

公共交通とまちづくりについて 研 修 会 記 録

(平成25年2月1日)

堺 市 議 会

平成25年2月1日

研 修 会 記 録

講 師

フランス労働局公認社員教育講師 日仏異文化マネジメント研修

ヴァンソン 藤井由実氏

講 師

国土交通省 都市局街路交通施設課整備室長

河野俊郎氏

堺 市 議 会

午後1時30分開会

○吉川敏文議長 それでは定刻になりましたので、ただいまから堺市議会議員研修会を開催いたします。

本日は大変御多忙の中、堺市議会議員研修会に多数御参加いただきまして、ありがとうございます。

現在、堺市においては、人と環境に優しく、都市の活性化や観光などを支える交通体系の構築を図るため、利便性の高い公共交通ネットワークの形成をめざした取り組みが進められております。こうした状況の中、堺市議会では、より堺市にふさわしい公共交通のあり方について議論を重ねているところでございますけれども、さらに公共交通によるまちづくりについての認識と理解を深めるために、このたびフランス労働局公認社員教育講師のヴァンソン藤井由実様と国土交通省都市局街路交通施設課の河野俊郎整備室長に御講演をお願いいたしましたところ、公私御多忙にもかかわらず快くお引き受けをいただきました。誠にありがとうございます。心から御礼を申し上げる次第でございます。

議員各位におかれましては最後まで御清聴いただき、この研修会が有意義なものとなりますようお願いを申し上げまして、簡単ではございますが、開会の挨拶とさせていただきます。

それでは、着座にて進行させていただきます。

それでは引き続きまして、研修会における第1部の講師でございますヴァンソン藤井由実様を御紹介いたします。

ヴァンソン藤井由実様は大阪外国語大学、現大阪大学フランス語学科を卒業された後、ロータリークラブ奨学生として渡仏、フランス文部省の外国人へのフランス語教諭資格を取得されました。また、パリ、マルセイユ、ロンドン、東京、ストラスブールに居住され、それぞれの都市で通訳として活動された後、現在はフランス労働局公認社員教育講師として御活躍をされておられます。

また、著書として、総合的な都市交通政策により、まちの活性化を実現したフランス・ストラスブール市の取り組みを紹介する「ストラスブールのまちづくり」がございます。

本日は、「フランスの公共交通とまちづくり・ストラスブールの例」と題し、御講演をいただきます。

それでは、藤井様、どうかよろしく願いいたします。

「フランスの公共交通とまちづくり・ストラスブールの例」

講師 フランス労働局公認社員教育講師

ヴァンソン 藤井 由実

皆様こんにちは。ただいま御紹介に上がりましたヴァンソン藤井由実と申します。今日はお忙しいところ大勢お集まりいただきまして、どうも本当にありがとうございます。また、本日お話をさせていただく機会をいただきました堺市議会の皆様にも心から御礼申し上げます。

それでは早速ですが、すぐに本題に入らせていただきます。

私は30年間、フランスを中心にヨーロッパで過ごしてまいりましたが、この30年間というのは、都心から少しずつ車を規制いたしまして公共交通を導入した歩いて楽しいまちづくりに成功して、ヨーロッパの多くの地方都市が都心の活性化に成功してきた30年間でもありました。今日は、私が実際に見てまいりました模様を皆さんに御紹介させていただきたいと思います。

まず、今日のお話の内容なんですが、フランスでは地方都市、29の地方都市にLRTが導入されております。その中でも代表的なストラスブール市を中心に、ストラスブール市の都市交通政策、それを市民がどのように受け入れてきたか、そして公共交通を導入したまちづくりを可能にした社会的な背景までお話しさせていただいて、最後に皆さんと一緒に堺についてもお話しさせていただきたいと思います。

まず、フランスでは29の地方都市にLRTが導入されております。

ところで、皆さんの中でフランスに行かれた方は多いと思いますが、フランスで路面電車に乗られた方いらっしゃいますか。お1人だけ。議員の方はまだ乗っていただいたことないですか。じゃあ私、今日すごく話し甲斐があります。

実はフランスでは、もう明治時代から路面電車が100以上の都市で走っておりました。ところが、モータリゼーション時代を迎えまして、1950年から60年、ほとんどの路面電車の線路がはがされまして、そして70年代に入りますと、わずか3都市にのみ路面電車が残っておりました。

ところが、皆さん御存じですか。日本では路面電車がまだ頑張っておりまして、まだ17の都市で路面電車が走っております。これは当地の路面電車ですが、こういった路面電車が17の都市で走っております。

今日はLRTのお話ということなので、公共交通を導入したまちづくりのお話で、LRTを中心にお話しするんですが、LRTと路面電車の違いというものを、まず少しだけ御説明

させていただきます。

LRTというのは英語でLight Rail Transit、軽軌道鉄道という英語の頭文字だけをとって、日本ではLRT、次世代型路面電車と呼んでおります。バリアフリーの車両を持っておりまして、振動性がなく、冷暖房完備、そして頻繁な運行、定時性、速達性にすぐれた非常に快適な乗り物がLRTと言われております。

例えば、これはストラスブールのLRTなんですが、完全なバリアフリーであります。そして、ベビーカーも車椅子も簡単に乗ります。それだけでなく、非常にデザイン性に優れていて、まちのシンボル性が高い乗り物。皆さん、これ座っていただきますと、座ったときにひざまで窓がありまして、窓の中からまちの景観が見える。そして窓にもまちの景観が映っている。乗り物そのものが、まちの景観と一体化しております。

実は、日本でも既に13の都市で、この格好いいバリアフリーの車両、どんどん導入が始まっております。これは富山市の写真ですが、皆さんこれを見ていただきますと、古いタイプの路面電車と新しいタイプのバリアフリー車両の違い、よく見ていただけたと思います。御存じのように、堺市でも本年度から、阪堺線に、このわびさびをイメージした堺トラムというのを導入されるということをお聞きいたしております。

ところが、よく日本では、この格好いいバリアフリーの車両を導入すれば、もうLRTではないかというふうに思っておられる方もいらっしゃるそうなんですが、実はLRTというのは車両を入れたらイコールLRTではありません。

じゃあ、LRTとは何でしょう。LRTというのはバリアフリーの車両を入れるだけではなくて、ほかの交通手段との結節性に優れたトータルな交通サービスを提供できるシステムをLRTといいます。つまり、バスとの乗り継ぎが簡単である、車で来た方も、安く簡単に車を駐車場にとめてトラム、LRTに、路面電車に乗ることができる、そういった都市との一体性に配慮をしたデザイン性の高い、そして環境に優しい乗り物、そういうシステム全体をLRTというふうに定義しております。

フランスでは当然LRTというのは英語なので、どなたも使いませんので、私もトラムという呼び方が慣れております。ヨーロッパでは、どこに行ってもトラムと呼ばれておりますので、今日は、そのトラムのお話をさせていただきます。

こういうトータル的な交通システムを整えたLRTがフランスでは29の都市で既に導入されております。昨年度もマスタード、からしで有名なディジョンが9月、そして大きな港がありますル・アーヴル、つい最近12月にも開通しました。今年5都市で新しく開通して、しかもそれプラスアルファ、さらに13の都市でLRTのさらなる導入が検討されております。ほとんど人口が20万から80万の中小都市です。そして既に地下鉄が入っておりますパリ、マルセイユ、リヨンでも、地下鉄があるにもかかわらず、やはりLRTを導入いたしました。

そして、その結果どういうことになったか。つまり、トラムがそれぞれの地方都市の顔になりました。特に鉄道に興味がない方でも、例えばワインで有名なボルドーのトラムの写真を見れば、これはボルドー市ということが発想、イメージとしてすぐ湧くぐらい、それぞれのトラム、この路面電車、次世代型路面電車が都市のシンボルとして、都市の顔として捉えられるようになりました。

今日は、その中でも1994年に世界で初めて全車両バリアフリーの車両を導入いたしましたストラスブール市のお話をしたいと思います。

堺市の人口が84万人、今日お話いたしますストラスブール市は経済圏を入れまして48万人、ですから堺の半分より少し大きいぐらいのサイズを皆さん頭に浮かべてください。

ストラスブール市も30年前は交通汚染に悩まされ、渋滞に悩まされ、大変な状況でした。まず簡単にストラスブールについて御説明しますが、パリから500キロメートルほど東にございまして、ここにライン川が流れています。ドイツとの国境です。そしてヨーロッパの中心的な位置にありまして、実はフランスの都市のパリに行くよりは、ブリュッセルやミュンヘンやジュネーブに行くほうが近い。そしてEU議会の議会機能がこのストラスブール市にあります。

ストラスブール市の中心地は、東西、これ歩いて大体40分ぐらいの中の島なんです、これは周り、イル川というライン川の支流が走っております。この中の島にユネスコの世界遺産が残っておりまして、こういう中世の古い町並みの家が残っています。その中でも有名なものが、日本の平安時代に300年かけて建てられました大聖堂がございます。

皆さん、この大聖堂の鳥瞰写真を見てください。路上駐車場が全くありません。こちらに少し車が残ってますが、ここも現在は市民の公園になる工事がされております。この大聖堂の左側の空間を拡大いたしますと、歩行者専用空間です。非常に歩行者専用空間が多い。これを地図で見ますと、先ほど見ていただいた中心地、これが中心地なんですけれども、この紫の線がトラム、そして緑のところは全て歩行者専用空間です。優先空間ではなくて、専用空間です。ストラスブール市の場合は、専用空間だけでなく、全道路の10%が制限速度30キロメートルに抑えた道路になっております。非常に歩行者を大切にしたい、歩いて楽しいまちづくりということを、この20年間行ってきました。

でも、昔からそうではなかったんです。では、どういうふうにかつてこういうまちづくりに成功したかお話しします。

まず、かつてほかのフランスの都市と同じように、たくさんの路面電車が走っておりまして、そして第二次世界大戦の前には80キロ以上の路面電車のネットワークがありました。1960年に最後の路面電車の線路がはがされました。それからストラスブールも車時代に突入しましたが、日本よりもモータリゼーション化が早かった分、車社会の弊害が出るのも早かった。大気汚染、交通渋滞、そして人口の高齢化も日本より早い。ですから、お年寄り

がなかなか運転してまちに出てこられない。そういった問題が日本より現れるのが早かったということで、1980年代には既に議会の要請や、そして市役所の立案のもとに、もう一度公共交通を導入した都市計画を考えるべきではないかという研究が既にたくさんされておりました。

1989年に市長選挙がありました。現役の市長さんは交通問題の解消として地下鉄を導入しよう、対抗派の社会党の党首は、全くその当時としては新しかったんですが、このトラムを導入しよう。一騎打ちになりました。選挙の結果、野党側が勝ちました。選挙の2年後には、議会で既にトラムを導入する法案を成立させました。これが1989年、今から20年少し前です。この同じ道路に、1994年、なんと選挙から5年後に約10キロメートルのトラムの路線が引かれました。今、2013年現在では、ストラスブールはフランスを代表する環境都市として有名になりました。

ちょっとイメージで、皆さんどういふふうに変ったか見てください。

かつては車が4万台から5万台通っていた中心広場、今では市民のイベントが行われる憩いの広場になりました。そして、かつての駐車場がオープンカフェになりまして、専用軌道の緑化にも努めています。もともとは、住宅地を通る路線を走るトラムの音を吸引するために吸収効果を考えて芝生を植えました。ところが、芝生を植えてしまいますと、まるで公園の中をトラムが走っているみたいで非常に評判がよかったので、フランス全土で、ほとんど今この路面は芝生になってます。日本では鹿児島と熊本で、この芝生路線が見られます。

それから、植林作業にも力を入れました。やはり路線を引くときに伐採する必要が出てくるんですが、3本木を切れば5本植えるという、これがレシオ、割合なんです。ですから、ただその線路を引いただけではなくて、まち全体の緑化、環境保全化ということも同時に作業として進めました。

そういうふうにして、まちのグリーン化、グリーンスペースを多くしていきましたが、最も特徴があるのは、この道路空間の再配分、つまり、かつてはこういうふうに、これ同じ場所なんです。自動車に占拠されていたスペース、空間を市民にお返しする。今、ここ歩行者と自転車の道路になっておりますが、こういう都市空間の再配分ということを行えるのがトラム路線の特徴です。

その結果、どういう形になったかということなんですが、実は、ストラスブールは人口27万人の小さなまちです。今見ていただいていますトラムの路線、この交通政策は、周辺の28の小さな地方自治体、市町村と広域自治体連合を作りまして、そして東西15キロメートル、南北30キロメートル、このテリトリーで一括したバジェット、予算で交通政策を20年間進めてきました。

皆さん、こちらの地図を頭に浮かべておいていただいて、現在こういう形になってます。駅数が75、軌道距離が約40キロメートル、これが現在のトラムの路線、20年間でここ

まで進歩しました。そして、このトラムの走っていないところをバスが走っておりまして、バスの全長距離が325キロメートル。

よくトラムのお話をしますと、トラムが走るとバス会社が困るのではないですかという御質問がありますが、実はフランスの地方都市どちらもトラムが入った都市はバスの利用者が増えております。なぜか。それは、市民は公共交通の乗り継ぎだけで移動できるということがわかれば、自動車から公共交通への乗りかえをしてくださるからです。そのためには、このLRTとバスとの結節性、乗りかえの簡単さということも工夫していかなければなりません。

このトラム導入のメリットはたくさんあります。交通問題の解消、今写真でお見せいたしましたように環境保全、そしてまちの景観の再整備、いろいろございますが、経済効果ももちろん忘れることができません。ストラスブールの場合は人口も増えておりますし、雇用もどんどん創出されております。このあたりは、もう少し後で詳しくお話ししたいと思います。

また、最も大事なことなんですが、まちのブランドイメージの確立に成功しました。ストラスブールはフランスの北東にありまして、今日なんかマイナス10度ぐらい、冬はもう4時ぐらいに暗くなります。暗く寒いイメージがあったんですが、このトラムを導入して以来、知的な環境先進都市としてのブランドイメージの確立に成功しました。

堺も環境モデル都市の名乗りを上げているそうですが、このエコシティというのは、いろんなパラメーターがあると思います。でも一番わかりやすいのは、例えばフランスでは、先ほど御紹介した時速30キロメートル以下に制限した道路がどれぐらいあるか、あるいは市民1人当たりのグリーンスペースがどれぐらいあるか、こういったパラメーターを掛け合わせまして、ストラスブール市はフランスで1位と、そういう環境都市のイメージの確立に成功しました。

ですから、トラムを導入するメリット、たくさんあります。もともとバスだけでは対処し切れなかった交通渋滞への対応、そして当然環境保全にも役立ちます。また福祉政策の一環としても、トラムは非常に有効でした。

なぜ福祉か。日本でも今、買い物難民、交通弱者ということが言われていますが、フランスでも、やはり都心から離れば離れるほど、収入が低くなれば低くなるほど、皆さん移動ができていないという事実があります。そういった方たちに安く簡単に安全に乗りやすい乗り物を公共サービスとして自治体が提供する、ということで、これは福祉政策の一環になります。もちろん歩いていただく、まちにどんどん出ていただくということで、健康づくりにも一役買うということになります。

でも、この3つだけなら、交通問題、福祉政策、環境配慮なら、それならコミュニティバスでも十分じゃないですか。あるいは堺の場合、おでかけバス、おでかけタクシー、デマンドタクシーでもいいんじゃないですかというお話が必ず出ます。

確かに人口が15万人以下の都市では、フランスでも、もうこれ以上トラム、トラムと言わずにバスを走らせなさいという、そういうアドバイスを国のほうが出しておられますが、それでも皆さんトラムのほうがシンボル性が高いので、今も人口10万を切るまちでもトラムをどんどん敷設しています。

じゃあ、なぜトラムなのかというのは、この最後のまちの景観の再整備。つまり、地下鉄であるとかモノレールであるとかバスだと、車は今までどおりに走ってしまうわけです。でも、車をとにかく少なくして、都心に限ってですが、そしてみんなが歩きやすい、まちのにぎわいが戻ってくるようなそういうまちづくりをし直すためには、思い切った方法が必要。その思い切った方法というのが、このトラムの敷設、導入です。

つまり、まちづくりの舞台装置のツールというふうに考えてください。トラムを通すということになりますと、建物の右から左の端まで全部空間を見直すことが必要になります。そういったことで、フランスでは、フランスに限らず今、世界全土で135の国でLRTが導入されています。自動車先進国のアメリカでさえも26の都市で、このLRTが導入されています。これがフランスのみならず、世界の潮流です。

ですから、魅力ある交通制度、皆さんに、市民の方に乗ってみたい、乗りたいと思わせる交通手段を導入することによって、環境問題、輸送問題、そして福祉問題、まちづくり、そういったあらゆる課題を一挙に解決するツールとして、フランスの場合、このトラムを使い切ってきました。

日本でこういう話させていただきますと、じゃあ成功の秘訣は何ですかと単刀直入によく聞かれますが、やはり市民の皆さんのそれぞれの都市によって事情が違いますので、その都市の市民の皆さんがどういう動きをされて、どういう交通手段を必要とされているかというそのニーズに従った総合的な交通政策づくりというのが必要だと思います。日本の場合は、特に地方都市の場合は車がないと生きていけないので、車との共用ということも大切です。

ここで、ストラスブール市が具体的にどのような総合的な都市交通政策をとったのか、お話ししたいと思います。

まずトラムから始めますが、これ見ていただきますように、ドアが両横に広く大きく開きます。そして改札がありません。停車時間が短いので、定時性を確保できる。運転手さんが運賃を受け取るお仕事から解放されますので、安全運転にも役立ちます。

なぜ改札がないのか。これをヨーロッパでは信用乗車と呼んでおりますが、フランスに限らず、ヨーロッパの公共交通には改札がありません。一旦乗ってから、コントローラーと呼ばれます検札官が来ます。皆さんICカードを持ってまして、こういうチケットキャンセラーにICカードをタッチさせて、そして一斉にトラムに乗ります。そして利便性が高いチケットということで、フランスでは地方都市どの都市も、このチケットはバスとトラムと共通チケットです。全て同じチケットで乗り放題。ですから、日本のように初乗り、バスに乗っ

たら幾ら、トラムに乗ったらまた初乗りというシステムではありません。やはり市民の方にマイカーから公共交通に乗りかえていただくには、できるだけ利便性の高いサービスを、バスとの乗りかえも簡単でなければならない、待たせない、乗らせない、歩かせない、そういう法則を適用させていかなければなりません。

これは堺のバスなんですけれども、よくヨーロッパでは道路が非常に広いので、トラムを導入するのは簡単じゃないんですかということをお聞きするんですが、私が見たところ、日本の都市のほうがむしろ道路幅は広いです。ストラスブールは堺よりももっともっと小さな道路でトラムを入れてまいりました。

そして次に、パーク・アンド・ライドと呼ばれる方法があります。これは、自動車で来た方にできるだけ安く簡単に自動車を停めていただいて、そしてトラムに乗って都心に行ってください。実は、このパーク・アンド・ライド、もう今なくなってまして、こちらに大きな立体駐車場ができて、先ほどの待たせない、乗らせない、歩かせないの法則に従って、もっと便利なパーク・アンド・ライドができました。

次に、車の走行規制なんですけど、とにかくアイデアとしては、都心以外ではどんどん車を乗ってください、でも、できるだけ都心部には公共交通で行ってくださいねというのがフィロソフィー、哲学なんですけど、どういう走行規制をとったかと申しますと、こういうループ策をとりました。つまり、北から来た車は北にしか抜けられない、南から来た車は南にしか抜けられない、どうしても車で都心に来なければいけない方のためには、地下に巨大な駐車場を設けております。そして先ほど見ていただいたように、この緑の部分が全て歩行者天国。私はこのあたりに10年ほど住んでいましたが、やっぱりこのループ政策が導入されますと、本当に車に乗って都心に行かなくなります。通り抜けができないということは、やはり非常に走行規制としては有効だったと思います。

そして、路上駐車場をどんどん減らしています。具体的には、都心に行けば行くほど駐車料金を高くします。パーク・アンド・ライドの車の駐車料金は本当に安いんです。そうすることによって、皆さんパーク・アンド・ライドに車を置いて、都心には車に来てもらうということで、路上駐車場をどんどん減らしました。

これは堺市の庁舎から見た景観なんですけど、非常に路上駐車場多いですね。都心の一等地にこれだけの路上駐車場があると、とつてももったいないと思うんですが、これは日本全体どこも同じ風景です。

ただし、車に乗ってる方の便宜も十分に考えてます。例えば都心に近づきますと、こういう蛍光板が出ていまして、これ日本の地方都市でも時々見かけますが、例えば今日はこの駐車場に行くと30台分空いている、ここはもう満車であるとか、そういう車を運転される方にもあくまでも便宜を図っている。そして料金の支払いシステムも全市で全て統一されています。日本のように場所ごとに、ここは30分で500円とか、ここは1時間で幾らとかそ

ういうやり方ではなくて、全て同じ機械を全市に配置しました。そうすることによって、車に乗って車で都心に来られる方の便宜も図っています。

では、住んでいる方はどうするか。

例えば私がこのゾーン1に住んでるとしますと、市役所に行きまして、1カ月1,000円でゾーン1に住居しているというレジデントカードをもらいます。このカードを、ワッペンを車のフロントガラスに張っておきますと、住民に限っては路上駐車が認められる。次に、社会サービス車、タクシー、警察、消防署はどうするのか。こういう浮沈式ボラードシステムというのを行っておりまして、カードリーダーにカードをかざしますと、例えばタクシーが来ますと、このボラードが地中に下がっております。そしてタクシーが出ていくと、ボラードがまた上がると。ですから、例えば商店の荷さばき用に、ストラスブールは朝の10時までと夜の7時から、このボラードが地中にずっと収まっています。ですから、商店の方は、その間は自由に歩行者専用空間に入ることができる。でも、10時になるとこのボラードが上がってきて、普通の車は入れなくなる。そういう工夫をして商店の方にも配慮しています。

そして身体障害者への配慮、いろんな配慮をしていますが、その中でも一番フランスらしいのは、やはりトータルデザイン。フランスの場合は、もう電停から切符販売所、街灯、線路、全て色を調整しています。それぞれストラスブール市の色、例えば堺だったら堺の色、京都だったら京都の色というふうに、そういうまちの特色、シンボルカラーを決めております。

また、フランスの場合、大型公共工事があるときには1%をアートに費やすという美しい習慣があります。ですから、これはトラムの駅なんですけど、この上をちょっと見ていただきますと、こういう遊び心のあるアートが配置されたりとか、町中に、こういういろんな芸術作品が配置されています。駅もたかが駅とはいえ、されど駅で、こんなすばらしい空間設計を行っている駅もございます。

総合的な交通政策ということなので、今トラムとそれからパーキング政策、駐車政策、バスをお話ししましたが、実は自転車も大事です。

フランスで、ストラスブールには最長の570キロメートルの自転車専用道路があります。日本全体でも300キロメートルしかないそうなんですけど、堺市も自転車、シマノさんがおありなので、自転車のまちとして、これからまちづくりされると伺っています。コミュニティサイクル見かけましたが、ストラスブールも自転車のまちとしても非常に有名です。

そのほかに、カーシェアリングって皆さんお聞きになったことはありますか。これもストラスブールがフランスで初めてビジネス化しましたが、実はこのシステムはドイツのほうが進んでいます。つまり、会員式のレンタカークラブ、自分が乗りたい必要なときにだけ、安い料金を払って車に乗ります。ですから、全体として決して車を排除するのではなく、車と公共交通の共用、共立、共存、これが1つキーワードだと思います。そうでないと、車でないと移動できないところに住んでる市民の方の共感を、公共交通を導入するプランを御説明

したときに得られない。ですから、車に乗ってる方も大丈夫ですよということを同時にお伝えしていかないとだめだと思います。

今まで乗り物についてお話ししてきましたので、あと残り20分間で、これから人を中心に話したいと思います。

まず、こういうシステムを市民の方はどういうふうを受け入れてきたか。合意形成。

まず、世帯調査が2009年に行われました。昔は、トラムが入る前は、都心でも自動車による移動が73%でした。今、20年後、46%になりました。そして公共交通の利用が、トラムが入る前は13%でしたが、今33%にまで伸びました。市民がどんどん公共交通を受け入れてきたと。そのためには合意形成をしなければならなかった。

合意形成というのは、まだ日本では聞きなれない、皆さんは御専門ですから、よく御存じだと思いますが、普通の市民の方は、まだ御存じの方が少ないと思います。合意形成というのは、1つのプロジェクトを立てていきますときに、お互いに意見の違う方がそれぞれの利害が対立する意見を発表する場が合意形成というのがフランスでの定義なんです。日本で合意形成というと、反対の市民の方の御意見をお聞きして、そしてそれによって市役所側が、立案者側が非常にバランスが崩れるようなことが考えられますが、フランスの場合は、あくまでも立案者、そして実行者は市長であり首長であり議会であり行政であります。この合意形成というのは、事業主体側が、政策主体側が決められたことをできるだけ皆さんの理解を得られるように御説明をしていく場というのが、この合意形成ということです。

なぜかと申しますと、市民全員が賛成する公共プランというのはあり得ない、これはフランス人もおっしゃいます。ということは、それならば、最大公約数の市民の方に満足していただけるような公共プランを推進していくのが首長であり、そして行政の仕事であるというふうにフランスでは言われております。

具体的にちょっともう少し御説明したいと思いますが、これはストラスブールの現在のリース市長さんの言葉なんですけれども、市民に公共プランの説明をするときに、まちづくり、都市計画の説明をするときに、技術論であるとか各論だけでは不十分なんだと。まず首長が出て行って、あるいはその区の区長であるとか、あるいはその地区から選ばれておられる議員の皆さんがまずお出になって、そしてこのまちづくり全体として、こういうふうに堺市を持っていきたい、ストラスブール市を持っていきたいというふうに全体的なプランを示すことが大切であるとリース市長がおっしゃっています。

そのときにストラスブールの特徴としては、交通計画をまちづくり、都市計画の上位概念に置く。つまり、公共交通だけ切り離すのではなくて、公共交通だとか人の動きというものをまちづくりの中に包括した全体的な都市計画を市民の皆さんにまずお見せしなければならない。グランドデッサン、まちづくりの全体図、ストラスブール市をどういうまちにしたいかということ、まずトップから率先して合意形成の場に出て説明しなければならない。そ

のときに市長としては、人と車が動くラインに沿った都市モデルを構築しないとイケないということをおっしゃっています。

具体的に、例えば今現在行われている合意形成なんですけど、こういうパンフレットを市民の一人一人の郵便箱に入れます。この中にはどういうことが書かれているか。

今、この駅から北への新しい路線を延ばす計画を進めております。ですからその説明図なんですけど、この中で、例えば従来のような鉄軌道のトラムにするか、あるいはゴムタイヤのトラムにするか、それともBRTと言われます高度サービスバスにするか、どういう方法にいたしましょうということをお聞きして、そして市民の方にそれぞれの交通手段の輸送能力などのこれは比較、大変細かいところまで情報を開示します。その上で、しかも路線工事のコスト、工事期間、減価償却まで、全てこの中に入っています。そして、このパンフレットの一番最後のページに、いつどこにいらっしゃったら、どの議員さんとお話ができます、ここにいらしゃると市長さんが説明します、そういうことがここに書いてあります。これを1戸1戸の家に配っているわけです。ですから、後で市民の方で聞いてなかった、知らなかったということは言えない、そういう工夫をしています。実際には合意形成のタウンミーティング、こういう形で行われますが、このあたりも市長さん、議長さん、副議長さん、そして副市長、いろんな市の重鎮の方がここに座っておられます。

また、工事が始まってからもほったらかしではない。一旦工事が始まりますと、今度はこういうものをやはりそれぞれのおうちに、各戸に配布します。これはどういうことかと申しますと、工事の間、市民に御迷惑がかかる、交通迂回が生じる。ですから、我慢していただくために、いろんな工事の状況を伝えます。

ストラスブールの場合、例えばこの路線工事のために雇用が200人創出されましたとか、そういったことまで書いています。切った木の本数まで書いています。そして必ず工事が終わった後、こういうすばらしいまちになりますよということをイメージとして市民の皆さんに、もうしよっちゅう見せてます。そうすることによって、工事の間、皆さんに我慢していただく。そうしないと、もういろんな不満、いろんな突き上げが市民からありますので、それに対処していかなければいけない。ですから、先手先手を打って、イメージを通じて市民の皆さんにきめ細かい説明をしています。

合意形成の話をしてますと、商店街の反対が必ずどこも出てきます。ストラスブールでは、実は20年前も今も商店街対策は同じです。つまり、トラム導入の工事が始まります前年度に商店が申告した所得と、そして工事が行われている年の間は当然、車も通れない、でもまだトラムが通ったわけではないということで客足が少なくなりますので、売り上げが落ちます。その差額を自治体が補填してきました。そうすることによって、商店街の人たちがトラム賛成派・反対派と分かれて政争の具になることを、まず避けた。2つ目に、差額が補填されるわけですから、その後、商店街の方は非常に正直に売り上げを申告するようになりまし

た。ということで、20年間、全く同じ方法を使っております。

実は、ストラスブールはフランスの中で商店街のアンケートがある貴重な資料が残っている唯一のまちなんですけど、やはりこのトラムを入れて、そして消費者のショッピング行動、消費行動がよくなったという答えが圧倒的に多い。

ここで御紹介する数字は、実はストラスブールではなくて富山市なんですけど、富山でも調査をされて、御存じのように富山は日本で唯一LRTシステムを入れた都市なんですけど、これ、土曜日、日曜日の数字なんですけれども、こちらのほうは自動車でまちに来た人よりもトラムでまちに来た人のほうが長い時間、都心に残って、そしてお金も9,200円に対して1万5,000円、6,000円分使ってくださっている。すごい経済効果があるんですね。つまり、駐車時間を気にせずにぶらぶら歩けるということは、それだけ都心に人が集まって、そして消費行動に向かっただけというこういう数字が日本でも出ています。

ストラスブールで出ている数字としては、実はストラスブールは昔からクリスマスマーケットというのがありまして、こういう屋台を並べましてクリスマス関連商品を買っております。これを5年前から、トラムに乗ってクリスマスマーケット、マルシェに行こうというキャンペーン、一大観光キャンペーンを打ち出しました。その結果、人口27万のあの小さなまちに、12月の1カ月間、観光客が今200万人来ます。

実はストラスブールは冬は4時ぐらいに暗くなるってさっき申しました。ホテルの稼働率、昔は50%を切っていました。今ではもう、ストラスブールから100キロメートルぐらい離れたところにホテルを探さなきゃいけないぐらい、12月は稼ぎ時になりました。どれだけの経済効果があるかというのは、皆さん御理解いただけたらと思います。

そして、こういったまちづくりを可能にした社会的な背景をお話ししたいと思います。

まず、トラムの政策決定は首長であり、そしてそれを議会が承認するわけですから議員の皆さん、これはフランスでも同じです。そして実際にトラムの路線、どこに路線を敷くとかそういった政策の細部を考えるのは、日本で申します交通政策課、土木建築課である場合もあると思いますが、これは行政が行います。でも実際の運営主体、いわゆる交通サービスを行うのは、市役所ではもちろんありません。民間の事業者任せます。

これをちょっと簡単に御説明しますと、日本では上下分離、公設民営と呼ぶようです。というのは、フランスではこのやり方が普通なので、私はフランスにいるときは、この上下分離という言葉さえ知らなかったんですが、どういうことかと申しますと、例えば行政、公共自治体が公共団体がLRT施設の整備をする、電停であるとか線路。そして堺の場合だと、例えば南海電車さんとか阪堺電車さんに実際の運行サービスをしていただく。ヨーロッパの場合は、この間に第三セクターをかませることが多いです。ですから、あくまでも政策主体は市側である。首長であり議会である。そしてそれを推進していくのが行政であって、そこから一般の運行は民間に任せる、こういうやり方が普通です。

これもストラスブール市の副市長の言葉なのですが、一介の民間企業がこういった交通インフラを整えながら減価償却をして、運賃収入だけで黒字、いわゆる採算性を持たせた経営をするのは無理だということがフランスではもう理解されています。つまり、公共交通のサービスというのは、いわゆる採算性を持たせた営業ビジネスではなくて、自治体が市民の皆さんに提供する公共サービスの1つ、社会的な基本的な基本権の1つであるという、そういうコンセンサスがフランスの社会にはあります。だから足りない分は公金で自治体が補填するということに対して、市民のコンセンサスが得られています。

もう少しこれを詳しく見たいと思います。

日本でも、この後、国交省の河野さんからお話があると思いますが、今この日本で、この上のほうは例えば3割方、国のほうが補助をしていただける。そして下の整備、線路のほうだとか電停は55%まで補助していただける。そういうふうに今聞いております。

具体的に、投資コストと運営コストをちょっと御紹介したいと思います。

一番気になるころだと思いますが、もう一度これを思い出してください。こちらが人口が48万人、予算が1,170億円です。こちらのほうの予算です。この1,170億円の中で都市交通政策、今申しましたほぼ40キロメートルのトラムの路線を引いてまいりました。過去20年間で延べ200億円ぐらい使ってます、ストラスブール市の場合。そして皆さんとちょっとこれを比較していただきたいんですが、堺市が大体3,500億円、人口で同じようなところを見ますと、マルセイユ市が、マルセイユ及び周辺の自治体を含めて大体100万人。ここも12キロメートルのトラムを引きまして、1日の利用者数が9万人、予算が1,400億円しかありません。ですから、決してフランスのほうが自治体の予算が潤沢であったので、こういう政策ができたというわけではないということを御理解いただければと思います。

ストラスブールの場合、1日の利用者数が30万人です。非常に市民の足になっていることがわかります。1日です、これは。

そして投資コストですが、実際にストラスブールで今までトラムを建設してきたときの分担なのですが、やはり国からの補助金が2割、そして地方自治体が起債します地方債、借金がかかなりの部分を占めています。現在でもフランスの地方都市では、公共交通を導入するプロジェクトには国が25%まで補填しています。そして、かなり大きな部分を交通税というものが占めています。

次に運営コストなのですが、皆さん驚かないでください。切符収入が23%しかありません。あとは自治体からの補填と、やはりこの交通税というのが半分近くを占めています。

私がこういう話をしますと、藤井さんは、ヴァンソンさんは講演で公共交通運営は赤字でもいいと言ったとおっしゃる方がいるんですが、これはそうではなくて、自治体の選択なんです。非常に運賃を低く抑えています。誰でも安く乗れる。ですから、例えばストラスブー

ルの場合だと、学生さんは2, 500円の定期券で、バスもトラムも1カ月、公共交通乗り放題、一般のお勤めの就労者でも5, 000円で1カ月乗り放題。日本だと、初乗りだけで300円近いのがほとんどですから、いかに自治体の政策として公共運賃を低く抑えているかというのを御理解いただけるとと思います。運賃を高くすれば、当然採算性はよくなるわけなんですけど、これは政策として抑えているわけです。

じゃあ、なぜそういうことができるのかということなんですが、この交通税にも関係する話なんですけれども、まず交通税というのは、従業員が10人以上いる企業の人件費に対して最高2%までを課税する。それが地方自治体の直接の独立財源になります。ただし、公共交通の整備と運営にしか使えません。道路の整備には使えません。

そして公共交通のためにこういう税金を取ったり、そして自治体で公金を補填することになぜ理解があるのかという背景は、交通権です。

フランスでは、1982年に国内交通基本法が定められまして、この中で、誰でもが簡単にアクセスできる交通手段を市民の皆さんに保障するということが憲法で定められました。これを交通権と呼んでおりますが、今、日本の国会でも、ちょっと中座しておりますが、審議はずっと検討は続けております。この憲法で、フランスの自治体に交通権が保障されるようなまちづくりの策定を義務づけたわけです。ですから、フランスの地方自治体は競ってLRTを入れてきた、導入してきたということが言えます。

あと5分で終えたいと思いますが、最後にこれ、住吉大社なんですが、まず住みやすいまちというのを考えたときに、皆さんどういうイメージを持たれますか。住みやすいまちの定義って何でしょう。若い方が自分のまちに戻ってこられる、楽しい、住んでて楽しい、やっぱり住むならあそこで住みたい。そのいろんな機能がまちにちゃんとそろってて、でもその遊ぶところ、文化の場所、仕事をするとところ、買い物をするとところ、そういうところに移動できる交通インフラが整っていないとだめだと思えます。

よく日本の方は、交通インフラを整える前に、まずどういうふうにもちをするかということだとおっしゃるんですが、でも、まちに行く手段がなければ、まちに物があっても行けないんですね。ですから、両方一緒に進めなければいけない。

堺は、おもてなしと思いやりのまちというのを読みました。思いやりというのは、やっぱりバリアフリーの公共交通というのはぴったりだと思います。おもてなしというのはどういうことか。言葉がわからない外国人がたとえ堺に来て、公共交通で簡単に仁徳さんの御陵にも行けるし、与謝野晶子の家にも行ける、そういうのがおもてなしだと思うんですね。実際にストラスブールに行かれた日本人の方、みんなすごくいいとおっしゃる。なぜか。それは、フランス語が全然できなくても自由に動き回れる非常にわかりやすい公共交通が整っている。これがやっぱりおもてなしの具体的な例だと思うんです。

あともう一つ、まちのブランドイメージを確立しなきゃいけない。堺は本当に河内松原か

ら富田林から北はかなり北のほうまで、すごく広いですね。だから、集積性というか、堺の中心地がどこなのか、私は堺市の出身ですと言ったときに、それを聞いた対面の方が堺市と聞いたときにどういうイメージを浮かべてくださるかということを作っていくかといけな
いと思うんです。

阪堺電車が通っているところというのは、堺の昔のきれいな町並みも残ってますし、お寺も多し、とつてもすてきだなと思ったんですが、そういう仁徳さんの御陵もありますし、歴史のまちであるとか自転車のまちであるとか、皆さんコンテンツはすごい多いと聞いてますので、そういうブランドイメージをつくる時にトラムをどういうふうにごに走らせようかなというふうな説明を市民の方にされると、市民の方もすごく納得性が高いと思います。

昨日ちょっとお天気がよかったので、私、バスで想定路線全部見てきました。南海バスの運転手さんすごい親切で、いろいろ教えてくださいましたが、例えばここにトラムを通しますよと。これ臨海なんですけれども、じゃあトラムを通して何があるのか、どういうイメージを作っていくのかということをもとに皆さんのほうで描いていただいて、それを市民に
通達していただきたい。これから合意形成の工程表を皆さん作られると思いますが、これ現在の姿、将来はこうなりますよと、こういうわかりやすい、こういうパンフレットをぜひ、もうおつくりになっているかもしれませんが、作っていただいて、それをもとにして説明していただくと、すごく市民も納得されると思います。実際にストラスブールではそういうふうにして市民の方は納得されてきました。

そのときに、やっぱりこの合意形成のタウンミーティングには、トップがまず出かける。兵隊じゃなくて、トップの方が率先して何度も何度もお話されてました。

それから行政も、行政が全部抱え込むんじゃなくて、ストラスブールの場合はトラム専門軍団をつくりまして、有期雇用なんですけれども、5年か6年ぐらいの有期雇用で、決まった期限の間にだけ、トラムの工事を完成させることだけのために採用された、そういうトラム局をつくりました。そうしないと、役所の中は縦割りなので、なかなか進まない。ですから、トラムだけのお仕事をされるそういう専門局をつくって、どこも仕事に当たっています。これがフランスの例です。

そして、そういった全体のコーディネートを司令塔というのを設けていかないと、なかなかやはり政治の動きだとか、いろんなほかの、外部からの動きに計画が頓挫することもあるかと思
います。

そして最後に、市民の方にも、やはりまちづくりに興味を持っていただけないといけません。行政も頑張る、政治家も頑張る、でも市民の方が全然興味を持っていただけないのでは前に進まない。そのためには、市民の方には、やっぱりあなたたちの子どもさんが帰ってきたいまちをつくりたいと思いませんか。じゃあそのためにはどうすればいいか。今ちょっと自動車
が使えないという不便はあるかもしれませんが、その不便を我慢していただい

て、次世代にバトンタッチできるそういういいまちをつくろうという責任を感じてください、というふうに市民の方に議員の皆さんから話しかけていただきたいと思います。実際にフランスでは、ストラスブールではそういうふうなお話をよく聞いてまいりました。

実は、ストラスブールも最初からこういう環境に優しい、格好いいコンパクトシティをつくろうと思ってまちづくりをしてきたんじゃないんです。最初は交通渋滞が大変だということでトラムを入れた。そこから少しずつ、歩きやすい、楽しい、住みやすいまちをつくろう、社会格差をできるだけ少なくしていきましょう、みんなに住みやすいまちをつくっていきましょう、交通権を確保しましょう、やってきた結果として、こういうすごく住みやすい環境的なコンパクトシティができました。

そして、きょうは住みやすいコンパクトシティ、歩きやすいまちというのは、これから超高齢化社会を日本も迎えますが、そういう日本の社会にも多分適応していくまちづくりじゃないかと思います。

これは昔5万台の車が走っていたところなんです、こういうふうに市民のにぎわいの場として、中心広場として、公共交通を導入することによって、かつてのまちのにぎわいを取り戻してきました。そういうストラスブールのお話をさせていただきました。

どうも長い間、御清聴ありがとうございました。（拍手）

○吉川敏文議長 どうもありがとうございました。

それでは、御講演いただいた内容について講師の方と意見交換をしたいと思います。

できるだけ多くの議員の御発言をいただきたいと思いますので、発言は簡潔に御協力をお願いいたします。

それでは、本日の内容について何か御意見、御質問等ある方、挙手願えますか。

○山根議員 御講演ありがとうございます。おもしろかったです。

すみません、お聞きをしたい件は、1つ目は、車をそれこそ北から来た車、南から来た車それぞれ抜けられないような形にこのまち、ストラスブールはしてるということですが、このストラスブール市というのは、そもそも交通の枢軸というか、集まってくるような場所にあるのでしょうか。これは例えば堺であれば、通過交通できなくしてしまうと、まず大阪のほうから堺に来てくれるかどうか、それからそこでとまってしまう、堺市でパーク・アンド・ライドをせずに大阪市にそのまま行ってしまわないのかなという危惧を多少抱くのですけれども、その点をお聞きしたいのと、もう1点、すみません、短くいきますが、この市の予算の20%を交通政策、13%を都市整備が占めると書いてありまして、先ほどのグラフを見させていただきましたら、扶助費とか福祉に係る金額は余り大きくないんですね。この主体というのは、例えば堺みたいに福祉なんかにお金を使うような自治体なのか、それともあるいは都道府県のようなね、そういうふうな自治体なのかということについてお聞きをしたいです。よろしく申し上げます。

○ヴァンソン藤井講師 ありがとうございます。まず1つ目の御質問なんですけど、実は、ちょっとこちらの黄色い周りに迂回道路を作りました。ですから、ストラスブールの市民の考え方としては、5万台がここを通過していたわけなんですけれども、通過車の8割がストラスブールの場合は都心にとまってくれなかった。つまり、公害だけをまき散らして通過するだけで、経済的な波及効果が見込めない車が多かった、それが5万台のうちの4万台ということで、ストラスブールの場合はドイツとの国境にありますので、ドイツからパリのほうに行きますたくさんのトラックが通ります。そういったトラック、輸送用のトラックのための迂回道路を作りました。先生の御質問は、むしろ堺の場合は人が来てくれなくなるんじゃないかとおっしゃいましたが、ストラスブールの場合は、むしろ通過するだけの車であるならば来ていただかなくても結構ですという、そういう形で迂回路を作ったということが1つ。

それからもう1つは、これは当時初めてトラムを導入しましたトロットマン市長という女性の市長の言葉なんですけど、当時は車の渋滞が非常に激しかったので、市長さんでさえも、このまちの端から端まで移動ができないぐらいひどかったと。そういったところに誰も週末に都心に行って買い物しようか、歩こうかとは思わないですよ。それだったら郊外のショッピングセンターに行って全部済ませてしまうということになると思います。ですから、都心から車を排除することによって、少なくすることによって、まちのにぎわいを取り戻した。ですから、堺の場合だと、どこがまず都心かということ皆さんでお決めになって、全ての堺のまちから車を排除するというのは当然無理ですから、ここはにぎわいのまちである、ここは皆さんがゆっくり飲んだり食べたり歩ける場所であるというそういう都心を決めた上で、この走行規制というのが生きてくると思います。

ストラスブールの場合は、比較的決めやすかった。都心がもう歴史的な中心地というものがありましたので、このストラスブール市の都心が走行規制の対象になったわけです。ただ、フランスに関して言いますと、ストラスブールの周りも小さな市町村がたくさんあるんですが、それぞれの市町村でも、やっぱり中心地からは車を排除してます。だから、堺だったらたくさんいろんなスポットがありますよね。それぞれのスポットにミニ都心というのを設けて、そのミニ都心からは車を排除するということです。

それから2つ目の御質問の予算のほうなんですけど、実は、ちょっと今日はお時間がなかったので詳しく全部お話しはできなかつたんですけど、こちらの本をお持ちいたしましたので、もし内容に御興味を持っていただけましたら、今日お話ししたことの内容を詳しく書いております。数字も含めて、こちらにございます合意形成も10ページ以上割いておりますので、非常に詳しく具体的に市庁舎がどういう合意形成を行ったか、予算のあり方、いろいろ御紹介いたしておりますので、よろしく願いいたします。

こちらのほうは、実は覚えておられると思いますが、都市共同体のほうで例えば交通政策を行っておりますが、この1, 170億円とは別に、ストラスブール市というのは507億

円の別予算があります。つまり、予算がこちらのほうが約500億円で、こちらのほうが1,170億円。都市計画の予算というのは、それぞれの市町村のバジェットからは出てないんです。こちらの広域自治体連合の予算のみからバジェットが出てます。ですから、この図を見られますと、皆さん当然、交通、都市整備、何か住宅とかそういうのばかりで、全然今おっしゃったように福祉がないというのは当然の御質問なんですが、実は福祉のほうというのは、こちらのストラスブール市の予算、それぞれのこの28のそれぞれやはり市議会がございまして、そちらのほうの別予算から出てます。

○吉川敏文議長 よろしいですか。

それでは、ほかに御意見、御質問等ございませんでしょうか。

○長谷川議員 実は私、10年前だったと思うんですが、ドイツのフライブルクに行ってトラムにも乗りましたし、それから実際にパーク・アンド・ライドの実態を見てきたんですが、ストラスブールと非常に近いですね。その辺は、かなり政策的に影響し合っていると考えてよろしいのでしょうか。

○ヴァンソン藤井講師 政策的な影響というのは、例えば議員さん同士の情報交換とか首長さん同士の情報交換ということでしょうか。

○長谷川議員 いえ、つまりよく似たものだと考えていいかどうかということなんです。全く違うものかどうか。

○ヴァンソン藤井講師 もちろんフライブルク市はドイツを代表する環境先進都市ということで、ストラスブールも非常にいい意味での刺激を受けてると思いますが、これも本で紹介しておりますが、もともとストラスブールというのは歴史的にゲルマン文明の影響を非常に濃く受けております。ですからフランスの中でも、皆さんフランスに行かれた方は御存じと思いますが、案外清潔じゃないんです、フランスのまちって。景観が整ってるので非常に美しいんですが、地面は清潔じゃありません。でも、ストラスブールに行くと、とってもきれいなんです、とっても清潔なんです。なぜか。やはりラテン系の文明ももちろん色濃くありますけれども、ゲルマン文明のきれい好き、整頓好きという秩序を非常に守るといふそういう一面を色濃く歴史的に受けてると思います。

そういう意味で、皆さん御存じ、ヨーロッパでもドイツがやはり環境問題に対しては非常に積極的な先進的な取り組みを見せておりまして、国境を介してストラスブールがあるということで、非常にフライブルクだけに限らず、ドイツという文化の影響を色濃く受けてますので、環境に対する意識も普通のフランス人よりは数段高いということは事実として言えると思います。

○吉川敏文議長 成山議員、どうぞ。

○成山議員 きょうはどうもありがとうございます。今のお話の中で、日本人の持っている交通に対する考え方とフランスの方の考えてはる交通の考え方で、憲法でも守られている交通権

があると。今、交通権という言葉は日本人は全然ぴんとこない言葉で、人件費の2%を交通税掛けるということも、ええっとか僕らは思うんですけども、この交通権という概念が私たちにフィットしない限りは、なかなかいろんな面でいかないかなと思うんですけど、この交通権という権利は例えばどんな感じのどんな権利で、僕らからしたらちょっとよくわからないんで、だから今言われてたトラムは営業サービスではなしに公共サービスなんだという考え方も全部この根底にはこの権利があるんですよということやから、私、その辺ちょっとだけ教えていただけたらなと思ひまして。

- ヴァンソン藤井講師 多分、河野さんからフォローしていただけると思ひますけれども、1982年に国内交通基本法というのが定められまして、例えば人間は自由に好きな宗教を信じる権利とか基本的な人権として与えられていますね、憲法によって。それと同じことで、人間が移動する権利というのは私たちが思っている以上に大切であると。つまり、誰でもができるだけ、できるだけですよ、簡単に安く、そして安全に移動できる、交通することができる自由を国民に保障しなければならないということが、この憲法の中でうたわれています。でも、それを実際的に適用するには、アプリケーションをどうするか。それは、まちづくりをするときに、できるだけ公共交通に配慮した都市計画を策定しなさいということを地方自治体に義務づけたわけです。

ただ、ここで1つ言えるのは、交通権なんていう言葉は、普通のフランス人の市民、知りません。皆さんそんな市民のタウンミーティングで、そんなことをおっしゃらなくてもいいと思います。フランスの方は何を見てるか。自分が住んでるところで子どもたちが、親が運転しなくても高校に行けるか、中学校に行けるか、公共交通で、そういうことを見ておられるんですね。そんな交通権だとか交通税なんて本当に御存じのフランス人は、もちろんこのお仕事をされてる方は御存じですけども、一般の市民はそこまでは考えてない、あるいは興味がないと思います。

ただ、全体のまちとして、ストラスブールの人は自分たちのまちがきれいになった、トラムが通って、まちのイメージが黒から白になったと言われてるんですね。それと、世界中から、この先進的な取り組みを行ったまちを見にいろんな方が視察に訪れる、観光客も多い、ひょっとして自分はすごく格好いい、いいまちに住んでるんだらうかと逆に自覚して、自分のまちに対して誇りを持つようになったというのが市民の変化なんです。だから、誇りを持つようになったということは、それだけまちづくりにどんどん興味を持ってきた。

それからもう一つ、ストラスブールの場合、今の30代の人、40代前半の人というのは、自分が高校生のときにもうトラムに乗っていたわけです。だから公共交通を中心にしたまちづくりというのが、もう当たり前前の世代が育っています。そこまで20年で変わります。

だから別に、今日は皆さん議員の皆さんなので交通税、交通権というお話をしましたが、決してタウンミーティングで、フランスで交通権があるから皆さんにこういう交通計画を行

いますとか、そんなことをおっしゃってというわけではありません。やっぱり市民の皆さんは日本と一緒に、こんなところにトラムを引かれたら、皆さん自分の庭にトラムの路線が引かれたら困りますけれども、ちょっと離れたところに引いてほしいというのが、やはり市民の皆さんの興味の対象になります。やはり市民の方は具体的な日常生活に密着したことに關心を持っておられます。

○吉川敏文議長 よろしいですか。

そろそろ時間も参りましたが、ぜひともという方。

○石本議員 御講演ありがとうございました。大変興味深く聞かせていただきました。

1つだけ簡単なことなんですけど、トラムが堺のまちでこれが計画されることとなるということで、ちらっとこの臨海の出されたんですけどね、なぜその臨海だと思われたのかということと、実際、臨海の間所もご覧になったということなので、ここにトラムを敷設するかどうか、建設するということについては、どのような印象を持たれましたでしょうか。簡単で結構ですので、ちょっとお話しただければと思います。

○ヴァンソン藤井講師 実は、この地図なんですけれども、路線想定図、これは堺市の市役所が平成21年ですか、お出しになられた資料から取らせていただきました。決して私が御提案もちろんしているわけではなくて、市の資料から取らせていただきました。ちょっと全体を見せていただいて、日鐵さんとかシャープさんが入られてるということもお聞きしてたので、見てまいりました。

感想ですか。例えばこちら、このところのこの東西軌道というのは、本当に私の個人的な感想でいいですか。トラムが通ると本当に素晴らしいと思います。いいものがたくさんあるので、それを中心に、それこそ集積性を高めて、まちの中心をここにつくっていく。それこそ思いやりとおもてなしということで、これは皆さん多分簡単に賛成を得られることと思います。

こちらのほうは、とても海が見えて、そしてすごくまだスペースがたくさん残ってて、でもその割に、ここに大きな商業施設がもうかなり入ってますね。昨日、駐車場の車が平日ですけど満杯でした。聞くところによると、温泉とかショッピングセンターが入ってるそうなんですけれども、かなり8割方車が入ってましたので、このところはせっかく素晴らしいサッカー場もあるので、ウォーターフロントというんでしょうか、そういう週末に子どもさんを連れて例えば映画を見に行って、サッカーをしてから映画を見に行って、後でみんなで食事ができるようなそういうウォーターフロントづくりとか、イメージを明確にして、そのために集客装置としてトラムを引きますよというふうなことが可能じゃないかと思えます。

やっぱり市民の方は、なぜここにトラムを引くのかというのにすごく關心持たれるので、じゃあ市としては、あるいは議員さんとしては、首長としては、この地域をこういうふう

発展させたいから、こういう路線でトラムを引くと。あくまでもまちづくりと公共交通を一体化させて御説明しないと、ただ人を運ぶだけの手段としてトラムを説明しますと、じゃあここに企業がある、企業さんだけのものじゃないかとかいうふうに思われてしまいますので、そうではないんだと、市民の皆さんがいろいろ活用できる路線になりますと。

実際にストラスブールの場合、こういうウオーターフロントはストラスブールはないんですが、例えばの例として、副都心づくりのために、あえて人口が少ないところだとか、あえて経済的に不活性な土地に、これはトラムの第2期工事なんですけれども、トラムを引きまして、そしてトラムの路線沿いにスケート場を作ったり、あるいは法人税を最初の5年間は免除することによって中小企業を誘致するとか、そういう一体的な方策を前面に打ち出して副都心づくりをトラムの路線沿いに行いまして、成功しました。それも本に書いてますが。

ですから、交通手段を輸送手段のみではなくて、まちづくりの装置として使ってきたということが言えますので、多分この臨海もそういう使い方ができるんじゃないかと思います。

○吉川敏文議長 じゃあ、ちょっと以上でお時間が参りましたので。

それとちょっと誤解のないように、こういう計画が塚、今あるということではないので、その辺は御理解いただいていますか。

○ヴァンソン藤井講師 はい、平成21年の資料です。

○吉川敏文議長 すみません。それでは、大変どうもありがとうございました。もう一度盛大な拍手でよろしく願いいたします。（拍手）

それでは、50分まで少し休憩をとらせていただきまして、第2部に入りたいと思います。

なお、ヴァンソン藤井由実先生の著書を今日お持ちいただいていますので、購入されたい方は名刺交換も兼ねて前の方でよろしく願いいたします。以上です。

じゃあ、50分から再開したいと思いますので、よろしく願いします。

○ヴァンソン藤井講師 どうもありがとうございました。あとストラスブールの8分間のビデオがありますので、休憩時間に流しておきますので、御興味のある方はどうぞご覧になってください。いいですか。

○吉川敏文議長 はい、結構です。

○午後2時42分休憩

○午後2時50分再開

○吉川敏文議長 すみません、それでは定刻を過ぎてしまいましたので、第2部を始めさせていただきます。

本日の研修会におけます第2部の講師でございます国土交通省都市局街路交通施設課、河野俊郎整備室長様を御紹介いたします。

河野様は、東京工業大学を卒業された後、昭和59年に旧建設省に入省され、その後は千葉県都市部副技監、調布市副市長などを歴任され、現在は国土交通省都市局街路交通施設課

整備室長として、総合的都市交通の推進、都市内公共交通機関への支援などの施策に携わってこられ、あわせて多数の講演会でも御講演をされて御活躍をされております。

本日は「L R T等の公共交通と一体的なまちづくりについて」と題し、御講演をいただきたいと思います。

それでは、河野様、よろしく願いいたします。

「LRT等の公共交通と一体的なまちづくりについて」

講師 国土交通省都市局街路交通施設課整備室長

河野 俊郎

皆様こんにちは。ただいま紹介いただきました河野と申します。先ほど経歴を紹介いただいたんですが、若干補足しておきますと、もともとの出身が大阪のほうになりまして、小学校卒業までなんですが、大阪市の都島区というところに住んでおりました。後ほど路面電車の日本における経緯というのをちょっと触れさせていただきますが、ちょうど減り始めた頃ぐらいですね、その頃に小学生で大阪で過ごしておりまして、よく子どもの頃には使ってたんですが、途中で廃止になって、それが地下鉄にかわるというちょうどその頃におりました。そういうことで、今回堺市さんでお話しできる、お隣の市ということで、しかも昔懐かしい路面電車にもかかわるような話ということで、楽しみに来たところでございます。本当にこんな貴重な機会を設けていただいたことに、まず市議会の皆様にお礼申し上げたいと思います。

それともう1点補足させていただきますと、いろいろと転勤している中で大阪周辺での勤務としては、実はもう何年前でしょうか、JR西日本のほうに官民交流派遣制度ということで、連続立体交差事業ですとか新駅整備ということで来たことがございまして、その際、堺市さんのほうにも何度か、実際の事業は、連立は南海中心だったので、残念ながらそういう仕事でのお話はなかなか具体的話じゃなかったんですけど、三国ヶ丘の話ですとか、そういう話を少しさせていただいたことがあります。そういうときに来させていただいたかなと思います。

それで、こういうふうに議員さんの前でしゃべるのは調布市以来ということで、久しぶりで緊張感と懐かしさを持ってしゃべらせていただきたいと思います。よろしくお願いします。
(拍手)

それで今日は、我々の整備室というのは連続立体交差事業というのが1つの柱なんですが、もう一つの柱は、都市交通システムの整備を順調にいろんな地域で進めていこうということでございます。そのあたりで、まず中身に入る前に、なぜ公共交通と、それからまちづくりというものを一体的に進めなきゃいけないかということ、それから公共交通システム、都市交通システムとも言ったりしますけれど、というのが一体どんなものがあるかという話を2枚ほどで説明したいと思います。

それでお手元の、ちょっと字が多い資料で誠に申しわけないんですが、お手元の資料なども見ながら聞いていただければと思います。

それで、まず一体的なまちづくりの重要性ということなんですが、まず左のほうを見てい

ただくとありますように、昔のまちといいますか、かつてはこれ、細い線が鉄道になります。駅の周辺に人が集まるところが高い山のほうになってますけど、駅周辺に集まって鉄道を利用するという暮らしだったと思います。それが、モータリゼーションが進む、そういうことによって公共交通に乗らなくなる、都市も拡散すると。そういうことで、我々は負のスパイラルと言っていますが、どんどん公共交通がなくなる方向に進んで、何か目玉焼きみたいな絵になっちゃってますが、駅中心ではなくて、都市が非常に拡散するような状況になっているという都市が日本中に数多くあると思います。

このままほっておくとどうなるかという、さらにそういう拡がる動きが拡がって、こういう幹線的な鉄道すらだめになって、中心市街地には人は来なくなる、あるいは車の交通が中心になって環境負荷が増大する。そしてこういう拡がった都市を維持するために、やはり離れた人のためにも、いろんな施設を整備していかなきゃいけないので、道路を作ったりとかそういうことになる。そうすると、それが整備も大変ですし、それを維持管理するにも大変だということで、財政的な圧迫も拡がる。それから、やはり高齢者の皆さんというのは、最近の高齢者は昔とは違いますけど、車をやはり運転できなくなったり持つのも大変になってくるということで、移動の手段がなくなってくるというのがもう一つあります。

そういったことをやっぱり避けなきゃいけないということで、そこでやはり、じゃあ公共交通だけやればいいのかという、そうじゃないですね。公共交通だけ整備しても、乗らなきゃどうしようもない。じゃあ、まちづくりを一生懸命駅の周辺にやったらいいのか。でもそんなことを言ったって、ショッピングセンターが郊外にあったら、不便で、そんなところに余り住みたくないですよ。ということで、やっぱりこういうものを一緒に考えていくしかないんじゃないかということで、正のスパイラルを作っていこう、これは公共交通中心のまちづくり、そこに住宅を持ってくる。それとともに、公共交通自体を利用しやすいようにしていく。公共交通が利用しやすいからって、また人が集まってくる。住むだけじゃなくて、中心地に行って楽しいような施設もつくる。そして公共交通を利用する。それでお互いうまくいって、コンパクトな、駅を中心に環境負荷の小さいコンパクトなまちをつくっていきたいということを進めていくために、やはりまちづくりと一体的に公共交通を考えていくことが必要かというふうに進めようとしているところです。

それで、じゃあその交通システムということなんですが、本日の話題の中心がL R Tになるかと思いますが、これから先のいろいろ資料とかはL R Tを中心に御説明しようと思うんですが、それ以外にこんなにあるよという説明をしたいと思います。

それで、これが速度ですね。平均的な速度がこれぐらいの早い交通機関もあれば、ややゆっくりな交通機関もある。縦方向は一遍に大勢を運べるものもあれば、少ない人数を運んでいくものもあります。そして大体イメージとしては、やっぱり地下鉄はかなりの距離を大量に運んでいく。6両編成、8両編成、10両編成ということで、いっぱい運んでいくと。

昔のバスとか路面電車は短い距離をゆっくり走って運んでいくと。その間を埋めるものとして、新交通ですとかモノレール。これは、新交通については六甲アイランド、ポートアイランドあるいは南港、そういうところに整備されているのをご覧になった、あるいは乗られたことがあると思います。さらにモノレールとしては大阪モノレールですね、こういうものを中心にやると。

さらに、その間として、今日話題になるLRT、先ほど路面電車とLRTの違い、先生から説明いただけてますけど、それ以外にバスについても、やはり最近高度化して、連節バスであったり低床バスであったり、それからいろんな情報システムを活用して運行を円滑にしたり、幹線バスとコミュニティバスをうまく結び合わせたりというふうな、BRTというものも登場しています。そういうものを地域の特性に応じてうまく導入していく。それでただ単にLRTだけ、バスだけというわけではなくて、LRTとバスをうまく組み合わせたりということで、いろんなまちで取り組んでいるというところがございます。その中で、今日はちょっとLRTを中心に考えていきたいと思います。

それで、日本での取り組みとかをいろいろ紹介したいんですが、その前に、ちょっとやっぱりこれまでの状況をちょっと頭に入れておこうと思ひまして、ちょっとこういったグラフなどを整理いたしました。というのは、なぜこれだけあったものがなくなったのか、あるいは、じゃあまだ残っているのは逆に言うとなぜなのかということを考えるのが、これから取り組むときに1つのヒントになるんじゃないかと思ひます。そういうことで、ちょっとしばらくこのスライドで、これまでの日本における路面電車の状況をお話しさせていただきます。

この最初のグラフは、この赤い線が路線長、それから青い点々が事業者数、それからこの緑の棒グラフが路面電車の入っていた都市数です。それでここに大きな点線をしましたように、一番やっぱり多かったのが昭和7年、全国65都市で1,500キロの路線網がありました。これがピークとなって、私が先ほど私ごとですが申し上げたとおり、恐らくこのころ少し減り始めた頃があって、その後急速に減って現在210キロということで、路面電車は1,300キロ無くなったことになります。

じゃあ、その原因は何なのか。いろんな都市によって状況が違いますが、やっぱり全体的に言うと、この4つぐらいを挙げております。

1つは都市への人口集中ということで、これは大阪にしろ堺にしろ、東京、名古屋にしろ、地方から非常に多くの人に移り住んできました。そうなってくると、やはり路面電車、先ほど都市交通システムのグラフですね、役割分担のような図を見てもらいましたが、とても路面電車では賄い切れないという状況が1つあります。

それから、モータリゼーション、車が増えてきた。車といえば、当然のようにどんどん都市内の輸送機関としてバスも出てきたと。モータリゼーションとも関係あるんですが、同時に市街地がどんどん外に膨れ上がってきました。外から来た人がやっぱり郊外に住んだり、

あるいは同じ住宅を建てるのであれば、駅前に建てるよりは、やっぱり周辺の田んぼの中、田んぼという言い方はあれですけど、なんか建てたほうが当然立派な家が建つという感じで、昔は鉄道が使えないところだったんですけど、車が使えるようになれば、そんなところに住んで困らないなということで、このような状況がある中で、大都市での輸送力の不足という一面がまずある。

これについては、実は結構地下鉄にかわっているということ、今回この機会があって、ちょっと勉強いたしました。政令市等で、昔路面電車があって現在地下鉄を持つところというのが9都市ぐらいあるんですけど、そこで現在数十キロ残ってますが、廃止になったのが650キロぐらいあります。それに対して地下鉄の整備延長を足してみたら、740キロということで、もちろん都市によって違いますし、増える分というのは結構郊外に地下鉄はさらにほかの都市に向かって伸びている例があるので、若干増えるんですけど、大体同じような、100万とかいう大都市については路面電車が結構地下鉄に入れ替わったんだなということは、ちょっとこの機会に勉強しました。

それから、やっぱり地方都市になってくると、車を使う人が増えて利用者が減少して経営が悪化してきたと。それから、同じような原因ですけど、道路が混雑して、それを何とかしなきゃいけないということで廃止されてきたと。そういうのがさっきの1,300の残りの部分は、やはりそういう部分がかかなりあったのかなと言っています。

3つほどそういう関係をグラフ等あるいは図面等でお示いたします。

1つは、自動車保有台数の推移と路面電車の先ほどの延長ということで、先ほどの路面電車延長はこうなっていると、それとクロスするように自動車保有台数が上がってきているという状況です。これが見事にクロスをしているという状況です。

それから、非常にLRTで有名になっている富山市でございますけど、ここもやはり路面電車をどんどん廃止するという歴史を経ております。

それでこれ、お手元の資料ではちょっと白黒なので見にくいと思うんですが、黄色い部分が昔からの市街地、昭和40年ぐらいのDIDだったと思いますけれど、ほぼ昔の路線というのは、こういう今LRTになってる元JRの路線も含めて、こういう鉄道路線がネットワークのある周辺に黄色い部分が広がっているのがわかっていたかと思います。それが現在のDIDというのは、このオレンジの部分が広がってきまして、都市がこんなにも拡散していったと。それに伴ってといいますか、郊外の路線を中心に、この四角で囲った部分、ここの細かい路線は言及しませんが、次々に廃止されていったという状況です。今あれだけ復活してというところでも、やはりモータリゼーション、それに伴う市街地の拡大によって、これだけ路面電車が消えていったということがございます。

これは商業施設の拡散と路面電車ということで、岐阜市での例です。

これはショッピングセンターですね。見づらいですけれども、中心部に青いのが3つほど

あります。この白黒のほうではわからないかもしれませんが、これは閉店してしまった大規模店です。それに対して赤いのがどんどんその後増えてきて、それぞれ見ていただくと、何年にどんな規模でというのが書いてありますけれど、どんどん郊外に、恐らく郊外に出ているものもさらに拡散しているという状況が、もしかしたら細かい数字を見るとわかるかもしれないんですが、どんどん外に出ていきました。

大規模店舗ができて中心市街地の商業施設がという話、小さな商店がという話は昔よく言いましたけど、大規模店舗すらこういう状況であると。この影響だけじゃないかもしれないんですが、名鉄の岐阜市内線が2005年に廃止されています。

余談というか、今はちなみに岐阜市では何らか別な形での公共交通をということで、BRT、バスを高度化したものの導入を何とかしていけないかということで頑張っておられます。そういう状況の中で、ここで先ほどヴァンソンさんからのお話にもありましたとおり、全部で19事業者が今も頑張っておられるという状況です。

それで、ちょっと都市規模別で今回数字をちょっと見てみました。これは実は1つの事業者が2つとか3つとかに都市がまたがっている例がありますので、それはちょっとばらばらに見てみたんですが、100万以上の大都市で路面電車が今あるのは5都市です。100万以上の都市がちなみに10か11ぐらいだったと思います。そういう中で、一応地下鉄に移り変わっている路線が多いんですけど、一部路面電車で残っているケースがございます。

それから、人口30万以上の地方中核都市、これが60ぐらいあるんですが、その中で10都市にあります。60分の10というのをどう考えるかなんですけども、実は30万から100万まですごく幅が広い数字なので、100万に近い都市は、実はモノレール、新交通が入ってたりします。それから、実はこの中に静岡みたいなLR Tを今検討しているところもあったりしたり、それから新潟のようにBRTですね、バスを高度化したシステムということがあるので、あと大都市の郊外部みたいなところについては既存の鉄道が結構ネットワークがしっかりしていますので、結構このあたりは路面電車も含めて公共交通を頑張っているゾーンかなと思っています。

人口10万人以上の地方中心都市、これ200ぐらいあるんですけど、この辺になると、やっぱりさすがに3都市ぐらいで、なかなか路面電車というのは難しいのかなと、この数字を見る限りは思いました。3都市のうちのしかも2都市は20数万、20万台後半ぐらい、ほぼ30万に近いというところで、高岡市というのが15万ぐらいだと思うんですけど、そこが非常な頑張りをしているというのが今回この都市別のあれでもわかったところです。

それで、残ってる箇所の都市をちょっと見たところですが、生き残ったというちょっとひどい表現を使ってますけど、こんなとこかなと思っています。精緻な分析をしているわけではないので、私の感想的なところもあるんですが、人口規模で見ると、やっぱり30万以上あるところでは何とか路面電車が運営できているのかなと思います。以下になると、なかなか

か難しいかなど。

それから2つ目にあるように、戦災復興事業なんかで結構市内の道路網がしっかりしていると。広島とか札幌市は極端ですけどね、100メートル道路があつたりしてあれですけど、長崎なんか意外とと言うと失礼ですが、道路の幅がしっかりあります。そういうところでは路面電車の導入空間があるのかなということと、それから車は車として走る空間があるのではないかなということ、そういうすみ分けなどをしながら生きているのかなど。

それから3つ目が、地形的な条件でコンパクトな都市を形成していると。これは後で図面を見ていただきますが、長崎市というのは急峻な坂に囲まれたまちというのは御存じで、旅行とか行かれた場合に、非常に坂を苦しい思いをして上ったという経験があるかもしれませんが、逆にその地形のおかげでコンパクトなまちになっています。こういうところというの1つあるのかなと思います。

それから、専用軌道的な部分があると。東京都が赤線が唯一残っているのも、ほとんどの部分が専用線です。それから富山のLRTのお話になりますけど、これもかなり専用線の部分があります。広島市も郊外に延びていく線が専用線があつて、そういうところと市内の路線をうまく組み合わせているのかなという気がしております。

それで、今触れた長崎なんですけど、長崎の市街地がこの赤いものになってまして、路面電車が黒い線が入ってますが、路面電車を中心に都市が広がるような形、路面電車が非常に利用しやすいところになっています。それでこれをもう少しわかりやすくしているのが、これは路面電車の電停から半径500メートルだったかな、そういうところで描いているんですが、かなりの部分をカバーしているのと、ぽつぽつと入っているのが公共施設などです。これはもう黄色いところにほとんど入っているということで、こういうまちって、地形が坂が多いというのは非常にまちづくりがある意味大変な面もあるんですけど、公共交通の利用という面で考えると、非常にコンパクトなまちになっているのおかげで、路面電車がこういうふうに残ったのかなと思います。

例えばこれを見ると、地形を急にするという話は当然できないわけですよ。ただ、このように公共交通の周辺に、こういう地形だからということではなくて、政策的にこういう施設を持ってくる、あるいは市街地がこういうところから無制限に広がるようなことなく、こういうエリアにコンパクトにあるようにという政策を組んでいけば、地形的な条件がこうではなくても、公共交通と一体的にまちをつくる、まちにとって利用しやすい公共交通として運営していくということができんじゃないかなと思います。

路面電車の利用状況としては、残ったとはいえ、苦しいのは苦しいのが事実です。ただ、過半数というわけじゃないですけど、利用者数が増加している。これも比べる年によってちょっと違ったりするんですけど、こういうふうに13年と20年でとりあえず10年ぐらいで比べてみて利用者増をしているところがあります。それから、黒字になっている事業者も

あります。これは後ほど広島電鉄を中心に取り組みを紹介していきますが、利用者を増やし黒字にするために取り組める取り組みがやっぱりあるのではないかと、そういうことを一生懸命、事業者だけではなくて公共側も一体となって努力していくということが大事かなと思っているところです。

海外については、先ほど詳しい御説明があったので、簡単にとどめますが、路面電車は現在世界で350都市ぐらいで運行されているようです。それで、その中のLRTと言われるものは130ぐらいじゃないかと。そのうちの半分ぐらいが新設で、それ以外にも既存のものについてもシステムを高度化して良い車両を入れて、情報システムで、今電車が接近していますよとか、あるいは信号のシステムを改良して、なるべく交差点をスムーズに行けるようにする、低床式の車両を入れる、そういったことをしてLRTと言えるようなものがあって、そういうものが今はもう130も増えていると。1999年頃から見ても、毎年五、六都市増えているという状況ですので、日本も負けちゃいけないなという状況ではあります。

それで、実は私はほとんどヨーロッパに行ったことがなくて、昨年ようやく行ったんですけど、ちょっとウイーンという都市に行ってみました。やはりストラスブールと同じような取り組みになるということでしょうか、いろんな取り組みをやっています。その中で、もちろん車両自体も7車両が連節しているような車両が走っていたり、デザインとしても非常にすっきりしています。それからLRTとバスが隣同士に来て、すぐ乗りかえられる。これは、その横がさらに鉄道駅になっていまして、鉄道にもすぐ乗りかえられるようなそういう建設性になっています。それからトランジットモールということで、町なかをうろうろこの辺を歩きながら、公園があったりとかして、そういうのを楽しみながら路面電車を利用する。それから停留所に、ちょっとこれは路面電車同士を乗りかえるようなところだったんですけど、そこはちょっと幅広くなっていて、そこにピザと書いてますけど、食事をしたり雑誌とかを売ってたりというようなコーナーもあって、待ってる時間もちょっと何かをして過ごせるというふうなことをやってたりと。

一番感心したのは共通乗車券なんですが、いろんな種類を出していました。その中で、例えば24時間券というのを出して、私はそれを利用していろいろ乗り回ったんですが、バスと路面電車と地下鉄共通に乗れて、しかも24時間というのが最初に乗った時間から24時間なので、旅行する人にとってみれば、空港に昼ぐらいに着いて、そこで買って次の日の昼、飛行機に乗るとすると、ちょうどうまく使えます。こういうように72時間券とか1週間券とかいろいろあって、しかもどういうものにも乗れるので、非常にいいなと。

日本でも、沖縄モノレールが24時間券とか出してるんですが、ちょっと残念ながらモノレールしか乗れないということで、これがバスにも乗れたらなと思ったこともあります。非常に便利だったということで、こういうのが参考になるのかなと思って書いてございます。

それで、日本の状況ですとか海外の状況、こういうのを踏まえて、じゃあどういう取り組みが必要なのかということのを少しまとめてみました。

それで、なぜLRTの整備が進んできたのか、海外及び国内というところで、上の四角で囲んでいることかなと思っていて、社会情勢の変化がございます。先ほど、このまま都市が無秩序に広がっていったらというところで、財政的には厳しくなるし、環境的に問題がある。それから、少子高齢化している中で高齢者の足を確保するのはどうするんだというときに、何とか公共交通をやっつけていかなきゃいけないという社会情勢があるのですが、それだけじゃなくて、それを支える、それを何とかするために、こんな取り組みしたらどうだ、あんな取り組みをしたらどうだということを支えるシステムが今充実してきてるんじゃないかと思っています。

それを大きく分けてシステムの高度化、まちづくり政策との連携、事業採算性の確保ということでもとめさせていただきますが、おそらく昔、路面電車が廃止されたころには、そんな立派な路面電車をつくる技術もなかったでしょうし、IT技術もないし、何かものをデザインするセンスとかいうそういうものもなかったりしたのが、今、路面電車というか、公共交通を何とかしたいと思ったときに、じゃあこんなことはできないかということを支えるいろんな手だてができたのかなと思っていて、それを整理してみましたので、ちょっと説明してみたいと思います。

まず、システムの高度化ということでは、ちょっと6つぐらいに整理してみました。

①がありますように、路面電車については、小さいのがごたごた走ってるイメージだったんですが、大きな連節車両というのも特に広島の高電なんかで行くと、何両も5両もつながってるような大きな車両が走っていて、そういう車両ができるようになっていきます。

それから③にあるように、電車優先信号というシステムができたりしていると。それから低床の車両。これも本で読んだことがあるんですが、低床車両をつくるために、いかに車輪の形とかモーターとか、床を下げるためにタイヤをどうするかという苦労をしたかという本を読んだことあるんですけど、そういうことができるような技術もできたと。それから電停、車両のデザインということで、デザインもいいデザインが、多分コンピューターなんかも活用しながら、そういうデザインの工夫をするようになったと思います。そういうことができるようになってきた。そんなことができ、景観に配慮したものを入れようとか、もっとちゃんと早く電車来てくれないと嫌だねということに対する答えができるようになったんじゃないかと思っています。

それぞれ簡単に紹介しますと、電車優先信号というのは、電車がここの交差点に近づいてきましたと、それを感知して、実は、ちょうど来たら青にするというところまではまだ行ってないんですけど、ここの信号のこっち方向の青の時間を延ばすということができるシステムができています。そういうことで、なるべく待たずにこの交差点を車両が通過していく

ということがので、路面電車の定時性を向上させることができる状況になっています。

それから、先ほど信用乗車方式のヨーロッパでの話はヴァンソンさんから御紹介があったんですが、実は富山では通勤定期を中心にだと思えますけど、やれるようになっているのと、あと広島電鉄では実験的に取り組みました。おそらく広島電鉄さん、これから実施される方向で検討が進むと思います。

これはどういうやり方かという、連節車両なので、ドアがいっぱいあります。運転手さんと一応後ろには車掌さんがいらっしゃって、2つのドアはチェックできるんですが、この間のドアは人がいないので、普通ですと乗るのはできるんですけど、おりるのはさせてくれないと。そうすると、みんな混んでるときなんか、ここから移動しておりなきやいけないので、電停にとまってる時間が長いんですね。今もうICカードみたいなのでチェックできますので、こういう降りる人もちゃんと、降りるときに機械にピッとやってもらうと料金がちゃんと徴収できて、ですので、この4つの扉からどこからでも降りられるようになるので、電停に停まっている時間が短くて済むということです。

何で信用かという、ここ、強引に突破できないことはないわけですよ。だけど、それは一応監視カメラ等もありますが、それはちゃんと乗ってくださいよというところでやっているということです。こういうことが広げていければ、こういうふうに関に大型化したときに乗り降りが問題になりますので、こういうことができれば円滑に進められるかなと思っています。

富山のライトレールは取り組みがいっぱいあり過ぎるので、後で資料を見ていただければと思いますが、やはり一番大きいのは、運行の頻度を上げたとか、あと意外と大事だったのは、運行時間をJRのとき21時台までだったものを23時台までにしました。

これは先ほど、路面電車を使う場合のほうがまちの中での消費が上がる、お金をいっぱい落とすという話があったと思うんですけど、私なりに1つ考えているのは、やっぱり夜遅くまで飲んで帰ることができるんじゃないかと。酒飲んで帰るわけにいかないわけですよ、車で。電車だと帰ることができますと。ただ、それが21時で終わりだと言われると利用できないですよ。でも、さすがに23時台ぐらいまで利用できるならば、ちょっとゆつくり食事をして電車に乗って帰るといこともできるということで、この運行時間なんかを変えていった、最終時間を変えていったというのも効果があると思います。それ以外にもいろんなことで取り組まれているという状況です。これも同様です。

2つ目の都市交通とか都市計画、まちづくりとの連携ということですが、3つほど書いていて、1つはほかの交通との連携。路面電車の部分だけを走るだけじゃなくて、そこから郊外電車に乗り入れていく。これは広島電鉄なんかで、もうかなり昔からやっている話です。それから、LRTとバスの同一ホーム乗りかえ。

それから②は道路交通の抑制ということで、先ほどの例の中でも、真っすぐ抜けさせない

よというのがあったんですが、ここに赤で書いていますのは金沢で始めてるんですけど、都心部に駐車場を過剰に作らないようにしましょうと。公共交通を使って都心に来てくださいということを始めています。これは後で紹介します。

それから、まちづくりの連携ということで、公共交通の駅周辺に住宅ですとか商業施設、これを積極的に持ってこようということをやっています。

それで1つ目がLRTネットワーク構想、富山市なんですけれど、これの中でライトレールはもうできています。それから、都心部の環状化。それと、実はちょっとまだ先になるかもしれないんですが、富山地方鉄道の路線があるんですけど、そこで一応今、駅同士は隣同士にあるんですが、ここから先にさらに乗り入れていくということを進めていこうとしています。そうすると、都心部では、この環状線に入って行って、これに乗っていけたり、将来はライトレールともつなぐようにしていますので、さらに北に行くとか、あるいはこっちから先、郊外線についてはスピードアップしていくということで、相当利便性が上がっていくんじゃないかと思っています。こういうことで、こちらだけで考えるんじゃなくて、ほかの鉄道ネットワークとも一緒に考えていくということは大事かと思っています。

それから、これはバスとLRTとの乗り換えということで、これが富山ライトレールの終点の駅のところですが、バスがここに来て、LRTが停まるということで、物理的にも非常にスムーズに乗りかえられるんですが、それだけじゃなくて、ダイヤもしっかり調整していて、ダイヤなんで、バスが遅れることとかそういうことはどうしても生じてしまうんですけど、四、五分とか待てば乗れるとか、バスでこっちから来て、やはりLRTに何分か待てば乗れるということで、ダイヤもちゃんと調整して、この路線だけを使いやすくするんじゃなくて、こういうそこから延びているバスと一体となって考えるということを進めています。

それから、富山市の事例がなかなか多いんですけど、ちょっと1ページ飛んで、富山では市内線がこう上がって富山駅に行って、また下がってきて西に行くという路線があったんですが、そこをこれだけ新しく作って市の中心部をぐるぐる回れるようにしました。その中に1つ核となる施設を実は作りました。グランドプラザというんですが、そういう施設をまず沿線に作りました。

この施設は中心市街地の周辺の商業施設に人を来てもらいたいということで、人が集まるようなイベントを年間、今100回ぐらいやってるそうです。そういうイベントを実施して人を集める。富山ですので、当然冬は寒いので、ちゃんと風や雪から守れるような施設にして、こうやって人が集まるような場所をこれは市が主導になってつくりました。

やっぱり環状線の整備とか、そういう人が集まる施設をつくるのとの効果でしょうか、この写真、ほか幾つか例挙げてるんですけど、商業施設の再開発ですとか住宅の再開発がこの赤い線の周辺、それからそれ以外のところも環状線の周辺とかにどんどんされるようになって、今非常にというか、まだまだ頑張んなきゃいけないんだと思うんですけど、従来と比べ

ると人が歩くようになっていきます。そのあたりについては、ちょっと最後のほうに取り組みの効果というのをまとめて御説明したいと思いますが、このように中心市街地に人を集める。せっかく集まった人に楽しんでもらえるように、いろいろ商業施設を展開したりということをしています。

それで、金沢市の例なんですけど、これはちょっと書いてる字が細かいので趣旨を説明しますと、金沢の中心部ですが、従来ですと、中心市街地に来てもらうために、車をどんどん来てもらうために公共の駐車場を作ったり、それから民間の方も、店舗が無くなって空いた土地があったら駐車場をどんどん作ってたんですけど、もうそういう方向じゃなくて、そんなにがんがん駐車場を作らないようにしようと、少なくとも公共はもう駐車場を作らないと。民間の場合も、平面で非常に土地利用の効率が悪い駐車場を立体に変えていくと、そういうことについてはどんどん当然やってくださいと。ただそうじゃなくて、やみくもに駐車場を増やす、しかも一番あるのが、幹線道路から入ってきた商店街のところに駐車場があって、その駐車場を利用するために商店街を歩いている人たちの動線を妨げるような場所には余り作るなど、そういうこと。

それから、附置義務というのは御存じかと思うんですけど、ビルを作ると附置義務があって、100台作りなさいとかあるんですけど、この中で公共交通の利用を促進するようなことを取り組めばと、これはちょっとまだこれからの取り組みなので、どういうのが具体的に出てくるのかわからないんですけど、職員にちゃんとバスで来るように定期を出すとかそういうことではないかと思うんですけど、そういうことをやって、附置義務で設けなきゃいけないのを100台のところを80台にするとか70台にするとかということで、駐車場をこれだけ作らなくてもいいよというのに取り組もうとしているということです。こうやって、車で来るんじゃなくて公共交通で来るようにというこんなやり方も今あるようです。

それから、町なかあるいは次に沿線居住ということで、それぞれ中心部であったり、それから鉄道沿線であったりするんですけど、そういう駅の周辺に住宅を建てる業者あるいは実際に住む方に対しては、中心部に住んでもらう人のほうがより手厚いんですけど、支援、何十万円とかお出ししましょうとか家賃の補助をしましょうと、そういうことをやって、公共交通の沿線に住んでもらうという取り組みを進めています。

3点目ですが、採算性の確保ということで、需要増加に向けた工夫、いろんなチケット、公共交通を利用しやすいチケットをつくったり、公的助成ということで建設費、運営費に対する補助があります。

これは先ほどのウイーンの24時間チケットの例ですが、富山では、おでかけ定期乗車券ということで高齢者向けの券を出しています。高齢者がある額を払って、そのおでかけ定期券といいますか、そういうものを取得すれば、公共交通をどんどん何度も何度も安く使えるということで、これは高齢者ってやっぱりなかなか出歩かなくなると、そうすると元気がな

くなるということもあるので、そういう福祉的な面も持たせるということで、こういうことをやったということでもあります。こういうことも考えていく必要があると思います。

公的助成としては、これは現在の社会資本整備総合交付金という制度です。これについては基幹事業というのと効果促進事業がありまして、基幹事業の中ではLRTの走行空間を作ったり車両基地を作ったり、あるいは電停の周辺に駐輪場を作ったりということをやることができまして、効果促進ということでLRT車両の導入ということもできるということで、実は、もしLRTを入れたいとかBRTをやりたい、モノレールをやりたい、新交通をやりたいということで公共交通を入れようと思えば、本当にいろんなことができる制度が今できているというのが状況です。ですので、その前に、じゃあ入れるかどうかという議論をしっかりとやるのが大事かなと思っています。それでもう入れるということになれば、我々としてはいろんなお手伝いができるんじゃないかと思っていますところでは。

ちなみに、この事業で今取り組んでいるのが、1つは札幌市が、これはもともとLRT、路面電車のネットワークは非常に札幌市は持っていたんですが、地下鉄の整備とあわせてどんどん廃止していった、ここの部分だけ残っていて、この部分が廃止されてるのは、ここは実は地下鉄があるので、地下鉄と競合するということで廃止されてはいたんですが、そのために路面電車がこうやって行って、この辺からこの辺に行くというのが非常に不便で、そういうこともあって、やはり環状化して運行をこういうところも運行させることによって利用しやすくしてほしいということで、今ここの整備を進めようとしています。

ここはちょっとおもしろいのは、路面電車という道路の真ん中を走ってるというのが普通のイメージなんですけど、サイドリザベーションといいまして、歩道のそばを走って、歩道から直接乗り降りできるというふうなやり方をしようとしています。これ、実は沿道との荷さばきの関係とか交通整理の必要があるんですけど、この地区ではいろんな計画を立てて、それができるようになったので、今回こういうやり方ができるようになったというところがありますが、こんなやり方も工夫ができるというものでございます。

事業をやっているもう一つは高岡市、高岡市の万葉線、これは高岡市、最初の人口のところちょっと紹介しましたように、15万ぐらい、16万ぐらいだったか、そういう人口で路面電車を頑張って維持されているところです。低床車両の導入とかで使いやすいように頑張っておられるんですが、途中までだった路線を駅まで延伸して引き込んで、この駅ビルを作ったり自由通路を作ったり、こちらで再開発を進めたりということで、乗り降りが便利になるとともに、来て再開発とか南口のほうにもいろんな商業施設があるので、そういうところに来やすいようなことを、先ほど紹介した事業の中で取り組んでいます。

時間がなくなってきましたので、じゃあこんなことをやってどういう状況になったかということで、富山市さんはいろんな事業に取り組むだけじゃなくて、その成果をやっぱり市民に報告しなきゃいけないなということで、いろんな形で指標をとっています。

先ほど商売がどうだったという話が一例として挙げたと思うんですが、例えばこれは人口の増え具合です。中心市街地の社会増減なんですけど、徐々に転入引く転出で増えてきて、しかも増え方がさらに増えているということで、人が集まってくれるようになったかなということなんです。これは住む人ですね。

もう一つは、これは中心市街地の歩行者数、どれだけ人が来て町なかを歩いてくれているか、それから、それに反比例してほしいものなんですけど、空き店舗の状況はどうなっているかということ調べています。こういう中で歩行者数が、先ほどのグランドプラザがオープンする前後で25.8%増加しているよとか、それから空き店舗のほうも徐々に減ってきて、21年と23年で2.3%減ったというふうなデータを取りながら、市民に説明されています。

それから、利用者数も当然把握している中で、ちょっとお伝えしておきたいのは、年代別利用者数の変化ということで、どの年齢層も基本的には増えているんですけど、この高齢者のところ、これはもうかなり増えているのが見ていただけるんじゃないかと思います。それで、やはり高齢者の方で自分で車持っていない方なんかは、富山の場合、結構家族で同居している場合が多いので、家族に頼めば車で移動できないことはないんですが、やっぱり自分で好きなときに、そういう人たちを煩わせず利用したいというのが本当の気持ちだと思います。そういう中で、このライトレールであれば、ダイヤを見て乗って行って、別に急ぎでもないんで、3時間、4時間、町なかでいて戻ってきて、誰の手も煩わせずということがあるのかなと思っています。一人一人にアンケートをしているわけではないので、詳しいことはあれですけど。

それで余談といいますか、町なかを歩くという話とか高齢者の外出という話でちょっと参考ですけど、今、実は我々まちづくりの人間たちで結構議論することが多かったんですけど、やっぱり健康とか医療とか福祉のことも一緒に考えながら、まちづくりをしたほうがいいんじゃないかということで、今リハビリ関係の先生ですとかお医者さんなんかと一緒に、歩きやすいまちというような、歩いて楽しいまちというのを議論しています。そういう中で、ちょっと厚生労働省さんからいただいたデータですが、歩くことによって、例えば糖尿病や脳卒中や、こういう成人病ですね、そういうものが減るだろうと、そういうことによって、実は医療費の削減という面でも役立つんじゃないかと、そういうデータもいただきながら、今しています。

ちょっとその中でよく言われているのが、健康のために歩きましょうと言ったら人は歩かないと、歩いていくのが楽しいと、自然に歩きたくなるというまちをつくっていくのが大事だろうと言われながら、なかなかそのためには何すればいいかなと悩んでいるところがあります。ただ、いろんな議論をしながら、そういうことを施策に打ち出したいと思っています。

それで、まとめということになりますけど、いろんな取り組み御紹介しましたが、これをじ

やあこのとおりやればいいという話ではありません。これはちょっと富山の担当の人と議論した中で、こんなことが大事だよねということを3つぐらいにまとめましたので、最後まとめということでお話しします。

1つは、やっぱりまちによって今のまちの状況は違う、交通の状況は違います。そういう中で、都市に合ったどんな我々は進め方をしたらいいんだと、どこにどう移動して何をしたいんだと、そういうことを明確化して、それをタウンミーティングということで、市長さんがたまに出られたり職員の人々が当然行かれて、いろんな議論をして、みんなで共有していくということが大事だよねという話を1つ目はしました。

ちなみに富山は、タウンミーティングは200回ぐらいやったそうです。何が問題になったかという、中心市街地に結構お金を投入する話になるんですね、先ほどの話。そうすると、富山市も合併で相当広くなってるんで、周辺部のまちの人にどう理解していただくかと。周辺のまちについても、幹線バスを再編するなりして、交通は取り組んでいくよと。ただ、やっぱり富山市が今後頑張っていくためには、こういう投資を中心に出してやる必要があるよねということをちょっといろいろ理解していただくのに、まずいろいろ手を尽くしたと言っていました。

2つ目は、総合的な施策の展開ということで、1つ何かやればいいという話じゃなくて、さっきの高度化もあれば、まちづくりもあれば、そういうことをちょっとトータルで考えていく必要があるかと思えます。

それから最後に、ちょっと効果の話を3つほど紹介させていただきましたけど、そういう効果を把握して、こんなふうにしたことは効果がありましたよということを示していくのが大事ななという話を富山の人としました。そういうことをちょっとまとめとしてあります。

いずれにしても、現在堺市さんでは都心部の交通の調査をされていると聞いています。そういう中で、いろんな交通実態とかの調査を踏まえて、いろんな他都市との比較をしたりとかそういうことをされていると聞いていますので、そういう議論をしっかりとやっていただいて、ぜひ公共交通と一体的で便利だという書いているとおりですけど、そういうまちをつくっていただければいいなと思って、最後のまとめとさせていただきます。本日はありがとうございました。（拍手）

○吉川敏文議長 大変ありがとうございました。それでは、ただいまの御講演の内容につきまして、御意見、御質問等ございましたらどうぞ。

○小堀議員 御講演ありがとうございました。ちょっとお聞きしたいんですけども、先ほどお話のあった路面電車の需要状況の中で、利用者は年々減少する傾向にあり、軌道経営者の経営状況は非常に厳しいということが御説明ありましたが、我が国の場合、まだ交通権というものが確立していない中で、非常に厳しい、守っていかなくちゃならないという中で、地方公共団体がこの路面軌道に対して何らかの支援をしている例というものが全国でどの程

度の例があるのか、1点お聞かせをいただきたいのと、あわせて、システムの高度化で電車優先信号について言及をされたかと思えますけれども、御案内のとおり、広島電鉄で電車優先信号が導入された後、これが広がっていないという実態があるかと思えますけれども、その理由を国土交通省はどこだとお考えになっておられるのか。また、国交省においては電車優先信号について進めていくお立場だそうですが、電車優先信号の所管は警察だったと思うんですけれども、それについて、やはり警察のほうの予算措置がなされないとなかなか難しい中で、先ほど御説明をいただきましたLRT整備への支援方策の中に、この中のこの資料の中では電車優先信号は見当たらないんですけれども、今後国交省の予算措置の中で電車優先信号について何らかの手だてが打たれる御予定があるのか、お聞かせください。以上でございます。

○河野講師 前者のまず公共団体への支援ですね、これについては、ほとんど全ての事業者のところに対しての支援が何らかの形でされていると思います。

例えばハードの整備としては、駅広のところに延伸して交通結節点との接合をよくするという話は、高知であったり広島であったり熊本で、熊本は結構おもしろくて、真っすぐ道路のところを走ってたやつをぐにっと曲げて駅広に導入してきています。あそこは今、連続立体交差事業と新幹線の整備と一緒にやって非常に大きく駅をいじってるんですが、そうやってると。長崎も今連立をやって、それをやると思いますし、そうやってハード的に延伸するというのは、まず多くのところでやっています。

それから、通常の維持管理みたいな話で、例えば土佐電なんか路面の維持というのに対して公共団体とかが、あるいは直轄の国道を走っているところなので、結構面倒を見てると言ったらおかしいですけど、ああいうのをやったりしています。そのほか堺市さんでもいろいろ支援されていると、阪堺線に支援されていると思いますが、そんなんで一生懸命やっているとこのような状況なので、例はそれぞれの事業者に聞いてみると本当にいろいろ出てきます。

それから信号の話なんですけど、確かにこれ、警察なんですよ。警察の予算が限られてるという事実があって、オフレコですけど、我々の金でやらせてもらったらやれるのになという気がしないでもないですが、これはちょっと警察とも、このLRTの整備とかBRTの整備とかで常に議論する体制をとっているの、うまい方法はないかという話は議論しているところです。これについては、いずれにしても何とか進めていきたいと思っているところです。そんなところでよろしいでしょうか。

○吉川敏文議長 よろしいですか。

それでは、ほか御意見、御質問。

○山根議員 ありがとうございます。もし堺市で、このまちづくりとLRT、公共交通とLRTと一体的なまちづくりを導入するとすれば、どのくらいの規模のものになるものかなとい

うのは、どう思われますか。というのは、今ちょっと話がありました大阪市みたいに、もともと市電があって、関市長の時代ですから、戦前に地下に埋まったようなところは、ミッシングリンクや既にあるものを有効に活用するために、既に大量輸送の部分には鉄道が引かれていると、それプラスアルファどうするかというものなんですけれども、堺市なんかでありましたら、例えば堺市の地域によれば、車で中心部まで10分、電車で1時間かかるというような、しかもそのためには一度大阪市を經由しないといけないとかいうような場所もあるわけです。ここで、車は中心市街地に入れませんか、でもLRTは中心市街地にしか走らせませんかでは、絶対人は来ないんじゃないかと思うので、当然それに合わせて周辺部でも整備をすることによって、まさに一体的なまちづくりが必要になるんですが、それはその規模はね、堺市がこれからどう発展するかという都市の計画にももちろんよるとは思うんですけれども、今までさまざまところでこういう計画をされてきた実感として、どの程度の規模のものになるんじゃないかなと御想像か、ちょっと御所見をお聞きしたいんです。

○河野講師 ちょっとどの程度の規模かというのは、ちょっとずれた答えになるかもしれませんが、確かにLRTを導入するかどうかというのを検討されていると聞いているので、私はそれはどうかという議論はちょっと触れないですけど、どうですかね、さっき富山でもちょっと紹介しましたが、LRTはこう1本やりましたと。ただ、それだけでは当然だめで、そこから横方向にバスをという紹介をさせていただきました。それからあと、実は富山はLRTで結構有名ですけど、高山線というものの増便の実験もやって、今も継続してるんですが、これは市のほうがお金を払って便数を増やして、例えば少なくとも20分に1本ぐらい来てほしいとか30分に1本ぐらいらしいとかそういうことをやる。あるいは鉄道の路線だけではうまくいかないところがあるので、幹線バスというのを鉄道がないような隙間のところにはやったりしています。

そういうことで、富山市というのは本当にめちゃくちゃでかいところなんですけど、地域の状況に応じてやっていますので、堺市さんにおいても、LRTとか中心部の交通だけやれという話ではなくて、それを郊外からどう生かすかという、じゃあバスであつなぐのかとかですね、そういうことを検討していただくのがあるのではないかなと思っています。ただ、それが幾らの規模になるかというのは、ちょっと私も一言でなかなか言いにくいなところなんです。すみません、答えになりませんで。

○吉川敏文議長 よろしいですか。

それでは、ほかの方ございませんでしょうか。よろしいですか。

(「なし」と呼ぶ者あり)

それでは、第2部終了したいと思います。河野先生、どうもありがとうございました。

(拍手)

○米谷副議長 今日は河野俊郎様、またヴァンソン藤井由実様、どうもありがとうございました

た。本当に貴重な意見をお聞かせいただきまして、ありがとうございます。

堺市も今、総合公共交通の取り組みをやっておりますし、今日も担当の職員も参ってやっておりますし、我々議員も今日聞かせていただきました御意見を公共交通の、また、まちづくりのために貴重な意見をいただいたと思っております。教訓をぜひ生かしていきたいと思っております。また、いろいろございました。また御相談させていただきますので、よろしくお願ひ申し上げます。

また、本日出席の皆さんには、最後まで御清聴いただきましてありがとうございます。

これで、堺市議会議員研修会を終わらせていただきます。どうもありがとうございました。

(拍手)

○午後 3 時 4 9 分閉会