組んでいたが、広小路通でのデモ行進なども重なり、想定以上に道路が渋滞・混雑した。一周五〇分予定のところ三〇分以上も遅れてしまい、利用者をやきもきさせてしまった。しかし、待機バスを急遽増便する対応を行い、少しずつバスの遅れを回復することができた。

### 地元との連携イベント

社会実験の三日間、バスを移動の手段とするだけでなく、乗車すること自体も楽しんでもらい、かつ、地域のこともよく知ってもらうために、地元団体の協力を得て、バス車内のイベントを三つ行なった。この連携イベントは、本実験のひとつの目玉であった。

### ▽ちよい乗りバス写真ギャラリー

専門学校名古屋ビジュアルアーツの写真学科の学生に、五つのテーマを設定して、栄・大須地区の写真を撮影してもらい、バス六台のうち五台の車内の広告スペースに展示した。本格的導入を考えると広告掲出による収入も必要であるが、今回のようなセンスあふれる写真展は、バスに乗車する新たなきっかけの一つとなる。学生らしい視点の写真は、バスから見える風景と対比すると、いつもと違ったまちの新たな魅力を再発見させてくれた。

### ▽ちよい乗りバスガイド

名古屋観光専門学校旅行学科の学生によるバスガイド。学生ならではの視点で、バス乗降所周辺の施設やまちの紹介を五台のバスで行ってもらった。バスは、どこで停車するかわかりづらい、どこに行くのかわからないといった理由で、敬遠される傾向があるが、バスガイドがいることで、その不安を解消してくれたのではないかと。小型バスという空間的な身近さもあり、丁寧な学生のアナウンスに乘客から拍手が起こった場面もあった。

元が協力するにも明確なメリットの提示や運行ルートをはじめとした地元を巻き込んだ検討入プロセスが必要だ、など様々な意見があがった。単に地域貢献ということだけでは、地元の理解を得ることは難しい側面がある。

### ▽音楽とアートでおもてなし

バス全六台のうち一台は、栄四〜五丁目散歩廻(栄四〜五丁目の店舗オーナーやこの街で活動するアーティスト等を中心とした会)の協力を得て、名古屋で活躍するアーティスト二十余名がちよい乗りバスのために制作した音楽を車内で流し、アート作品も展示した。散歩廻メンバーらがバスに乗車して解説するというサプライズもあった。このバスへは音楽とアートを目当てに乗車する人も多かった。これら三つの連携イベントは、実験の趣旨に共感し、一緒に地域を盛り上げたという各団体の思いから実現した。この場を借りて改めて感謝致す。

### ちよい乗りバスの本格的導入に向けて

事前のヒアリングでは、そもそもちよい乗りバスが必要なのかという疑問、地

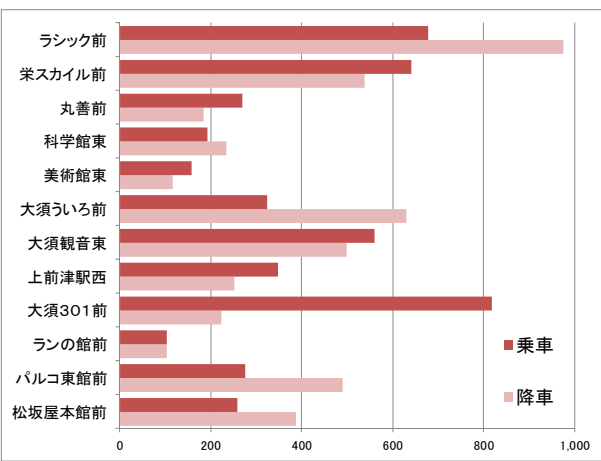
元が協力するにも明確なメリットの提示や運行ルートをはじめとした地元を巻き込んだ検討入プロセスが必要だ、など様々な意見があがった。単に地域貢献ということだけでは、地元の理解を得ることは難しい側面がある。

そんな中、今回の連携イベントのように地元が主体的に参画できる仕組みは、ちよい乗りバスを単なる移動手段としてだけではなく、まちを盛り上げる、魅力を発信する装置ともなることがわかった。また一方で、二十三日の大混雑を目のあたりにして、都心の自動車交通の問題を再認識する結果となったが、ちよい乗りバスを含めて都心でのバス利用をしやすくするには、自動車交通の改善が不可欠である。同時に、既存の市バスや地下鉄等ともうまく連携し、相互に効果を高めあう仕組みも必要であり、都心の交通環境全体を幅広く捉えなければならない。

今回の社会実験では、乗車券を配布してのOD調査、利用者や周辺企業へのアンケート調査も実施し、現在集計中である。調査の結果を分析・検証し、本格的導入にむけて可能性を探っていききたい。

いち交通手段の枠にとどまらず、まちなか回遊やにぎわい向上、地域の多様な主体の参画・連携といった幅広い役割を担えるようなバスとして、ちよい乗りバスが改めてお目見えする日が来るのを期待したい。

バス乗降所別 乗降者数 (三日間累計)



久屋大通を走るちよい乗りバス



ちよい乗りバスへの乗車風景 (科学館東)