

資料 10 (p 4 関連) 特に参考になると考えられる国内事例

(1) 本格導入された事例

- ・ 【群馬県前橋市】では、従来は車両通行禁止区間であった商店街に、コミュニティバスのみ通行を許可した形式によって、社会実験結果を踏まえて本格導入されている。アンケート結果によると商店主から約9割の賛同を得ている。

(2) 社会実験を複数パターン実施している事例

- ・ 【青森県八戸市】では、社会実験を次の3つのパターンで実施した。
 - ① セミトランジットモール(歩道を拡幅してオープンカフェ等を設置し、車道部は一般車両も通行化)
 - ② フルトランジットモール(歩道拡幅スペースをより多く確保し、車道部はバスと荷捌き車・タクシーのみ通行化。荷捌き車・タクシー通行不可のケースも実施)
 - ③ フルモール(歩行者天国)
- ・ 【福井県福井市】では、①一般車両も通行可とした場合と、②公共交通機関のみ通行可とした場合の2パターンで実験を実施した。

(3) 民間が社会実験の実施主体となった事例

- ・ 【岩手県盛岡市】では、主体となって検討を進めていたNPOの代表が委員長を務め、市の行政メンバーや地元商業者団体も参加した実行委員会を組織した。地元の多大な協力が得られた。
- ・ 【東京都目黒区】では、地元まちづくり会社(TMO)が主体となり実施したが、実験結果に基づいて行政が直ちに予算化・事業化しにくいという課題が指摘されている。

(4) 安全対策について参考となる事例

- ・ 【東京都目黒区】では、バスの接近を歩行者に知らせることを目的として、音楽を鳴らしながら走行した。
- ・ 【群馬県前橋市】では、警察との協議により、バスの走行速度を10km/h以下としたり、走行帯をペイントで明示するといった安全対策を実施した。
- ・ 【沖縄県那覇市】では、カラーコーンを設置してバス通行帯を明確にするといった安全対策を実施した。
- ・ 【岐阜県岐阜市】では、公共交通走行レーンと歩行者レーンの間に仕切りを設けたり、歩行区間であっても車道部分にはベンチ・テーブル等のモノを一切置かないようにするといった安全対策を、実施した。

(5) 自転車対策について参考となる事例

- ・ 【岩手県盛岡市】では、実験にあわせて、自転車の整理整頓と空き店舗を自転車プラザ(駐輪場)として活用した。これにより、自転車利用者のマナー向上がみられた。

(6) 日曜日の実施について参考となる事例

- ・ 【沖縄県那覇市】では、平日においては、自動車交通が多く、周辺の幹線道路の渋滞も激しいため、平成19年度以降において毎週日曜午後に本格導入する方向で検討を進めている。