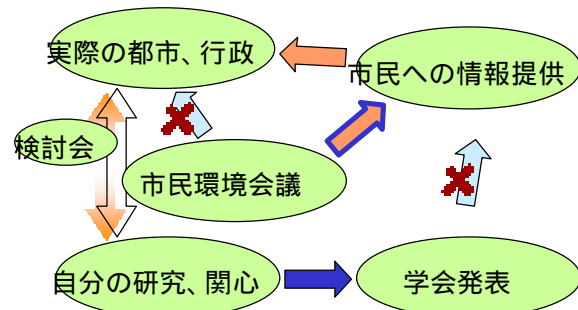


## 過度の自動車依存からの脱却 ～ パースとつづば

自家用車に依存しないまちづくりを考える会  
<http://hello.to/carfree>

### 位置づけ



### 内容

1. 自家用車に依存しないまちづくり
2. パースの取り組み
3. つづばはどうする？

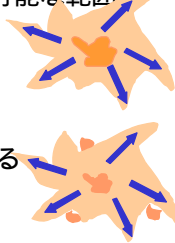
### 望ましい都市

- 田園都市 都市と自然の両立
  - 双方に容易にアクセスできる
  - =>利便性も快適性も高い



### 自動車社会

- 都市的サービスにアクセス可能な範囲が面的に広がった
  - 安価な郊外住宅
  - 自然へのアクセスも容易に？
- 都市的サービスが郊外化する
  - ショッピングセンター、役所
  - 中心市街地の衰退



### 自動車依存とは

- 利用量 (走行量) が大きいことではない
- 自動車 (特に自家用車) を使わないと日常生活が困難な状況
  - 通勤 - 就業
  - 買い物、通学、通院
  - 市役所、コンサート、お祭り

クルマに乗りさえすれば便利  
(乗らなきゃ不便で仕方がない)



## なぜこうなったのか

- 郊外化と共に進んだ
  - 便利な場所には、安く広い住宅が供給されなかった
  - 新規開発による各種利益と利便性向上を期待する地元住民の支持が得られやすかった
- 道路とクルマの大量生産
  - 地域経済、日本経済の活性化
  - 『交通』を『道路』だけとみなす(道路特定財源、公共交通の独立採算制)



## 自動車依存の問題点

- 自動車を利用したくない(できない)人はどうすれば良い?
- 自動車を利用できなくなったときにどうする?
  - 体が不自由になったら
  - ガソリン価格が急騰したら
- 感覚の麻痺、思考停止
  - 他者の軽視(歩行者威嚇、暴走行為)
  - ルールの軽視(飲酒運転、スピード違反、駐車違反)
  - 環境問題の軽視(環境税導入への反対)
  - 他国の軽視(石油のための戦争)

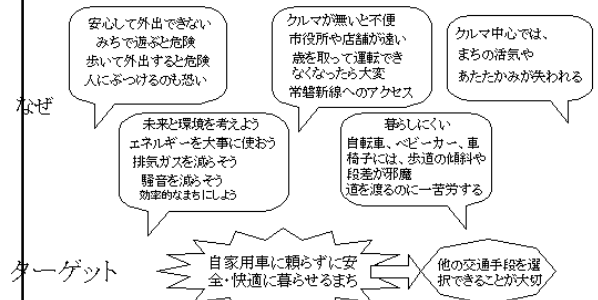


## 自動車依存を見直す (数少ない?最後の?)チャンス

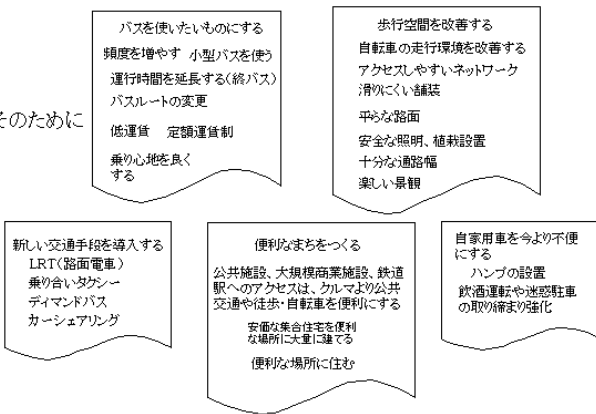
- 『持続可能な都市』に向けた世界的な潮流
  - 経済、社会、環境の調和
  - 利益中心から市民中心のまちづくりへ
- 『徒歩と公共交通で安心・便利・快適な生活』が選択可能なついでであってほしい
  - 住みやすいまち × 走りやすいまち
  - 安心して暮らせる
  - ついでエクスプレスの駅近辺
  - 駅近辺への(駅近辺からの)移動



自家用車に依存しないまちづくり(概念図) 2001.1.16 【資料p7-m1】

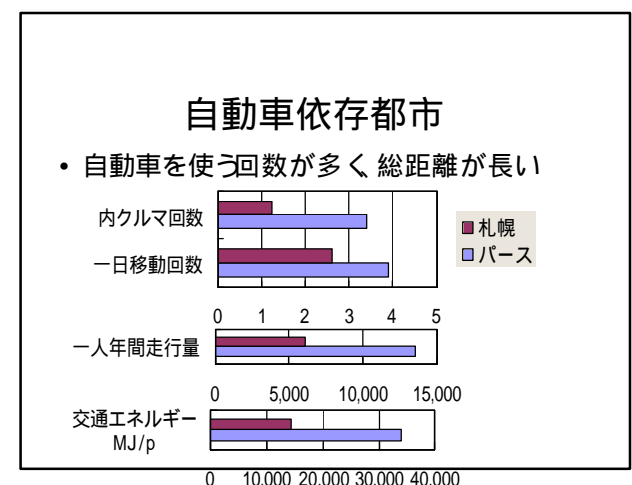
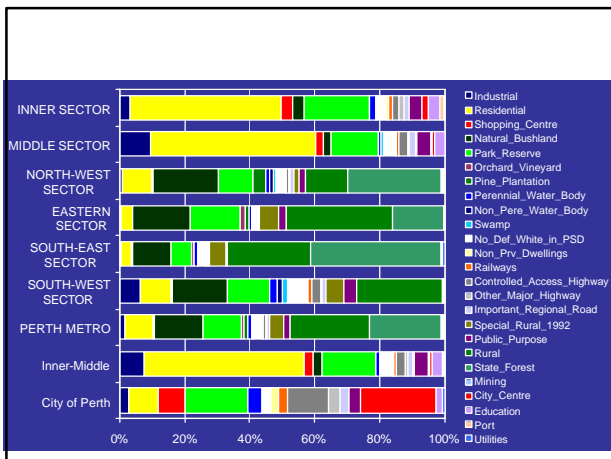
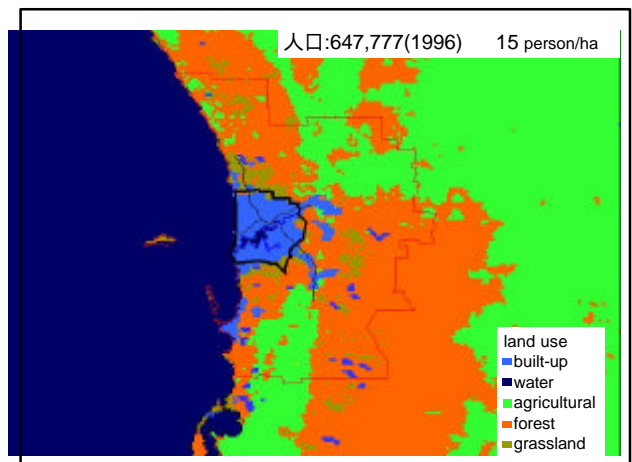


そのために



## 内容

1. 自家用車に依存しないまちづくり
2. パースの取り組み
3. ついではどうする?

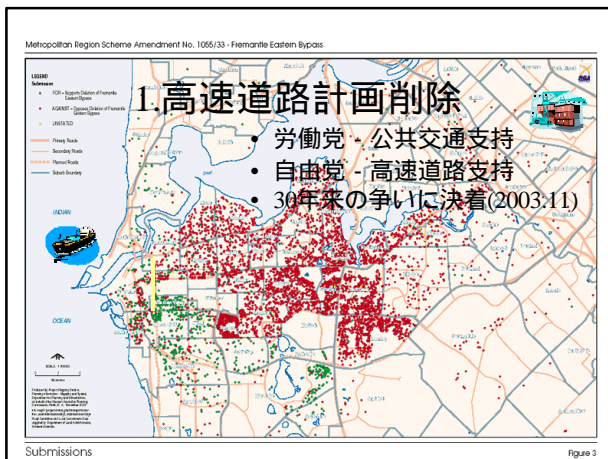


## 自動車依存の問題点

- 持続可能性
  - 環境：石油依存への不安、大気汚染
  - 経済：公共サービスのコスト増大
  - 社会：コミュニティの分断、交通事故
- 画一的で退屈
  - 特に郊外部は若者にとって魅力がない  
海外やシドニーへ流出

## パースの取り組み

1. 高速道路計画削除 FEB deletion
2. 公共交通連合 TransPerth
3. 中心市街地無料バス CAT
4. 自動車交通削減プログラム TravelSmart
5. 参加型都市計画 Dialogue with the City
6. ショッピングセンター
7. 歩きやすいまち




- パース都市圏における鉄道、バス、フェリー事業の統括
  - ゾーン料金、共通切符
  - バスと鉄道の接続
  - 乗り換え案内
- 収入に占める補助金比率70%



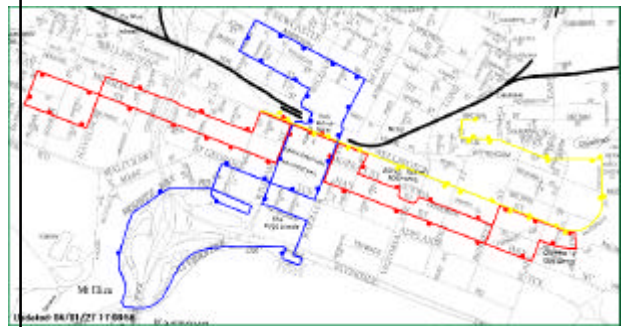




## 中心市街地無料バス CAT

- Central Area Transit 中心市街地交通
- 商業地域、公共施設、交通結節点を結ぶ
- 無料、超低床 
- 10分間隔(5 ~ 15分間隔)、1周20 ~ 30分
- パース3路線、フリーマントル1路線
  - 中心では、クルマを置いて移動してほしい
  - 鉄道やバスで到着した後の移動にも便利

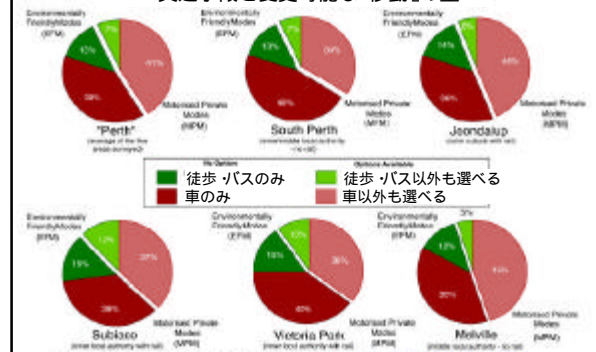
## Perth CAT



- 市と州が運行費用を負担している
- 自家用車の駐車料金で運行費用をまかなえるという論文が元になっている

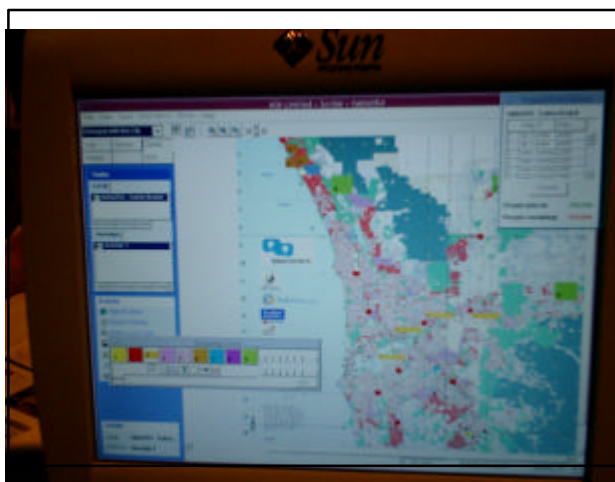
## TravelSmart

交通手段を変更可能な移動の量

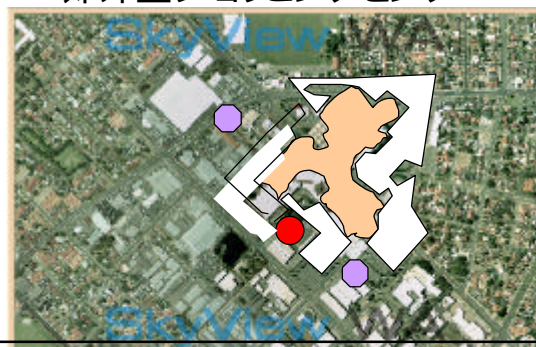


## Dialogue with the City

- パース都市圏の将来像を市民参加で考え、政策立案の基礎資料とする
- 10人×100テーブル=1,000人！
- (1)目指すべき方針を議論で明らかにする
- (2)地図の上に、あるべき開発の姿を示す「コマ」を並べる

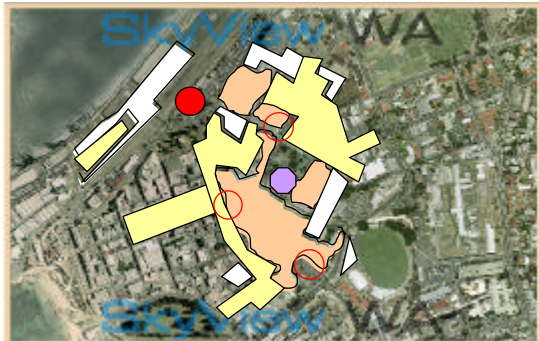


## 郊外型ショッピングセンター





## 第二の都心



## 歩きやすいまち

- 歩行者モール
- ベンチ
- 歩道の段差
- パーキングメーター
- 横断歩道の標識

## 歩行者モール ベンチ



## モールじゃない道



## 車道の段差



## 路上駐車の問題



## 横断歩道の標識



## 内容

1. 自家用車に依存しないまちづくり
2. パースの取り組み
3. つくばはどうする？

## 新駅を中心とした脱自動車

- ・ 駅前周辺は、歩きやすくしよう
  - 新駅周辺を**歩行者優先圏**に「つくば活性化懇談会第一次提言（平成15年8月つくば活性化懇談会）」
  - 「**歩いて暮らせる街づくり**」経済新生対策（平成11年11月11日経済対策閣僚会議決定）歩行者優先ガイドラインを作成しよう
- ・ 駅周辺へ（から）の移動には公共交通を使いたくなるようにしよう
  - バスやトラムの利便性向上

## なぜ駅周辺？

- ・ 適材適所
  - クルマの方が便利な移動は当然ある
  - 転換しやすいなのは、駅関連の移動
- ・ 高密度な中心市街地は、地域の住民全体のメリットとなる
  - 生活必需品を買うような郊外型ショッピングセンターは北関東のそこら中にある
  - 駐車場の利便性よりもまちの魅力（何でも揃う毎日がお祭りのようなもの）で勝負できるはず

## 今、自家用車が多いとしても、他に、優先すべきものがある

1. 歩行者（特に車椅子、ベビーカー）
  2. 公共交通利用者
  3. 自転車
  4. 送迎車（2～10分）
  5. 短時間駐車（10～30分）
  6. 長時間駐車（30分～2時間、8時間、24時間）
- 『駅前駐車場問題』の本質は『交通問題』  
無料駐車場を無制限に作るのは無理

## 車椅子利用が困難





## 立体駐車場

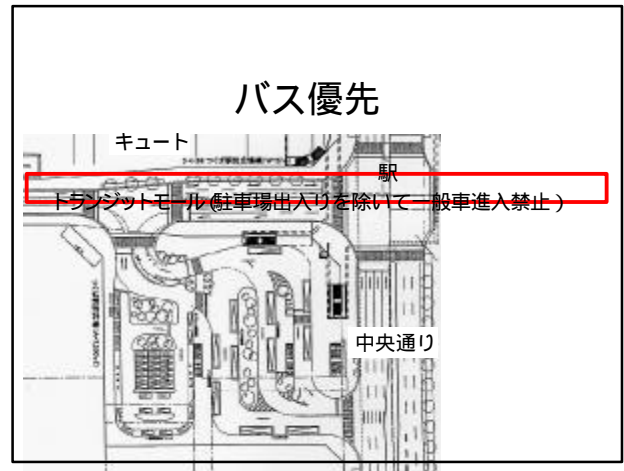
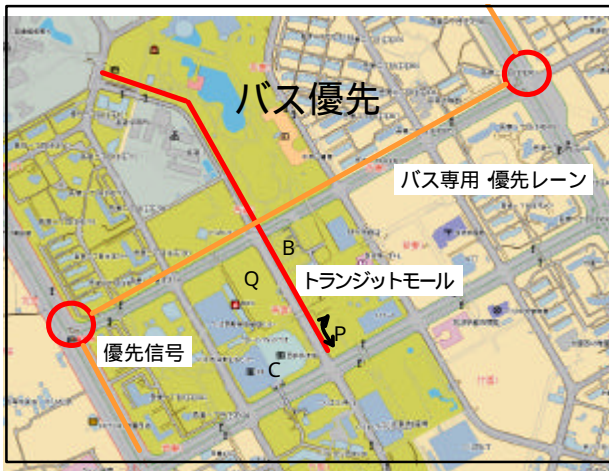
- 歩道沿いはお店にする



## 公共交通体系

- つくば・土浦・牛久交通連合
  - 市営、市民出資のNPO法人
  - 関鉄バス(各社)、JRバス関東、のりゆきバス、つくつくバス、つくばエクスプレス、新規事業者の調整(共通運賃、カード導入)
- 鉄道接続を確実にするためにバスの定時運行

バスは渋滞に巻き込まれてはならない



## 歩行者通路の立体交差



## パークアンドライド?

- 都心まで10分程のところに駐車させて、都心部の渋滞を回避・緩和させる



## パークアンドライド？

### × つくば駅でパークアンドライド

- そもそも、車で東京に行く人は多くない
- むしろ、駅まで(から)の交通手段に徒歩や自転車や公共交通機関を減らして、車を増やしてしまう

もしやるなら、研究学園、万博記念公園、に駐車して、電車でセンターに向かう  
中心市街地の縁(渋滞する前の地点)に車を置いてもらう

## つくつくバス？

	現状	各地の経験則
運行頻度	15分間隔 郊外は30分	10分間隔 郊外は15分
運賃	100円 / 一回	無料

- 失敗してみせるための社会実験？
- 中心部ルート~~を無料~~、10分間隔、ペデ走行、ルート延長(赤塚公園、洞峰公園、筑波大)等の実験に切り替えるべき

## つくば(駅周辺)のカギ

1. 歩きやすくすること
  - ペデや歩道に向けてお店を並べる
  - 駐車場はできるだけ地下か屋上に持っていく
  - CAT(10分間隔無料小型バス)を走らせる
2. バスがセンターの渋滞に巻き込まれないこと
  - 信頼に足る交通手段として機能しなければ、みんな車に乗らざるを得ない悪循環に陥る
3. 自転車駐輪場設置と放置対策をとること
  - 中央公園が自転車置き場になりかねない