

大阪大学サステナビリティ科学技術開発工房プロジェクト
「交通政策の観点からみた環境都市づくりに関する研究」報告書

交通問題のグローバル・マネジメント

— 高槻・市民による交通まちづくり政策の提案 —

**A Citizens' Proposal for the Global Management
of Traffic Problems in Takatsuki-city, Osaka.**

研究代表者：深尾 葉子

大阪大学大学院経済学研究科グローバル・マネジメントコース准教授
(大阪大学グローバルコラボレーションセンター兼任准教授)



大阪大学サステナビリティ科学技術開発工房プロジェクト
「交通政策の観点からみた環境都市づくりに関する研究」報告書

交通問題のグローバル・マネジメント

—高槻・市民による交通まちづくり政策の提案—

A Citizens' Proposal for the Global Management
of Traffic Problems in Takatsuki-city, Osaka

研究代表者：深尾葉子

大阪大学大学院経済学研究科グローバル・マネジメントコース准教授

(大阪大学グローバルコラボレーションセンター兼任准教授)

はじめに

大阪大学大学院経済学研究科
グローバル・マネジメントコース准教授
深尾葉子

交通問題は、他の環境問題と同じく「境界」がなく、「動き」の中に展開する。歩行者、自転車、バイク、車、バス、トラック、鉄道、といった多種多様な移動主体が、間断なく行き交い、おのおのの目的地に向かって、あるいは「気まま」に動き回る。交通問題を生じさせる要因は、人口の流動、住宅の建設、都市への集積と農村地域の過疎化、就業形態、学校、商業施設やイベント、観光、道路設計の不備、総合的な交通政策の欠如、公共交通の未整備や人口の高齢化、都市計画の失敗、財源の不足など実にさまざまであり、この問題を解決するためには、住民、外部からの流入者、通過車両、商業施設、会社や事業所、学校、行政、警察、病院、消防、といった多種多様な機関や個人の協力と連携が不可欠である。さらに状況は常に変化することから、常に現場からのフィードバックにもとづいて迅速な対応がなされることが肝要である。

美しく計画された都市であっても、このフィードバックがなければ状況変化に適応できない「死んだ街」となりうる。ましてや、日本の道路事情を考えると、なりゆきと現実的対応で、街の各所にボトルネックが生じており、美しく整備された計画都市とは程遠い。また一方で、日本の街は、その歴史的な連続性のなかで自然発生的につくりあげられた街並みが、計画都市では実現しえない味わいや居心地の良さを作り出していることもある。

こうした状況の中で、交通問題に常に対処し、よりよい状況を作り出すためには、行政が一方的に計画を策定して押し進めるのではなく、また市民が利己的な権利を主張しあうだけでもない、「開かれた」意思疎通の場が不可欠となる。ことに新たな危険箇所や渋滞の発生、歩行者の不利益や生活環境の侵害、といった問題は、常に利用者である市民が情報を発信し、それをしかるべき部署や組織や機関がうけとめ、フィードバックして改善につなげる、という無数の回路が作動することによって初めて解決可能となる。この「開かれた場」や無数の「回路」を創出し、「生きた」交通政策、まちづくりに活かすことを、ここで、「交通問題のグローバル・マネジメント」と呼ぶ。マネジメントとは、閉ざされた組織や機関の運営のみを指すのではなく、交通問題や環境問題のような開かれた場においても実現されるべきものである。21世紀の交通政策・環境対策はこのような視点をもって、進められなくてはならないであろう。

本報告書は、大都市近郊に位置する中核的なベッドタウン、高槻市をフィールドとして、そこに生活する市民、市役所職員、職場に通勤してくる利用者、交通の結節点として乗り換えに利用する通過客、道路設計を専門にするもの、公共交通機関の職員といったさまざまな立場の人間が、その所属や組織の壁をのりこえて、自由に意見を出し合い、自らの利用する街の交通政策について、具体的かつ抜本的な提案を行うことを目指して作成された。

中心となったのは、市民のよびかけで数年間活動を続けてきた「たかつき交通まちづくり研究会」のメンバーで、日ごろ高槻市の交通政策、道路政策、都市計画の今後のありかたについて、活発に意見を交わしあい、ブログなどでその活動を公表していた。そこに、本市に生まれ育ち、現在も生活者として、市内各所の交通問題に頭を痛めている深尾が合流し、何らかの「市民による交通政策の提言」が出来ないかと考えた。

ちょうどその頃、大阪大学に設置されていたサステナビリティ・サイエンス研究機構（RISS）より、環境適応型の社会を構築する市民による開かれた場の創出に視点を置いた研究プロジェクトを立ち上げてみないかという依頼を受けた。その結果1年以内の活動期間ではあるが、大阪大学の「サステナビリティ科学技術開発工房」の一つとして、「交通政策の観点からみた環境都市づくりに関する研究」という研究課題を担うこととなった。この研究枠組みに沿い、さっそく活動を開始した。

活動の内容は、広く市民の意見を取り入れ、交通政策への具体的提言を行う場を持つこと、そのう

えで市内関係団体に提出すべく、市民による交通政策の提言書をシンポジウムの報告書として作成することであった。具体的には2009年11月22日に高槻市内でシンポジウムを開催し、外部からアサザプロジェクトの代表飯島博氏を迎えて、境界のない場をつくりだすネットワーク型環境回復の手法についての基調講演をお願いした。当日はあいにくの雨天であったが、市民・学生・留学生や地元市会議員など60名以上が参加した。つづいて研究会メンバーを中心に、高槻の交通状況について問題点や現状を報告し、最後に、今後の高槻市の交通問題についてフロアとともに考える場を持った。そのシンポジウムで報告された内容、取り交わされた意見、またシンポジウムを通じて得られたビジョンを盛り込んで作成されたものが本報告書である。シンポジウムを通じて、環境適応型の都市を構築するためには、開かれた場を創出することが不可欠であること、そのために必要な社会的パスがどんなものであるか、おぼろげながらイメージをつかむことができた。また、「境界を越える」方法についても、具体的なイメージを与えられたように思う。

実は、35万都市高槻市には交通問題を専門に扱う部署が存在しない。道路計画は都市計画部門が、道路管理はまた別の部署が、市バスは高槻市交通局が、それぞれ別々に受け持っており、問題を総合的にとりあつかい、今後の計画や改善策を打ち出す母体が存在しないのである。中核都市として新たにスタートした高槻市は、今後近いうちにこの交通問題専門の部署を作る必要性に迫られている。そのような部署が誕生した際には、真っ先に、この「市民の手による市民のための交通政策の提言書」である本報告書を手にとって参照してもらい、具体的な交通政策の立案に役立ててもらいたいと考えている。

また、同時に市内の各小学校や主要な事業所、議員事務所などにも本報告書を配布し、市民ひとりひとりの交通問題への関心と、今後の参画を喚起してゆきたい。本書が、市民提案型の交通政策のひとつのモデルとなり、「開かれた場の創出」のきっかけとなればと願っている。

なお、本研究を推進するにあたり、故石井善明氏をはじめとするRISSの研究者、スタッフの皆様に、熱心な助言と協力をいただいた。ここに謹んで感謝の意を表したい。

目次

はじめに	深尾葉子	3	
たかつき環境・交通シンポジウム資料		6	
基調報告			
1	動的ネットワークで地域を活性化する —物語が生まれる場をつくる線—	飯島博	12
研究報告			
2	ここが問題！高槻の交通		
(1)	高槻の交通をとりまく現状と課題	高麗敏行	16
(2)	自動車交通・道路の概況	西田治	21
(3)	来街者の視点	畑中則宏	24
(4)	生活環境の中の交通問題	深尾葉子	34
	「ここが問題！高槻の交通」アンケート結果		47
	コラム1 高槻の交通への提言	高麗敏行	49
	コラム2 福山市の事例	畑中則宏	55
3	どうする？高槻の交通	岩崎健一郎	60
おわりに	高麗敏行		64

たかつき環境・交通シンポジウム

クルマに依存しすぎない地域をみんなで作るには？

私たちの住む高槻市は、鉄道・バス等の公共交通の便に恵まれたまちですが、それでも年々「自動車依存社会」化は進んでおり、環境に負荷をかけすぎない集約型のまちづくりという観点から、「歩行者・自転車・公共交通優先のまちづくり」への転換が求められています。

たかつき交通まちづくり研究会では、「クルマに過度に依存しない高槻」を目指して、高槻の交通課題の調査や交通政策の先進事例の研究などを進めてきましたが、現在は「まちを挙げて交通環境の改善に取り組むためにはどうすれば良いか」という点を課題として捉えています。

今回、茨城県霞ヶ浦で地域ぐるみの環境改善活動に活躍されている飯島博氏をお招きしてお話を伺う機会を得ましたので、市民が主体的に環境改善に取り組むための道筋について、霞ヶ浦の事例を通して皆さんと考えたいと思います。

併せて高槻の交通環境に関する当研究会メンバーからの発表やパネルディスカッションを通じて、具体的に高槻の交通環境の今後について考えたいと思います。ご参加の皆さんが日々考えておられる「高槻の交通課題」を集約する機会も設けますので、多数のご参加をお待ちしております。

とき 2009年11月22日(日)
午後2時～4時30分 (1時30分開場)

ところ 市民会館305号室
阪急高槻市駅から徒歩10分

無料
要申込
(先着100名)



第1部 地域と連携して取り組む環境改善

講師：飯島博 (NPO法人アサザ基金代表理事)

1995年に始まった霞ヶ浦再生事業「アサザプロジェクト」で、湖岸植生帯の復元、放棄水田を生かした水質浄化、山林の保全などの「市民型公共事業」を、行政・大学・企業・漁協・農協・生協・学校・市民など地域と一体になって流域全体で展開。核となる組織を持たず、各主体間の垣根を越えた「協働の場」を提供するネットワーク型の手法が注目を集めている。共著に『よみがえれアサザ咲く水辺』（文一総合出版、1999年）、『水をめぐる人と自然』（有斐閣、2003年）、『自然再生事業』（築地書館、2003年）。

第2部 ここが問題！高槻の交通

交通の概況：高麗敏行 (たかつき環境市民会議)

自動車交通：西田治 (たかつき交通まちづくり研究会)

来街者の視点：畑中則宏 (枚方LRT推進会)

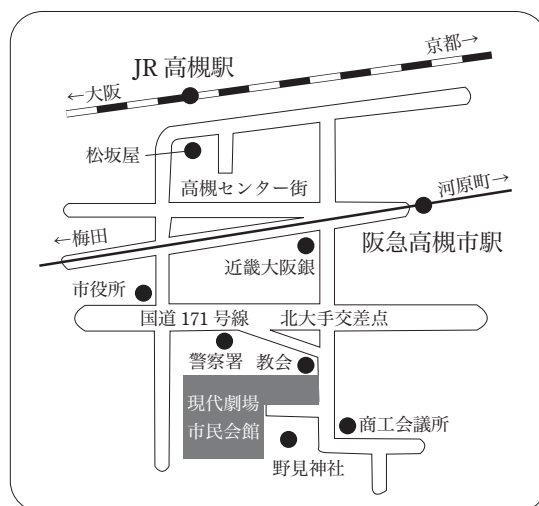
生活環境の中の交通問題：深尾葉子 (大阪大学)

※「ここが問題！高槻の交通」アンケートも実施します。

第3部 どうする？高槻の交通

コーディネータ：深尾葉子

パネリスト：飯島博・高麗敏行・西田治・畑中則宏



申込先：たかつき交通まちづくり研究会事務局
〒569-0804 高槻市紺屋町8-31長東ビル2F-A 株式会社グリーンラインツアーズ内
Tel：072-685-0765 Fax：072-685-0766 Email：takatsukikotsu@gmail.com

主催：たかつき交通まちづくり研究会

たかつき交通まちづくり研究会（通称：たかつきこまち）

—活動目的—

たかつき交通まちづくり研究会は、高槻市、特に中心部（大まかに JR 高槻駅と阪急高槻市駅間）において、「出来るだけ車（自家用車）に依存しないまちづくり」を目指して、先進事例や専門書、講習会などから「学び」、市内の歩行者や車の交通量など「現状を把握」、理想とするまちの「イメージを共有」し、より多くの人に関心を持って貰うために「情報を発信」することを活動の主目的とします。

学ぶ

- 視察旅行：国外、国内の交通事情、先進事例都市などの視察
- 知識：交通やまちづくりに関する講習会への積極参加、専門書の紹介

情報発信

- 発表の場：視察の報告会やフォーラム開催（年1回）
- 公開の場：交通に関する情報をHPで公開
- 成果の場：レポート（交通先進都市の視察や事例紹介）をHPで公開

現状把握

- 基礎調査：主要箇所における車、自転車や歩行者の交通量調査

イメージ共有

- ゆめ作り：改善するモデル地区のイメージ化（CGフォトモンなど）
- 蓄積：道路、交通状況データベース（市内における道路空間、交通手段、交通施設などについて、事例のデータを蓄積）の作成



ブログ

<http://takatsukikotsu.blog16.fc2.com/>

イメージCG



Takatsuki Michio
（高槻道夫）の
YouTube
「高槻の道路 自転車
で疾走中」



JR 高槻駅北口広場

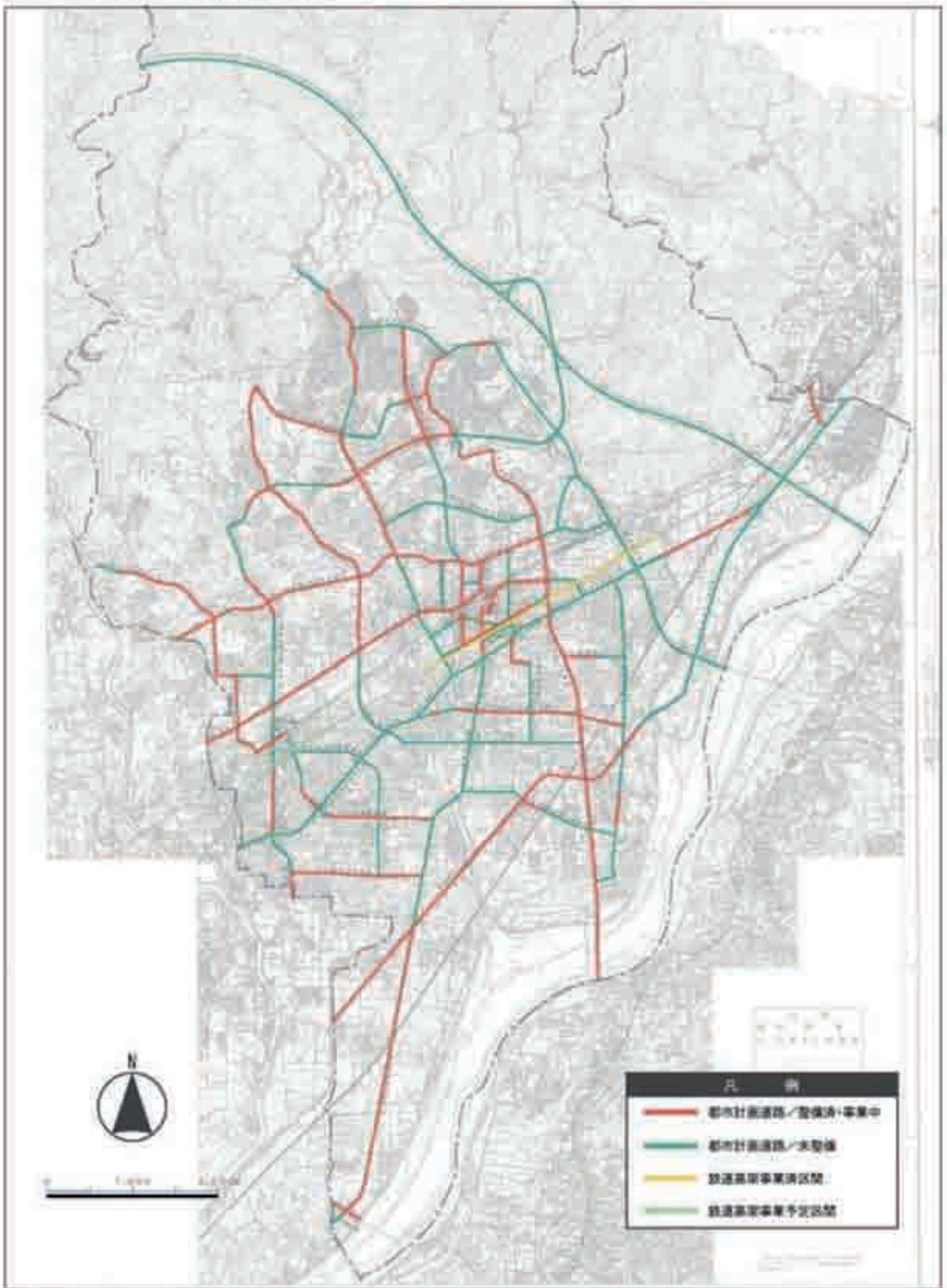


「たかつき環境・交通シンポジウム」の様子



高槻市都市計画図（高槻市都市計画マスタープランより）

都市計画道路及び都市高速鉄道現況図



(平成16年度末現在)

高槻市都市計画道路及び都市高速鉄道現況図（高槻市都市計画マスタープランより）

たかつき環境・交通シンポジウム

環境配慮型の社会を作る市民による開かれた連携の場として、平成 21 年 11 月 22 日に高槻市民会館においてシンポジウムを開催した。

はじめに、霞ヶ浦においてネットワーク型の市民活動を展開しておられるアサザ基金代表の飯島博氏よりご講演をいただき、続いてたかつき交通まちづくり研究会のメンバーよりそれぞれの視点から高槻の交通環境に関する問題について報告がなされ、会場からアンケートとして参加者各人の考える高槻の交通環境の問題点を集約する機会を持った。第 1 章と第 2 章はその記録である。

最後に、第 3 章として、当日の会場における議論とたかつき交通まちづくり研究会として行ってきた議論を集約・整理し、高槻の交通環境改善のための提言としてとりまとめた。

動的ネットワークで地域を活性化する

—物語が生まれる場を作る線—

NPO 法人アサザ基金代表理事／飯島博

点ではなく動く線になる

雪舟の「破墨山水」という有名な水墨画がある。具体的な風景を再現した絵ではなく、紙の上に引かれた線そのものが持つ動きや表情から次々と生まれるイメージと共に、ひとつの風景が浮かび上がってくる。東洋の絵画の多くは、線そのものの中に自然の本質を見る。線は点と点を結ぶものでも、物の形を模倣した単なる輪郭線や境界線でもない。点ではなく線になること。配置された点と点を結ぶ線ではなく、「動く線」によって生まれるイメージの連鎖から、ひとつの風景を結実させること。そんなことを雪舟の絵は語っているように思える。

私達は自らをひとつの点として位置付け、どの点とどの点を結ぶか、それぞれの点の配置や分類、その方法論や仕組みにばかり苦心しているが、自らが動く線になり線と線の交差するところに出会いを次々と生み出していくような発想や生き方がなかなかできない。今地域に必要なものは、線となって動く人や組織、物である。そして、その動きを促すお金である。

動的ネットワークとは、まさに動く線によって満たされた空間であり、至るところに想定外の出会いを生成し続ける場である。「地域社会の持続的発展」とは、人や物や金が点から線になって新しい動きを作り出し、地域を出会いに満ちた場に変容させていくことだ。動く線は地域にどのような物語を結実させるだろうか。

物を開き事を始める

紀元前の中国には「物を開き事を始める」という言葉がある。動的ネットワークは、専門家や学者が好む理念や方法論からは展開しないことを、この言葉は語っているように思える。ネットワークは物から展開する。「物を開き」とは点を線に変容させることだ。目の前にある人や物から新しい意味や機能、価値を引き出し、付加価値の連鎖を社会に起こすことができなければ、動的ネットワークは展開しない。自分の理念や方法論を基点に描くデザインではなく、自らが線となって動きの中に飛び込み描くデザインが、地域には必要だ。

組織化されたネットワークは社会に展開しない。中心を持ったネットワークも展開しない。人や物に意味や機能を一対一で対応させ、点と

して配置し、それらを線で結ぶことでシステムを動かすのが、近代の手法である。それは、一点から世界を眺める西洋の幾何学遠近法の絵画に似ている。幾何学空間の中では不動の中心点を基に、人や物が整然と配置されているからだ。一方東洋の絵画の多くは、空間の奥行きを霧や雲の動きつまり大気や水の壮大な循環によって表現している。絵の中に中心点はない。だから、目は常に動くことを求められ、そして、観る人はいつの間にか絵の中に居る。

たしかに、幾何学遠近法の方が科学的かもしれない。しかし、そこに描かれた空間も現実ではない。人々がこのような近代の手法を相対化し、自由な発想を持たない限り、地域に新たな人や物、金の動きを生み出していくことには限界がある。既存の枠組みの中で可能性を求めることから、地域の潜在性へ目を向けることへと転換することが必要だからだ。

幾何学空間に配置されていた点が動く線となり、自ら空間を生み出していくことで、地域の可能性は飛躍的に広がるはずだ。そのときに、人々は地域に新たな文脈や物語が生まれたことに気付くだろう。

地を這う草のネットワーク

「アサザプロジェクト」

霞ヶ浦では、湖に自生するアサザという水草「物」から始まった付加価値の連鎖「事」が、広大な湖と流域を被う動的ネットワークへと発展した。1970年代から始まった湖の水質悪化は、条例の制定などの規制によって1980年代には一時期改善の兆しが見られたが、1990年代には再び悪化の傾向を示し、行政や研究機関も改善の見通しを示せない状況にあった。行政のみならず、啓蒙や調査、要望に終始してきた市民運動にも限界が見えていた。湖は水質悪化と同時に、生物多様性の低下や漁業の衰退などの問題を引き起こしていた。一向に解決の糸口が見付からない閉塞状況の中で、あらゆる分野の人々が発想の転換を求められていた時代であった。

新たな発想を得るには、多くの論文を読むよりも湖と直に向き合うことが必要だと思い、私は1993年頃から湖岸を歩いて調査することを始めた。霞ヶ浦の湖岸の総延長は約250キロメートルで、湖岸線の長さでは琵琶湖を抜いて日

本一である。後から知ったことだが、私以前には湖を歩いて一周した人はいなかった。

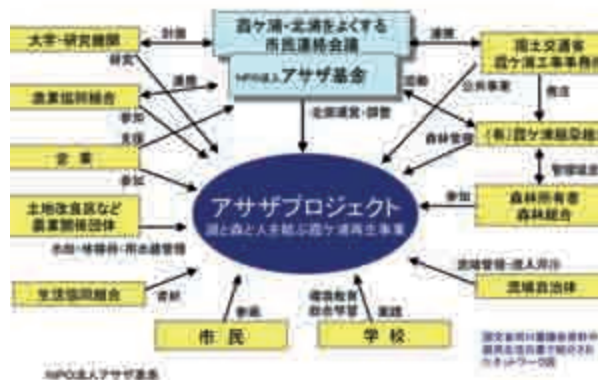


コンクリート護岸で固められた霞ヶ浦

春夏秋冬を各一周する調査をとおして、自動車や舟の移動では気付かない多くの人や生き物に出会うことができた。知り合いの小中学生がいつも数人一緒に歩いてくれたお陰で、調査はさらにきめ細かなものになった。子ども達は、この調査を霞ヶ浦のお宝さがしと呼んでいた。そして、この調査の中で見つけたお宝のひとつがアサザであった。夏から秋にかけて湖のところどころで黄色い花を無数に浮かべるアサザの群落の美しさは、それだけで湖に対するマイナスイメージで被われていた私達の発想に転換を促してくれた。さらに、アサザについて調べてみると、湖の環境破壊によって絶滅に恐れのあることや、沖に向かって大きな群落をつくるアサザが波を和らげることで岸辺のヨシ原が波による浸食から守られていることなどが分かってきた。

このアサザを多くの人々が育てることで湖の現状を理解し、育てたアサザを湖に植えることでヨシ原を再生するなど湖の再生の一步として思い付いたのが、1994年であった。アサザを育てることなら誰でもできる。つまり、誰もが湖の再生に関わることができるということだ。さっそく、翌年にアサザの里親の募集を始めた。実は、これが延べ16万人の人々が参加し、地域の農林水産業や企業、学校、研究機関、行政等が協働で進める市民型公共事業アサザプロジェクトの始まりであった。

中心に組織の無いネットワーク～市民型公共事業



ネットワーク型市民事業

アサザの里親は、初年度200人くらいだったが、翌年から毎年5千人、1万人と増え続けていった。参加者が増え続けた原因のひとつは若い人達の参加があったことである。学校全体での取り組みにしてほしいと校長先生に提案してくれる生徒が出てきたりと、学校単位での参加が年々増加していき、数年後には170校を超える学校が参加するようになった。若者の他にも、それまで湖の環境問題には無関心だった人々や組織が次々と参加してくるようになった。ここから、アサザプロジェクトは大きなネットワークに広がり始め、その後様々な分野に新しい風を吹き込むネットワーク型事業へと発展していくことになった。



アサザプロジェクトのネットワーク



環境教育でネットワークを広げる

なぜ、こんなに多くの人々がアサザプロジェクトに参加するようになったのかと、よく質問を受ける。理由は色々あるかもしれないが、私は物語の力だと思っている。それは、近代化という大きな物語とは異なる、アサザを育てる人々ひとりひとりが育む小さな物語の力である。人々はアサザをとおして直接湖に働きかけることができるようになった。それによって、湖はひとつの場が変わった。アサザというひとつの水草が動く線となり、地域に様々な出会いを生み出し始めたのである。

人々が育てたアサザは、湖底に穴を掘り植え付けられると、1週間もすれば湖底を這う茎を四方八方に伸ばし始める。樹木のように根を張り一点で留まることがない。のびた茎の節からも根を張り、再び四方八方に茎を伸ばす。時間が経てば、最初にアサザの株を植えた場所が何処か分からなくなってしまう。基点になった点も中心も分からないネットワーク。アサザは「動く線」そのもの、湖に広がる動的ネットワークである。人々は動く線を育て、湖に植え付ける。それは一つのメタファーとなり流域社会に地を這うネットワークとして広がっていった。

動的ネットワークが壁を溶かす

社会には様々な縦割りの壁があって、新たなつながりを作る上で大きな障害となっている。アサザプロジェクトでは様々な組織を隔てる縦割りの壁を「壊す」のではなく、「溶かす」ことを行っている。よく縦割りの壁を壊すという言葉を目にするが、組織は縦割りの仕切（壁）を壊して除いてしまえば、混乱し機能しなくなってしまうものだ。だから、私は仕切を「壁」から「膜」に変える発想が必要だとよく言っている。社会に展開する動的ネットワークに関わることで、組織は非公式の結び付きを他の組織と結ぶことができる。同じ組織内のセクション同士も、組織外の人や物、システムをとおして、協働の事業に関わることが可能となる。それを

戦略的に行うには、NPOのような新たな組織をうまく機能させればいい。社会の縦割りに拘束されないNPOが、体の中の離れた臓器や組織同士を結び新たな機能や全体の活性化を促すようなホルモンや触媒のような動きをすれば、社会や組織を隔てる縦割りの壁を溶かし、膜へと変容させていくことができるのではないか。生命がそうであるように、膜は内部と外部を隔てるものであると同時に、内部と外部の間のコミュニケーションを生み出すものである。それは、私が描く未来の組織像である。

行政参加という発想

アサザプロジェクトでは、中心に組織を置かない（中心の無い）ネットワークを展開する。中心にあるのは組織ではなく場である。専門分化した組織（とくに行政）を中心にしたネットワークは機能しない。公共事業が代表例だ。だから、私達は専門分化した組織をネットワークの一員として機能させる戦略をとる。社会の縦割りを越えたネットワークを地域に作り、行政等に参加を促す。それらの組織には中心から外れネットワークに参加することで、専門的な機能をより発揮しやすくなることや総合的な施策を実現しやすくなることを理解させる。「住民参加」がピラミッド型社会から生まれた言葉だとすれば、ネットワーク社会からは「行政参加」という言葉が生まれてくるだろう。

壁を溶かすお金の動き

壁を溶かすものにお金の新たな動きがある。地域で動くお金もなかなか「動く線」や「動的ネットワーク」にはならない。行政のお金の動きは「箱形」である。縦割り組織の枠組みをそのまま地域にはめ込み、その枠の中でお金の動きが収まるようにできている。企業のお金の動きもネットワーク型にはなりにくい。企業の場合は、投資したお金を利益として効率よく回収する「ループ型」である。どちらも、ある意味で自己完結型のお金の動きになっている。地域にとって指先の毛細血管にまでお金が流れるネットワーク型の動きを作ることができるのは、非営利のNPOのような組織だと思う。非営利であるからこそ縦割りや効率の壁を越えてネットワーク状に拡散し循環するお金の動きを作ることができるのだ。NPOが社会のホルモン・触媒として機能すれば、離れた組織間を結ぶお金の動きも作れる。このお金は決して大きな額ではなくても「動く線」として地域で機能し、社会の壁を溶かし多くの出会いを生み出す。そのことは行政にとっては地域に潜在する公益機能を浮上させることになり、企業にとってはコミュニティ機能と協働するビジネスモデルへの道を

切り開くことにもつながる。

アサザプロジェクトでは、組織や分野を横断した取り組みを、自然の循環や多様な生物のつながりに重なる社会の文脈づくりをとおして実現させてきた。その具体的な動きを、代表的な取り組みを基に図示したのが次の図である。



循環型公共事業

流域の森林の手入れをしたときに発生する間伐材や粗朶を使った消波堤を、湖の自然再生事業に活用する事業（湖と里山を同時に再生）や、湖で増加する外来魚を駆除し買い上げて魚粉に加工し流域の農業団体に肥料として活用してもらい、取れた農作物を「湖が喜ぶ野菜たち」というブランド名で販売をする事業。また、荒廃が進む湖の水源地を企業と協働で元の水田に再生し無農薬でコメ作りを行い、出来たコメを原料に地元の酒造メーカーで地域ブランドの地酒を作る事業。IT企業や宇宙開発関連の研究機関、大学などと協働で行うコミュニティ機能と協働する社会システムや先端技術の開発など。

他にも多様な事業が複雑に繋がって、流域に新たな人と物、金の動きを作り上げている。これらはどれも「問題解決型の取り組み」（点）ではない、「価値創造的な取り組み」の連鎖（動く線）である。それぞれに問題を抱えた点と点を結ぶ線を引いただけでは、連鎖は生じない。まず、はじめに動く線が必要だ。アサザという地を這う草の茎が、まず「動く線」になった。動く線が次々と人々に新たなイメージやアイデアを想起させ、つながらないはずの組織と組織を、物と物を結び付ける新たな価値を次々と浮上させる場を創出した。「線に潜在する力」それがアサザプロジェクトの真の推進力である。

コンテンツブランド（点として生きる価値）からコンテクストブランド（線によって生まれる価値）へ

不動の点として生きる価値がある。有名地域ブランドの多くは品質では追随をゆるさない

「コンテンツブランド」である。これらの地域ブランドをモデルにした取り組みが各地で行われているが、成功事例は多くない。私はこれらの成功事例は元々特異事例だと考えている。高品質のもの作りには多くの条件が揃わなければならない。また、高品質を維持するためには、環境などへの負荷を避けられない面がある。私は、成功事例をモデル化し一般化しようとしても意味がないと思う。ところが、行政や研究者はいまだに全国各地からデータを集めて類型化し、特異事例に合った地域を抽出して、成功事例を増やす手法や仕組みづくりに専念している。私は別の意味で全国各地すべてが特異事例＝成功事例になり得ると考えている。地域にある何かを「動く線」に変え、様々な人や物が出会う動的ネットワークを広げていくことで、ひとつの文脈（コンテクスト）が生まれ、その地域にしかない価値（小さな物語）を創出することができるからである。これは「コンテクストブランド」である。つまり、現代版「物を開き事を始める」である。課題はそれぞれの地域独自の文脈や物語をどのように生み出していくかである。その鍵はその土地で「動く線」を見つけることにある。

文脈や物語は、動く線に満ちた場から生まれるものだ。アサザプロジェクトでは、そのような場を生み出す重要な役割を流域の子ども達が担っている。なぜ、子どもなのか。それは私達おとなが子どもに成るという意味もあるからだ。流域の小中学生はトンボやカエルなどの様々な生き物の目になって地域の空間や環境を読み直し、自然のつながりを取り戻すために読み替える学習を行っている。トンボになって空を飛び、カエルになって地を跳ねる。メダカになって小川と田んぼを行き来する。動く生き物になって空間を移動し、動く線になって空間を読み替えていく。生き物の目になって見ることで、物には違う意味やつながり、機能があることに気付くことができる。子ども達ひとりひとりが動く線となって、自然と共存するまちづくりを思い描くことで小さな物語が芽生え、それらが地を這う草の茎となって広がり始める。地域に新たな価値を創造し人や物や金の動きを作る動的ネットワークはここから生まれる。

私達は、子ども達の環境学習と地域社会の持続的発展を結ぶ線を引こうとしているのではない。それは、「点と点を結ぶ線」ではない。ネットワークとなって広がる「動く線」と「動く線」が交差して生まれる出会いに満ちた場を創出しようとしているのだ。

高槻の交通をとりまく現状と課題

たかつき環境市民会議・たかつき交通まちづくり研究会／高麗敏行

高槻市は大阪市と京都市のほぼ中間に位置し、国道171号や名神高速道路などを始め、JR東海道線や新幹線、阪急電車など交通の動脈が通過するベッドタウンとして、昭和45年頃から急激に発展した（昭和30年5万人、昭和40年13万人、昭和45年23万人、昭和50年33万人）。このため道路や下水道などの社会資本整備が人口増加に追いつかず、多くの都市に見られるように、無秩序な開発などにより描いたまちの将来像からはほど遠かったものと思われる。

1. 中心部の交通状況

この十数年、高槻市の人口はほぼ横ばい状態（平成7年の36万人をピークに漸減している）であり、それに伴い自動車交通量などの大きな変化はあまり見られない

中心部においては、JR高槻駅北側の再開発に伴い平成16年2月に開店した商業施設（アクトアモール）などにより、周辺道路における交通量に変化が見られた。

高槻市では平成15年及び21年に市内数十カ所で交通量調査を実施しており、それらより市中心部10カ所における交通量の変化を確認した。



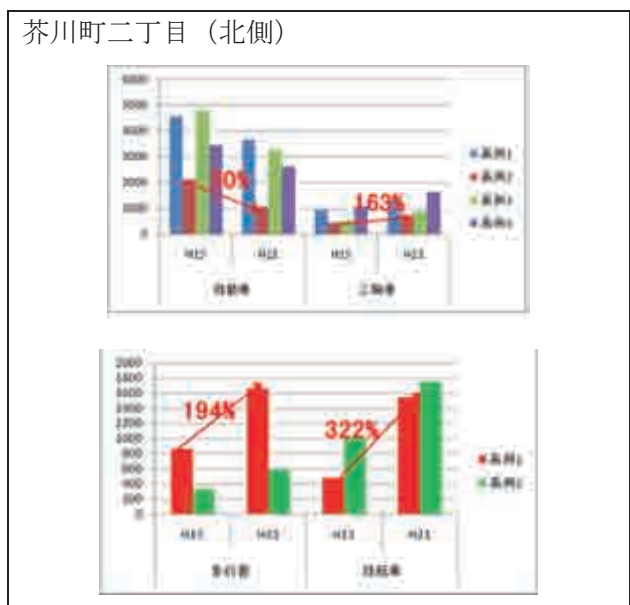
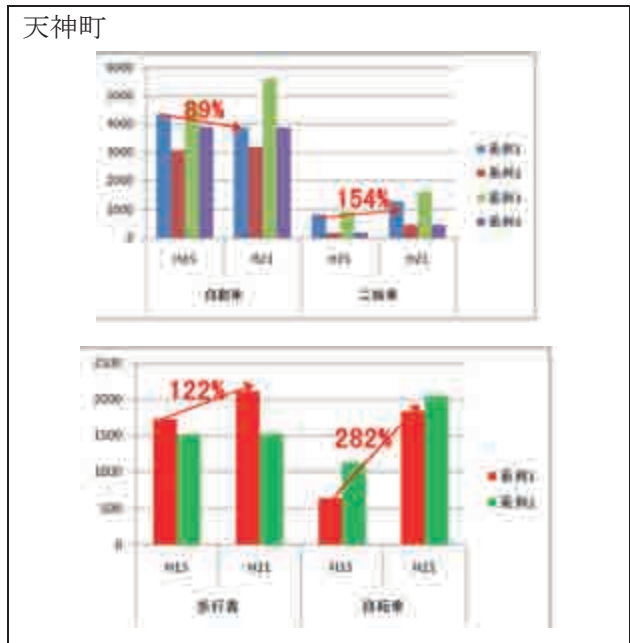
図1-1 中心部交通量調査箇所

中心部における交通量の平成15年と21年の変化においては、おおむね自動車交通量は横ばいもしくは減少傾向にある。それに比べて、二輪車は1カ所を除いて5割程度増加している。なお、歩行者は、2カ所で3倍も増加したとこ

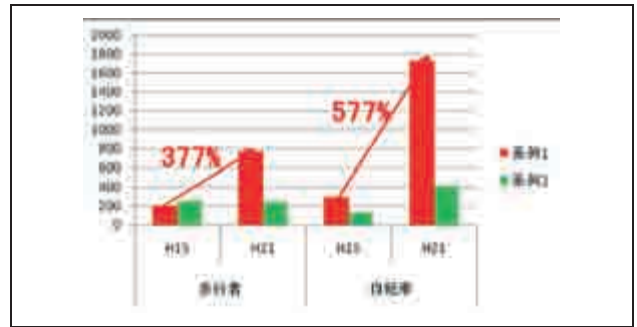
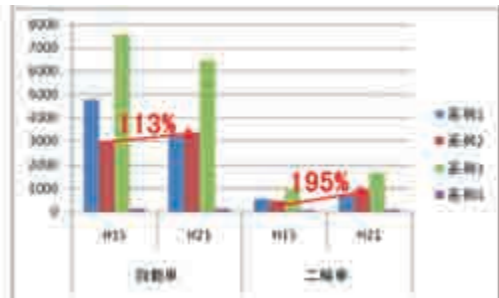
ろがあるが、全体的には歩行者は横ばい、減少している。

特筆すべきは、自転車交通量の増加である。すべての箇所を増加しており、中には5倍増の箇所もある。

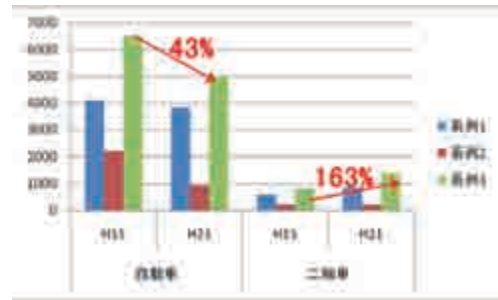
下記に、各調査地点の交通量（自動車、二輪車、歩行者、自転車）の平成15年と21年の変化を表すグラフを示す。



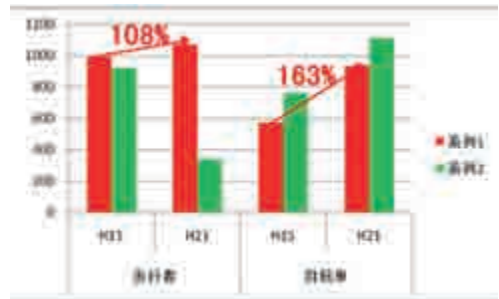
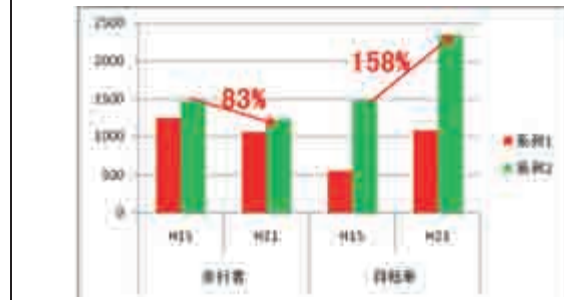
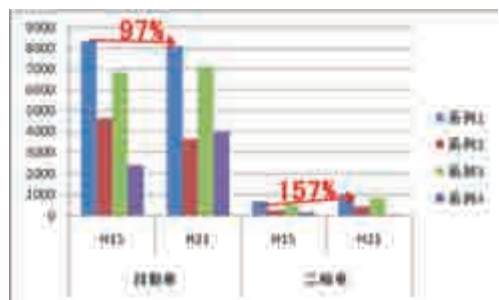
芥川町二丁目（南側）



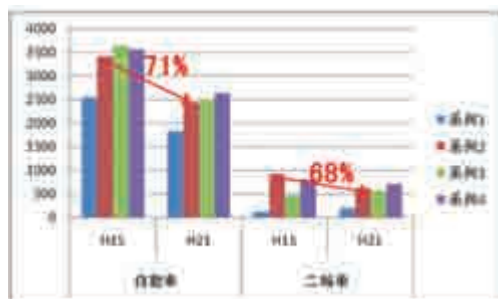
上田辺町（北側）



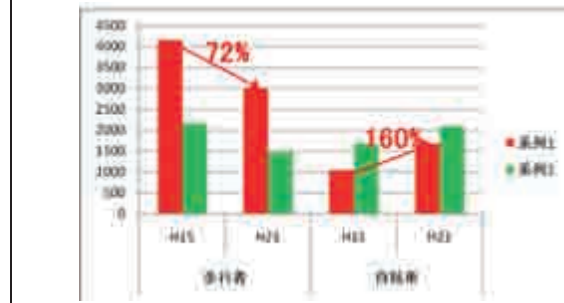
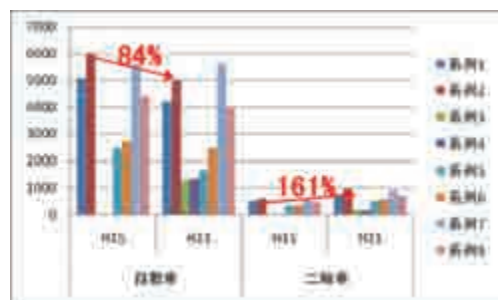
八丁畷町



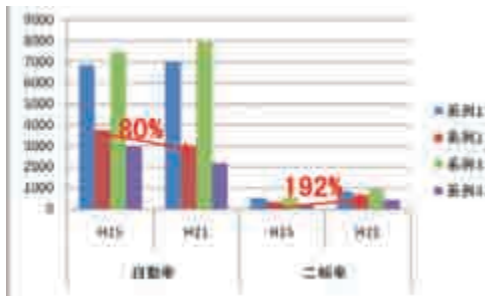
白梅町



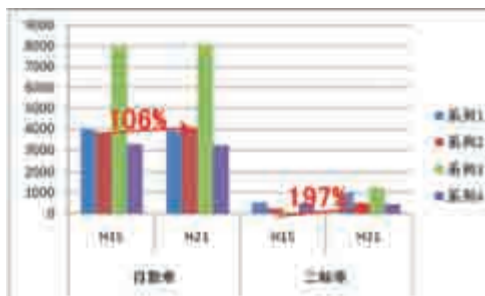
上田辺町（南側）



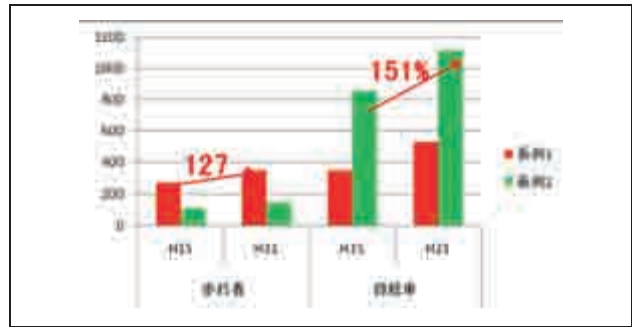
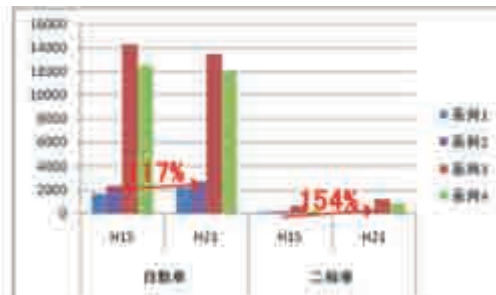
大学町



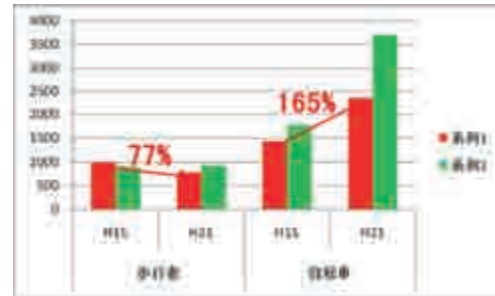
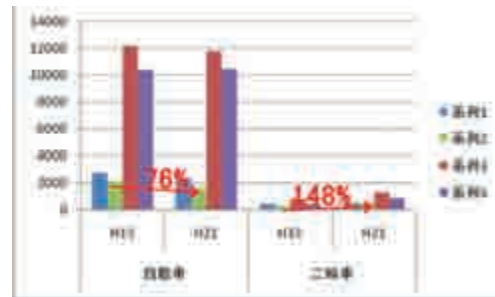
別所中の町



芥川四丁目



桃園町



2.人口の変化

人口減少、高齢社会化が進む中、乗用車や二輪車の利用者について、国内の動向を整理した。

まずは、人口変化と乗用車台数であるが、人口は漸次的（1%増）な変化に対して、乗用車台数は10%前後の伸び率である。

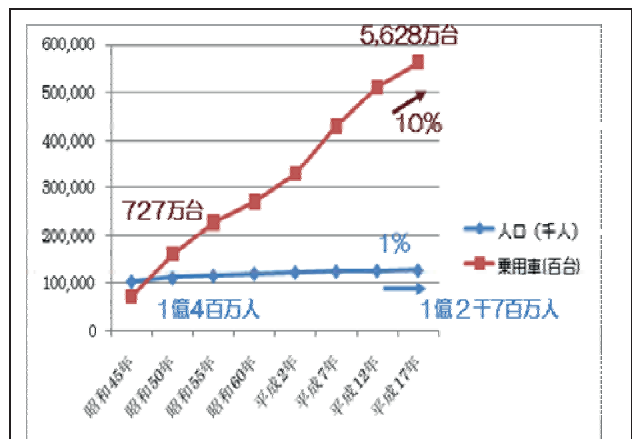


図1-2 国内における人口と乗用車台数の動向 (昭和45年～平成17年)

注) 国土交通省 HP、交通白書等より作成

このことは、二輪車台数の伸び(9%)についても同様である。

なお、昭和45年から平成17年の35年間で、人口は22%増えたが、乗用車は約7倍、二輪車は約4.7倍の増加となっている。

この間における一般道路(高速道路を除く)の実延長は、昭和45年の102万kmから平成17年の118万km(道路統計年報2008より)と16%弱しか伸びていない。

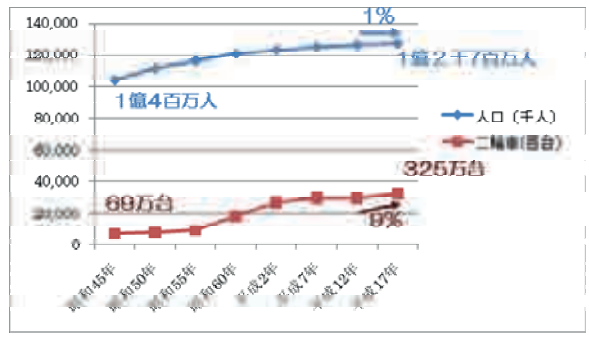


図 1-2 国内における人口と二輪車台数の動向 (昭和45年～平成17年)

注) 国土交通省 HP, 交通白書等より作成

次に、高槻市における人口変位と高齢者割合をグラフで確認する。人口は平成15年から20年の5年間でほぼ横ばい(1%増)であるのに対して、高齢者(60歳以上)の割合は16.8%から21.4%と急激に増えている。

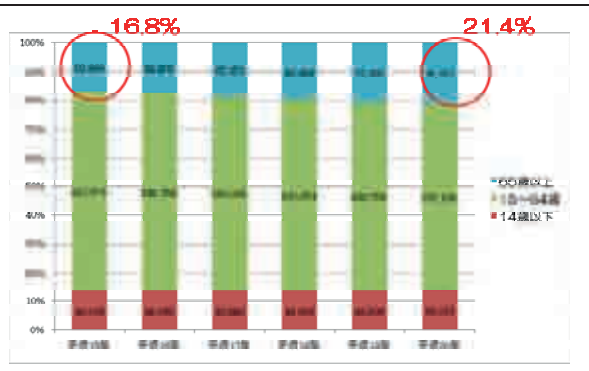


図 1-4 高槻市の人口変動

注) 市 HP の人口統計 H20.9 より作成

以下に、町毎の人口分布とバス路線図(市バス)を重ねた図を示す。人口は丸が大きいかつ色が緑系から赤系になるに従い人口は多いことを示す。

主なバス路線の便数を以下に整理する。

JR 以北

- ・上の口方面：130 便/日
- ・公団阿武山方面：101 便/日
- ・日吉台方面：91 便/日
- ・関西大学方面(平安女学院経由)：70 便/日
- ・寺谷町方面：64 便/日

・上成合方面：67 便/日

JR 以南

- ・北大塚方面：62 便/日
- ・車庫前・富田団地方面：63 便/日
- ・車庫前(栄町経由)方面：57 便/日
- ・下田部団地・玉川団地方面：53 便/日
- ・柱本団地方面：39 便/日



図 1-5 人口分布と市バス路線状況

注) 市 HP より作成

この人口分布とバス路線図(市バス)だけでは明らかにできないが、丘陵地が広がる JR 以北が比較的人口に対するバス便数割合が高く、JR 以南は平地であること、民間バス路線(京阪バスなど)が運行していることなどから、JR 以北に比べてバス便数は少ないものと思われる。

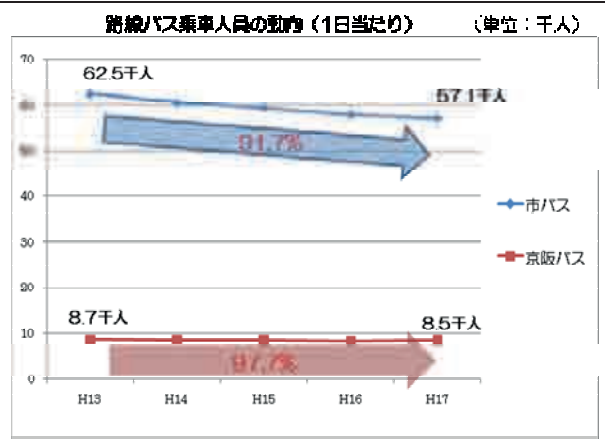


図 1-6 路線バス乗車人員の動向(1日当たり)

注) 資料「にぎわいと活力ある『集約型のまちづくり』を目指して」(高槻市)より作成

上図は、市バスと京阪バスの平成13年から17年のバス利用者人員の動向を示すものである。

高齢化が進む中、車の運転が困難になるなど、本来は増加すべきバス利用者が減少傾向にある。推察されることは、団塊の世代が定年などを迎え通勤者から在宅者になることで、行動パターンの変化（通勤→余暇活動、あるいは通院）により、鉄道駅を中心としたバス路線が使い勝手の悪い物になっている可能性がある。

3.中心部における人の流れ

市中心部において、一体どれくらいの人が集まっているのか、主な通りにおける歩行者交通量を以下に示す。

- ・アクトアモール：約1万人
- ・JR 高槻駅南側デッキ：約3万人
- ・センター街：約2万人



また、JR 高槻駅および阪急高槻市駅の1日あたり乗車人員は、JR 高槻駅で約6万人、阪急高槻市駅で約3.5万人と、この二駅で約10万人の鉄道利用者のいることが分かる。

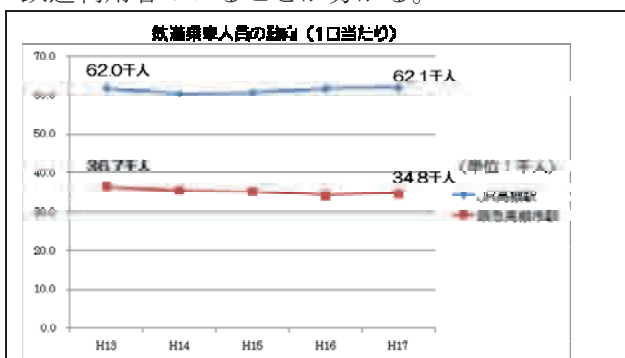


図 1-7 鉄道乗車人員の動向（1日あたり）

注）資料「にぎわいと活力ある『集約型のまちづくり』を目指して」（高槻市）より作成

4.まちなかのあり方

JR 高槻駅および阪急高槻市駅に囲まれた市中心部においては、約10万人の鉄道利用者および1万人～3万人が往来する商店街など、この区域には多くの通勤・通学者、買い物や通院などを目的とした「歩く人など」がいる。

しかし、そこは歩行者がゆっくり安全に安心して歩くことができる空間として整備されているかということ、そうではないと思われる。横ばい、あるいは減少傾向にあるとはいえ、まだまだ多くの乗用車など自動車交通が入り込んでおり、ここ数年では二輪車の増加が著しい。反対に、高齢社会化が進む中、バス利用者は減少傾向にある。

今後、益々、通院や余暇を楽しむなど高齢者などの外出機会が増えるものと思われ、車による移動からバスなどの公共交通機関、歩行者や自転車などを中心に考えたまちなかへの転換が求められていると思われる。



自動車交通・道路の概況

たかつき交通まちづくり研究会／西田治

ここでは、交通まちづくりに最も大きな影響がある自動車交通とそれを支える道路について、今後の道路のあり方という視点から、高槻市における道路整備の経緯、道路の果たしている役割と現状を紹介する。

1.高槻の道路整備の経過

高槻市では、高度経済成長期に国道171号、国道170号沿いに企業が多く進出し、人口が急増したため、義務教育に不可欠な学校建設等が優先され、道路・公園・下水等の都市基盤は人口増加が落ち着いてからとなり、道路網整備の遅れにより中心市街地とその周辺の交通渋滞など様々な交通問題が発生している。近年、都市計画道路の整備、国道171号の右折レーン設置等により、渋滞の解消等を図っているが、すでに市街地が形成されているため、整備は計画どおり進んでいない。

2.道路の機能

道路には「円滑な移動を確保するための交通機能」「都市環境・都市防災の面で良好な都市空間を形成する機能」「都市構造を形成し、街区を構成するための市街地形成機能」がある。

3.データで見る高槻

乗用車保有台数は平成8年までは増加傾向にあるが、その後は横ばい。JR利用者数も平成7年までは増加傾向にあるが、その後は横ばい。市バス利用者数は平成7年まで横ばいで、それ以後は減少傾向にある。

生産年齢人口は減少傾向にある。十年後には人口が10%減少する予測がなされている。平成32年度には高齢化率32.7%で府下第2位になると予測されている。

4.道路のあり方について

現状の問題点と対応策

高槻市の自動車交通については、東西方向は通過交通が増加し、南北方向は道路網が脆弱であるため、市内の道路は、特に中心市街地とその周辺では、慢性的な渋滞が発生している。

今後、道路沿線の環境改善、交通改善、ボト

ルネック踏切の解消、防災面からも更なる道路整備が必要である。また同時に、高齢化を踏まえたまちづくり・道路整備の在り方の検討が必要である。

道路交通体系の充実

中心市街地へスムーズにアクセスするための放射状道路の整備や、中心市街地への過度な自動車の集中を回避するための中心市街地を迂回する環状道路（内環状道路・外環状道路）の整備を促進する必要がある。また従来の車中心の道づくりから人と車が共存する道づくりへの転換、市営バス等の公共交通を中心とした交通体系の確立も重要である。

集約型都市構造のイメージ

今後は、住居地域における徒歩生活圏の形成、中心市街地への都市機能の集約、放射状道路による住居地域から中心市街地へのアクセス性の向上、環状道路による中心市街地からの通過交通の排除、公共交通網の充実と利用拡大等により、過度な自動車交通が発生しない都市の形成を目指す必要がある。

（次頁よりシンポジウム当日の発表資料を掲載する）

本日の話題の内容

- 1 たかつきの道路のいきさつ
- 2 道路の交通機能
- 3 データでみるたかつき
- 4 道路のありかたについて

2

1 たかつきの道路のいきさつ

昭和29年 R171号沿いに企業進出

昭和42年頃 安岡寺五丁目の造成



工場勝致の第1号の松下電子

R170、R171の交通の利便性の高い所に企業が進出し、働く人が定住していった。このころから、人口の急増期となる

昭和40年代は人口急増期

南平台、日吉台などの宅地開発も同時期開発に合わせて道路整備を実施

3

1 たかつきの道路のいきさつ

昭和54年 国鉄高槻駅南再開発完成

～平成21年 駅周辺の道路が整備



昭和50年に入ると人口の増加も緩やか人口増加に併せ小学校の建設などの社会資本整備が優先
交通結節点としての再開発が完成、それ以降、JR高槻駅北地区、阪急上牧駅

近年では、駅周辺の道路が次々と整備
中心市街地に流入する自動車の慢性的渋滞の解消が期待される

4

2 道路の機能

- 都市における道路は以下のような多様な機能を有している
(都市計画運用指針より)

1 円滑な移動を確保するための交通機能



十三高槻線(辻子交差点付近)
東西交通のネットワーク機能を有する



国道171号線(八丁交差点付近)
東西交通及び南北交通の結節点の機能

Googleマップより引用

5

2 道路の機能

2 都市環境、都市防災の等の面で良好な都市空間を形成



浦堂地区

高槻市市民の木「けやき並木」
市民の好きな景観にある



富田地区

周辺の道路幅員は狭隘であり、災害時の避難路や延焼遮断帯としての機能

6

2 道路の機能

3 都市構造を形成し、街区を構成するための市街地形成機能



桜ヶ丘南町地区

整然とした区画道路により、良好な住宅地が形成



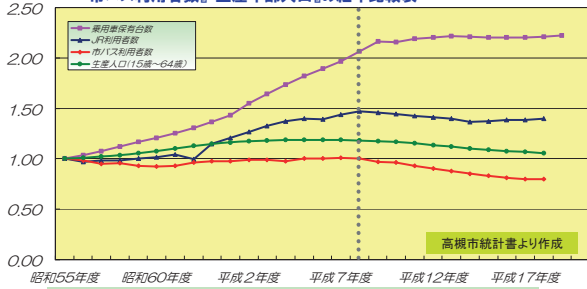
富田駅前商店街

駅前道路の両側には生活関連施設が立地し、にぎわい空間の形成

7

3 データで見る現況

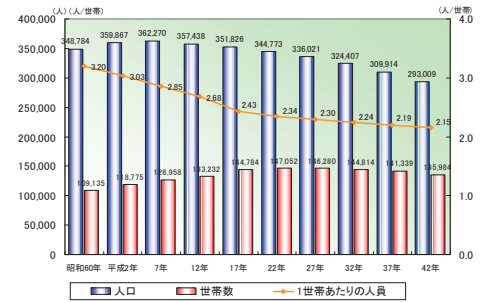
昭和55年を1.0とした、『乗用車保有台数』『JR利用者数』『市バス利用者数』『生産年齢人口』の経年比較表



乗用車保有台数は平成8年まで増加傾向が高いが以降はほぼ横ばい
 JR利用者数も平成7年まで増加傾向が高い、それ以降はほぼ横ばい
 市バス利用者数は平成7年まで横ばい、それ以降は減少傾向
 ⇒生産年齢人口は減少傾向(今後この傾向はつづく可能性が高い!)

3 データで見る現況

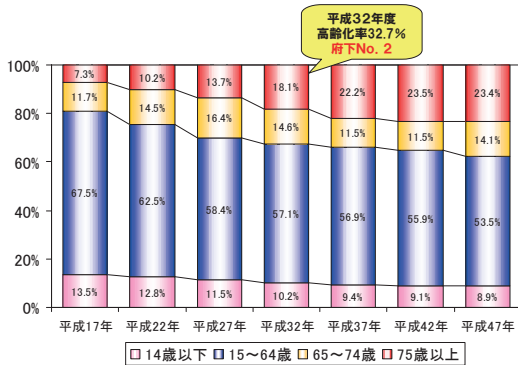
高槻市の将来推計人口～人口問題研究所のデータより～



10年後は人口が10%減少する予測(H17 約35.2万人⇒H32 約32.4万人)
 世帯数はH22をピークに徐々に減少

3 データで見る現況

高槻市の将来4区分人口割合～人口問題研究所のデータより～



4 道路のあり方について

H17 交通センサスにおける交通の現況

【現在】
 ○東西方向は、通過交通が増
 ○南北方向は、道路網が脆弱
 ↓
 市内の道路は慢性的な渋滞
 ※R171 混雑度1.75以上
 ※高槻駅柱本線 混雑度1.25以上
 ※府道鳥飼八丁富田線は阪急京都線の踏切により慢性的な渋滞

【将来的に】
 一短期一
 ○道路沿線の環境改善、交通改善、ボトルネック踏切、公共交通の定時性確保、防災面からも道路整備が必要
 一長期一
 ○高齢化を踏まえたまちづくりが必要
 ⇒道路のあり方も検討



4 道路のあり方について

【道路交通体系の充実】

- ①放射・環状幹線道路の整備促進
- ②車中心の「みちづくり」から人と車の共存する「みちづくり」へ
- ③市営バス網を中心とした公共交通体系の確立



4 道路のあり方について

集約型都市構造のイメージ図



来街者の視点

枚方 LRT 推進会／畑中則宏

筆者は枚方 LRT 推進会に所属しているので、まずその紹介をし、次いでその立場から高槻の交通状況を見てみたい。

1. 枚方 LRT 推進会の紹介

1997 年の JR 東西線開通により、京阪枚方市駅方面への人の移動量が減少し、中心市街地の衰退が問題となったため、JR 片町（学研都市）線方面と中心市街地を結ぶ鉄軌道（欧州で注目されている新型路面電車・LRT）の導入を検討するために 1998 年「枚方・LRT 研究会」として発足した。

2. 枚方から見た高槻の交通

高槻市は鉄道（JR・阪急）・名神高速道路等自動車交通の双方において至便の地であり、全国でも数少ない公営バスが活躍している恵まれた交通環境にある町であると言える。民営公共交通しかない町では路線廃止・撤退などの問題が起こっているにも関わらず、高槻市バスにおいては、下記のような水準の高い公共交通サービスが提供されている。

わかりやすいパターンダイヤ

昼間のバス便の時刻は、毎時「00 分、20 分、40 分」など同じ数字の繰り返しになっており、鉄道便との連携は意識されていないものの、利用者にとって分かりやすいものとなっている。

乗客に分かりやすい乗り場構成

JR 高槻駅南口を出たバスは必ず阪急高槻市駅を通るようになっており、JR 高槻駅南口のバス乗り場の番号が阪急駅前バス乗り場の番号と対応しているなど、細かいところまで利用者の利便性が考えられている。

充実した交通案内機能

市営バスが乗り入れている市内鉄道駅の全てに案内所が設置されており、運行系統図や時刻表が入手できるようになっている。これは当然のことのようだが、高槻以外の地域では十分にできていないところも多いのが現状である。

駅前乗り場のベンチの配列

JR 高槻駅北口のバス乗り場では、バスを待つ人の列に沿ってベンチが配置されており、お年寄りもバスに乗る順番を気にせずにベンチに座って待つことができる。これも当然の工夫のようだが、ここまで考慮されていないベンチの配置が他の町では多く見られるのが現状である。

各種乗車券の充実

一日乗車券、二日乗車券など、鉄道駅をまたいで乗り継いだり、山間部に行ったりする際に非常に便利かつお得な乗車券制度が整備されている。

行き先番号制度

「54 番 上の口」など路線の終点到番号を付けて路線を区別している。ローマ字併記もなされていて外国人にも配慮がなされている。ただ、「摂津峡上の口」など地元住民以外にも分かりやすいバス停名を付けることや、「行き先番号制」ではなく「路線系統番号制」にするなど、さらに分かりやすくする工夫の余地は残っている（付録参照）。

環境定期券制度

土・日・祝日に、市営バスの通勤定期券（IC 定期券含）を提示すると、定期券所持者の券面表示区間外の運賃、同居の家族（2 親等以内）の普通運賃が「大人 100 円・小児 50 円」で利用できる制度である。

その他きめ細かなサービス

JR 富田駅前の乗り場を示す看板や目的地に特化した案内板、成合中町停留所の無人傘貸出サービスなど、利用者の便宜に配慮したきめ細かなサービスが提供されている。

付録：行き先番号制度と系統番号制度の比較

【現行】(行き先番号制度)

複数の異なる経路が存在する場合経路、番号を完全に区別している場合と、同じ番号で末尾にアルファベット（A・B）を付与している場合が、混在している。

J R 高槻駅南…1（1 A・1 B）
阪急高槻駅南…3
阪急富田駅…4
J R 富田駅…5（5 B）
J R 高槻駅北…11

道鶴町…12
前 島…13
六中前…14
北大塚…15
下田部団地…16
玉川橋団地…16
車庫前 17・38
富田団地…18
富田団地東…18A
クリンピア前島…20

柱本団地…22
柱本団地・復路三島江経由…23

栄 町…28・29

上成合…32
川久保…33
梶原東…34

芝生住宅東口…36・37

下の口…50
塚 脇…51
原大橋…53
上の口…54
別所本町公園北…56
寺谷町…57
緑が丘…58
田 能…60
中畑回転上…61
二 料…62
杉 生…63
日吉台…65
日吉台西…66

平安女学院大学…67
平安女学院大学東…68
平安女学院大学経由関西大学…70

関西大学…71
奈佐原…72
萩 谷…73
西塚原…74
萩谷総合公園…75
公団阿武山循環…81・91
上の池公園…82・92

宮田公民館経由公団阿武山循環…91
宮田公民館経由上の池公園…92
宮田公民館経由大阪薬科大学…94

【提案】(系統番号制度)

方面を十の位で、そして終点停留所を一の位で区別する。富田地域発着の区間運転便は、百を加えることにより、末尾の法則性が崩れることがないよう考慮している。

▼ J R 高槻駅南から国道171号線方面

11 J R 高槻駅南～クリンピア前島
12 J R 高槻駅南～道鶴町
13 J R 高槻駅南～前 島
14 J R 高槻駅南～六中前
15 J R 高槻駅南～北大塚
16 J R 高槻駅南～下田部団地
16 J R 高槻駅南～玉川橋団地
17 J R 高槻駅南～車庫前

▼ J R 高槻駅南から芝生方面

22 J R 高槻駅南～柱本団地
23 柱本団地→三島江→J R 高槻駅南
27 J R 高槻駅南～車庫前
28 J R 高槻駅南～富田団地

▼ J R 高槻駅南から別所方面

32 J R 高槻駅南～上成合
33 J R 高槻駅南～川久保
34 J R 高槻駅南～梶原東
36 J R 高槻駅南～別所本町公園北
37 J R 高槻駅南～寺谷町

▼ J R 高槻駅南から富田方面

40 J R 高槻駅南～阪急富田駅
41 J R 高槻駅南～車庫前

▼ J R 高槻駅北から日吉台・緑が丘方面

50 J R 高槻駅北～日吉台循環
50 J R 高槻駅北～日吉台西
51 J R 高槻駅北～下の口循環
51 J R 高槻駅北～塚脇循環
52 J R 高槻駅北～緑が丘
53 J R 高槻駅北～原大橋
54 J R 高槻駅北～上の口

- 57 J R 高槻駅北～寺谷町
- 58 J R 高槻駅北～杉 生
- 58 J R 高槻駅北～中畑転回場
- 58 J R 高槻駅北～田 能
- 59 J R 高槻駅北～二 料

▼J R 高槻駅北から平安女学院方面

- 61 J R 高槻駅北～関西大学
- 62 J R 高槻駅北～郡家～ J R 富田駅北
- 68 J R 高槻駅北～平安女学院大学
- 68 J R 高槻駅北～平安女学院大学東

▼J R 高槻駅北／富田駅北から氷室方面

- 70 J R 高槻駅北～明治製菓前～ J R 富田駅北
- 71 J R 高槻駅北～関西大学
- 72 J R 高槻駅北～奈佐原循環
- 73 J R 高槻駅北～萩 谷
- 84 J R 高槻駅北～西塚原
- 85 J R 高槻駅北～日赤病院～上の池公園
- 171 J R 富田駅北～関西大学
- 172 J R 富田駅北～奈佐原循環
- 173 J R 富田駅北～萩 谷
- 173 J R 富田駅北～萩谷総合公園
- 184 J R 富田駅北～西塚原
- 187 J R 富田駅北～日赤病院～上の池公園
- 188 J R 富田駅北～上の池公園～日赤循環

▼J R 高槻駅北／富田駅北から宮田公民館方面

- 95 J R 高槻駅北～日赤病院～上の池公園
- 194 J R 富田駅北～西塚原
- 195 J R 富田駅北～日赤病院～上の池公園
- 197 J R 富田駅北～上の池公園～日赤循環
- 198 J R 富田駅北～大阪薬科大学

▼J R 富田駅北から富田団地方面

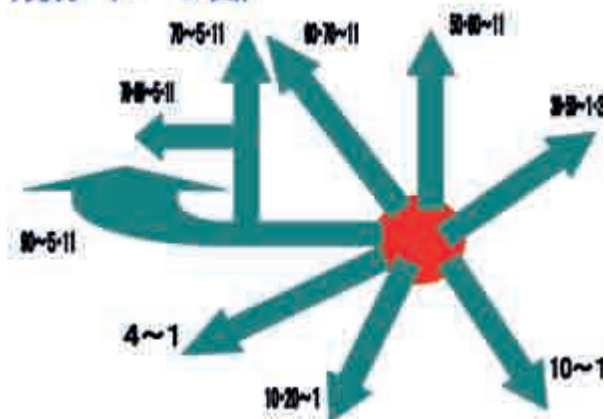
- 128 J R 富田駅北～富田団地東
- 128 J R 富田駅北～富田団地

▼阪急富田駅から芝生方面

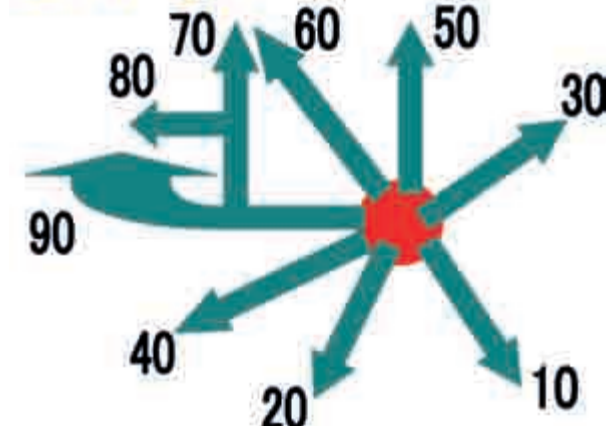
- 145 阪急富田駅～芝生住宅・栄町循環
- 146 阪急富田駅～栄町～車庫前
- 147 阪急富田駅～芝生住宅～車庫前

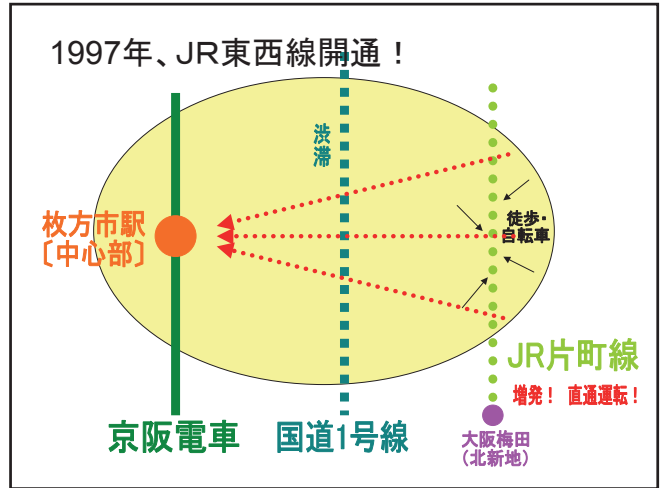
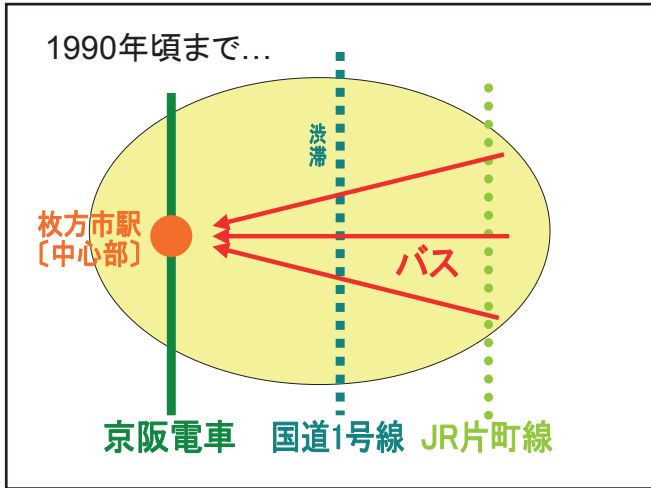
(次頁よりシンポジウム当日の発表資料を掲載する。)

(現行・イメージ図)



(提案・イメージ図)





1997年、JR東西線開通！

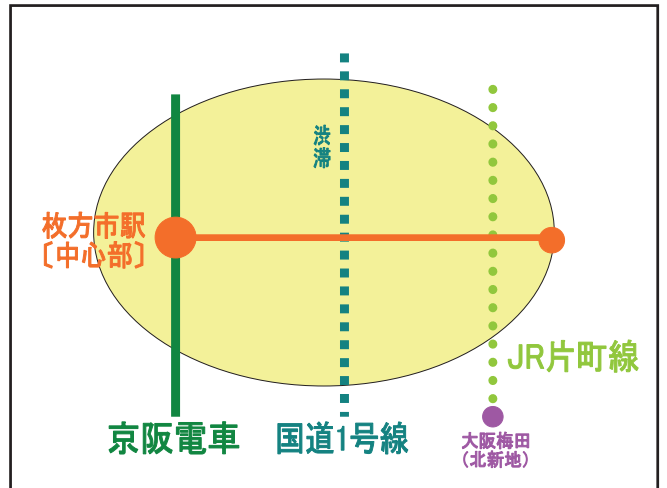
→基本的に、すべての電車がJR東西線へ乗り入れ！

↓

わざわざ、枚方市駅周辺中心部へ来なくても、大阪梅田へ行けばショッピングを楽しめるようになる。

↓

中心市街地を衰退させず、市内の移動の質を低下させないためには、新たな発想での交通システムが必要！



ヨーロッパ等で活躍するLRTシステム

- ・CO2を出さず、環境にやさしい。
- ・地上からすぐに乗れて便利。
- ・渋滞がなく時間通りに移動可能。

- ・地下鉄に比べ、建設費が安い。
- ・2両以上を連結することができ、一度に多くの人を運べる。
- ・鉄道への乗り入れも可能。

1998年、実現するための活動が始まる
「枚方・LRT研究会(後に推進会に変更)が発足！」

高槻市

- ・JRで京都まで12分、大阪まで15分、大津まで22分！
- ・阪急電車で京都市内まで約20分、大阪市内まで約20分！

→どこへ行くのも、便利なロケーション。

- ・名神高速道路をつかえば、全国へもスムーズにアクセス。

さらに、緑も豊か...



そして、市内交通は基本的に市の交通で行っている。

公営交通事業者

都市の装置(重要なインフラ)である公共交通

・しかし、公営で事業を行っている都市は、
全国でわずか32都市！

(バス事業に限れば、さらに減って29都市)



徳島市営バス



仙台市営バス

→ひとつの県に一つないような状態...

日本の公営交通事業者

- ・北海道:札幌・苫小牧・函館
- ・東北:青森・八戸・仙台
- ・関東:東京・川崎・横浜
- ・中部:名古屋
- ・近畿:京都・高槻・大阪・伊丹・尼崎・神戸
・明石・姫路
- ・中国:呉・岩国・宇部・松江
- ・四国:徳島・鳴門・小松島
- ・九州:北九州・福岡・佐賀・長崎・佐世保
・熊本・鹿児島

※離島部や登山客輸送のみの、「公営交通事業者協会」に入っていない事業者は除く。

公共交通...市民の貴重な足。

→都市のインフラとして、
きわめて重要な位置づけ！



しかし、公営交通がなく、民営でやっていた都市の路線の中には、これまでフリークエンシーなサービスを行っていたにもかかわらず、1990年代以降に全廃されたケースも少なくない。

KバスH線 (I神社~U町O丁目)

・利用実情に合わせ、1990年頃に、やむを得ず、運転間隔を30分間隔より広げたダイヤにする。



・利用者離れが進む。



・これにあわせ1991年・1993年にかけ、さらに減便！



・利用者離れが加速、ほとんどいなくなる。



・1997年夏、廃止。

近くにバスが走っていても、多くの人は、運転間隔が15分(~20分)より1本より伸びると、バスというものを自分の足として認識しなくなる。



しかし、民間の場合、いくら市民の足とはいえ、採算を重視しなければならず、運行頻度の維持は困難。

高槻市に目を向けてみると...

わかりやすいパターンダイヤ

JR富田駅①のりばに掲出されている時刻表

昼間は、同じ数字の繰り返し！！



鉄道のダイヤとは直接リンク(接続)していないが、ほとんどの路線で、このようなわかりやすいパターンダイヤが実践されている。



時刻を自然と覚えることができ、無意識にバスが自分の足として認識できるようになる。

駅前におりたってみると...



「高槻市ホームページ」より

・「JR高槻駅南」を出たバスは、必ず「阪急高槻駅」を通るようになっている。

南西エリアへ行く系統は、市役所を通過して、
南東エリアへ行く系統は、八丁畷を通過して、

JR南②のりばから出たバスは、阪急②のりばを經由
JR南③のりばから出たバスは、阪急③のりばを經由
JR南④のりばから出たバスは、阪急④のりばを經由
JR南⑤のりばから出たバスは、阪急⑤のりばを經由
JR南⑥のりばから出たバスは、阪急⑥のりばを經由

・何でも無いようなことであるが、初めての乗客に対する案内のしやすさの向上、初めての乗客の誤乗防止など、隠れた効果を発揮している！



さりげなく、バス利用のハードルを下げている。



案内所などの充実



JR富田駅前「市営バス案内所」



「緑ヶ丘」停留所前の回数券発売所

原則、市営バスが乗り入れている市内の鉄道駅すべてに、案内所が設置されている。

案内所へ行けば、

・運行系統図や路線ごとの時刻表が、入手可能。



高槻市営バスの、路線別時刻表



「配布時刻表＝自分の会社の商品紹介」であるから、本来入手できて当然の情報であるが、高槻以外の地域に目を向けると、なかなかそこまで手が回っていない事業者が多いのも事実である。

駅前のりばベンチの配列の工夫

(よくある悪い例)

空いているスペースにベンチをはめ込む。



早く待っていても、ベンチに座ると並べないので、バスが来たとき最後尾になってしまい、車内で座れない。



せっかくベンチがあっても、高齢者にとって決してやさしいとはいえない。

駅前のりばベンチの配列の工夫



方面別に安心して座って待ち、快適に乗車できる。高齢者にも非常にやさしい。

お得な乗車券など

1日乗車券

- ・山岳区間を除く全線 大人630円・小児310円
- ・全線 大人1000円・小児500円

2日乗車券

- ・山岳区間を除く全線 大人1000円・小児500円

鉄道駅をまたいで利用するケースなど、非常にお得である。

(例) 北大塚～JR高槻駅南(JR)JR富田駅～日赤病院

行先番号の採用



(行先番号の一例)

- 1番 JR高槻駅南
- 3番 阪急高槻駅
- 5番 JR富田駅
- 11番 JR高槻駅北
- 53番 原大橋
- 54番 上の口
- 57番 寺谷町

バスの路線の終点に番号をつけ、路線を区別。

※ローマ字表記もあり、外国のお客様にも非常に親切。
→「上の口」などは、「上の口(摂津峡)」などとすれば、より親切!

しかし、あくまで終点の行先で番号をつけているため、

- ・同じ路線を利用しているにもかかわらず、行きと帰りで番号が異なる。
- ・同じ途中のルートが異なっても、最終地が同じであれば、アルファベットで区別しているとはいえ、同じ番号となる。



JR高槻駅北発の寺谷町行



JR高槻駅南発の寺谷町行

類似系統及び類似の番号との関連性がなくなる。



「行先番号」から、ヨーロッパや日本の他の地域で導入が進む「系統番号」を採用し、方面ごとに法則だてて、番号を割り振るほうが、わかりやすいかもしれない。



北九州市内を走る西鉄バス

環境定期券制度

土・日・祝日に、市営バスの通勤定期券(IC定期券含)を提示すると、定期券所持者の券面表示区間外の運賃、同居の家族(2親等以内)の普通運賃が「大人100円・小児50円」で利用できる制度。



杉生



中畑転回場



二料



森林センター前



通勤定期を持っていれば、100円で行くことができます。



二料



森林センター前

両親と子供(小学生)2名で往復する場合...

$$(100+100+50+50) \times 2 = 600 \text{ (円)}$$



クルマに乗るよりお得で、環境にもやさしい!

ぜひ利用されてはいかがでしょうか?



その他、きめ細かいサービス



乗り場を示す看板
(JR富田駅前)



目的地に特化した案内板
(JR富田駅前)

その他、きめ細かいサービス



急な雨でも安心！ 無人かさ貸出のサービス
(成合中町停留所)



JR高槻駅南と阪急富田駅間の狭路を走る中型バス 高槻市営バス



朝ラッシュに運行される、枚方～高槻間快速バス 京阪バス



JR千里丘と柱本団地を結ぶワンステップバス 阪急バス



阪急茨木と玉川橋団地を結ぶワンステップバス 京阪バス



富田～茨木を走行する、天然ガスバス 阪急バス



緑ヶ丘(名神高槻)から東京・新宿へ一直線 西日本JRバス



弁天踏切閉鎖による不便を解消する、弁天踏切迂回バス 高槻市営バス



JR摂津富田駅と藍野大学・藍野病院を結ぶ送迎バス 日本キャリア観光

生活環境の中の交通問題

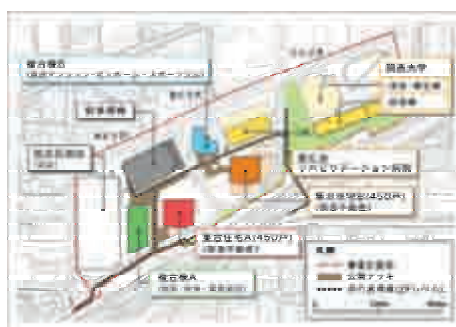
大阪大学経済学研究科准教授／深尾葉子

高槻市は、大阪府北部の京都府と境を接する丘陵地帯の南淵に位置し、市の北半分が北摂の丘陵と山々、南半分が平野部となっている。市のちょうど真ん中を、JR、阪急、国道が東西に貫き、JRの新快速15分で大阪へ、12分で京都へと絶好のアクセスであることから、ベッドタウンとして戦後急速に成長した。

その結果、北部丘陵の山や森が次々と開発され、南部に広がっていた田園地帯も、団地や工場、住宅地として次々に姿を変えた。人口は昭和30年代に5万人から10万人へと推移し、40年代には激増期に入り、44年に20万人突破、48年に30万人突破、その後漸増から横ばいに入り、現在35万人前後で推移している（H20年版高槻市統計書、人口データより）。

こうして急増する人口は、市街地の急速な拡大をもたらし、またその大半が大阪へ通勤するサラリーマンとその世帯であったため、道路・交通網の整備が急務となった。高槻市は中規模都市としては珍しく市バスを有する街であるが、バスの通行する道路や駅前のバスターミナルの整備などは、駅前再開発の遅れもあって2004年まで持ち越された。ちなみに現在JR高槻駅の1日の乗降客は6万人強であり、西日本では主要な都道府県所在地に次ぐ規模となっている。さらに現在JR高槻駅北の工場跡地の再開発が進められており、2010年春には関西大学が移転。幼稚園から大学まで学生、教職員あわせて数万人の乗降客の増加が見込まれる。また隣接する土地には、数年以内に新たな商業施設やマンションが予定されており、さらなる商業施設や数万人の住民の増加が見込まれる。以下はJR高槻駅東北再開発のホームページからの転載である。

■ 事業の目的



■高槻の新たな顔”にふさわしい都市環境を目指して 本事業の計画地(旧ユアサ高槻工場跡地とその周辺)は、JR高槻駅に近接し、利便性に優れているものの、道路条件などが良好とは言えないのが現状です。本事業は、

都市インフラや利便機能を再構築することで、その状況を改善し、さらには緑の拡充や防災性、教育環境の充実を図り、“高槻の新たな顔”にふさわしい都市環境を築くことを目的としています。文教、商業、業務、交流などの機能と、5つの景観軸が心地よく組み合わせられた、行ってみたい、住んでみたい、住みつけたいまちづくりを目指しています。

<http://takatsuki-ekimae.com/business01.html>JR 高槻駅北東地区開発事業、まちづくり協議会、みらい高槻ホームページより。

現在すでに高槻駅南北に西武と松坂屋という2つの百貨店と、平和堂アルプラザという1つのショッピングモール、駅の北と南にそれぞれ既存の商店街を有しているのに加え、南に徒歩10分ほどのところにある阪急高槻駅との間に、数多くの飲食店が密集しており、朝夕は通勤ラッシュ、昼間は買い物客と荷物の搬入や駐車場利用などで市街地に乗り入れる車と自転車、そして近年激増しているミニバイクなどでごった返している。

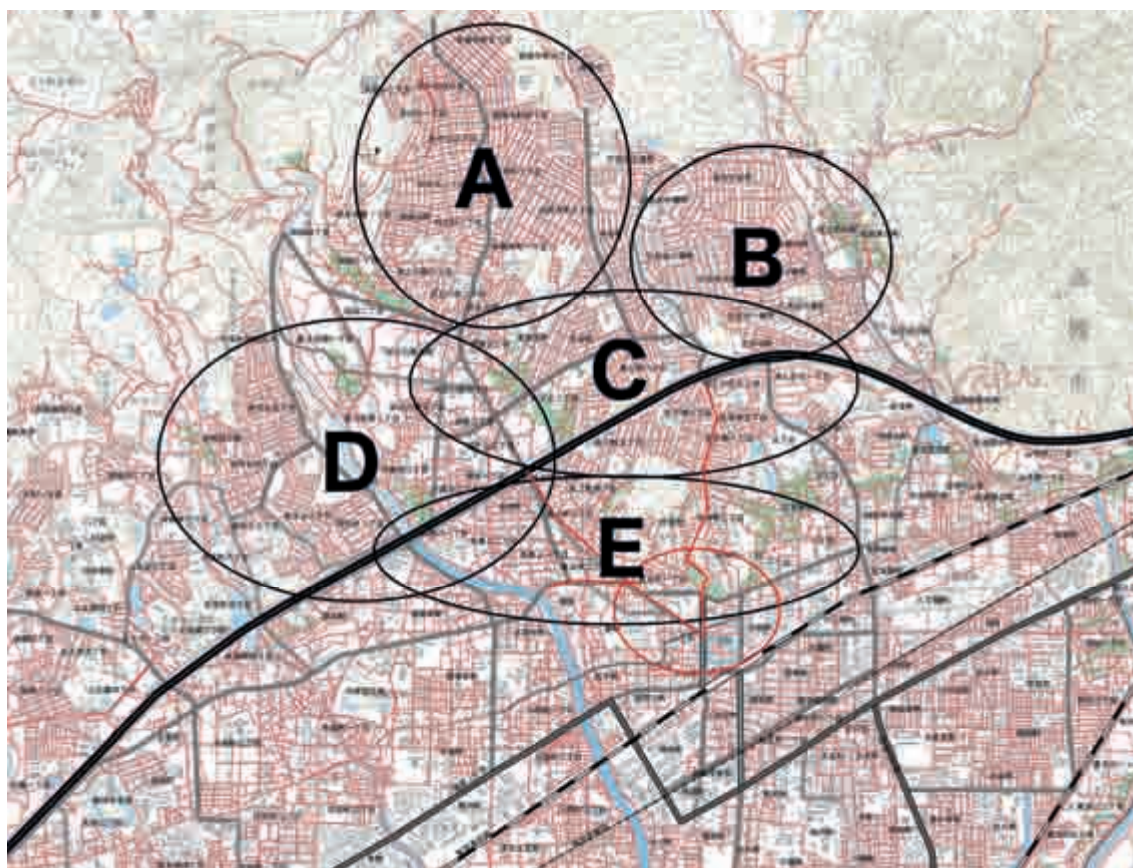
活気のある街という意味では、それは喜ばしいことのようにだが、交通という観点から見ると、人と車と自転車が渾然一体となって道路を横断し、不法駐車やすりぬけるバイクをよけながら通行する様子は、まさに発展途上のアジアの都市を思わせるもので、環境面、安全面、バリアフリーといった人に優しいまちづくりという視点から多くの解決すべき問題を抱えている。

また、高槻市全体を見るならば、北部丘陵地帯に開発された住宅と市内中心部を結ぶ道路の整備が極めて遅れており、朝夕の通勤時間に駅前と住宅地を結ぶ幹線道路は、歩道も整備されていない中、きわめて危険な状態で車と通学の自転車とバイク、歩行者、ベビーカーを押す人などが駅に向かって我先にと突進する。また、近年は屋内での禁煙が普及してきたため、通勤中の喫煙者が増加し、歩行喫煙、バイク・自転車に乗りながらの喫煙は、登校中の小学生や他の歩行者に悪影響を与えている。（喫煙という点で言うならば、高槻市はJR駅の正面玄関ともいえる北出口のすぐ正面を喫煙スペースとしているため、風向きによっては橋上デッキ全体や駅のコンコース全体に煙が充満しており、受動喫煙に対してきわめて無頓着な都市設計が行われている）。

筆者は高槻市がもっとも初期に北部丘陵を削って開発した住宅地に生まれ育ったが、その成長過程は、駅前の劇的な変化と、人口の増加にともなう緑地の減少、市街区域の交通量の増大のプロセスを実体験するようなものであった。人口の増加は、いったん落ち着いたものの、駅前再開発によって、新たな流入人口の増大が見込まれ、下宿生として居住する学生の増大など、計画地域周辺の新たな変化と混乱が予想される。こうした事態を眼前にして、日ごろ、自宅周辺の交通状況からみた、高槻市の主として北部の交通問題について、以下に具体的に検討し、必要とされる対策や改善策、抜本的な解決策等を提示する。

北部丘陵地帯から駅前に集中する車とバイク

ここでまず、北部丘陵地帯の構造的問題を地図で確認しておこう。



地図 1

地図 1 の中で、黒い○を施している箇所のうち、A（安岡寺・松ヶ丘）と B（日吉台）が昭和 40 年代以降開発された住宅群である。C（奥天神、真上）はその中間地点で新しく開発された住宅と旧来の村落がパッチワーク状になっている。D（南平台）はそれに較べて少し遅れて住宅開発された地域で、ここには関西大学、平安女子大学、大阪薬科大学などがその背後の山中にまたがって立地している。E はもっとも早く開発された住宅（天神町）とその周辺の旧来の村落が密集し、そこにマンション、病院などが建ち、交通量も多い。ことに赤で示したいくつかの道は、さきの A,B,C,D 区域から朝夕の通勤で駅前に向かう車両が通行するルートとなっており、E 地区では住宅内を多数の車両が走り抜ける構造となっている。

ちなみに、この赤のルート（左側は府道）はいずれも昭和 30 年代に敷設された狭隘な道で、両側に歩道もなく、電柱と側溝の間を車両に押しつぶされるようになりながら、歩行者や自転車が通行している。以下は、中心部分を拡大したものである。



図2、JR 高槻駅北部拡大図

この図は、図 1 の中心部分を拡大したものである。ここで取り上げる最大の問題は、高槻北駅前アルプラザ周辺再開発が行われた 2004 年以降、C と D の地域に集中する自転車駐輪場（市営、民営とも）に原付を中心とするバイク駐輪場が数千台分設けられたことによる朝夕の通勤ラッシュ時のバイク問題である。現時点ですくなくとも 3 千台以上のバイクが駅前駐輪場に置かれている。

まず第一にみてゆくの、A の交差点で毎朝繰り広げられている光景である。図 2 から、A の交差点の構造をよくみてほしい。JR 高槻駅西口からまっすぐ北に伸びる道は、2004 年の駅北再開発完成と同時に整備された 2 車線歩道付きの道路であるが、それはこの A 交差点で、突然終了する。A 交差点は東西に走る少し細い道と交差したあと、そこに合流する 2 本の道にわかれ、さらにそのうちの 1 本はまもなくもう一つ別の道とにわかれる。つまりここは少なくとも 5 差路となっているのだが、信号は一つだけである。結局 A 交差点に北側から合流する 2 本の道は、信号の手前で、別の道からの車が合流する形となっている。

合流の方法は、A 交差点の南北の信号が赤である間に、道の横から車とバイクが、停止線の手前ににじり出るようにして、斜めに進入して待機する。当然反対車線にはみ出る形となっている。信号が青になったら、一気に交差点にむけて進入し北からの車より先に南に進むのである。この斜めに進入する車両は、近年この道の奥に何棟ものマンションが建設されたため、急増しており、しかもそのマンション群から大きな道にでる経路がここと、もう一箇所、小学校通学路を通る小さな信号のみである。しかも、斜めに進入する箇所には、北側から降りてくる数千台のバイクが、信号待ちごとに、十数台最前列を占拠して待機しており、信号北側は、バイクと斜めにつっこむ車両でごったがえす（写真 3 を参照）。



写真1

これは交差点 A を北側から見たところである。この時点では、車のみが信号待ちをしているが、通常この車の間をくぐり、主として反対車線を走行して、バイクが最前列へと集中する。それを、交差点の中央部から北にむかって写したものが写真2である。



写真2

ここでは、停止線より前に7台ほどバイクが集合し、さらに後方より1台のバイクが反対車線を走って来ているが、通常この信号では1回の信号待ちで平均15台以上のバイクがここに待機する。この状態は、およそ朝の7時台から9時頃まで毎朝繰り返される。

ここに、さきほどのべたようにこの横断歩道の左手から、車両とバイクが進入する。それが以下の写真3である。



写真3

ここでは待機するバイクの真ん中に、白い車が斜めに進入し、この状態で信号待ちをする。右手の横断歩道はこの時青であるので、手前に写っているように小学生が向こう側からこちらに横断してくるが、そこにさらに斜めに進入してくる自転車が大量にこの横断歩道を斜めにつきぬけて東側へとぬけてゆく。



写真4

写真4はその直後、信号が赤から青に変わった時点の映像からのカットであるが、すでにこのとき、待機するバイクの手前にさらに反対車線を南下するバイクが加わっている。

同じ交差点を向こう側の歩道から撮ったものが写真5である。



写真5

バイクは当然すべてエンジンをかけたままの状態待機しているため、この交差点での排ガスの濃度は相当なものとなる。しかもここは両側にマンションが建っており、空気の流通が悪いため、朝は恒常的に高濃度の排ガスがこの交差点付近に滞留している。柵の手前の歩道は、小学生の通学路であるが、このバイクの排気をすぐ真横に受けて、通学する児童への健康被害は相当なものである。また、さきほど見たように、5つの道が交差するこの交差点では事故が多発しており、通学児童が被害に遭うことも少なくない。



写真6

写真6はほどなくして事故が発生したときの模様である。この時はバイクと歩行者の接触事故であった。

次に、交差点Bと、そこに斜めに接続する府道枚方亀岡線の朝の様子をみてゆく。まず、写真7は、その道路に面する芥川小学校南門の信号から高槻駅方向を眺めたものである。

安岡寺、松ヶ丘方面からの車、バイク、そして周辺の芥川町真上町からの歩行者が毎朝利用するこの道は、非常に狭く、障害物も多いところを、まったく何の区別もなく、車両、トラック、バイク、自転車、歩行者が利用している。時には、ここに傘を差しながらベビーカーを押す母親の姿を見ることもある。これではまさに、命がけの通勤通学である。



写真7

この交差点のすぐ手前に、小学校の南門につながる押しボタン式信号があり、そこを毎日大量の小学生がわたって行くのであるが、自転車などは信号を無視して走りぬけることもあり、毎日父兄が交代で当番にあっている（写真8）。



写真8

このほかにも、B交差点付近、特に府道枚方亀岡線と西国街道が斜めに交差するあたりは、西国街道と芥川商店街方面から道路を横断する人や自転車と、府道を駅に向かって駆け抜ける自動車、そのあいだをすり抜けるバイク、自転車歩行者が入り乱れて、さながら信号機のないスクランブル交差点である。しかも、マンションが後退しているところは少しかり歩道になっているのに、ちょうどその隅におおきな自動販売機が置かれてあり、またその歩道は、まったく次へとつながっていないので、歩行者は、電柱と歩行者用に区切る為のポールによってさらに50センチほどに狭められた路肩をすりぬけてゆく。驚くことに、自転車やバイクでさえも、この隙間をすり抜けて通行しているのである（写真9）。



写真9（府道枚方亀岡線北西方向、下の地図中A）



写真10（西国街道より西向き、下の地図中B）



写真 10 は同じ場所を西国街道を西に向かって撮影したもので、左右に走る枚方亀岡線を横切って、左の芥川商店街からの商用車、西国街道を東にむけて走ってくる通学自転車などが随時進入し、信号のないまま横断している様子がよくわかる。しかも写真 10 に見るように、写真 9 の右手の歩道をさえぎるように置かれている自動販売機とフェンスを撤去すれば、そのまま歩道幅を確保して、西国街道側に入れるにもかかわらず、何の工夫もなされないまま、人と自転車とバイクと車が狭い電柱と仕切りポールをよけながら通行している。

紙幅の都合でこれ以上ここでは紹介することができないが、このような危険箇所は街のそこここにある、そこを人々は毎朝命がけで通り抜けて行くのである。

原因と解決策

では、このような事態がおきるのはなぜか。長期的には、冒頭に述べたような市の人口の急速な拡大と、それに相応した道路の整備が行われていないこと、それに対して、市民が日常的に意見を反映するような枠組みがまったくないこと、などによるものであるが、短期的に見るとこれは、先に述べたアルプラザ周辺に設けられたバイク駐輪場の駐輪台数の激増による。

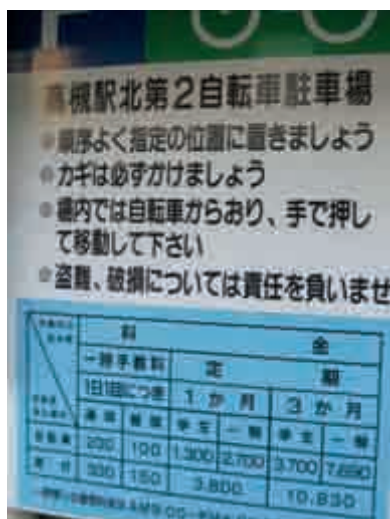


写真 11

写真 11 は、高槻市営の駐輪場の表示であり、写真 12 は、民間の駐輪場のものである。



写真 12

重要なのは駐輪代金である。1ヶ月で市営の場合は3800円、民間で3500円。3ヶ月だと市営の場合は10830円なので、1ヶ月同じく3500円程度となる。これと比較されるのが市バスの定期料金である。駅前に集中する数千台のバイクは、いずれも冒頭のA, B, C, D地区からのもので、通常バスによって駅前に通勤通学している人々である。これに対して市バスの定期代金は、1ヶ月8820円、通学定期ですら1ヶ月7560円で二倍以上の値段である。仮に家族3人が通勤通学定期を購入すると、1ヶ月バス代だけでも2万円以上の支出となる。職場によっては通勤手当でまかなうことができるが、学生や臨時雇いなどの場合、自己負担となる。これを全員がバイクに切り替えると、3人で1万円ちょっととなり、ガソリン代を入れても半額程度となる。しかもバイクの場合は、バスの運行時間に左右されず、最終バスのあとでもタクシーに乗る必要がないため、かなりの節約になる。夏の暑さと冬の寒さと少々危険を我慢すれば、年間で10万円もの節約になる。家族3人でバイクを一台ずつ購入したとしても、4年もあれば十分にバイク代は回収できる。これでは、よほど公共交通に理解のある人か、車両の運転が苦手、ないし出来ない人以外は、思わずバイクに切り替えたくなくなってしまおう。

そして現実には、この駅前駐輪場がバイクの駐輪を受け入れ始めてから、高槻北部のバイクによる駅前への通勤通学の台数はうなぎのぼりに増加しているのである。

このことのデメリットはざっと考えただけでも次のようなものがある。

- ① 市バスの利用が減る。
- ② 交通量が激増し、市内の各地に上記のような危険箇所が増える。
- ③ 原付は車検が義務付けられておらず、現時点では旧来の排ガス処理がなされていない非常に劣悪なものが多く利用されているため、排ガスおよび騒音問題が深刻である。
- ④ 原付専用レーンなどはないこと、縦横無尽に小さな道路でも走りぬげられることから、原付が住宅内の小さな道をしばしば走りぬげ、住環境を著しく悪化させている。
- ⑤ 特に北部丘陵地帯は坂が多く、原付の騒音と排ガスはより大きくなる。市バス終了後

深夜まで住宅内を走り抜ける。

このようなことから、近年のバイクの急増は、高槻北部の交通および住宅環境にきわめて深刻な悪影響を及ぼしていることがわかる。さらに、今年の4月関西大学の移転後は同地域に学生の下宿生が大量に入居してくることが予想され、彼らが日常生活に原付を利用するようになると、ますます駅前には収拾のつかない事態となる恐れがある。

原付の排ガス問題は、他のどの車両よりも深刻で、緊急の課題である。特に先にも述べたように小学生は、排気口からすぐ近くの空気を吸うことを余儀なくされており、大人よりも被害が大きい。実際に付近の通学路の小学生は毎日原付が横を通ると息をとめて歩かなくてはならない、とっており、先の信号待ちの原付の横を通るときは胸が痛くなると口々に訴えている。こうした状況があるにもかかわらず、PTA、地域の住民組織、学校は、一切このことについて、関心を払おうとはしない。通学中の健康被害ということでは歩行喫煙も同様である（写真14参照）。

では、解決策はどのようなものがあるだろうか。

まず、先にあげたバイク駐輪場の駐輪料金を現在の価格より二倍くらいに引き上げるよう行政指導することである。市営駐輪場に関しては、自らが決定すれば済むことである。と同時に、利用者の負担増を下げる為には、市民が利用する市バスの定期代を現在の半額程度に引き下げるべきである。現に市バス定期の利用は徐々に減少してきており、現在の価格を維持している限り、市民の市バス離れはくいとめることができない。しかも高槻市バスは現時点では黒字経営となっている。単発の利用料金は据え置きにするとしても、もし市バス定期代が一律4000円、学生3000円となり、しかも市内のどの路線も自由に乗れるフリーパスとして発行すれば、現在市バスをほとんど利用しない市民も、進んでこのフリーパスを購入し、全体としては市バスの利用率アップにつながることはまちがいない。また、市民が市内を自由にバスで移動することにより、市内の人的流動や観光の活性化にもつながるであろう。

こうした価格調整は、現在の設備や道路などを一切動かすことなく、市の指導と経営判断があればすぐに可能である。

駐輪場については、バイクではなく、充電式のアシスト自転車の利用を促進するため、バイク置き場を順次充電機能付きの自転車置き場に切り替え、その駐輪代金をバイクと同じくらいに設定する、という方法が考えられる。さらに貸し自転車をもっと普及させ、市民が気軽に自転車で市内を移動できるように行政がもっと働きかけるべきであろう。

また、市民が常に危険箇所について、ケータイの写メールなどを使って市が運営するサイトなどに情報を寄せることができるシステムをつくることも急務である。交通ばかりではなく、犯罪などの危険情報、公園や道路などの状況を市民が知らせ、改善するような情報マップを運営することが、市民が主体的に関わる街づくりには不可欠である。

これを観光情報などに利用すれば、各地で盛んに行われているバーチャル・ミュージアム構想などとしても活用することができる。

高槻市のホームページはアクセス数の多いことで有名であるが、ここで、市民が寄せる高槻市内の情報ページを管理運営することも考えるべきではないだろうか。

当然、携帯メールなどを使えない老人や子供たちなどにも使いやすいアクセスステーションなども市内各所に設け、コンビニや図書館などで、市民の意見を気軽にポストに入れることができるシステムも重要だ。

旧来型の市民参加方式は、「自治会」や「地域連絡協議会」といった固定的な住民が何らかの自治組織を通じて意見を集約し、行政に持ち込むと同時に、行政が依頼する安全管理などの業務もこうしたルートを通じて実行されることが多かった。これからはこうした「固定型」の住民組織を背景にするのではなく、もっと流動的な市民も参加できる開かれたシステムを構築することが、高槻などの大都市近郊型の中規模都市にはきわめて重要である。かつての日本型ムラ社会を前提とした、住民参加モデルは、住民票も持たない学生などが多く居住する街やワンルームマンションなどが増える地域ではほとんど意味をもたない。そうした新しい時代に適応した、真の市民参加の街づくりの場を創出することが、こうした問題を動的に解決するうえできわめて重要である。

おわりに

以上筆者が生活の場とする高槻北部の近年の道路状況について、いくつかの事例とともにその問題点を指摘した。

今回使用した写真は、毎朝犬の散歩を兼ねて、小学生の娘と通学路を歩く際に、ポケットにデジカメを入れて撮影して撮りためたもので、これ以外に多くのビデオ映像もとりためてある。特別な交通調査をせずとも、警察や市の職員の目が届かなくても、市民が自らの生活の場に目を向け、その改善のために注意を振り向けるだけで、非常に多くの情報と改善案がよせられるはずである。さらに忙しくて周りに目をくれることの出来ない大人に対して、子供たちはもっと鋭い目で身近な環境を観察し、そしてそのもっとも弱い立場で危険や被害を感じている。彼ら彼女らの提案に耳を傾け、市政に反映し、子供たちにも積極的に街づくりに参加してもらってこそ、真の意味での市民にひらかれた街づくりとなるであろう。

その意味で、子供たちが主人公となって霞ヶ浦の再生を進めている飯島さんのアプローチは、我々の現状に対して多くの示唆を与えてくれている。



写真 13

子供たちは、日々の発見に富み、創造性に富んだ目で周囲を眺めている。彼らの鋭い観察眼と想像力の力を借りて、街を豊かにしてゆけば、そこは大人にとっても老人にとっても居心地のよい楽しい場所となるはずだ。子供が街づくりに参加するためには、学校、行政、組織の境界を取り払い、ひらかれた場をつくる必要がある。子供たちが楽しく安全に歩くことのできる街をめざすことでバリアフリーも達成することができるだろう。老人が果たす役割も同じである。子供や老人を「守る」のではなく、彼らの力を借りるのである。

このような開かれた回路を作り、それを活かしてゆくことが、高槻市の交通問題を解決するグローバル・マネジメントの実践となるであろう。



写真 14

「ここが問題！高槻の交通」アンケート結果

平成 21 年 11 月 22 日に開催した「たかつき環境・交通シンポジウム」で実施した「ここが問題！高槻の交通」アンケート（自由記述）で参加者から集約した意見を整理する。今後、たかつき交通まちづくり研究会ブログで常時同様のアンケートを実施することも検討している。



シンポジウムの様子

バイク問題→電動自転車の普及促進を考えれば
(I さん)

高槻・枚方―亀岡線

①特に（前）高槻フラワーパーク前～神峯山寺に

・採石場のダンプ往来が多いため、道路がホコリだらけです。

・散水車が水で洗っているが、採石業者に降下粉塵を防ぐことが出来ないのでしょうか？

②沿道にハンギンバスケットで草花で植栽できないのでしょうか。

③交通（特に排気ガス）による植物の生育への影響の軽減と「癒しの園芸」とを併せて計画できないのでしょうか？

(I さん)

・JR 高槻駅・阪急高槻市・富田駅・阪急富田駅周辺のロータリーは市バス発着所となり、タクシーの乗り入れ場所になっている。一体市民の自家用車はどこに駐停車できるのか。あくまで公共車両の利便性のみで、駅周辺空間が占領され、市民自家用車は全て駐車規制地帯として取り扱われ、学校・会社等の送り迎えができない

駅周辺空間について市民税が使われている無茶がある。

・高槻市は自然に恵まれ、河川流域も整備されているが、残念ながら河川敷にサイクリングロードが設けられていない。自然と共存共生するのに、河川を大事にし、健康を兼ねた自転車道路、遊歩道を設け、もっと高槻市民が自然環境と触れあう計画が皆無である（一部に設置観光資源）として、…（以下尻切れ）

(無記名)

深尾氏指摘の通り、高槻市街の歩行・自転車通行はまさに命がけ。高齢者や子供が安心して歩行・自転車通行が出来る街路づくりをお願いしたい。

①道路の拡幅

②車道を一方通行にしても自転車専用道を確保

③車・バイク・自転車・歩行者レーンの区別を明確化し、増やす自転車専用道についてはヨーロッパの都市、例えばオランダのアムステルダムが参考になる。バスに代わる LRT についても近隣市町村と連携して検討すべきです。

(S さん)

(吹田市民ですが…)

・来るときに 171 を渡る時に目の前に通ったタンクローリーとの距離が近くて驚きました。

(近畿大阪銀行前。道路と歩道との間のスペースが全くない片側二車線道路)

※凶あり

・JR 高槻駅のホーム幅は狭いですね。どうしようもないのかもしれませんが。

(K さん)

公共交通としての高槻市バスの役割を十分果たしていただきたい。応援したいと思います。ただ数年前テレビで高槻市バスのことが放映され、高槻市交通部の不明、不正？などを今後指摘されたら市民に胸を張って堂々と説明することの大切さを感じました。ですが、今まだ色々指摘、質問がなされているようですが、そのことについて市民に分かりやすく説明することにより今後高槻市バスが市民のために、市民に感謝される立派な交通として発展していくことでしょう。(F さん)

・自転車は車輛としての認識を自覚し、交通ルールを厳守することを徹底する。

・自転車税を高額にし、大切に扱う気持ちを育て、事故に対しても自動車等と同等の責任を付帯する。

(Tさん)

高槻に住んで25年になります。山川の自然、古い町並み等良い所だと思いつつ、たった20年余りで次々と自然や歴史的風景が破壊されていくことに驚きです。特に産業用の大道路建設は進む一方で、生活道路の整備の遅れと住宅開発のアンバランスが目立ちます。道路交通問題は市民生活のあり方そのものの問題だと思います。

(Wさん)

・歩道の拡幅とバリアフリー化

・自動車 or 二輪車専用車線を設置できないか？

(Tさん)

大津の人間ですので、詳しいことは分かりませんが、高槻市にはバイクや自転車が多く、勿論自動車も多いのですが、これを緩和するには、JRや阪急電鉄に駅の増設をお願いする方法があります。また潜在需要と顕在重要との乖離が大きいので、MM（モビリティ・マネジメント）を実施すると効果的だと思います。

(Hさん)

・高槻北部の開発と交通との均衡がとれていない（開発に道路がついてゆけない）。日吉台線のバス路線など道路が狭く交差できない。

・JR駅前（白梅町）の歩道が確保できていない（特にJRに向かって右側、UFJ銀行の側の歩道）自転車・歩行者が入り混じり、危険である。

・歩行者のマナーの問題…横並びで歩く、ダラダラ歩くなど。

・天神町2交差点の通学時の自転車・バイク・乗用車による混雑。

・自転車に乗って感じること…車道での駐車は止めて欲しい。（追い越しが怖い）

(Mさん)

コラム 1 高槻の交通への提言

たかつき環境市民会議・たかつき交通まちづくり研究会／高麗敏行

1. 自転車に関する提言

(1) 自転車通行レーン

道路を車で運転していて、あるいは歩道を歩いて、「おやっ、車が少なくて割には車道が広いな」と思ったことはないでしょうか。

そのような道路では「路肩」と呼ばれる車線と歩道の間にある「空間」が広いことが多いのです。この空間は、おそらく駐停車などのために確保されたものと思われます。

この「余り」とも思える空間を使って、「自転車通行レーン」を整備してはいかがでしょうか。



写真: 現況



写真: イメージ(合成)

(2) 自転車通行のルール作り

JR 在来線、特に高槻駅や摂津富田駅付近では、地域が分断され、地下道や高架で JR をくぐったり跨いだりしなければ往来できないのです。

JR 高槻駅周辺を南北に自転車で往來する場合がまた大変です。

JR 高槻駅には歩道専用地下道、歩行者・自転車の地下道、歩行者自転車道と車道の地下道の3本が整備されています。

写真はその中の歩行者・自転車の地下道です。ここは自転車を降りて押さなければいけないのですが、以前は自転車に乗ったままの方を時々見かけました。

何とかならないものか、と思っていたら、いつの間にか矢印のペイントがされています。



しかも「左側通行」として通路にはなんとのはみ出し禁止の黄色い線が引いてあるではないですか。



今まで無法地帯だった地下道に交通ルール（黄色い線ははみ出し禁止、自転車は左側通行）が適用されているのです。

しばらく観察していましたが、みなさん、自

転車から降りて「ちゃんと左側を一緒に並んで通っている」ではないですか。



(3) バス停の駐輪場

上の口バス停は始発バス停ということもあり、ベンチ（屋根付き）が設置してあります。

また、直接 JR 高槻駅まで自転車で行くのはしんどいけど、あるいはバス停まで歩くのはちょっと遠くて、等という方のために、バス停に自転車駐輪場が併設されています。

つまり自転車&バス（サイクル&ライド）の組み合わせが出来るのです。



松が丘、安岡寺、清水台など名神高速道路より北側の山手は JR 高槻駅や阪急高槻駅まで

よっと距離がある上に、少し標高が高いため自転車通勤や自転車通学は「行きは良いが帰りは大変」です。

このため電動アシスト自転車を利用するのも一つですが、せっかく上の口線はバスも数分間隔で運行していてとても便利なので、最寄りのバス停まで自転車でいき、バス停の駐輪場に自転車を置いてバスに乗り換えるという方法は良いと思います。

2. バス施設に関する提言

(1) 快適なバス停



原大橋行き、「上の口」バス停のもう一つ奥にあるバス停「原立石」は、大きな樽で出来ており、とても目立ちます。

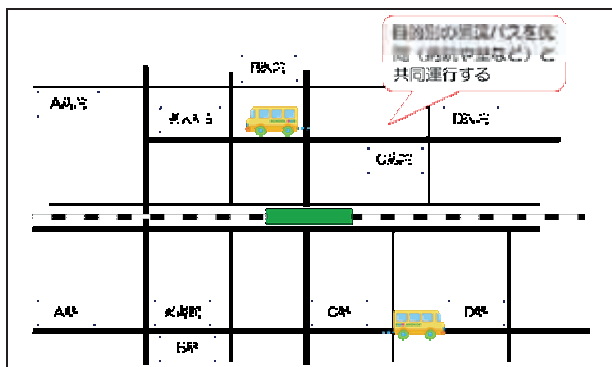
なんでも、読売新聞（2008年6月26日）では、大きさは直径3m、高さ2.7m、どぶろくの桶をイメージしたとあります。

また、大阪府森林組合三島支店から杉の間伐材を譲り受け、製材所で350本の資材に加工され、2008年6月に完成した、とあります。

(2) バス路線

バス利用者が減少していることを踏まえ、今後も高齢化が進む中で、駅を中心としたネットワークだけではなく、病院や介護施設、あるいは図書館や公民館などを循環するバス路線を考えなければいけないのではないのでしょうか。

また、ニーズが多様化する中、学童などの塾送迎と高齢者などの通院をミックスさせる（例えば、昼間は病院ルート、夜は塾ルート）など、効率的なバス利用や乗換えによる利便性（同一区間における乗換え料金均一、待ち時間の無い接続ダイヤ）など、バス利用者本位の運行・運営へと取り組む必要があると思います。



3. まち中のイメージ

高槻センター街は多くの買い物客で賑わっています。車の進入が規制されているため、人々は安心して買い物などができます。しかし、歩行者専用道で自転車走行禁止なのですが、自転車を押して歩く人は少なく、人を避けるように自転車がベルを鳴らして走る様子をよく見かけます。

また、商店の陳列棚や路上駐輪などがせつかくの通路を狭くしていることがあります。

これら自転車の走行、障害物などを排除するために、商店街の中央に浅い水路（小川）を配置するのはいかがでしょうか。空間が分離されることにより「自転車は走行しにくく」「陳列棚や路上駐輪は置きにくく」なると思われます。



中心部は車乗入規制（通過交通の排除）を行い、歩行者が安心して安全に歩ける空間を視覚的に演出します。一つの案としては、車道の両側と中央部で舗装の色や材質を変えて、許可車や自転車などが歩行者に配慮できる道路構造にすることなどが考えられます。



また、緊急車両や防災上必要な場合を除いて、車止めなどで一般車両の通行を規制すること、また地元住民や地元商店などの車両は通行出来るようなシステム（例えばリモコンで車止めが開閉するなど）により、地域住民などの利便性や快適性を損なわず、通過交通を排除することが考えられます。



さらに、商店街など、多くの人々が憩い、集う通りには、木陰やベンチなどの休憩施設を配置することも今後の高齢社会には重要なことと考えます。



4. 鉄道駅のサインに関する提言

JR 高槻の改札を出ると、まずこのような状況に遭遇します。

初めて訪れた方などへの情報提供（サイン）としては、「北口」と「南口」があり、バス、タクシー乗り場、市役所や病院、警察署、摂津峡などがどちらにあるか分かるようになっています。

でも「乗りたいバスはどちらの出口でしょうか？」

例えば「上の口行きはどちらでしょうか？」



写真:改札を出た正面の様子

まずは南口に進んでみましょう。

ようやく外に「高槻市案内図」「JR 高槻駅周辺案内図」とともに「市営バスのりば案内」がありました。



写真:南口の様子(1)

「市営バスのりば案内」には、「JR 高槻駅南ターミナル」と「JR 高槻駅北ターミナル」が示されており、各乗り場の番号と行き先が表示してあります。

あれれっ、「上の口」は「JR 高槻駅北ターミナル」です。ということは多分「北口」でしょうか。反対側ですね。

そこで U ターンすると、その柱に「JR 高槻駅北のりば」という案内がありました。

「北ターミナル」ではなく「北のりば」ですが。

では「北口」に行ってみましょう。

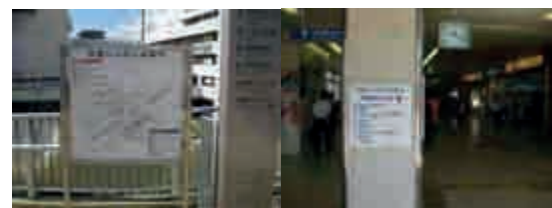


写真:南口の様子(2)

目立つところに「北口」の表示がありました。「北ターミナル」あるいは「北のりば」の表示はどこでしょう。これも外にありました。但し「市営バスのりば」という表示です。「北口」なので、のりばやターミナルには「北」が無くても分かるということでしょうか。

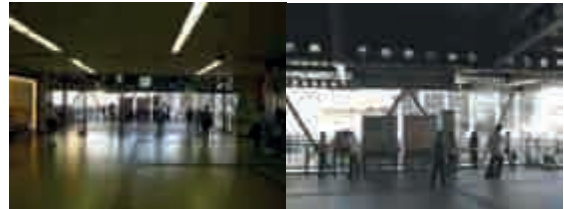


写真:北口の様子(1)

いやいや「南口」と同じ、「高槻市案内図」「JR 高槻駅周辺案内図」がありました。

その横には、あれれっ、「南口」とは違うデザインの案内板がありました。「JR 高槻駅北駅前広場案内図」です。

そこに「JR 高槻駅北市営バスターミナル」と書いてあり、バス乗り場が示されています。ん～言葉が統一されていないですね！

バス乗り場に降りる階段には「高槻市営バス北のりば」とあります。「JR 高槻駅北駅前広場案内図」で「上の口」を確認しましたので、ようやくこの階段を下りたところから「上の口」行きに乗れることが分かりました。

さて？バスの出発は何時なのでしょう？？？

と、初めて訪れた方は悩むでしょうね～！！



写真:北口の様子(2)

5. 海外事例

ドイツの環境都市フライブルク（人口約 28 万人）や欧州の主な都市においては、旧市街地は車の乗り入れを規制して、LRT や自転車、徒歩により買い物や散策が出来るようになっています。旧市街地の周囲は環状道路が通っていて、自動車などは旧市街地を大きく迂回することになります。

以下、2007 年のドイツ視察より、フライブルクの様子を紹介します。

写真は環状道路の横断歩道部分です。日本の

ようなゼブラ（路面標示）ではなく、シンプルな破線だけでした。停止線や信号はあるものの車が止まってくれるのか少し不安になりました。

注目したいのは、自転車道がこのような横断歩道部分でも連続していることです。歩行者の溜まり空間を確保し少し迂回しますが「ちゃんと連続」しているのです。

日本では自転車道や自転車通行帯と言いながら、横断歩道やバス停で一旦途切れており、その部分は「歩道」扱いのため、自転車は「徐行（すぐに止まれる速度で走行）する」かもしくは降りて押さなければなりません。



次に交差点です。

自転車走行レーンは気持ち良いくらいに「最短距離」です。しかもカラー舗装で目立っています。

日本の場合、車の左折に巻き込まれる等の理由で、自転車横断帯は横断歩道に沿って（つまり巻き込んだ位置）にあるため、車道左端を走ってきた自転車は大きく迂回して交差点を渡ることになります。このことは逆に左折車に巻き込まれる危険性が高まると思います。



次は、ドイツで自転車を優遇していることを示す一例です。

停止線が車よりも前（交差点内側）にあり、自転車は車よりも先に発進することが出来ます。

日本では二輪車の停止線が車より前にあるのを見かけたことがあります。ドイツでは自転車を「交通手段」として認めているのです。そしてそれをドライバー達は理解・認識し、自転車に優先権を与えているのです。



次に、車の駐停車と自転車道の位置関係ですが、これも日本と大きく異なります。

視察の中であまり見かけなかったのですが、日本のように沿道にコンビニやスーパー、ドラッグストア、飲食店が少ないため、車が歩道を横切り（乗り入れ）駐車場に入れることが少ないように感じました。

これは都市計画やまちづくりの考え、規制や行政指導の違いによると思われるのですが、ドイツの場合、市街地や住宅地など点在する都市を道路が結んでいるため、買い物や娯楽等は旧市街地、住居は静かな郊外の住宅地などと機能分類・空間分類がハッキリしています。このため、道路は車や自転車などが通行（移動）するための空間と考えられており、沿道に商店などが少ないものと思われます。ちなみに沿道に自動販売機は設置することが出来ないそうです。

車道は、車や自転車の空間、歩道は歩行者の空間という明確な空間配分のため、車はどこに駐停車するかと言えば、「道路空間」になります。写真のように建物があり歩道空間が確保され、車道空間には駐停車帯、自転車道、車の走行車

線という具合です。

「駐停車のドアが急に開くからダメ！！」と決めつけるのが日本流だと思われませんが、車道側に降りる人は、その多くが後方確認をして安全を確認するから大丈夫というのがドイツの考え方らしいです（ドイツ以外もそうかもしれない）。



また、バス専用レーンは、バス以外にタクシーと自転車は走行できます。自転車は時速 20～30km/h ですから、原動機付自転車より少し遅いくらいですが、日本で見かけるいわゆる「ママチャリ」よりは速く感じました。

そういえば原動機付自転車をあまり見かけなかった気がします。健康志向のドイツ人だから「自転車」なのでしょう。



コラム 2 福山市の事例

枚方 LRT 推進会／畑中則宏

人口 46 万人の広島県福山市は山陽・山陰・四国を結ぶ交通結節点であり、工場も集積しているため、自家用車通勤による激しい渋滞に悩まされている。この問題を解決するため、福山市は平成 20 年にオムニバスタウンの指定を受け、バスを基軸としたまちづくりを進めるため、バス路線の再編や中心部循環路線の新設などの積極的な施策を展開している。ここではその内、公共交通利用促進運動（モビリティ・マネジメント）である「BEST 運動」と、小学生による環境学習の取り組みについて紹介したい。



福山市中心部循環路線バス「まわローズ」

1. BEST 運動

企業への自家用車通勤から、公共交通等のより環境に負荷の少ない手段での通勤への移行を促すため、各企業に対して通勤に利用できる路線バスの情報を提供し、その社員の自主的な参加を促している。

具体的には、参加者が運動への「会員登録」を行い、月に一回以上、自由な方法で「エコ通勤」を実践し、翌月の初めに実践記録をインターネットで簡単に報告すると、抽選でプレゼントが当たるといものである。現在会員は 1 万 4000 人に達している。

これは「会員制のノーマイカー運動」とも言うべきもので、従来の行政機関による単なる効果の薄い呼びかけとは異なる、有効な手法であり、高槻においても参考となる事例である。

2. 小学生による交通環境学習

子供は、交通事故等の自動車による被害を最も受けやすい存在であると同時に、将来の交通社会の中核を担う存在であることから、学校における児童・生徒に対する交通知識の普及、自動車依存社会の弊害に関する教育の重要性は非常に大きい。

一般に学校における環境学習ではいわゆる「地球温暖化」問題やゴミ問題などがよく取りあげられるが、交通問題についてはあまり注目されていない。その意味で、福山市の先進的な取り組みは参考になるものである。

福山市におけるバスをテーマとした交通環境学習では、まず自動車の排ガス（主に二酸化炭素）のもたらす大気への影響について学び、次いで実地調査として中心部循環路線バス「まわローズ」の体験乗車を行い、乗客などにインタビューをする。その後、中国バスの協力の下、車庫の見学をさせてもらい、環境にやさしい「アイドリングストップバス」や乗客にとって乗りやすい「ノンステップバス」などの説明を受ける。また、二酸化炭素排出量を減らすために、全体として排出量の多い自家用車から排出量の少ないバスを使う必要性を学ぶ。

最終的に、自分たちでバスの長所・短所について意見交換した結果をまとめ、バス利用促進の提案を事業者に対して行う（2009 年の「全国オムニバスサミット in 福山」ではその様子を児童達が発表した）。

まちづくり全般に言えることであるが、子供が学校で取り組むことにより、その保護者にも公共交通利用の重要性が伝わる機会が生まれ、幅広い効果を期待することができる。高槻においても教育機関・行政・市民が連携して取り組みを展開することが必要である。

（次頁よりシンポジウム当日の発表資料を掲載する。）

福山市

- ・人口 約460,000人
- ・面積 518km²
- ・「鞆の浦」などの景観スポット。

・鉄道

- 東西に山陽本線
- 北方向に福塩線



福塩線の行き違いの様子

・バス



トモテツバス



中国バス



ばら祭りをPRした井笠鉄道バス



福山の花・ばらをデザインしたバス



福山大学へのアクセスバス



今治行の高速バス



広島行の高速バス「ローズライナー」



高知行の高速バス

- ・山陽・山陰・四国を結ぶ交通結節点(陸・海・空)
- 山陽新幹線・山陽自動車道
- ・西瀬戸自動車道・広島空港・福山港
- ・工業地帯が集積



特に、通勤時間帯における、マイカー利用による激しい渋滞が発生。



渋滞緩和と地球温暖化防止という観点から、せっかく便利に走っている路線バスを有効に使い、無理のない形で利用してもらおう。

BEST(ベスト)運動

・各企業に向け、通勤に利用できる形での路線バスの情報提供を行ったうえで、「会員制のノーマイカー運動」を展開。

→現在、14000人以上が会員登録！

登録



月に1回以上、自由な方法でエコ通勤を実践！



抽選で
プレゼント



翌月はじめに、インターネットで簡単報告！



ベスト運動のパフレット

楽しくエコする。

→少しのクルマが公共交通に転換することにより、渋滞緩和が進む！



事業主体：福山都市圏交通
円滑化推進委員

小学生による交通環境学習

バスをテーマとした交通環境学習

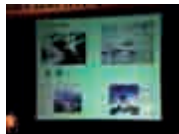
- ①福山市立駅家西小学校 5年生
- ②福山市立旭丘小学校 5年生
- ③福山市立東村山小学校 5年生



事業主体：福山都市圏交通
円滑化推進委員

地球環境(温暖化)について学習を行う。

・CO2を減らすために、排出の多いクルマから排出の少ないバスを使う必要性を学ぶ。



福山オムニバスサミット発表より

バスについて実地調査する。

バスについて実地調査する。

・中心部循環路線バス「まわローズ」の体験乗車を行い、乗客などにインタビューする。
・中国バスの協力の下、車庫の見学をさせてもらい、環境にやさしい「アイドリングストップバス」や人に優しい「ノンステップバス」などの説明を受ける。



バスの長所・短所について意見交換を行う。



2009年2月より運行開始！ 中心部循環路線バス「まわローズ」



2009年2月より運行開始！ 中心部循環路線バス「まわローズ」

バスの長所・短所について意見交換を行う。

・CO2を減らすために、排出の多いクルマから排出の少ないバスを使う必要性を学ぶ。



福山オムニバスサミット発表より

バス利用促進の個人の思いをまとめ、提言へ…

バス事業者に対し、利用促進プランの提案を提出。

①福山市立駅家西小学校 5年生



①福山市立駅家西小学校 5年生



②福山市立旭丘小学校 5年生



③福山市立東村山小学校 5年生



③福山市立東村山小学校 5年生



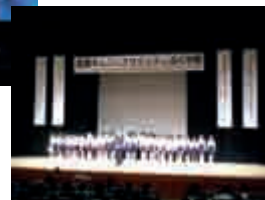
福山オムニバスサミットでの発表の様子



2009年10月29日 広島県民文化センターふくやまにて



内容を合唱により、伝えていく...



↑
一人1センテンスずつ
発言して、文章に...

子供が取り組むことに対して、親も興味を持つことにつながり、会場は超・満員御礼！！

高槻市営バスの営業所に届いた、かわいい寄せ書き



高槻市ホームページより

将来の利用者を育てていく...

第3章 どうする？高槻の交通

たかつき交通まちづくり研究会／岩崎健一郎

前章までで「ネットワーク型市民運動」に関する方法論と具体的な高槻の交通課題が提示されたので、本章では高槻の交通に関する問題点を交通機関・交通手段別に再整理し、活動を始めたばかりの「たかつき交通まちづくり研究会」が今後取り組むべき方向性を示すこととする。勿論いまだ具体的な数値や図面を伴った提案ではなく、今後の見取り図とも言うべき段階ではあるが、ここで高槻の交通に関する問題を整理することで、当研究会だけでなく一般市民の参考に資するものとした。また、将来高槻市に「交通政策課」が設置された際の実務の参考にしていただければ幸いである。

以下、高槻の交通をめぐる全般的な問題点を指摘し、続いて交通機関・交通手段別に整理する。

1. 全般

近年高槻においても過度の自家用車依存社会化が進行し、それに対して有効な対策が採られていない点については、第2章で論じられているので詳述しないが、下記に示す政策を実行するためには、市民の活動に期待するだけでは不十分であるので、最終的には高槻市の第5次総合計画に自家用車交通量の削減と公共交通・自転車・徒歩交通の優先が位置づけられ、市の専門部署として「交通政策課」が設置されることが望ましい。現代日本において「交通対策」ではなく「交通政策」という言葉を用いることは、過度な自動車依存社会から、公共交通・自転車・歩行者を優先し、「歩いて暮らせる」社会を作り、あらゆる年代、あらゆる身体的・社会的制約を持つ市民の交通権については生活権を保障する政策を採用するという志向性を示すことと同義である。

2. バス交通（主に高槻市営バス）

案内機能の充実

高槻は大阪・京都の住宅都市として乱開発されてきた経緯があるため、観光客・出張客等外部からの来街者に対する交通関係の情報提供体制は貧弱なものであると言わざるを得ない。またJR高槻駅中央改札口を出たすぐのところ適切な交通案内所がなく、同駅南口付近の分

りにくい場所に定期券売り場があるだけなので、市民にとってもバス等の情報を簡単に得ることはできない。

また高槻市営バスでは、バスの行き先表示が行き先別の番号制になっており、利用者がどのバスに乗れば良いかの判断に十分資する体系になっていないので、京都市バスのような系統番号制への変更が必要である。

バス運行情報提供の有効な方法としては「後何分でどこ行きのバスが来るか」という情報を電光掲示する「バスロケーションシステム」があり、阪急高槻市駅前の京阪バス停留所などで導入されているが、前述のJR高槻駅改札前や大規模病院等に市営バス運行情報を示す仕組みを検討することが必要である。

利用者に向けたバス利用促進方策としては、市バス・京阪・阪急等バス運営事業者の「営業範囲」を示すだけの「運行系統図」ではなく、利用者の立場から全ての事業者のバス路線の情報と周辺地域の情報を分かりやすく示したバスマップが必要である。また、バス車内に公募川柳や絵画を展示したり公共交通に関する絵葉書を発行したりといったバスに対する市民の意識（親しみなど）を向上させるための事業も継続的に行っていくことが必要である。

観光政策との連携

近年高槻市において、今城塚古墳を大規模に公園として整備する事業を推進するなど、今後積極的な観光政策を採っていく方針が示されているが、それに対応した公共交通政策体系は明らかではない。摂津峡に近い「上の口」バス停など地元住民にしか分からない停留所名・行き先表示が大半であり、「摂津峡上の口」といった高槻市民以外の者でも容易に分かる観光政策と連携したバス停名の工夫が必要である。また後述の名神高速道路バス停と高槻市バスとの連携を高める問題についても、情報提供などの工夫が必要である。この点については阪急バス、京都市バスの柔軟な取り組みが参考になると思われる。

また今後今城塚観光バスを運行するに際しても、JR富田駅から出るだけでは観光政策として不十分で、JR高槻駅から行けるように路線を工夫することが必要である。史跡以外の桜・紅葉・夜景などについても、ジャズストリート特別バ

スのように柔軟に観光政策と連携した施策が必要である。

中心市街地活性化政策との連携

現在 JR 高槻駅北東地区再開発に関係して関西大学が弁天踏切迂回バスを運行したり、ジャズストリートに合わせて中心市街地にある会場を巡るバスが運行されたりしているが、それらを除いて常設的な中心市街地循環バスがなく、北部の高齢者が高槻駅北で降車して阪急側や城跡地域に行くには不便な状況である。後述の路線変更と合わせて郊外住民が中心市街地に來たくなるようなバスの運行が必要である。

また、中心市街地活性化と交通政策の両方の観点から、商業施設のチラシにバス情報を掲載したり、バスを利用する買い物客に回数券を渡したり、割引をしたりする工夫が有効である。商業者としても過剰な駐車場を売り場に充当することができるようになり、良い循環が生まれると思われる。

交通政策の観点からみた運賃制度の改善

高槻北部から南部に市バスで行く場合など、乗り継ぎが悪く、二重に料金がかかるため、市民のバス利用を妨げている。乗継割引の検討や一日乗車券の存在のもっと積極的な広報が望まれる。ドイツなどでは各交通機関が広域連合を形成して利用者に便利な運賃制度を実現しているが、日本では IC カードが普及しているため、各交通機関が連携した割引制度が望まれる。

また、バイクによる公害問題を緩和するため、市営駐車場のバイク駐車料金を値上げして市バス定期を値下げするなどの、交通政策的な視点に立った運賃施策が有効である。

他の交通機関との連携強化

市バス上の口停留所には駐輪場が設置されており、自転車とバスの連携を図る工夫が見られるが、これは高く評価すべきものである。同様の施策を市全域で展開し、自転車・バスの利便性を高めることが必要である。

また、名神高速道路の「高槻バス停」は階段が危険であるといった問題点もさることながら、高槻市営バスとの連携のための情報提供が全く不十分で活かされていないという問題を抱えている。高速バスと市営バスとの乗継に関する情報を提供して一つの交通ターミナルとしての機能を強化することで、歩行者にとって階段が危険であるといった問題の解決にもつながると思われる。

JR や阪急の鉄道便とバスのダイヤを上手く連携させることは当然であるが、前述のロケーションシステム等で連携に関する情報を利用者

に積極的に提供することが重要である。

バス路線の再検討

高槻市南部において東西の路線が不便なため改善が必要であるとの声は、当研究会が連携している「たかつき環境市民会議」の「人にやさしい交通グループ」のワークショップでも多く指摘された点である。高槻市北部から阪急高槻市駅方面に行く際の不便さは前述の通りである。

車道におけるバス交通優先性の確保

京阪バスの阪急高槻市駅から枚方方面への路線では、バスレーンの設置や公共交通優先信号（PTPS）などの先進的な工夫がなされている。今後高槻市公営事業審議会（交通部）答申でも指摘された「市バスを中心とした交通まちづくり」を実現するためにも、これらの検討は避けて通れないと思われる。

バス停留所の改善

市バス停留所にベンチが設置されている例が多いが、上屋まで設置されている例は少ない。バス停に広告を設置して市バス財政を改善するなどの先進事例を参考にする必要がある。

3. バイク

第 2 章でも指摘されたように、高槻市北部のバイク通勤者が平日朝に駅北口の駐車場に殺到する問題は深刻である。駐車場料金とバス定期運賃の調整や中心市街地への流入規制など早急な対策が必要である。

4. 自動車

多数の高槻市民が公共交通や自転車・徒歩交通で中心市街地へ出る生活様式ではなく、自家用車を私有して国道 171 号線沿いの「ファスト風土」（広告評論・市場分析が専門の三浦展氏の造語）型巨大郊外店舗に買い物に行ったり、京都・大阪等へ自家用車で通勤したりする生活を選択したことが自動車事故の多発する高槻の交通環境を生み出した根本的原因である。現状の自動車交通量を削減し、「自動車に過度に依存しなくても暮らせる高槻」を実現するため、市の方針を修正し、都市計画・交通政策・中心市街地活性化政策などあらゆる施策を動員すべきである。

カーシェアリングの推進

自家用車私有から共有への移行を促す方策として「カーシェアリング」は有効である。高槻

市内においても民間事業者が進出を始めており、市環境部局・都市計画部局等が中心になって公用車としての利用も検討すべきである。

中心市街地への自動車流入規制

中心市街地活性化基本計画において JR・阪急駅間のトランジットモール化の方針が示されているが、荷捌き場所や時間帯規制あるいはパーク&ライドのための駐車場をどこに整備するかなどの具体的な検討が必要である。上記のような事業のための実証実験・社会実験を行うにしても、その結果と検討過程を全て市民に公開することが重要である。過去に駅前商店街で自動車通行止めの社会実験が行われたが、その後どのような検討が行われたか市民に周知されていない。

タクシー

一時高槻でも終バス以後の夜間乗り合いタクシーがあったが、現在は無い。自家用車による送迎を減らすためにも復活が望まれる。

5.自転車

自転車通行帯整備（カラー舗装）の推進

車両である自転車は車道の左端を通行することが原則であるが、国の交通政策の失敗により、自動車に車道を占領され、自転車を歩道に上げてしまう施策が行われ、歩行者にとって非常に危険な状態が日常化している。一般市民にも自転車がどこを走行すべきかなどの知識は正しく教育されておらず、「自転車の通行マナー」といった表現で交通道徳の問題だと広く誤解されているのが現状である。高槻市においても JR 高槻駅西口から柳原交差点に延びる道路のように歩道を広くとって自転車を通すためであるかのようなカラー舗装をし、車道には自動車のみを流すという自動車最優先の道路整備が行われている。

JR 高槻駅北東地区再開発に関連して西国街道の一部に自転車通行帯が整備される方針が発表されたが、これは高槻市交通関係行政において画期的な出来事であり、今後市中心市街地全体に連続性を持った整備をしていくことが強く望まれる。自家用車交通の過剰使用を制限する施策と合わせて実施すれば、実際の手間としては車道にカラー舗装をするだけなので、大きな財政的負担になるものではない。

駐車場から駐輪場への転換

中心市街地の駐車場（いわゆるコインパーキング）を自転車駐輪場に転換していくことが望まれる。銀行等の土日に休業する店舗の駐車場を駐輪場として開放するといった柔軟な運用も

必要である。また、地下式駐輪施設を商店街等に設けるなどの事例も各地で見られ、それを専門とする事業者もあるので、高槻においてどこに可能性があるかについて検討する必要がある。

共用自転車

パリのヴェリブで大きく注目されたが、自転車を「公共交通」の一つとして共用する事業が全国で試みられている。レンタサイクルというあまり性能の高くない自転車を想起しがちだが、電動自転車などの高性能の自転車の共用事業も始まっている。高槻においてもその導入と市民への情報提供の方策を検討することが必要である。

6.鉄道

JR 高槻駅ホームが狭く危険であることは高槻が長年抱える問題である。また現在は高槻市営バスが運行しているので、現実性は低いが、将来的には国道 171 号線と国道 170 号線への LRT 等の鉄軌道の導入が望ましい。「枚方 LRT 推進会」や「箕面の交通を考える会」など上記道路への鉄軌道導入を求める声は多く、高槻に限定しない広い視野での研究が必要である。

高槻全体という視野で見て鉄道のもたらす最大の問題は南北の分断問題である。自動車の過剰使用に疑問を持たない層は得てして国の補助金を引っ張ってきて鉄道を高架化する発想に陥りがちであるが、鉄道を高架化して自動車を流したらますます自家用車利用の増加を招き、交通環境の悪化と中心市街地の衰退が進む傾向にあることは全国の中心市街地活性化施策を見れば明らかである。前述したような自動車交通削減、公共交通利用の促進、自動車交通の誘導、バス路線の工夫などで現実的な南北交流促進策を推進することが必要である。

7.交通知識の普及

上記のような政策と合わせて、自家用車から公共交通・自転車への移行を促すための情報提供・啓発活動（モビリティ・マネジメント）が必要である。自動車依存から脱出すると「環境に良い」「経済的に安くつく」「健康に良い」という訴えを三本柱にしてチラシ、各種広報誌・HP 等での情報発信をしていくことが重要である。

バスマップ・チラシ

前述の通り、バス運行事業者に囚われず、周辺地域情報も載った利用者本位のものが必要がある。また地区別・目的別に時刻表などを分か

りやすく掲載したチラシを商業施設等と連携して配るといった方策も考えられる。

環境学習

「コラム 2」で紹介されているような小学生への環境学習の一環として身近な交通環境に関する問題点を調査させ、市バスへの提案をまとめさせるといったことは、児童のみならず、保護者への啓発という意味でも極めて有効である。アサザ基金の環境教育の手法も参考にしつつ、教育機関と連携した取り組みが必要である。

ネットによる意見集約

「ここが問題！高槻の交通アンケート」を当研究会 HP 上で常時行い、定期的に集まった意見を公表していくことで、常に高槻市民の交通問題に関する意見を集約することができる。市民による環境改善運動においてできる現実的な手段として継続的に取り組むことが適当である。

8.具体的な政策・運動の推進方法

第 1 章で示された各主体間のネットワークによる連携型市民運動を推進するために、下記のような事業を検討・実施していくことが重要である。

- ・講演会
- ・交通社会実験への協力
- ・交通量調査
- ・交通状況データベース作成
- ・交通課題に関する市民意見集約
- ・モデル地区のイメージ化
- ・具体的な交通問題を抱える町内でのワークショップ等の開催

上記のような事業を継続的に行い、具体的な改善提案につなげていくことが重要である。

おわりに

たかつき環境市民会議／たかつき交通まちづくり研究会
高麗敏行

「まち」には様々な価値観を持った人が生活し、あるいは活動している。この「まち」を「つくる」、「まちづくり」という言葉はよく使われるが、その意味や解釈、受け取り方は人それぞれである。つまり「まちづくり」には老若男女、職業を問わず、また市民・来訪者の別に関わらず、全ての人が密接に関係するものであると思われ、様々な思いが輻輳する。

たかつき交通まちづくり研究会では、まちづくりにおける複雑に絡み合った様々な要素の中から、人々の活動の基本となる「移動すること」＝「交通」を柱として、「車に出来るだけ依存しない」まちを目指すための活動を行うことを主目的としている。

なぜ「車に出来るだけ依存しないまち」を目指すのか。それは経済成長期以降、あまりにも車を重視したため、まち並みは壊され、道路が広がり、事故が多いからと車両である自転車は歩道を走ることが部分的に認められ、あるいは交差点などにおける横断歩道では歩行者は上下移動を余儀なくされるなど、欧州の多くの都市でみられる歴史・文化的まち並みあるいは歩行者を優先した人重視の空間とはあまりにもかけ離れてしまった野蛮な空間を、人間本来の基本活動である「歩く」ことが出来るまちとして蘇らせようという発想である。

また、日本は前例のない速度で高齢社会を迎えようとしており、車を運転できない人の割合は確実に増えることが予想される。さらに地球環境問題におけるCO₂削減などを背景に、欧州を始め世界各地では「車に出来るだけ依存しないまちづくり」が既に始まっている。

本報告書では、平成21年11月22日に開催した「たかつき環境・交通シンポジウム」の内容を基本として、高槻市における交通問題について、交通の現況、自動車交通の変遷、生活環境における交通問題など、先進事例や提言を含めながらとりまとめたものである。

基調講演の講師として招いた飯島博氏の「地域と連携して取り組む霞ヶ浦再生事業」は、行政・大学・企業・漁協・農協・生協・学校・市民など地域と一体となって、各主体間の垣根を越えた「協働の場」を提供するネットワーク型の手法など、誰もが利用する道路や車、自転車、公共交通機関などとまちのあり方をみんなで考えていく上で、非常に参考になる話題提供であった。

研究会からは、まず高槻市の交通現況として、街中の交通量や人口・自動車台数あるいはバス利用客の経年変化などから、多くの車や自転車、人が街中を移動していること、車や二輪車が急激に増加していることやバス利用客が減少していることなどをまとめた。

次に、高槻市の人口急増と自家用車交通の急増に対処してきた道路行政・自動車行政の変遷を整理し、これからのあるべき集約型のまちづくりの方向性を提示した。

また、他市から見た高槻市の交通として、市バスの存在やその高い水準のサービスなど普段、市民は気づかない交通の特徴を整理した。

最後に、生活環境の中の交通問題として、歩道が整備されていない通学路などにおける車や二輪車の状況について映像と音声を用いて報告した。

上記、シンポジウムの報告や研究会において日頃議論している内容の一部を第3章に提言・今後の展望としてとりまとめた。

研究会では、今後も「交通（＝移動）」の観点から、高槻のまちづくりについて、様々な方との意見交換を通じて知恵・知識を吸収しながら、調査や観察・視察などにより確認を行い、より具体的な施策などの提案を行っていきたいと考えている。

執筆者一覧（執筆順）

深尾葉子（大阪大学大学院経済学研究科）

高麗敏行（たかつき環境市民会議／たかつき交通まちづくり研究会）

西田治（たかつき交通まちづくり研究会）

畑中則宏（枚方 LRT 推進会）

岩崎健一郎（たかつき交通まちづくり研究会）

大阪大学サステイナビリティ科学技術開発工房プロジェクト
「交通政策の観点からみた環境都市づくりに関する研究」報告書

交通問題のグローバル・マネジメント

高槻・市民による交通まちづくり政策の提案

平成 22 年 2 月 26 日発行

発行者：大阪大学

〒565-0871 大阪府吹田市山田丘 1-1

代表者：鷺田清一

研究代表：深尾葉子



大阪大学サステナビリティ
科学技術開発工房プロジェクト
「交通政策の観点からみた
環境都市づくりに関する研究」報告書

交通問題のグローバル・マネジメント
— 高槻・市民による交通まちづくり政策の提案 —
研究代表者：深尾 葉子