

座長 皆さんお揃いのようなので、会議を再開させていただきます。最後の発表都市である福岡市から発表していただきます。市民参加による交通マネジメントを試行されていますので、その辺についての説明をよろしく願いいたします。

事例発表

福岡市交通計画課長 野瀬 繁 隆

野瀬繁隆（福岡市） 福岡市の交通計画を担当しています野瀬と申します。お疲れだと思いますが、最後の事例発表ですのでよろしくお願いいたします。また、昨日から福岡市に入って来られた方が随分いらっしゃると思います。福岡市の中を歩いて、また、各種の交通機関を使ってみて、いろいろとお感じになったことがあろうかと思えます。そういうものを含めまして、後でご意見を賜れば非常にありがたいと思えます。まず、福岡市の現在の交通



状況及びそれに対する課題と今進めている様々な交通施設の整備についてお話し、本日のメインテーマである交通マネジメントの取り組みの現況について説明いたします。スライドを使いながら、お手元に配付している資料に沿って、説明したいと思います。それでは、スライドをお願いします。福岡市は、日本の南西部、九州の北部に位置しています。円を描いていますが、外側の円が1,000kmの円で、那覇市の高嶺さんも言われましたが、東京から大体1,000kmくらいの距離にあります。時間距離で言いますと、新幹線で約5時間、飛行機ですと1時間半余りかかるころにあります。日本列島の中でも、朝鮮半島や中国大陸に近いという地の利に恵まれており、古来より大陸文化の重要な窓口として発展し、歴史を持った都市でもあります。現在では、約127万人の人口を擁し、市域面積は、約337平方キロメートル、東西に27.6km、南北に31.9kmにわたって広がり、市街地は北側を博多湾に、南側を脊振、三郡、犬鳴山塊によって囲まれた半円形の福岡平野を中心に形成されています。また、本市には行政、経済、文化、情報等の都市機能が集積しており、本市を含む周辺の22市町村で、人口200万人を超える福岡都市圏を形成しています。こうした中で、どのような交通の現状にあるかということをお話しします。福岡都市圏は、福岡市の中心部である天神・博多駅地区を中心とするY型の都市軸を形成し、この軸に沿って交通網が発達しています。その交通施設としましては、JR鹿児島本線、西鉄大牟田線、市営地下鉄などの鉄道施設、及び国道3号、201号、202号、九州縦貫自動車道、都市高速道路、こういった道路の施設がありまして、これらの施設によって都市圏の骨格が形成されています。近年居住地の外延化が進みまして、福岡市郊外部や周辺市町での人口の増加が非常に著しく、また都心部への一点集中型の交通体系により、都心部やその流入部で慢性的な交通混雑が生じています。スライドは、ちょうど中心部にあたる天神地区の交通混雑の状況をあらわしています。このために、将来の望ましい交通体系のあり方としては、都心部一点集中型から将来の都市構造に合わせたような扇型の交通体系への脱皮を図り、大量輸送機関を主軸として、多様な交通手段が有機的に連携するような総合交通体系の確立を図ってい

く必要があるかと思えます。そうした中で、現在の交通施設整備状況について簡単に説明しますと、こうした総合交通体系の確立を図るための基本方針としまして、公共輸送機関の強化、基幹道路網の体系的な整備、交通結節機能の強化、交通管理・運用の強化などの施設の整備や交通管理施策を進めています。スライドは、鉄道網をあらわしております。公共輸送機関の強化についてですが、鉄道はその輸送力の大きさだとか、高速性、安全性、快適性といった面で、都市交通を担う最も優れた交通手段です。本市の交通体系におきましても、基幹的な役割を果たしています。市内の鉄道の営業キロ数は、全部含めると約90kmです。鉄道の利用客は、1日当たり約68万人で、1981年の市営地下鉄の一部開業以来、急激に利用者が増加しているという傾向をたどっています。なお、市営地下鉄につきましては、赤丸でポイントを書いています。1号線が西の姪浜から、空の玄関口である福岡空港までの13.1km、及び2号線は、中洲川端というところから東の方に行きますが、貝塚までの4.7km、合計で17.8kmの区間にわたって現在営業しています。さらに現在、鉄道の空白地帯である西南地域において、都心部との結びとといいますか、接続のために地下鉄3号線、延長にして12.7kmありますが、その建設に向けた取り組みを進めているところです。もう一方の公共輸送機関であるバスについてですが、スライドを見ていただければわかるように、バス路線網は市内のほぼ全域をネットしています。延べ営業キロ数は約562km、1日当たりの乗車人員は約42万人となっています。今後は、さらにこうした公共輸送機関としての効率的なバス路線網の充実を図っていくことにしています。次に、基幹道路の体系的な整備としまして、どのような状況なのかと申しますと、黄色とか、赤とか、ブルーとか、黒でも書いていますが、これが福岡市の骨格となる道路です。市内の都市計画決定されている道路、これは延長にして471.3kmあります。そのうちの213.9kmが整備済みですが、率にすると45.4%、まだ半分も整備されていない状況です。こうした都市計画道路の整備の促進を図るとともに、自動車専用道路としましては、まず赤色で書いている都市高速道路ですが、この計画の延長は、現在、全体で36.8kmで、そのうち20.2kmが供用されています。こういう都市高速道路ですとか、下の方にブルーの破線で書いている道路ですが、環状型の道路ネットワークの形成を図るための外環状道路、延長にして16.2kmあり、供用しているのは、まだ600m程度ですが、これらの整備促進を図りながら、先ほど申しましたような扇型の幹線ネットワークの構築を図っている状況です。次に、交通結節機能の強化について説明します。

大量輸送機関である鉄道の輸送サービスによる効果を最大限に発揮するために駅前広場、このスライドは、西鉄大橋というところの駅前広場の状況です。これは電車の高架下に駐輪場を造った事例ですが、こういった駅前広場や駐輪場等の施設整備を促進しながら、鉄道利用への転換を図り、都心部に集中する自動車交通の削減を図っています。このように道路などの施設容量を拡大することを目的に、従来から積極的に整備を進めてきましたが、整備水準が望ましいレベルに達するまでには、今後ともさらにハード面での整備が必要になってくると考えています。次に、本日のメインテーマである「本市における交通マネジメント施策の取り組み」についてご説明いたします。これまでの都市交通政策においては、先ほど説明したように、発生する交通需要に対応できるよう施設整備を行うことに重点が置かれ、整備された交通施設をいかに運用するかという視点が、必ずしも十分でなかったように思われます。そのために供給可能な施設容量に対応した交通需要の誘導とか、特定の時間帯、特定の地区に集中する交通を分散化、平準化させることなどによりまして、交通混雑の解消を図っていく、いわゆる交通マネジメント施策を並行して推進していくことが非常に重要に

なってくると考えています。このような観点から、現在まで進めてきましたマネジメント施策を簡単にご紹介したいと思います。

まず一つ目ですが、自動車交通から公共交通機関への利用転換の促進施策としてどのようなことを行っているのかと申しますと、一つは自動車交通量を削減し、交通渋滞の緩和や環境の改善を図るために毎月14日を、これは那覇市からも紹介がありました「ノーマイカーデー」をしております。即ち、不要不急のマイカー利用の自粛を呼びかけて、公共交通機関への利用転換を進めているものであります。さらに公共交通機関との有機的連携を図るため、バス・アンド・ライド等の結節機能の強化も進めています。このスライドは、バスと地下鉄の乗り継ぎ機能を強化するために建設した、本市西部の拠点である藤崎バスターミナルです。バスターミナルにバスが入りますと、この断面図でおわかりのように、エスカレーターやエレベーター、階段等を使いまして、一番下にある地下鉄へ乗り継ぐ状況を示しています。こうした結節機能の強化も進めています。またバスの優先策を実施することによって、自動車からバスへ転換しやすくするためのバス専用レーン、ちょっと見難いと思いますがブルーで線を引いている区間です。31区間で71kmのバス専用レーン、また、赤で右の方に書いている優先レーン、これは3区間15kmです。こういうものを設置したり、バス優先信号システムなどの優先策をはじめとし、バス利用者の利便性を向上させるため、バスの接近表示システムを有する都市新バスシステムを2区間21.1kmに導入いたしています。特に、市の中心地である天神から、市の西南部に位置する福重の間では、バス専用レーンからの一般車の排除だとか、バス優先信号システムなどのバスを積極的に優先する「公共輸送機関優先システム」を1994年3月から導入しています。このシステムの運用により、平均旅行時間の短縮だとか、バスを利用する人の輸送人員が増加すると言ったような効果が見られています。続いて、道路空間の有効な利用の仕方として、これも那覇市から説明があったと思いますが、朝夕のラッシュ時に、車線進入禁止灯や可変標識などにより、道路の中央線を変移して、交通需要の大きい方向により多くの車線を配分し、限られた交通容量を効率的に使う目的で、リバーシブルレーンを5区間16.9kmに設置し、交通運用の効率化を図っています。それから、違法駐車削減ですが、渋滞を引き起こす要因となる違法駐車削減を図る目的で「迷惑駐車防止に関する条例」を制定するなど、都心部の迷惑駐車一掃に取り組んでいるほか、都心部の一部に違法駐車監視システムや交差点ボイスシステムを導入しています。この違法駐車監視システムは、1991年4月より天神交差点付近約160mの間に導入されており、ビデオセンサーが5分以上の違法駐車車両を感知すると、スピーカーから警告が発せられ、同時に県警の交通管制センターとか、或いは、警察署に通報がなされるようなシステムとなっています。こうしたシステムのねらいは、未然に違法駐車を防ぐことであり、導入により交通渋滞の時間が減少するといったような効果も見られます。次に、都心部の交通の円滑化と平準化に関する施策を説明します。都心部の交通の円滑化を図る目的で、天神地区共同集配システムの高度化や駐車誘導システムの整備に取り組んでいます。天神地区共同集配システムは、全国に先駆けてスタートしたものです。天神地区の集配を共同集配に置きかえようということですが、36のトラック運送業者が出資を行い、共同輸送株式会社というものを設立し、共同集配を行うことによって都心部における物流車の削減と輸送の効率化に取り組んでいるところです。また、駐車誘導システムについては、駐車場の効率的利用と駐車場探しの不必要な交通を削減するため、天神地区内の17の駐車場の満空情報を、こうした案内板で表示することによって、適切な誘導を行い、駐車場の空き待ち等による交通渋滞

の緩和に効果を上げており、19カ所に設置しています。最後に、交通量の平準化を図るための対策として、時差通勤・通学を推進しています。毎年2月を推進月間として、協力人員5万人を目標に掲げ、福岡市とその周辺地域を対象に協力を呼びかけています。紹介しましたように、現在実施している交通マネジメント施策は、どちらかと言うと供給サイド主導の施策であり、この拡充を図ることももちろん大事ではありますが、これからは、需要者サイドが主体となるような施策に力を入れていくべきであろうと考えています。即ち、市民の理解と協力が得られるような環境を創出しながら、交通マネジメントを推進していくということが、今後ますます重要になってくるものと思われまます。このような観点から1994年6月に市民代表、学識経験者、交通事業者、行政機関など20名の委員で構成する「福岡市都心部さわやか交通推進調査委員会」を設置し、天神地区で実施可能な交通マネジメント施策の検討を行いました。その結果、本年の8月23日から9月3日の間に開催されたユニバーシアード福岡大会の期間に合わせ、市民のコンセンサスづくりを重点目標として、6つの交通マネジメント施策を「スムーズ福岡」と名づけて試行しました。最後にその紹介を簡単にさせていただきます。

まず、施策の体系としては、集中交通の抑制、適正な輸送体系の確立、効果的な輸送体系の実現、道路の有効活用の推進という4つの視点から、先ほどの委員会において施策が抽出されました。大きく言えば、車の抑制策として、一つはノーカーデー運動、もう一つは企業持ち帰り車の自粛運動です。即ち、マイカーや企業が持っている車を通勤等に使っている事例がかなり多いという調査結果が出ているので、そういったマイカーや企業持ち帰り車の運行を自粛していただき、公共交通機関へ利用転換することによって交通量の削減を図るということを目的にしています。三つ目の施策は、通信や情報板による交通情報の提供です。これは福岡県警の方に非常に協力していただいたわけですが、交通情報板に表示される渋滞情報に加え、迂回路情報を提供することによって、都心部の交通を適正に分散誘導します。

四つ目の施策は、物流車対策です。福岡市の都心部は非常に商業業務が多く、非常に物流車が多い状況にあります。そこで、物流対策としましては、物流のピーク時の平準化や、先ほどご紹介したような天神地区の共同輸送への集約化の推進、こうしたことを行っていくと同時に、貨物専用パーキング・メータを設置しています。この貨物専用パーキング・メータの適正な活用を図ることによって、物流車による交通混雑を緩和することを目的としています。五つ目は、バス運行経路と停車位置の見直しです。福岡市も非常にバスが多く、バスの運行において、右折するような経路を出来るだけなくしたいということです。バス運行の右折削減を図るとともに交差点と近接しているバスの停車位置を変更することにより、渋滞原因の解消を図り、交通の円滑化を図ることを目的にしています。

六つ目の施策は、タクシーの乗車マナーの向上です。タクシー乗り場以外で客待ちをしない、交差点付近で乗り降りをしないという運動を行うことにより、交通混雑の要因となるようなものを解消していこうということが目的です。これを試行する前と、試行中の写真を撮っていますので、ご覧になっていただきたいと思ひます。これは物流車対策の施策ですが、現状では、建物の中で物流車をさばくということは非常に難しい状況になっており、道路上でさばいています。適正な荷さばき場ということで、貨物専用パーキング・メータを設置して、そこでさばいているわけですが、写真をご覧になっておわかりのように、物流車だけでなく乗用車等もこの中でずらりと駐車しています。この写真は、指導員の配置等を強化しながら、適正にパーキング・メータを使っていたらこう

と試行しているところを撮ったものです。このように白線で引いてある中にきちっと貨物車を止め、適正な運用を図っていこうと言うことです。ちなみに、この黄色いトラックが先ほど申しました天神地区の共同輸送株式会社の貨物車です。これは、バスの運行経路等の見直しですが、天神の主要な交差点の近くにバス停があるために、バスが、時間によってはこのように団子状態でつらなっています。バスの停車位置をバスの系統によって、もう少し先の方で停車させるような工夫を行えば、次のスライドのように、バスが交差点までつらなるような状況は、幾らかでも緩和できるといったような効果が見られます。タクシーの乗車マナーの施策ですが、このスライドでは、ちょっと分かり難いと思いますが、左側の方にタクシー乗り場を設置しています。数珠つなぎになってタクシーがお客を待っており、1車線をつぶしたような状況になっています。こうした状況は、指導員等を配置することによって適正なタクシー乗り場の運用を強力に行うことにより、ご覧のように4、5台程度停まって、きちっとタクシー乗り場でお客さんを待つというような運用が図られる結果になっています。以上、簡単ですが、本年のユニバーシアード期間中に試行したマネジメントの結果を報告しました。ただこれには試行前と試行中の交通量だとか、旅行速度だとか、混雑度、そういった測定を行っておりまして、本日その結果も分析して提出できればと考えていたのですが、分析結果が遅れており、残念ながら本日のこの発表に間に合いませんでした。この分析結果を踏まえて、さらに本市における交通マネジメントの施策をいろいろと検討し、また取り入れていきたいと考えています。いずれにしても、交通マネジメントは、市民の参加がなければ大きな効果を生み出すことが出来ないわけですし、こういった試行を繰り返しながらあるべき施策の姿を探っていくということが肝要ではなかろうかと思えます。福岡市が安全で快適な都市となるように、今後とも市民や企業の協力を得ながら交通マネジメントの施策に取り組んでまいりたい所存です。

非常に早口で、雑多な説明で大変分かり難かったかと思いますが、最初に申しましたように、昨日から、或いは、その前日から福岡市に入ってきていることと思えますので、福岡市の交通について、いろいろとご意見をいただきたいと思えます。これで私の説明を終わらせていただきます。(拍手)

意見交換

座長 野瀬さんありがとうございました。福岡市における交通の状況と課題をはじめとし、交通マネジメントの施策の取り組み、交通マネジメントのあり方、併せて今年度開催されましたユニバーシアード福岡大会の市民のコンセンサスづくりを重点目標として行われた「スムーズ福岡運動」などの発表を行っていただきました。どうもありがとうございました。それでは、意見の交換に入りたいと思えます。ホーチミン市の方、何かありましたらご発言いただきたいと思えます。

ホ・クアン・トアン（ホーチミン市） ご存知のように、長い期間にわたって我が都市は開発が行われています。現在に至るまで、我々は深刻な交通問題を抱えておりません。しかし、開発が進むにつれて、他の都市にもあるような同じ問題を我々も持つことになるだろうと思っています。この点を我々も自覚しています。我々は交通機関の大型開発を研究する過程にあり、会議に出席している皆さんの多くの経験から学ばさせていただいております。そして役に立つ経験があれば、ホーチミン市の持続可能な開発計画に取り入れたいと思っています。この場をかりて、福岡市の桑原市長

と市役所の皆様に対し、今回のご招待について心からお礼を申し上げます。会議出席は私達にとって非常に有用なものです。どうもありがとうございます。

森 英夫（鹿児島市） 一点お伺いしたいのですが、違法駐停車の削減対策として、迷惑駐車防止に関する条例を制定されたということですが、もう少しその内容を詳しく教えていただき、また今までどういう効果があったのかその辺のこともお伺いしたいと思います。

棕野清彦（福岡市） 私から答えさせていただきます。この条例は、1994年10月から施行されています。内容ですが、迷惑駐車防止条例に基づく指導員、これは25名、市の囑託員として迷惑駐車防止に対する指導を行っています。大体週に4日間行ってまして、天神地区と、もう一つ副都心に西新というところがありますが、この2地区を25人で対応しています。その効果ですが、去年の施行後1ヵ月程度経過した時に調査したところ、それまで天神地区で違法駐車が336台、これは瞬間の調査ですが、それが214台に減少している、こういった効果が出ています。今後も重点的に行っていきたいと考えていますが、先ほど申し上げたユニバーの時のマネジメントの試行の際は、体制を若干強化して行ったところ、今後の分析にもよりますが、先ほどの調査に比べて、より以上の違法駐車の減少が見られています。以上です。

ディニス・メンダー（オークランド市） 福岡のノーカーデーに大変関心を持っています。ノーカーデーは他の数多くの都市も自発的に行っているようですね。どういうふうはこの制度の効果をモニタリングしているのか、実際にどういう効果があったかについて非常に強い関心を持っていますので、お聞かせください。

棕野清彦（福岡市） まず試行する前に、市内の企業のうち、従業員規模の多いところ、大体90名以上の従業員を抱えている会社ですが、約1,000社あり、この1,000社に対して、ユニバーシアードの期間中にノーカーデーの協力をしてくださいと、それと併せて、今後福岡市では、交通マネジメントに取り組んでいきますので、企業の中での窓口、交通マネジメントの推進者になってくださいということをお願いし、アンケート方式で、推進者の設置と一緒にユニバーシアード期間中にその企業で出来る目標を設定していただきました。その結果、1,000社のうち400社がマネジメント推進者の登録を行い、ユニバーの期間中に物の運搬を伴わないような業務車輛の自粛を実施いたしました。その交通量がどうなったか、それから目標に対してどうなったかということですが、交通量については先ほど申し上げましたように、現在、数的なものをとりまとめているところです。それから推進者を設置していただいた各企業に対して再度アンケート調査を行い、目標どおりの自粛が出来たかどうか、アンケート用紙を送付して、今、その回答が返ってきているところです。これにつきましても、今後分析して、交通マネジメント推進者を登録していた企業からどの程度協力していただいたか、それと併せて、推進者を設置していない企業も無作為に抽出して、その企業に対してもマネジメントについて協力したかどうか、こうしたことも含めてアンケート調査を現在行っています。全体的な啓発が企業に対してできたかどうか、それに対して協力していただいたかどうか、併せて推進者を設置していただいた企業が設置していない企業に比べて、より協力したのかどうか、そ

の辺も含めて今後分析していく予定にしています。以上ですが、答えになったでしょうか。

崔 治國（釜山広域市） 私は二つ質問したいと思います。一つは、駐車案内板システムについて、もう一つは、違法駐車監視カメラについてです。駐車場案内板システムは、我々釜山広域市でもまもなく導入し、施行しようとしているシステムです。それで知りたいのは、我々は現在、一般駐車場は管理できますが、路上駐車は監視システムがきかない状態です。そこで、日本で構築しているシステムについて詳しい説明をお願いします。次に違法駐車監視カメラについてですが、設置費用についてお尋ねします。一つ一つの費用でなくて、全体的な制御を行っている中央制御システムの費用についてです。可能なら一ヶ所の設置費用も併せてご教示いただくとありがたいのですが、ありがとうございます。

野瀬繁隆（福岡市） 私の方から、駐車場案内板システムについて答えさせていただきます。天神地区にあります先ほど申しました17の駐車場、これはかなり規模の大きい駐車場ですが、その17の駐車場を表示しています。この表示の仕方としては、いわゆる交通管制センター、これは警察本部にあります。駐車が満車状態になれば、その情報がいったん管制センターに寄せられ、そこで「満車ですよ」ということで駐車場案内板に赤の表示が出るようになっていきます。それをドライバーが見れば、赤のランプがついている駐車場は満車だということで、その駐車場には行かないような仕組みになっています。ただこのシステムで、今後改良していかなければならない点は、新たな駐車場が出来た時に、この案内板の中に容量があればいいのですが、容量がなくなってくれば、その駐車場は案内板の中に入らないような仕組みになっています。ですから、今後私どもが考えているのは、個々の駐車場を案内するシステムから、少しブロック型と言いますか、街区ごとを案内するようなシステムを加えて改良していけば、こうしたシステムがさらに効果的に使えるようになるのではないかと検討しているところです。それから、迷惑駐車監視システムですが、先ほどのスライドで説明すれば分かりやすかったのですが、例えばバス専用レーンとか、或いは左側の車線に車が停まっていれば、監視カメラが上部の方にあり、その監視カメラの映像が、交通管制センターのモニターに映るようになっていきます。モニターに映れば、管制センターから声で警告を発して、「駐車違反ですよ、車を排除しなさい」というような警告が流れるシステムになっています。以上です。

北村政典（熊本市） 先ほどオークランド市からのノーカーデーの質問に対し、ユニバーシアード期間中のお答えがありましたが、福岡市からいただいている資料によりますと、毎月14日をノーマイカーデーとして、利用の自粛を呼びかけているということでした。熊本市でも周辺町村を含めてノーマイカーデーを導入しようかと言うことになり、実はバス事業者に意見を伺ってみました。そうしたところ、バス事業者から、どの程度の人がバスに乗りかえるか見込みがたたないが、例えば雨が降った日などでは、自転車からバスに乗りかえる人で今でもバスの積み残しが出ており、都市圏全域でノーマイカーデーが実施されたとしても、バスの増車は難しい。最少の車両台数で、ぎりぎりのところで営業しているので、バス会社の方としては、なかなか増車の対応が難しくて出来ないというご意見でした。

それともう一つ、これに協力をした人に対して何か料金面あたりで優遇措置をとられているので

しょうか？ノーマイカーデーの日は車の流れがスムーズになり、むしろ協力しなかった人の方のメリットの方が大きいという結果になりはしないでしょうか。そういったこともお伺いしたいと思います。

椋野清彦（福岡市） 発表の中で申し上げたことを整理させていただきたいのですが、ノーマイカーデーと、それからユニバーシアードの時の取り組みのノーカーデーという二つの言葉が出てきたと思います。まず最初に出てきたノーマイカーデーと申しますのは、これは1992年に福岡市で環境問題をテーマとしてローマクラブ福岡会議を開催しましたが、この開催をきっかけとして、毎月14日をノーマイカーデーと定めています。これはどちらかと申し上げますと環境面から車の削減を図っていこうというものでありまして、福岡市では、環境局が担当している事業です。それから、ユニバーシアードの時に試行として行いましたノーカーデーですが、ノーマイカーデーの対象は、どちらかというマイカーに限られておりますので、それ以上に企業の活動に伴って運行されている業務車輛、こういったところまで拡大し、車の利用を少なくしていこうというものをノーカーデーと名づけて、実施しています。ノーマイカーデーにつきましては、基本的に利用の自粛を呼びかけているのが実情です。ですから、助成措置があるとか、そういったことは特に行われておりません。ただ去年、1年ちょっと前になります、通常発行してはおりませんが、地下鉄の1日フリー乗車券、エコ切符と言っておりますが、これを発売して公共交通機関の利用をしやすいとする、そうしたことは一度行っております。

それから、ユニバーシアードの時のノーカーデーにつきましても、特に助成等は行っておりません。ただ1,000社に対しまして自粛を要請しておりますが、その中の400社については、交通マネジメント推進者というものを登録していただき、そういった企業に対しては、バスの1日フリー乗車券というものを数枚程度ですが、それぞれ各社にバスの利用をお願いしますよという意味を込めて、送付させていただいております。

ですから、それに協力したからこういった助成をやりましょうというところまで至っておりません。このことについては、今後の研究課題というか、まあ、そういった状況です。

張 徳明（広州市） 質問させていただきます。先ほど福岡市から、乗用車から公共交通機関に転換させるために実施した三つの対策について紹介していただきました。一つ目はマイカー利用を減らすよう市民に呼びかけて宣伝すること、二つ目は郊外のマイカーと市内の公共交通機関との連結機能を強化すること、三つめは公共交通機関の通行を優先させることだったと思います。それでお聞きしたいことは、そうした対策を取ることによって、マイカーは減少しましたか。

減少したとしたらどの程度減少したのでしょうか。これが私からの一つ目の質問です。2番目の質問ですが、具体的にどのようにして先進的な信号システムを利用し、バス走行を優先させているのでしょうか？簡単で結構ですから、是非聞かせていただきたいと思います。福岡市の方、よろしくお願いします。

野瀬繁隆（福岡市） まず最初の質問ですが、公共交通機関への乗りかえを促進しながら、マイカーの自粛を図ることによって具体的にどのくらいの車が削減されたかというご質問だったと思います。

これは先ほど説明しましたように、試行前と試行後の車の実態調査を行ったわけで、マイカーがどれだけ減ったのかということまでは調査しておらず、恐らく結果は出ないと思いますが、いわゆる都心部へ入ってきている車の総量が量的に減ったのか、増えたのか、そういうことは結果として出てくるだろうと思います。さらにそれがどういう原因なのか、そういう運動をやったから減ったのか、或いは、別の要因で減ったのか、当然公共交通機関であるバスとか、鉄道の乗降客も調べておりますので、いろいろな角度から分析しまして、この施策の効果を見たいということです。しかしながら、非常に残念なことに、まだ分析の途中でして、本日その結果についてお知らせすることが出来ませんでした。いつか機会があればお知らせしたいと思います。2点目の質問ですが、信号によってバス走行を優先させ、交通の円滑化を図っているようですが、そのシステムをもう少し詳しく説明してほしいということだったと思います。スライドがあれば非常に説明しやすいのですが、バス専用レーンにはバスだけしか私ども入れておりませんが、例えばバス専用レーンへ一般車が入ってきた場合、まず警告板というのが道路の脇に立っており、その警告板によって一般車は右折車線へ移ってくださいというような警告がなされます。次に、バスレーンの監視用カメラとか、そういうものが設置してありますので、そのカメラは直接管制センターにつながっております。管制センターで映し出されるテレビのモニターを見て、今度は声で一般車の排除を警告するというシステムをとっております。それと例えばバスがある信号に差しかかった時に、信号が青から赤になりそうな時は、やはり感知カメラがありますので、赤になるところを青の時間帯を少し長くしてあげて、バスを優先的に通すというようなシステムをとっています。こうしたバスの優先策を講じることによって、ある程度バスの定時性とかが保たれますので、このような観点から、公共輸送機関への利用転換を図っていくというようなことを考えています。

座長 広州市の方、少しわかりにくい点もあるかと思いますが、詳しくはまた別の機会にご質問いただければと思います。よろしいでしょうか。

それでは時間になりましたので、これで事例発表を終わらせていただきます。熱心な意見交換をいただき、本当にありがとうございました。(拍手)

会議総括

司会 ありがとうございました。以上をもちまして、本日の事例発表と意見交換が全て終わりました。それでは、ここで座長に本日の会議を総括していただきたいと思います。どうぞよろしくお願い致します。

座長 本日の議会の総括ということですが、本日発表されました内容を振り返ってみますと、午前中、広州市からは交通渋滞を緩和するために、都市道路と公共交通施設の建設を促進することや車輛の増加を抑制するためにナンバープレートの発行を制限するとか、自転車などの個人交通手段に対する規制とか、トラックのナンバーによる規制を行うなど、いろいろな交通施策について発表していただきました。次に、那覇市からは、都市の中に軌道系の交通機関がなく、大量輸送機関としては、乗合バスのみであるために、バスを魅力ある交通機関とするよう「パーク・アンド・バス

ライド、駐車場の整備]、「バスレーンのカラー舗装化」、「バスレーンの延長」などの取り組みがなされていること。また既存道路の有効的な活用策やフレックスタイム制度の拡大等に関する対策について発表していただきました。午後は、釜山広域市から、独自の地形に由来する道路化率の低さなどを克服するために、乗用車を規制すべく車輦ナンバー規制やカープール運動の推進などに取り組み、道路の有効活用を図る諸施策について具体的な発表をしていただきました。次に、シンガポールからは、「シンガポールにおける交通戦略と運営管理」と題しまして、合理的な土地利用、適切かつ効率の良い道路網の構築、効率良い公共交通機関の開発、交通機関及び交通需要に対する管理運営について、現状に至った経緯を踏まえながら説明をしていただきました。福岡市からは、先ほど申し上げたとおり交通マネジメントへの取り組みなどについて発表していただきました。

今まで聞いておりますと、各都市とも都市の歴史的、地理的、社会的、経済的な背景はいろいろと異なりますが、それぞれの状況の中であって、交通運営管理について抱える問題を知恵を絞りながら克服しようとする姿が明確に浮き彫りにされたように思われます。

また、5都市の事例発表を材料にして、参加された各都市の皆さんが、活発に忌憚なく意見交換をされ、多くの情報を得ることが出来たことは、大変有意義なことだと思っております。本日知り得た情報をそのままそれぞれの都市に持ち帰って実行しても、現実には困難な面も多いことと思っておりますが、交通需要の管理を推進するために、生かせそうと思われるようなヒントは、必ず一つや二つはあったものと思われしますので、本日の会議の成果を是非とも皆さんの都市の交通問題改善に役立てていただきたいと願っております。

さらに、こういう資料がほしいとか、もっと意見交換をしたいとか、ご要望のある方は、この後に開催します歓迎レセプションの中で、この会議のように大いに意見交換をしていただければと思っております。皆さんがこの機会に積極的に交流を図り、一層の相互交流を深め、ひいては相互協力にまで発展することを切に希望いたしております。

本日は、朝早くから、5都市の皆様には忙しい中を発表していただきまして、また皆さんの大変活発なご発言をいただき、本当にありがとうございました。(拍手)

事務局総括

司会 ありがとうございました。続きまして、アジア太平洋都市サミット事務局長から来年中国・広州市で開催される第2回アジア太平洋都市サミットにおいて、本日の実務者会議をどのような内容で報告するかということにつきまして、まとめていただきます。

鹿野 至 (アジア太平洋都市サミット事務局長) 事務局長の鹿野です。本日は、第1回アジア太平洋都市サミットに参加されました都市の実務者の皆様にご参加いただき、交通問題実務者会議を大変有意義なものとして執り行うことができましたことに、心から厚く御礼申し上げます。特に、事例発表していただきました5都市の方々には、誠にお忙しい中、お骨折りをいただきまして、本当にありがとうございました。また、発表された方のみならず、活発な討議をいただきまして、議論も深められましたので、全ての参加者の皆様方にも感謝を申し上げたいと思います。

さて、本日の会議の内容につきましては、来年10月に中国・広州市で開催されます第2回アジア

太平洋都市サミットの席で報告させていただきます。詳細な文言につきましてはお任せいただきたいと思いますが、基本的には3点のことを報告したいと思っています。

まず一つは、この会議の状況ですが、5都市の発表とまた参加都市の活発な議論、或いは意見交換を通じまして、相互理解が一層深められましたこと、それから多くの情報を得ることが出来、大変有意義な会議となったことを第1点として報告いたしたいと思っています。

第2点ですが、先ほど座長の方からもありましたが、歴史的背景等の違いもありますので、直ちに生かすということは出来ないということですが、この会議で得られました情報、或いは一定の成果を、各都市の方がお持ち帰りいただき、各都市の交通政策に何らかの形で生かすように努めるということが認識されたということ、2点目として報告したいと思っております。

第3点は、せっかくこういう形でお集まりいただき、活発な交流が行われたので、この会議を契機に、交通政策を所管している実務者同士が相互に交流を深め、交通問題解決に向けまして、相互交流、相互協力を推進するという共通認識として得たということ、これを報告したいと思っています。

以上につきまして、ご報告させていただくということで、いかがなものでございましょうか。(拍手)

ありがとうございます。本日は皆様の多大なるご協力をいただきまして、素晴らしい実りある会議になりました。事務局全員を代表いたしまして、改めてお礼を申し上げたいと思います。本当にありがとうございました。(拍手)

司会 それでは、これもちまして交通実務者会議を終わらせていただきます。長時間にわたる熱心なご討議、どうもありがとうございました。(拍手)