

# 第3回ネットワーク・サービス小委員会検討資料

平成19年6月12日  
国土交通省鉄道局

# < 目次 >

## ( 利用者の秩序・マナー )

駅・列車内など鉄道施設における犯罪行為等発生件数の動向	...	1
鉄道警察隊の概要	...	2
航空法に基づく航空機内での安全阻害行為等の禁止等	...	3
英国の鉄道における防犯・秩序維持のための取り組み	...	4
鉄道施設における防犯や秩序維持を強化していく上での考え方	...	6

## ( 鉄道事業者をめぐるM & A )

鉄道事業者をめぐるM & A の状況	...	7
--------------------	-----	---

## ( 地域の交流拠点としての駅の活用 )

都市部における駅の活用事例	...	8
地方部における駅の活用事例	...	9
自動車との共存に向けた駅の活用事例	...	11

## ( まちづくりとの連携 )

まちづくりの現状	...	13
鉄道等の公共交通中心のまちづくり	...	14
鉄道事業者によるまちづくりとの連携	...	15
鉄道整備におけるまちづくりとの連携	...	17
トランジットモールの導入	...	19

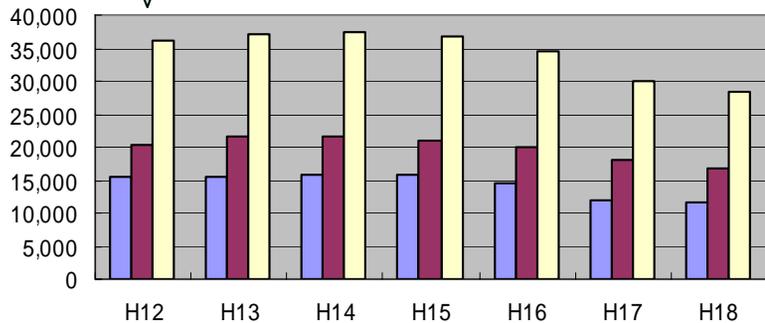
# 駅・列車内など鉄道施設における犯罪行為等発生件数の動向

駅、車内における犯罪件数は近年減少する傾向にある。

しかしながら、窃盗等の犯罪が大きく減りつつある一方、旅客や鉄道係員に対する暴力行為は逆に増加している。

全体で見ると  
犯罪行為等は  
減っているが...

駅、車内における犯罪件数

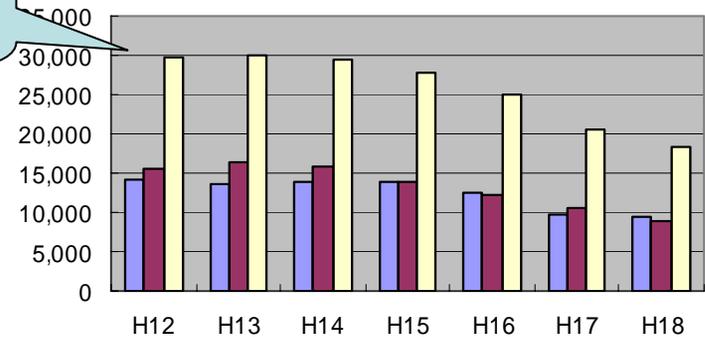


H18は上期に2を乗じた数字

■車内 ■駅等 □計

減っているのは  
主に窃盗など

駅、車内における窃盗犯件数

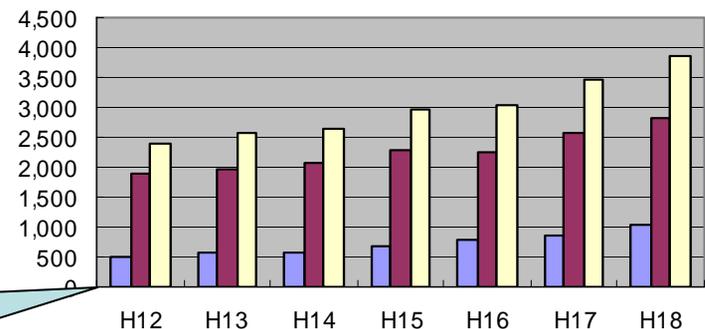


H18は上期に2を乗じた数字

■車内 ■駅等 □計

旅客・駅社員などへの  
暴力等は増加している

駅、車内における粗暴犯(暴行、傷害等)件数



H18は上期に2を乗じた数字

■車内 ■駅等 □計

# 鉄道警察隊の概要

鉄道施設における犯罪の予防・検挙、事故の防止その他鉄道に係る公共の安全と秩序の維持にあたる専任組織として、各都道府県警察内に鉄道警察隊が設置されている。

各鉄道警察隊では連絡協議会などを通じて鉄道事業者と連携しながら活動している。

## 【沿革】

昭和25～62年

「鉄道公安職員」制度

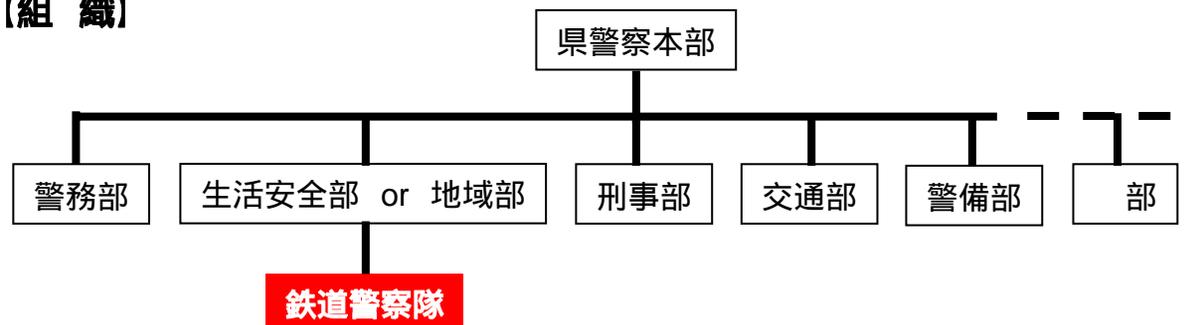
(法律に基づき、国鉄総裁の推薦により運輸大臣の指名を受けた国鉄役職員が、一定の司法警察権限をもって国鉄施設内の公安維持に従事)

昭和62年～

「鉄道警察隊」制度

(国鉄分割民営化に伴い、「株式会社の職員が公権の発動である捜査業務を行うことは適切ではない」との理由から「鉄道公安職員」制度を廃止。)

## 【組織】



《隊員数の動向》

昭和60年 約2,900人

(全国の鉄道公安職員数)

平成18年 約2,000人

(全国の鉄道警察隊員数)

## 【業務】

駅構内の本隊や分駐隊を通じ、JR・民鉄の区別なく、列車への警乗や鉄道施設内・周辺のパトロールや警戒警備を行い、犯罪の予防・検挙を図っている。

駅構内パトロール



警乗



踏切の安全指導



# 航空法に基づく航空機内での安全阻害行為等の禁止等

航空法では航空機内において当該航空機の安全や乗員・乗客の身体・財産に危害を及ぼす行為を禁止した上で、運航中にそれらを行った者を拘束する等の権限を機長に与えている。

このような機長の権限は、運航中の航空機の物理的な特性、これを踏まえた国際ルールの存在などを背景にしているため、鉄道については必ずしも直接の参考とはしにくいと考えられる。

## < 制度の概要 >

### 安全阻害行為等

← **禁止** (航空法第73条の3)

当該航空機の安全を害し、又は当該航空機内にある者若しくは財産に危害を及ぼす行為

(例) 乗務員や他の乗客への暴行

当該航空機内の秩序を乱し、又は当該航空機内の規律に違反する行為

(例) 乗務員に対して暴言を吐き、又は威嚇する行為

### 機長の主な権限

(同法第73条の4第1・3・5項)

ドアロック中に安全阻害行為等を行った者等について拘束したり降機させることができる。

航空機内にある者に対して、上記拘束等に際して必要な援助を要請できる。

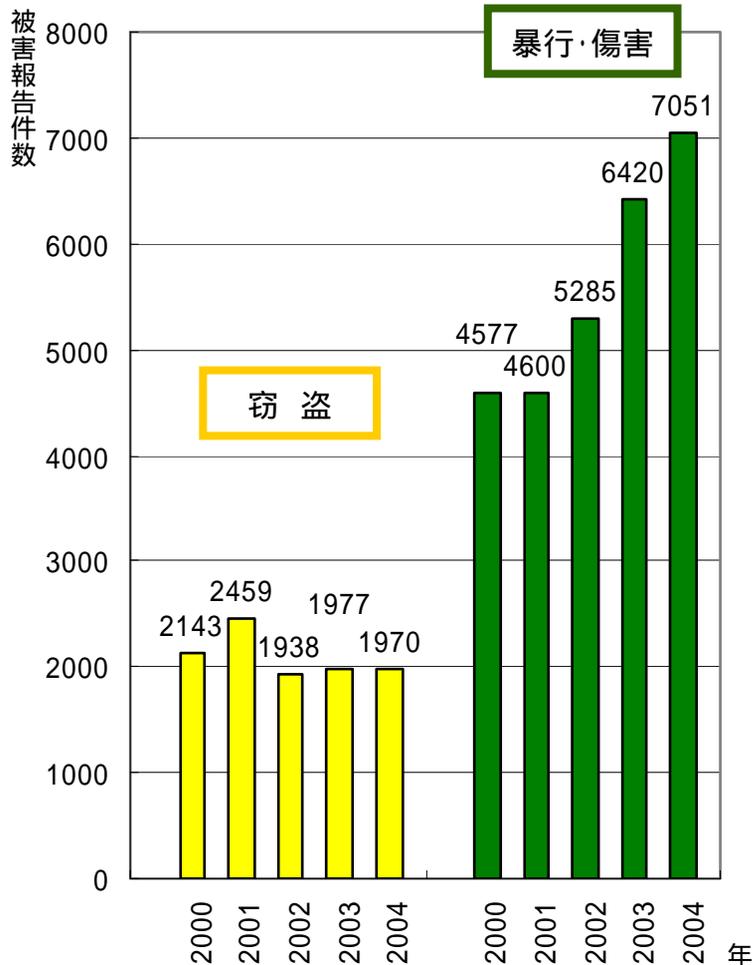
安全阻害行為等のうち一定の行為(便所内の喫煙、乗務員の職務に対する妨害行為等)を行った者に対して反復・継続の禁止を命令できる。

## < 鉄道について検討する場合に考慮すべきポイント >

	航空	鉄道
物理的な特性	飛行中機内は下界との間が遮断された密閉空間である。 空中を高速で移動することに伴う特有の潜在的危険性がある。	走行中の車両の中や駅構内では、鉄道警察隊などの警察による防犯活動が可能であり、既に実施されている。
国際ルールの存在	東京条約(昭和38年)において、犯罪又は安全阻害行為等を行ったか行おうとしている乗客に対する機長による拘束等の権限がルール化されている。 国際民間航空機関(ICAO)において安全阻害行為等を犯罪とする立法モデルが承認された。(平成13年)	国際ルールはなく、各国とも、国内法により交通警察や警察の権限の下で鉄道会社と連携しながら防犯等を行うことが一般的である。

英国の鉄道においても、日本と同様に、窃盗事案の件数が減少する一方で、暴行事案の件数が増加する傾向にある。このような状況に対応し、政府関係部局(鉄道安全基準委員会、運輸省、内務省、交通警察)と鉄道事業者等が連携して防止のための取り組みを進めているほか、それらを踏まえ、各鉄道事業者において地元の交通警察と連携した各種対策を展開している。

英国の鉄道施設内での犯罪件数の動向



〔官民連携による取り組み〕

鉄道施設内の犯罪への対応策や防止策を講じることを目的として、官民の連携による組織が設置され、幅広い活動を展開している。

**鉄道犯罪対策協議会 (Partners Against Railway Crime, PARC)**

警察、鉄道事業者、関係機関で構成。  
 鉄道における犯罪や反社会的行為のもたらす危険や代償について啓発活動を展開。

**鉄道利用者・職員安全対策協議会 (Rail Personal Security Group)**

政府の鉄道安全基準委員会 (RSSB) の下で、全鉄道事業者、労働組合、運輸省、内務省及び鉄道利用者協議会が参加して設立。  
 鉄道事業者職員に対する暴行の防止に焦点を当て、暴行への対処法に関する各種情報の共有ガイドラインの作成、鉄道利用者に対する注意喚起、職員向け訓練方法の紹介等の活動を展開。

分野	事業者名	取り組みの概要
全般	Merseyrail	交通警察で訓練を受けた30名の職員で構成する警備チームを発足させ、目立つ形で施設の巡回を行うことで犯罪や反社会的行為を抑止。従業員に対する暴力行為・旅客に対する暴力行為がともに大幅に減少。
職員の安全確保	Northern Rail	一部区間での通学生徒による反社会的行為の頻発に対応して、生徒向けの行動規則を制定。違反者について、学校・交通警察に通報するとともに、通学定期の没収及び自社路線の利用禁止の措置。
	Southern	警備担当職員と交通警察官などから構成するタスクフォース要員を事件頻発駅などに配備。また、地下鉄区間では38駅に監視カメラを設置し、利用者への音声による正確な情報の提供や実行犯情報の警察への提供に活用。
	Scotrail	被害を受ける可能性のある現場担当社員に対してトラブル対処法等に関する訓練を実施。また、利用者による目撃情報の提供や当局への即時通報を呼びかけるポスターキャンペーンを展開。
	Great North Eastern Railways	職員に対する物理的・言語的暴行は大半が利用者の酒酔い又は不正乗車と関係していることを踏まえ、酩酊状態の利用者の乗車を拒否するなど、航空会社が採用している方法に近い「公正で断固とした対応」の方針を採用。
	Southern	職員にDNA検査キットを配布し、職員に対する暴行犯の特定・立件に活用。
利用者等に対する犯罪の防止	London Underground	交通警察官と職員が合同で目立つ形で施設を巡回。

# 鉄道施設における防犯や秩序維持を強化していく上での考え方

鉄道施設における防犯や秩序維持を強化していく上では、政府内関係省庁間及び各鉄道事業者・鉄道警察隊間の連携を強化し、専門的に対応する協議会も設置するなどして一体的な取り組みを進めていくことが適切と考えられる。

## 前提

我が国においても、利用者・職員に対する暴行など鉄道施設内での悪質な犯罪が増えているなどの状況に対応し、発生防止や発生時の適切な対応のための取り組みを強化していく必要がある。

## 考え方

航空法に基づく機長の権限に関する制度に着目し、これを参考とする制度を鉄道の分野に導入すべきではないか、との意見がある。

しかしながら、以下の諸点を踏まえれば、鉄道の分野で直接の参考とすることは難しいのではないか。

運航中の航空機が置かれる物理的条件の特殊性

条約等による国際的枠組みが存在していること

鉄道には鉄道施設に特化して防犯等を担う司法警察職員による組織(鉄道警察隊)が存在していること

鉄道警察隊の発足にあたり、「株式会社の職員が公権の発動である捜査業務を行うことは適切ではない」との理由から、鉄道公安職員制度が廃止された経緯があること

むしろ、英国のように、この問題に直接的に焦点を当てて官民一体の取り組みを進める観点から、政府内関係省庁間の連携強化や、これと連動した各事業者・鉄道警察隊間の連携強化を図り、経験や情報の共有を図りつつ、対外的に見える形で取り組みを活発化させていくべきではないか。

# 鉄道事業者をめぐるM & Aの状況

近年、内外の投資ファンドや異業種企業による投資が活発化している。また本年5月からはいわゆる「三角合併」が解禁され、外国企業による日本企業の子会社化の動きが加速するとの見方も出ている。

このような状況に対応するためのガイドラインとして「買収防衛策に関する指針」なども経済産業省及び法務省において策定されており、これらを参考として、各社に即した対応が取られているところである。鉄道サービスの利便性向上・安全性確保の観点からは引き続き各社に即した予防的な対応を行うことが必要である。

## 現状

- ・ M & A が活発化し、敵対的買収も増加
- ・ 「三角合併」の解禁 (本年5月)

## 直近のM&Aの動き

- 5月 ・ スティール・パートナーズ・ジャパン・ストラテジック・ファンドがブルドッグソースへTOB開始
- ・ アデランスが買収防衛策導入
- ・ HOYAとペンタックスがTOBによる完全子会社化を合意
- 6月 ・ 楽天がTBSの会計帳簿閲覧請求で東京地裁に仮処分申請

## 対応

### 買収防衛策に関する指針

(2005年5月 経済産業省・法務省)

#### 1. 企業価値・株主共同の利益の確保・向上の原則

買収防衛策の導入、発動及び廃止は、企業価値・株主共同の利益を確保し、又は向上させる目的をもって行う。

#### 2. 事前開示・株主意思の原則

買収防衛策の導入に際しては、目的、内容等が具体的に開示され、かつ、株主の合理的な意思に依拠する。

#### 3. 必要性・相当性確保の原則

買収防衛策は、買収を防止するため、必要かつ相当なものとする。

### 民鉄事業者の対応

#### 1. 株主・投資家へのIRの徹底

安全性の確保、利便性の向上、事業の継続等の**鉄道事業の公益性**を説明し、理解を促す。

#### 2. 買収防衛策の導入

事前の株主総会決議により定款を変更し、買収防衛策(新株予約権の無償割当て)を導入。外部の独立委員会が発動の是非を勧告し、取締役会が発動を決定。

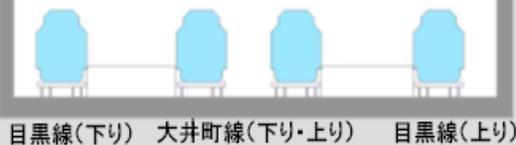
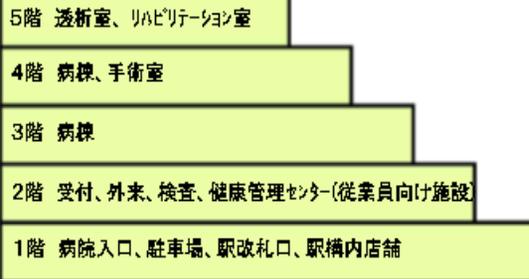
# 都市部における駅の活用事例

都市部では、駅の交流拠点の機能に着目して、商業施設や公共公益施設を併設することで、利用者の利便を高める取組が進んでいる。

## 鉄道駅と病院を併設しようとしている例

〔東急電鉄〕

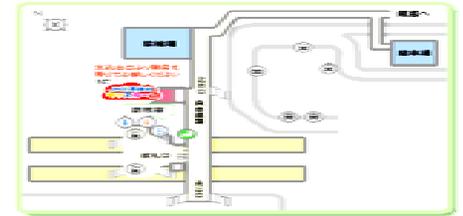
大井町線、目黒線大岡山駅を地下化してその上に病院を移設する予定。



## 鉄道事業者が託児所を併設している例

〔JR西日本〕

六甲道駅などで子会社が託児所を設置・運営。



## 鉄道事業者が福祉施設を併設している例

〔神戸電鉄〕

小野駅、緑が丘駅などで保育園やケアセンターを設置・運営。

神鉄ケアサービスセンター三田



# 地方部における駅の活用事例（図書館、福祉センターを併設している例）

地方部では、駅に図書館、出張所などの公共公益施設を併設して交流拠点としての機能を強化し、ひいては鉄道利用の促進を図ろうとしている例がある。

## 鉄道駅に図書館を併設している例

【JR金浦駅とこぴあ(図書館)】

JR羽越線金浦駅には図書館が併設されている。

老朽化した旧駅舎を改築する際、JR東日本と旧金浦町が共同で駅と図書館を合築したものの。

金浦駅がまちの玄関であること、近隣の高校に学利用が多いことから、人々が集まりやすい施設として図書館を併設することとした。

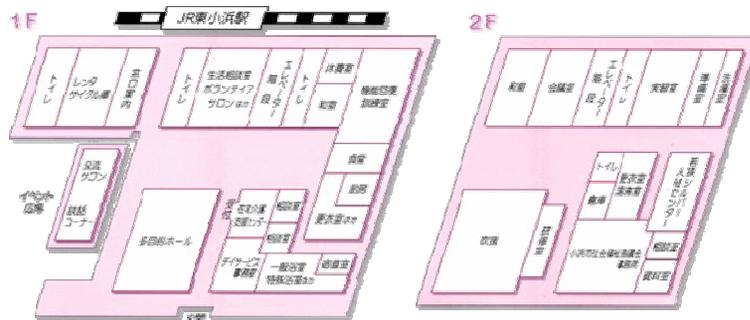


【1階部分が駅舎、2階部分が図書館】

## 鉄道駅に福祉センターを併設している例

【JR東小浜駅と小浜市総合福祉センター】

JR小浜線東小浜駅には総合福祉センターが併設されており、公共交通による来訪者の利便が図られている。



# 地方部における駅の活用事例 (温泉、道の駅を併設している例)

## 鉄道駅に温泉を併設している例

### 【長良川鉄道みなみ子宝温泉駅】

長良川鉄道では、鉄道利用促進の取り組みの一環として、駅舎に温泉が併設された「みなみ子宝温泉駅」を平成14年に開業。

長良川鉄道を利用した場合には入浴料金を無料として、鉄道利用を促進。(入湯税別途必要)

こうした取り組みにより、当初温泉来訪者の4%が長良川鉄道を利用するものと見込んでいたが、平成18年には7.2%まで増加。



【手前側がホーム。駅舎内に温泉があり、ホーム中央に入口がある。】

## 鉄道駅と道の駅を併設している例

### 【津軽今別駅、津軽二股駅、道の駅今別】

JR東日本津軽二股駅、JR北海道津軽今別駅と道の駅今別を併設。

道の駅にタクシー乗場を設けて交通結節機能を高めるとともに、青函トンネルの玄関口である駅と併設することで観光スポットとしての魅力も高めている。

道の駅と併設する例は他の路線でも増えつつある。



【看板には3つの駅名】

【津軽今別駅のホームから津軽二股駅と道の駅を見たところ。建物の裏側が駐車場】





# 自動車との共存に向けた駅の活用事例【三岐鉄道北勢線】

## 駅の移設、統廃合

三岐鉄道では、駐車場の用地確保が難しい駅、又は、既存集落にあってアクセス道路がない駅については、今後の利用者数の増加が見込めない場合、移設、統廃合を行っている。

移設、新設する駅は、道路でのアクセスが容易で、駐車場を整備するためのスペース確保が可能な場所に立地。

## SC等との併設

星川駅は、ショッピングセンターの駐車場の一角に設置した。これにより、ショッピングセンターの買物客にも、通勤当で三岐鉄道を利用する乗客の両者の利便性が高まった。

大泉駅では、地域の農産物を加工・販売する施設(「うりぼう」)を併設している。

【星川駅はショッピングセンターに隣接して設置】



【大泉駅には、大型の駐車場を備える「うりぼう」を併設】



【うりぼうの内部】

【大泉駅は県道に隣接し、周囲が田畑で土地を確保しやすい場所に設置。】

【既存の集落にあった長宮駅は廃止】

車と電車で渋滞のない通勤を！

- ・無料大駐車場完備
- ・無料駐輪場完備
- ・農産物等加工販売施設
- ふれあいの駅うりぼう併設
- ・西桑名～大泉駅行き増発

完成イメージ図

三岐鉄道 北勢線

# 大泉駅オープン

## 平成16年4月1日

永年のご利用有難うございました  
大泉駅開業、スピードアップ・効率化・省力化を踏まえ、大泉駅・長宮駅・六石駅につきましては、平成16年3月31日をもって廃止とさせていただきます。お客様のご理解を賜りますようお願い致します。

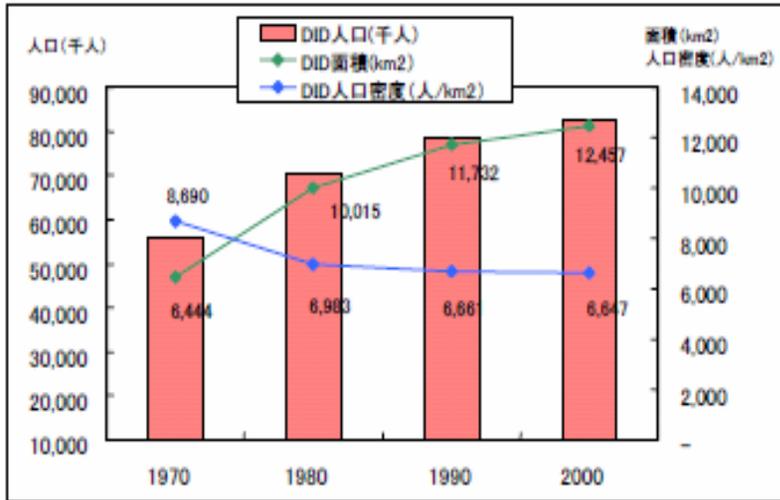
お問い合わせ  
三岐鉄道北勢線管理課  
0593-94-2156

# まちづくりの現状

モータリゼーションの進展に伴い、居住地、商業施設、市役所等が駅の周辺や中心市街地から郊外に移転し、人口が広く拡散している。

その結果、路線ごとの利用者が減少し、サービスレベルの低下を招いている悪循環にある。

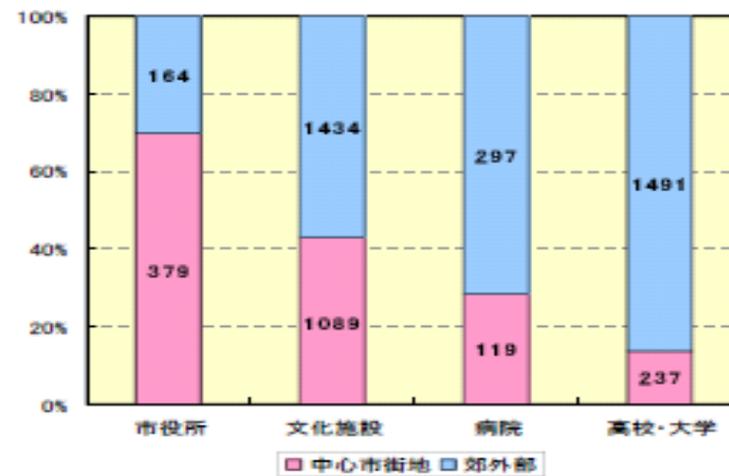
## 市街地の面積と人口の推移



出典-国勢調査

市街地の面積が拡大する一方、人口密度が低下。

## 公共公益施設の立地状況



病院や文教施設は郊外に立地する傾向が強い。

## 岩手大学病院の移転



都市・地域整備局資料より

## 鉄道の利用者数の推移と運行本数(富山地方鉄道の例)

1日当たり利用者数の推移		運行本数	
H 4	H 14	S 62	H 13
26,278人	15,154人 ( 42% )	206本	175本 ( 15% )

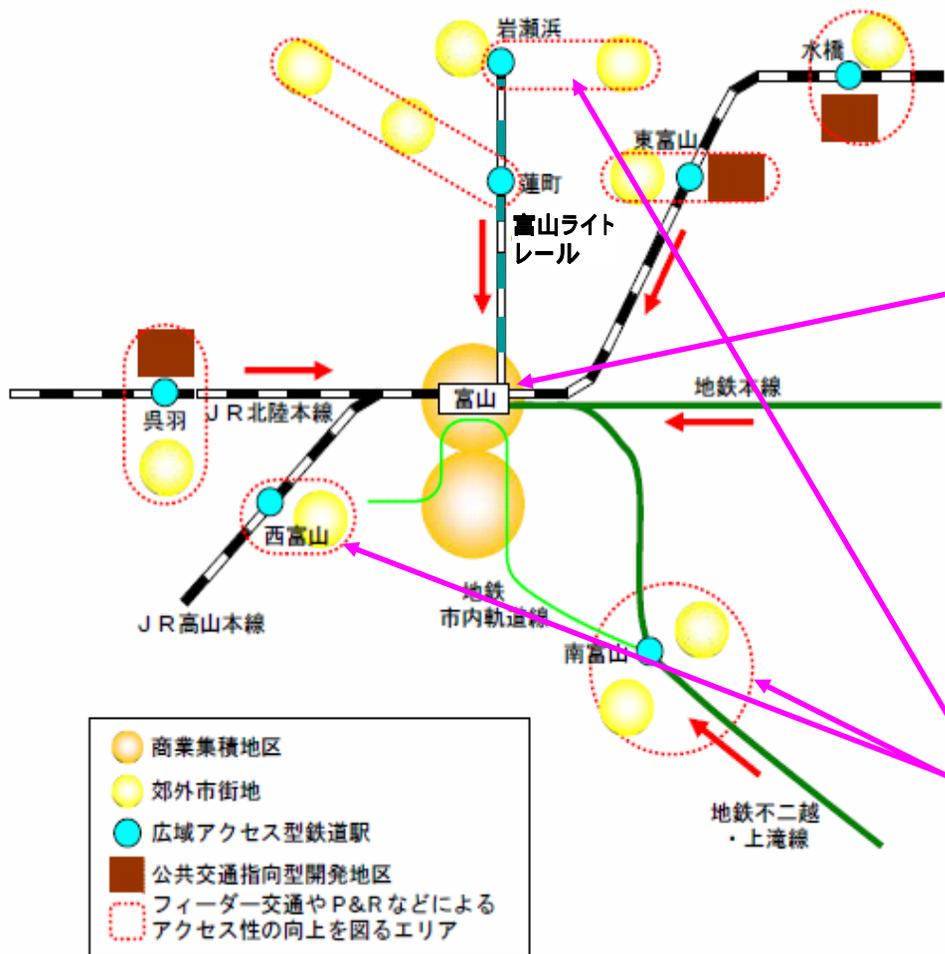
注 富山地方鉄道は平成15年に利用促進を図るため増便を実施

鉄道利用者の減少に伴う経営合理化策として減便を実施した。

# 鉄道等の公共交通中心のまちづくり【富山市の事例】

公共交通中心のまちづくりを進めるためには、公共交通が利便性の高い高質な輸送サービスを提供することが不可欠となっており、そのためには、鉄道、バス等が機能的に連携する公共交通ネットワークを整備することが必要である。

## 【鉄道、バス等が機能的に連携する公共交通ネットワークのイメージ】（富山市の例）



富山市では、単に鉄軌道の利用者の増加だけでなく、鉄軌道の活性化を通じた市全体の活性化を目指している。

### 公共交通中心のコンパクトなまちづくりの推進

中心市街地については、郊外から中心部までのアクセスや域内の回遊性等の向上を図る。

### 幹線交通としての鉄軌道整備

富山LRT整備、高山線活性化、等

郊外では、市街地が形成されるなどの拠点性をもつ駅では、鉄軌道指向型の開発を進める。

### フィーダー交通としてのバス路線等の整備

郊外市街地の規模に応じて、バス路線  
ダイヤモンドタクシー等の整備  
P & R駐車場の整備

# 鉄道事業者によるまちづくりとの連携 【伊予鉄道の事例】

伊予鉄道では、自ら利便性の高い公共交通ネットワークを整備するのみならず、まちづくり、バリアフリー、観光等において行政と連携することで、地域に貢献しつつ、公共交通の利用促進を図っている。

## 【伊予鉄道の取組】

伊予鉄道では、平成13年から、公共交通の利便性の向上を図るため以下のような取組を実施。

- ・拠点駅のフィーダー輸送を行うループ線(循環バス)の整備
- ・鉄道、バスの運賃値下げ、環境定期券(定期券所持者の家族への割引)
- ・いよてつ高島屋来訪客への「お帰り切符」配布(3000円購入につき300円分)
- ・LRV導入などバリアフリー化



更に展開

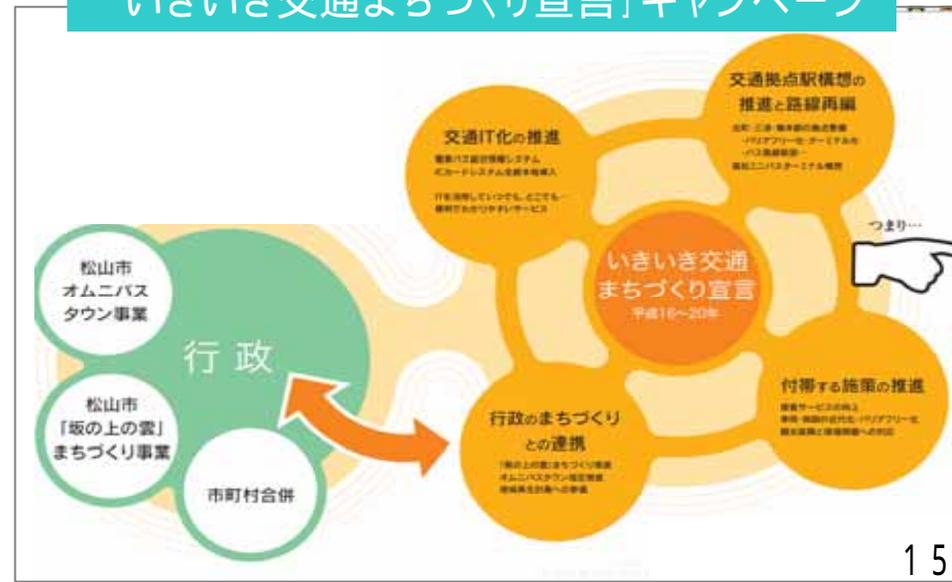
平成16年からは、更に理想的な公共交通網を整備すべく、行政と連携しつつ、以下のような取組を実施。

- ・拠点駅からのバス路線の充実
- ・松山市との連携による、拠点駅におけるバス接続円滑化のための改修、バリアフリー化、駐車場の整備
- ・松山市「坂の上の雲」構想と連携した交通・観光施策
- ・「い~カード」(ICカード)の導入、観光施設、商業施設での導入促進

## 拠点駅からのループ線(循環バス)の整備



## 「いきいき交通まちづくり宣言」キャンペーン



# 鉄道事業者によるまちづくりとの連携 【愛知環状鉄道の事例】

愛知環状鉄道は、豊田市等の沿線自治体や地元企業と連携して、鉄道の輸送力増強・サービス改善を図ることにより、マイカーから公共交通機関への利用転換に取り組んでいる。

**課題** 愛知県豊田市をはじめとする愛知環状鉄道沿線地域では、自動車利用の増大等による市内主要幹線道路の混雑激化及びそれに伴う地域環境の悪化、高齢者等の交通事故死傷者の増加など様々な交通問題が深刻化 → **自動車に依存する交通体系の見直しが必要**

国土交通省の公共交通活性化総合プログラムによる検討 (H16.5~)

県、関係市、沿線事業所等による愛知環状鉄道再生支援協議会の発足 (H16.12~)

## 〔愛知環状鉄道の概要〕

- ・区間: 岡崎駅 ~ 高蔵寺駅 (45.3km)
- ・開業日: 昭和63年1月31日
- ・輸送人員: 1日平均約33,000人 (H18.4 ~ H18.12)



## < 具体的な取組み内容 >

(沿線事業所と市の取組み)

- ・連携して従業員等の鉄道通勤への転換を促進  
H17年度に約2,000人がマイカー利用から鉄道利用へ  
H20年度には、さらに約2,000人が転換予定

(鉄道会社の取組みと国の支援)

- ・国費による支援(鉄道軌道近代化設備整備費補助)の活用により、鉄道会社が輸送力の増強(複線化、車両の増備)や、サービスの改善(運行本数の増加等)を実施

(沿線市によるまちづくり)

- ・駅前広場やパーク・アンド・ライド駐車場を整備

・**環境にやさしい鉄道利用が増加(前年比約1割増)** 愛知万博による利用増分を除く

・**周辺道路の渋滞の悪化に歯止め**

# 鉄道整備におけるまちづくりとの連携

LRT整備や踏切対策とまちづくりを連携して進めることで、効率的な整備を行っている。

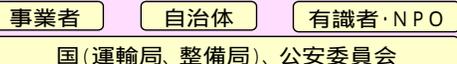
## LRT整備における連携

### 【LRT総合整備事業】

都市公共交通の構築のため、鉄軌道事業者と自治体等からなるLRTプロジェクト推進協議会がLRT整備計画を策定し、国の支援を受けて事業を実施。

#### LRTプロジェクトの概要

##### LRTプロジェクト推進協議会の設置



##### 合意形成・LRT整備計画の策定

### LRT総合整備事業

計画について一体的・総合的に支援

#### LRTシステム整備費補助

##### 鉄道局

- ・低床式車両その他LRTシステムの構築に不可欠な施設の整備に対して補助
- ・補助率 1 / 4

【補助対象者】鉄軌道事業者



#### 路面電車走行空間改築事業

（道路局、都市・地域整備局）

- ・LRTの走行空間の整備に対して支援
- ・補助率 1 / 2

【補助対象者】道路管理者

#### 都市交通システム整備事業

（都市・地域整備局）

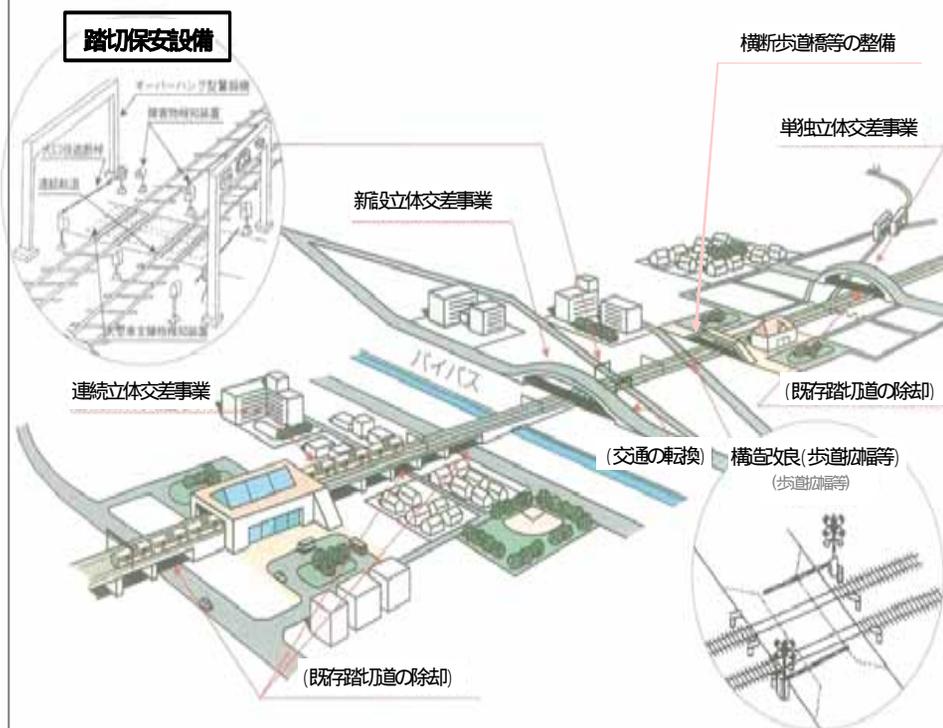
- ・総合的な都市交通の戦略に基づく公共交通の施設整備に対し包括的に支援
- ・補助率 1 / 3

【補助対象者】地方公共団体等

## 踏切対策における連携

踏切事故や交通渋滞の原因となるなど社会的な問題となっている「開かずの踏切」等に対し、鉄道事業者と自治体が協力して、踏切道の立体交差化、構造改良、踏切保安設備の整備等を実施。

【鉄道事業者と地域が協力して行う踏切道の改良イメージ】



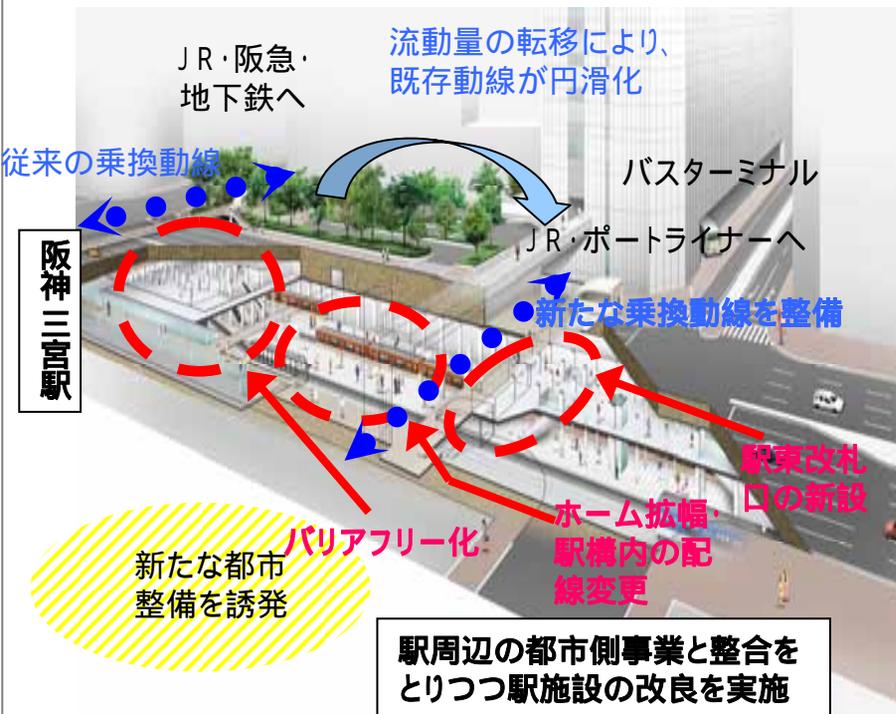
# 鉄道整備におけるまちづくりとの連携

交通結節点の機能高度化や駅と駅周辺の一体的な改善とまちづくりを連携して進めることで、効率的な整備を行っている。

## 交通結節点の機能高度化における連携

### 【都市鉄道利便増進事業】(駅施設利用円滑化事業)

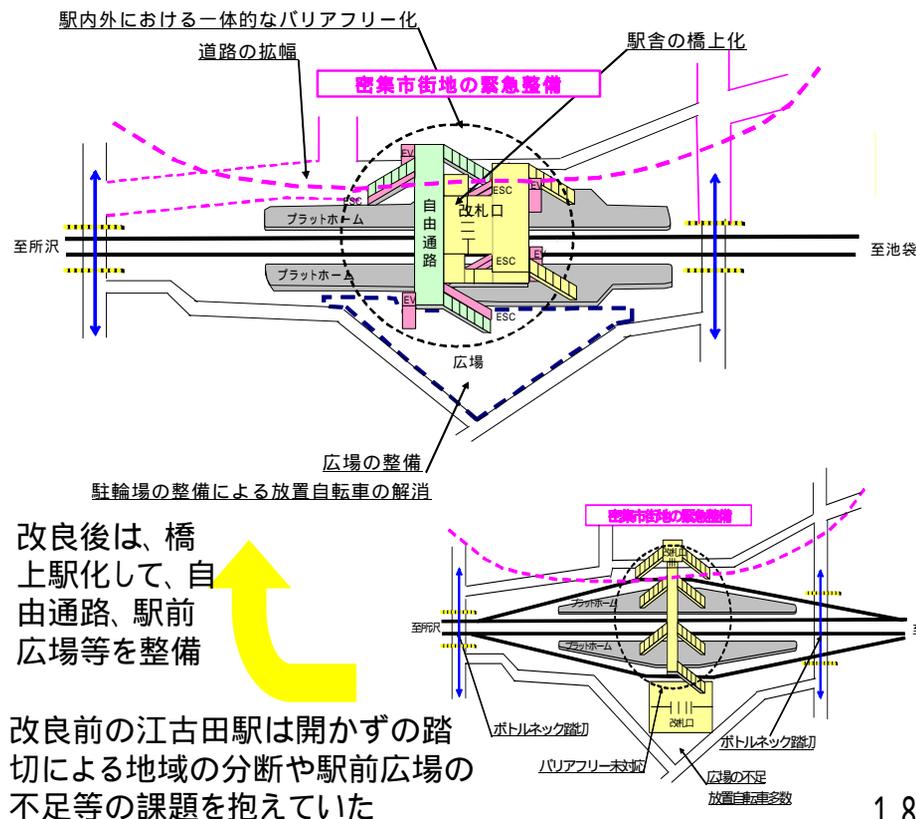
大規模ターミナルについて、都道府県が、市町村、鉄道事業者等からなる協議会を組織し、駅内外の一体的な整備計画を策定し、これらの関係者が連携して乗り換えや歩行空間を改善するための事業を実施。



## 駅と駅周辺の一体的な改善における連携

### 【駅・まち一体改善事業】

駅とその周辺について、自治体と鉄道事業者が協議会等を設置し、連携して整備計画を策定。道路・都市事業と鉄道事業の同時採択・一体的実施により、整備のスピードアップを図っている。



# トランジットモールの導入

ヨーロッパでは、環境問題、渋滞問題などの対策として公共交通の利用促進を図るため、公共交通の整備に合わせてトランジットモールを導入している都市が多い。

我が国では、関係者との調整などの困難が伴うため、トランジットモールの導入が進んでいない。

## 【フライブルグの取組】

フライブルグ市では、大気汚染、駐車場不足、騒音問題等の理由から、中心市街地の商業地区700m<sup>2</sup>から一般車両を排除し、LRTとバスのみ走行可能なトランジットモールを導入。

これにより、総トリップ数が40%増加（1976-96年）する中で、自動車のトリップ数は横這い。

導入当初は、地元商店街が反対したが、まちに活気がもどり、現在反対する声はない。



【フライブルグのトランジットモールとLRT】

## 【浜松市の実証実験】

浜松市では、平成11年に衰退する中心市街地に人を呼び戻すためトランジットモールを導入。

アンケートでは、来訪者の4割が導入に賛成と回答。

地元住民、商業者らの半数以上が導入は不要と回答。

原因としては、実験初日の大雨に伴い周辺道路が大渋滞したこと、バスの通行量が多すぎて（ピーク時80本/時間）歩行の障害となったこと、地元商店街のイベント不参加、雨にたたられ人出が見込みを下回ったこと、などがあげられる。

市は、市民の機運が高まらないと恒常化は困難との立場。



【導入前】



6車線を2車線としてマイカー乗り入れを禁止



【導入後】

交通政策、まちづくり、環境対策等の観点から、その重要性について、地域の理解を得ていくことが必要。