

# 3 K 新聞

公共交通で買物に行こう

## 考えてみよう！ 身近な交通政策

まちづくりを考えるうえで、誰もが安心して自由に移動できること、人と環境に配慮すること、この二つは非常に大切なことです。今回は歩行者の安全を守る施策、市営バスのバリアフリー対策、自動車利用抑制策として期待されるシェアサイクルリング制度、人と環境に優しい21世紀の交通システムLRTについて紹介したいと思います。

(京久野颯人)

松江市では歩行者の安全を守るための取り組みが行われています。たとえば、くねくねと蛇行した

### 歩行者を守るために



写真① ポンエルフ(Woonerf)：オランダ語で生活の庭の意

道路を通ったことにはありませんか？写真①は殿町のみしまやヴェルデ中央店などに面している道路です。車の進入及び通行を心理的に制約することで歩行者と自動車がお互いに安心して通行できるように



写真② 島根大学前の区域 (近藤沙也果撮影)

デザインされた道路で、ボンエルフと呼ばれるれています。平成11年に松江市は社会実験を行い、この曲がった構造の道路が最も車の速度が遅くなり、周辺住民にも評価が高かったため採用したそうです。また、写真②のように「ゾーン30」と書かれた道路もあります。この表示は、ここから先の区域は車の最高速度を30キロ以下にしてください、という意味です。歩行者の安全を確保することを目的として、主に生活道路が

第8号 平成27年2月28日

発行  
島根大学 法文学部  
飯野研究室  
TEL & Fax  
0852-32-6140  
ご意見・ご感想  
iino@soc.shimane-u.ac.jp

### 人と環境に優しいバス

集まる地域の入り口に表示されています。幹線道路からの抜け道利用を抑制し交通事故の防止を狙ったものです。松江市では道路環境を工夫し、安全性を高めようとしています。運転するときはいかに早く目的地に着くかを考えてしまいがちですが、歩行者のことを考えた安心安全運転を心がけたいですね。(近藤沙也果)

バスは誰もが利用できる公共交通の一つですが、従来のバスは乗降口に段差があり、お年寄りや車いすの方からは、乗り降りするだけで一苦労という声がありました。そこで段差をなくし、乗り降りしやすいように改良されたノンステップバスと呼ばれる超低床バスが全国で導入されたようになりました。このバスはステップ面と床面がフ

ラットに設計されており、車内の移動が安全かつスムーズに行えます。加えて車いすでの移動がしやすいように床面が広く設計されています。また一部車両はCNG(圧縮天然ガス)で動いており黒煙や硫黄酸化物を一切排出しないことも魅力的ですね。



ドライバーの補助があり、およそ一分半で乗降が可能です。

ノンステップバスの導入によりお年寄りや車いすの方でも身近にバスを利用できるようになったといわれています。市営バスでは南北循環線のすべて、また他の路線でも一部の車両でノンステップバスが運行されています。これから高齢者



松江市のCNGノンステップバス (松江交通局HPより)

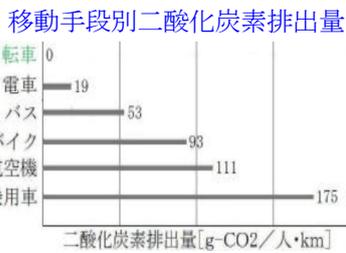
の割合が増えていく中で誰もが自由に移動できる松江を作っていくためにも、ノンステップバスの普及が望まれます。(京久野颯人)

### 新しい自転車の活用方法？ シェアサイクルリング制度とは

自転車は二酸化炭素および大気汚染物質を排出しない環境に優しい乗り物です。また、バイクや自動車のように、地域社会に騒音被害を与えないことにもありません。このように環境に優しい移動手段として

注目される自転車ですが、近年自転車の新しい活用の仕方がヨーロッパを中心に普及しています。シェアサイクルリングと呼ばれる、自転車を共同利用する制度です。具体的には街中にくつもの貸出・返却拠点を設置することでどこでも自転車を利用することができます。日本でも「COGO(コグー)」という地域とつながる自転車シェアリングシステムが行われています。COGOはもともと放置自転車撲滅を目指して誕生した、自転車シェアリングサービスです。使用方法は携帯のアプリで鍵を解除し、そのまま自転車に乗って自由に移動し、駐輪スペースへと自転車を返却するというものです。駐輪スペースはいくつかあり、借りた場所だけでなく返却が可能です。返却の際は、借りた時と同じように、再度アプリを使用して返却処理を行います。

平成21年度国土交通省HPより



この取り組みは横浜国立大学や九州大学など全国の国公立大学からはじまり、バスや電車に続く地域の新たな公共交通の形として注目されています。

松江市でも市が計画する安心・安全歩行空間創造プランの中で、コミュニティサイクルシステムや自転車走行環境の整備が計画されており、中心市街地の自動車交通量の抑制による事故防止策として期待がかかります。自転車シェアリングは私たちの移動ライフと、地域コミュニティに変化をもたらしてくれるとともに環境

### 21世紀の公共交通「LRT」

に優しい交通を考えた上で重要な役割を果たしてくれるのではないのでしょうか。(岡東和希)

LRT(Light Rail Transit)...

Transit...次世代型路面電車とは主に道路内に確保した専用の走行空間に、低床で加速性、快適性を高めた路面電車タイプの車両が走行するシステムのことで、住民の安全と環境を守る、優しい公共交通として近年再評価されています。日本では富山市で平成18年に国内初の本格的LRTが開業しており、高い利便性と町並みに合ったデザイン性が評価されています。

松江市でも、松浦市長が、将来のまちづくりに必要な新しい交通システムとして、このLRT導入を提案したことがあります。すでに研究会での検討、歩道拡



城下町の町並みにも合った富山市のLRT。環境化が実現し、ますます便利に。(飯野公央撮影)

張社会実験や意識調査、意見投稿サイトなどの取り組みがなされてきました。しかし、住民の認知度が低いことや想定された路線に橋があることなどから、うまく話が進んでいないようです。富山市では、LRTのメリット・デメリットやその必要性を市長自ら市民に理解してもらおう座談会を100回以上行ったそうです。松江市にもこうした市民との積極的な話し合いを期待したいですね。(徳岡佑香)

### 路面電車に揺られて

私の出身地の広島市でも新旧様々な路面電車が走っています。そこで今回は広島電鉄(広電)の路面電車の魅力について紹介したいと思います。

百年を超える歴史があり地域住民から愛されてきた広電ですが、利用者が多い理由としてリーズナブルな運賃設定、停留所の立地、運行便数が多く利用しやすいこと、ICカードによる便利な支払い手段、LRT車両の快適性などがあげられます。まず運賃ですが、広島市中心部を走る市内線の場合、区間内なら160円均一とリーズナブルです。また数百メートルごとに停留所があり、そこから目的地まで歩く距離が少なくてすみます。さらに日中は10分に一本ペースで運行しているのです。乗り遅れても大丈夫です。始発は朝

5時台から最終も23時台まであり、通勤、通学、買い物、観光など様々な用途に対応できます。ICカードによる支払いシステムは、広電だけでなく県内の路線バスや市内を走るアストラムラインにも対応しており、乗り換えもスムーズです。そしてLRTに関して、広電では平成11年にドイツから省エネルギー・低騒音・低振動、バリアフリーといった特徴をもつグリーンムーバーという車両を輸入しました。平成19年には国産初の完全超低床車両であるグリーンムーバーマックスが導入され、ますます乗り心地の良い電車に変わっています。

このように便利で利用しやすい路面電車ですが、昭和初期に製造された古い車両が走っていることも愛されている理由の一つです。なかには戦時下において被爆したものなど、歴史的に見ても大きな価値のある車両が今



(写真右)被爆電車として知られる650系

(写真左)国産初のLRTグリーンムーバーマックス(広島電鉄HPより)

も元気に運行しています。広島を訪れる際には様々な路面電車を乗り比べてみてください。 (京久野颯人)



国土交通省公共交通政策部ゆるキャラのりたろう

### 編集後記

今回の3K新聞は、まちづくりを考えるうえで大切な交通政策について、ゼミで使用したテキスト(山中英生・小谷通泰・新田保次著・『まちづくりのための交通戦略』・学芸出版社・2010)を参考に松江市の事例と照らし合わせて考えてみました。日常の暮らしの中にも行政や事業者の工夫と努力が生かされていることがおわかりいただけただろうか? 私たちも教科書の事例を身近な事例と結びつけることで知識が深まり非常に勉強になりました。3K新聞をきっかけに少しでもまちづくりや公共交通に関心を持っていただけると幸いです。次号の編集長は近藤沙也果さんです。(京久野颯人)