

第７回基本政策部会

公共交通に対する考え方

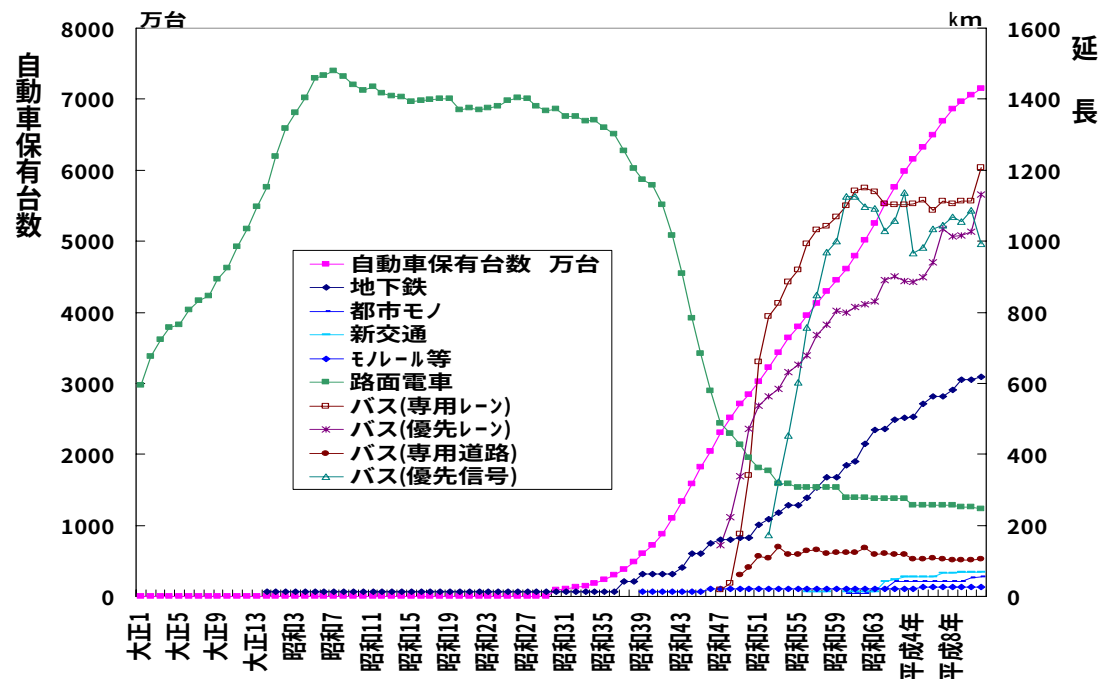
平成１４年６月７日

国土交通省

都市における公共交通整備の経緯 1

- 明治以降、都市の幹線道路は市街鉄道（路面電車）の敷設を意識して、計画・整備が進められ、大都市圏だけでなく、地方都市圏においても路面電車が都市交通の主役となった。
- その後、モーターリゼーションの進展に伴い、道路混雑の激化、道路空間の制約、利用者の減少などによって、路面電車は廃止され、輸送量の多い路線は地下鉄に、少ない路線はバス路線に置き換えが進んだ。

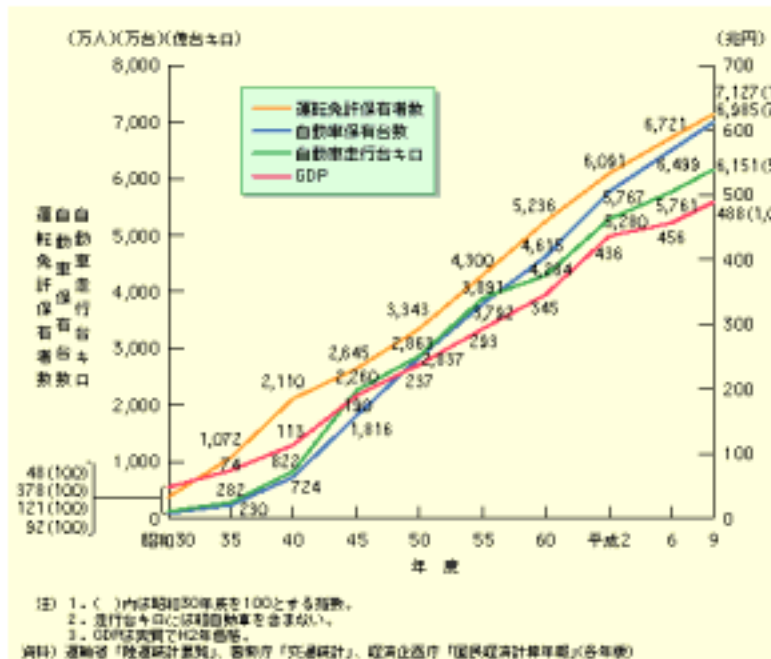
■ 公共交通機関と自動車保有台数の推移



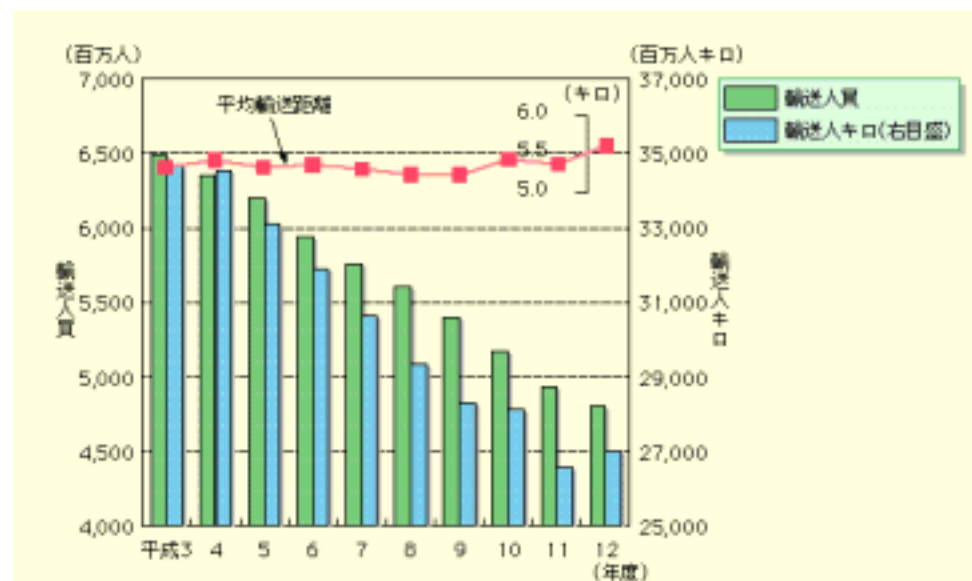
都市における公共交通整備の経緯 2

- 一層のモーターリゼーションが進展し、道路の空間制約を受けない地下鉄は発達したが、道路混雑の影響を受けるバスは、利用者の減少もあって、営業延長を縮小。
- バスで輸送力が不足する路線については、道路空間を立体的利用するモノレール、新交通の整備が道路整備の一環として行われている。

■ 自動車保有台数等の推移



■ 乗合バスの輸送量の推移 (含高速バス)



注: 国土交通省「自動車輸送統計年報」により作成。

都市における交通手段分担

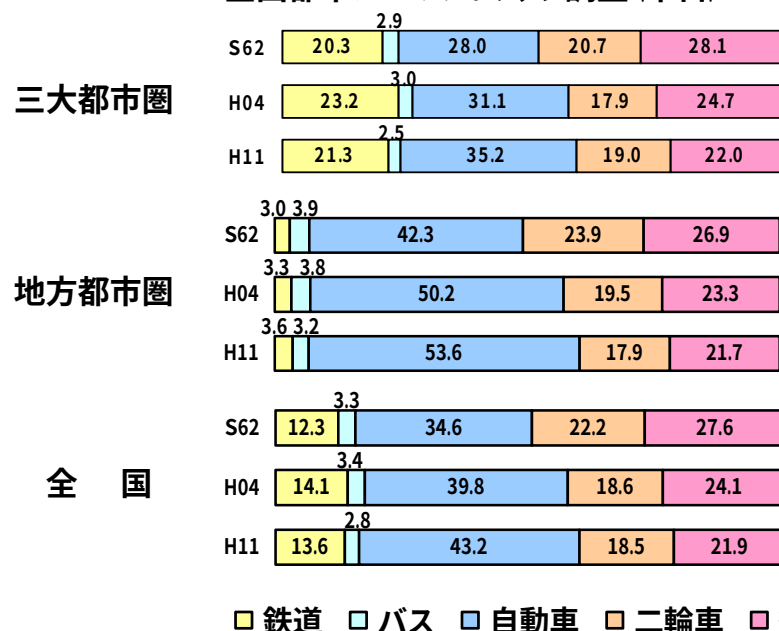
○都市における交通手段分担は、三大都市圏、地方都市圏ともに徒歩が減少し、自動車利用が増加傾向にある。

○鉄道利用は、東京都市圏や北部九州都市圏等では増加傾向にあるが、バス市電は全国的に減少。

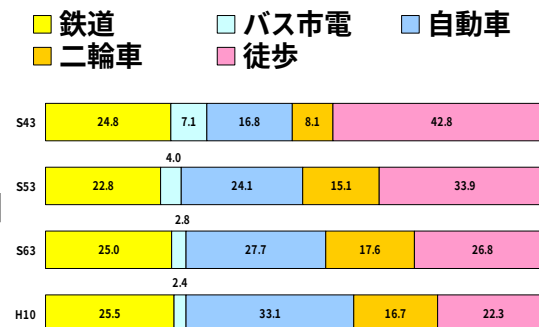
代表交通手段構成の推移

注) 代表交通手段: 人の移動がいくつかの交通手段で成り立っているとき、この移動で利用した主な交通手段を言う。代表交通手段の集計上の優先順位は、鉄道→バス→自動車→二輪車→徒歩の順。

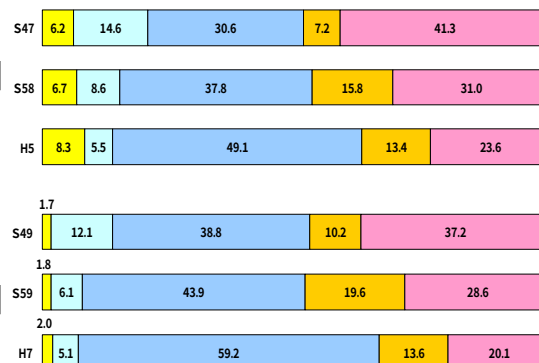
全国都市パーソントリップ調査 (平日)



東京都市圏



北部九州都市圏



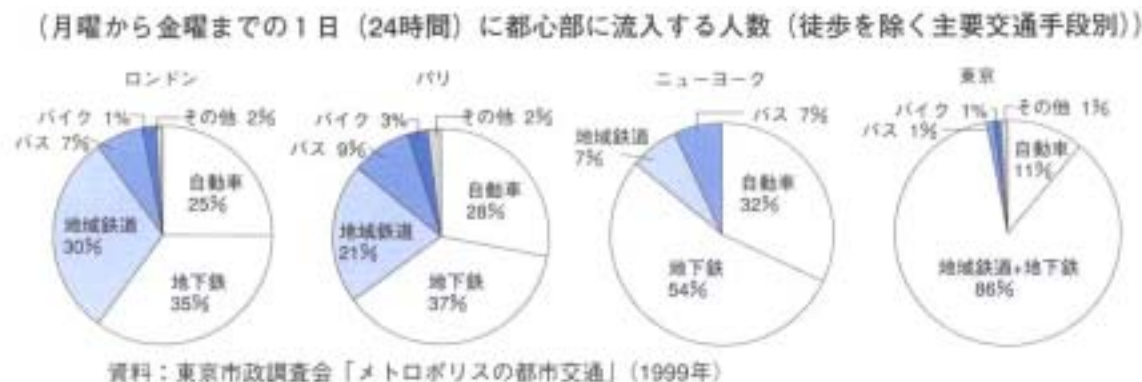
(%) 金沢都市圏

出典: 各都市圏パーソントリップ調査

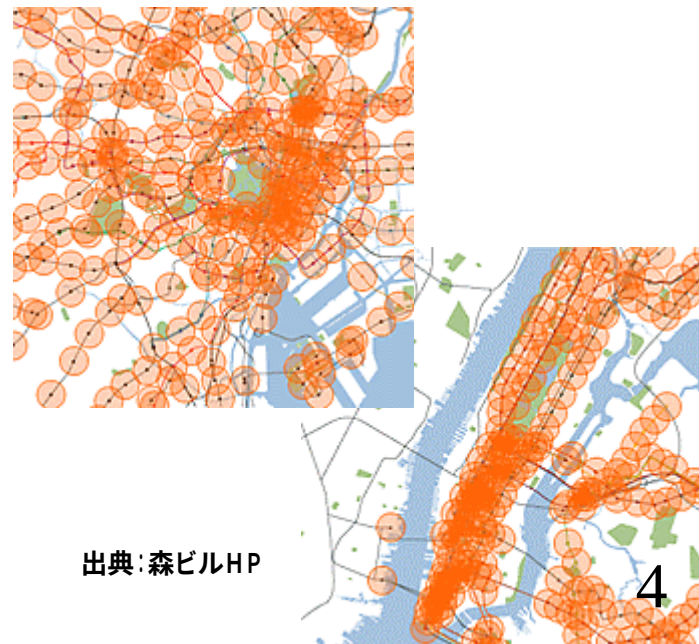
東京の都市構造と交通手段分担

- 東京は世界の主要都市に比べて、中心部の夜間人口密度が低い一方で、昼間就業人口密度が極めて高く、中心部に多量の通勤交通が流入する都市構造。
- 東京は鉄道・地下鉄のストックも多く、サービスレベルが高いことから、その利用率も高く、公共交通機関が都市交通の中で大きな役割を担う。

■ 交通手段別の移動の国際比較



■ 東京とニューヨークの駅密度の比較



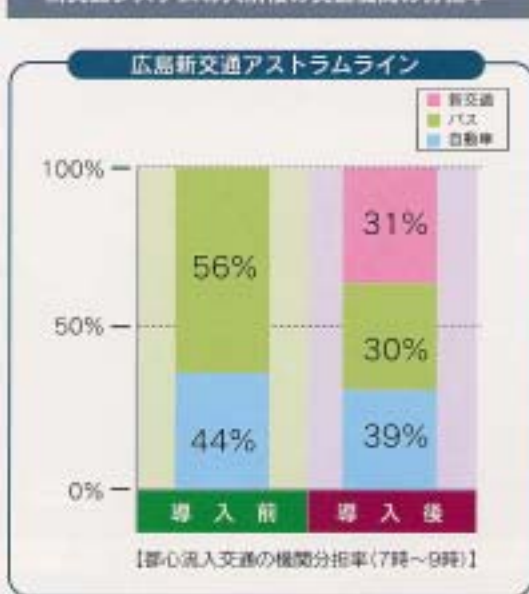
出典: 森ビルHP

公共交通機関の整備（これまでの取り組み）

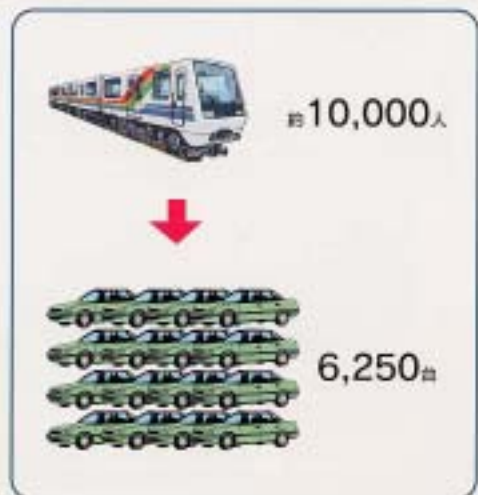
- 昭和49年度に都市モノレールのインフラ補助が創設され、道路整備の一環として公共交通整備を実施。
- 昭和50年度には、新交通システムも補助対象に。
- 平成9年度には、路面電車の走行空間整備も補助対象となったが、導入空間の確保等が障害になって、整備が進んでいない。

■ 新交通システムの整備効果

新交通システム導入前後の交通機関の分担率



都市モノレール等の1時間当たりの輸送能力(片道)は、自動車に換算すると6,250台分になります。
(平均乗車率 車1台当たり1.6人)



■ 路面電車の延伸の例(豊橋市)



←事業後

事業前→



公共交通機関の支援（これまでの取り組み）

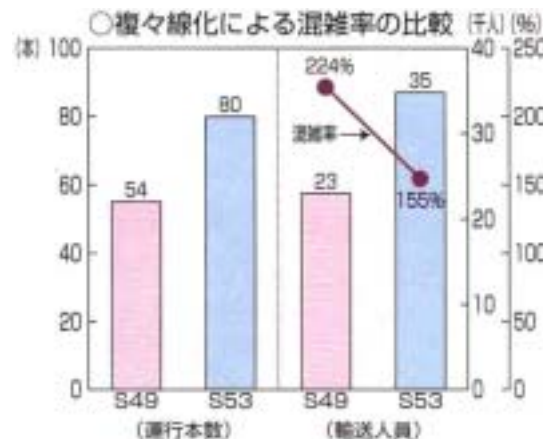
- 都市鉄道の輸送力の大幅な増強のために、複々線化が行われてきた。しかしながら、踏切を残置したまま、複々線化することは困難なことから、多くが踏切を除却する連続立体交差事業と併せて実施。
- 郊外鉄道と地下鉄の相互乗り入れの多くも、連続立体交差事業によって実現。

■ 線増（複線化、複々線化）による運行本数の増加と混雑の解消

○連続立体交差事業にあわせて
複々線化が行われた路線例

路線	区間	延長	都市
JR総武本線	両国駅～平井駅	10.0km	東京
JR常磐線	竜有駅～金町駅	4.1km	東京
小田急小田原線	代々木上原駅付近	1.9km	東京
小田急小田原線	喜多見駅～和泉多摩川駅	2.4km	東京
京王電鉄京王線	稲ヶ谷駅～笹塚駅	2.7km	東京
東武伊勢崎線	谷塚駅～越谷駅	9.7km	埼玉
JR総武本線	稲毛駅～西千原駅	4.1km	千葉
JR東海道本線	大高駅付近	2.2km	名古屋
京阪本線	京橋駅付近	2.5km	大阪
京阪本線	守口市駅～萱島駅	5.8km	大阪

- 連続立体交差事業は、全国で22箇所の実績（完了地区）があります。
- 事業中の地区は、全国で10箇所あります（いずれも平成11年3月現在）。



京王線笹塚駅付近の複々線化は昭和53年度に供用され、朝ピーク1時間の混雑率が大幅に下がりました。（混雑率224%は、体が触れ合い相当な圧迫感がある状態。155%は、肩が触れ合う程度で新聞などが手に読める状態です）。

■ 相互乗り入れを可能とした連続立体交差事業

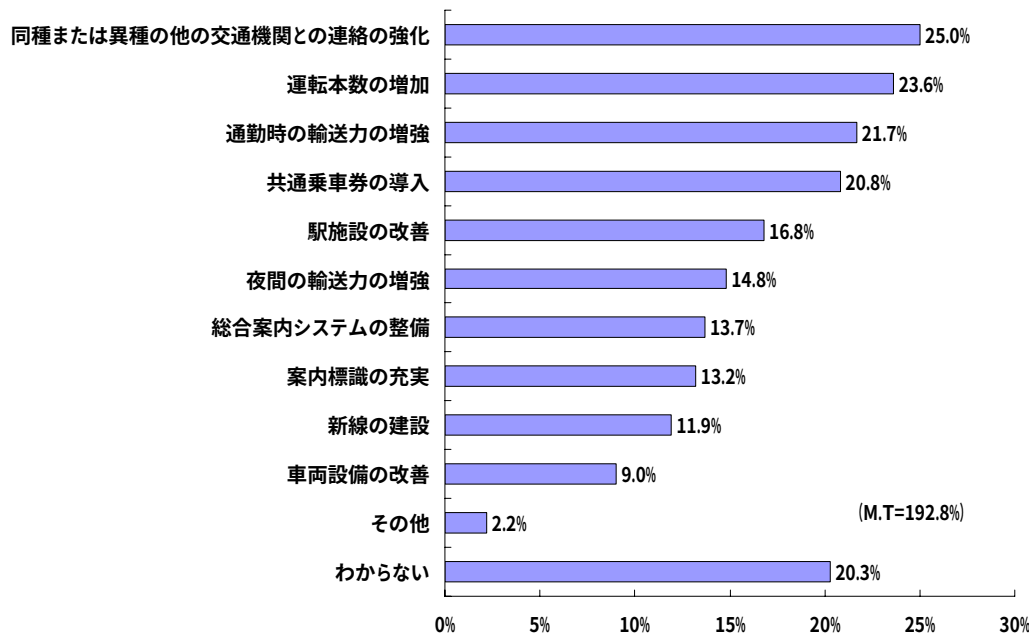
○相互乗り入れを可能とした連続立体交差事業

事業路線	乗り入れ年月	乗り入れ路線	都市
J R 中 央 線	昭和41年4月	5号線（東西線）	東京
J R 常 磐 線	昭和46年4月	9号線（千代田線）	東京
小田急小田原線	昭和53年3月	9号線（千代田線）	東京
京王電鉄京王線	昭和55年3月	10号線（新宿線）	東京
西武池袋線	平成6年12月	8号線（有楽町線）	東京
名鉄犬山線	平成6年3月	3号線（鶴舞線）	名古屋
J R 筑 肥 線	昭和58年3月	1号線（空港線）	福岡

公共交通機関の支援（これまでの取り組み）

- 公共交通の利便性の向上のためには、乗り換えの快適・容易にすることが重要で、駅前広場や自転車駐車場整備などを実施。
- 地下鉄などの駅周辺において、道路の立体横断施設とコンコースを一体的に整備することによって、駅の利便性や快適性を向上。

■ 鉄道についての要望



■ 交通結節点对策の例 (北九州市小倉駅前)



公共交通に関する考え方（論点と対応案）

論点1：鉄道等の公共交通機関との適切な役割分担を考慮した「インターモーダルな総合的交通システム」の構築を目指すべきではないか。

対応案

都市内の円滑なモビリティが確保されるよう、公共交通機関や自動車などの各種交通手段が十分に機能を発揮し、移動の連続性が保証された都市交通体系の整備に積極的に取り組む。

公共交通に関する考え方（論点と対応案）

論点2：自動車利用抑制策として、公共交通整備を促進すべきではないか。

対応案

都市活動や輸送の密度に応じて、環境制約の中で適切な交通手段分担が実現するよう、公共交通の整備を実施。