

【 まちづくりの観点～都市と交通～ 】

＜都市の拡散と公共交通の疲弊＞

1. 都市の拡散と中心市街地の空洞化

- ・ 地方都市の中心部における人口は実数・シェアともに一貫して減少。
- ・ 中心市街地では、規模の小さい都市ほど商店街における空き店舗率が増加。
- ・ 一方、商店街活性化の要因として、「交通利便性の向上」を挙げる割合が多い。

2. 中心市街地の空洞化(松江市の事例)

- ・ 例えば、松江市においては、人口減少・商業の停滞等により、中心市街地が空洞化。

3. まちの拡散

- ・ 郊外化により自然の近くでゆっくり暮らすことができると考える人が多い一方、車を運転できない人にとっては、不便になってしまうと考える人も多い状況。

4. 公共交通空白地域の拡大

- ・ 交通空白地域の可住面積は 36,433km² (九州島(※)に匹敵)。
- ・ 交通空白地域への居住割合は、高齢者の方がより高い状況。

5. 人口密度と交通機関の選択

- ・ 人口密度が高いほど、公共交通利用率が高いが、人口密度が低いほど、自動車利用率が高く、その増加スピードも速い。

6. 代表交通手段利用率の都市規模別の推移

- ・ 特に地方都市圏において、バスを除く自動車の代表交通手段利用率の増加が進んでおり、その分、主に二輪車及び徒歩・その他の利用率が減少している。

7. 代表交通手段利用率の目的別の推移

- ・ 特に私事目的において、バスを除く自動車の代表交通手段利用率の増加、二輪車及び徒歩・その他の利用率の減少が進んでいる。

8. 代表交通手段利用率の職業有無・男女別の推移

- ・ 特に非就業者、女性において、バスを除く自動車の代表交通手段利用率の増

加、二輪車及び徒歩・その他の利用率の減少が進んでいる。

9. 都市構造とCO₂排出量の関係 ～都市の集約性との関係～

・都市別に見た場合、人口密度が高くなると交通部門のCO₂排出量が小さくなる傾向。

10. 都市経営コストの増大

・人口 10 万人以下の都市では市町村の DID（人口集中地区）人口密度が低くなると、一人当たりの道路等の施設などの維持補修費が増大傾向。

・また、高度経済成長期を中心に大量に整備された社会資本の維持管理・更新費も増大。

11. バス交通をめぐる危機的状況①

・乗合バス事業者において民間事業者の約 7 割、公営事業者は約 9 割が赤字。

・特に地方部において輸送人員の減少に歯止めがかからない状況。

12. バス交通をめぐる危機的状況②

・バス事業者の倒産、路線廃止が相次ぎ、毎年 2000km（稚内市－鹿児島市間（※）に匹敵）程度のバス路線が完全に廃止。

13. 一般路線バスの維持費用の負担状況

・従来は黒字路線、高速バス等の内部補助が相当程度行われていたが、マイカーの普及等を背景に、事業の収益性が低下し、内部補助が困難。

・人件費を中心とするコストカットも限界であり、公的支援の充実なしには路線・便数を維持することが困難な状況。

14. 乗合バス事業の従事者平均年齢の比較

・平成 17 年～22 年の間、20 代～30 代のバス運転者割合は 31%から 23.4%へ低下。

一方、人件費削減のための退職者等の再雇用により、平成 11 年にはわずか 0.8%であった 60 歳以上の運転手が大幅に増加し、平成 22 年には 10.6%にも達している。今後、運転者の高齢化はますます進むことが予想される。

・平成 10 年～22 年の間、乗合バス事業の従事者の平均年齢は、他事業（製造、情報通信、宿泊・飲食サービス）よりも高い水準で推移しており、同種事業の平均（運輸・郵便業）よりも高い。

15. 特定の企業をサンプルとした事業別収入

・A社、B社ともに、一般路線バスは、赤字系統の赤字に自主運行の黒字系統の黒字を加えても大幅な赤字だが、補助金を加えると、年によっては黒字になる場合もある。いずれにしろ、公的な補助がなければ運行を維持することは困難

な状況。

16. コミュニティバスの状況(路線バスとの比較)

- ・コミュニティバスの導入が増える一方、既存路線バスとの競合問題を抱えている状況。

17. 地域鉄道をめぐる危機的状況①

- ・鉄道の輸送人員は逡減傾向にあり、約8割の事業者が赤字。

18. 地域鉄道をめぐる危機的状況②

- ・平成12年度以降、全国で33路線・634.6km(東京―八戸間(※)に匹敵)の鉄軌道が廃止。

<多様な主体による一体的・総合的取組に対するこれまでの考え方>

19. 「新しい時代の都市計画はいかにあるべきか」

- ・社会資本整備審議会によるこれまでの答申においては、集約型都市構造を実現するためのまちづくりと交通施策の連携の重要性が指摘されているところ。

20. 集約型都市構造の推進①～拡散型から集約型都市構造への転換イメージ

- ・戦後、各都市における市街化は公共交通沿線に沿い発展((1)の市街地)、これまでモータリゼーションの進展とともに低密度の市街地として拡張((2)の市街地)
- ・少子超高齢社会に対応したコンパクトな集約型都市構造を目指す((4)の市街地)

21. 集約型都市構造の推進②～公共交通の整備と集約型都市構造の実現シナリオイメージ

- ・集約型都市構造実現のためには、土地利用施策や市街地整備と公共交通水準向上等の都市交通施策を一体のものとして、戦略的に、かつ総力戦として行うことが必要。

22. コンパクトシティの位置づけ

- ・都市計画区域マスタープランの約8割、市町村マスタープランの約半数が将来都市像としてコンパクトシティを位置づけ、又は位置づけ予定であり、地方公共団体にもコンパクトシティの考え方が浸透。

23. 都市計画制度における交通の取扱い

- ・都市計画制度においては、都市計画法や都市計画運用指針において、交通施設を含む都市計画を一体的・総合的に定めることが規定されている。

24.「地域による地域のための公共交通の活性化・再生を目指して」①

- ・交通政策審議会によるこれまでの答申においても、まちづくりと交通施策の連携の重要性が指摘されているところ。

25.「地域による地域のための公共交通の活性化・再生を目指して」②

- ・地域公共交通の活性化・再生のため、まちづくりとの連携が目標とされている。

26.「地域による地域のための公共交通の活性化・再生を目指して」③

- ・市町村を中心とした多様な主体による取組の重要性が指摘されている。

27.「交通基本法案の立案における基本的な論点について」

- ・「交通基本法案の立案における基本的な論点について」においては、コンパクトシティの推進のため、交通や土地利用を含んだ一体的・総合的な取組の重要性が指摘されている。

<多様な主体による一体的・総合的取組に対する支援策>

28. 社会資本整備総合交付金

- ・地方公共団体等が行う社会資本の整備その他の取り組みを支援する社会資本整備総合交付金の中で、交通を含めたまちづくりのための事業に対し、ハード・ソフトの両面から地方公共団体へトータル支援。

29. 社会資本整備総合交付金による支援事業のイメージ

- ・駅前広場、自由通路等の交通結節点の整備や、バス走行空間、自転車・歩行者空間の整備、社会実験等を幅広く支援。

30. 都市再生整備計画事業(従来のまちづくり交付金)

- ・平成 22 年度創設の社会資本整備総合交付金の基幹事業として位置づけ。
- ・道路等のハード事業に加え、コミュニティバスの社会実験等ソフト事業も対象。

31. 都市・地域総合交通戦略

- ・道路交通の混雑緩和、公共交通の乗継ぎ円滑化など、都市や地域が抱える交通の課題を解決し、円滑な交通の確保と目指すべき将来像を実現するため、社会資本整備総合交付金等で

① 都市・地域総合交通戦略の策定を国が支援

② 戦略に基づく、L R T等の公共交通の導入支援や交通結節点の整備等を重点支援

32. 大都市地域における宅地開発及び鉄道整備の一体的推進に関する特別措置法

- ・大都市地域における著しい住宅地需要にかんがみ、新たな鉄道の整備により大量の住宅地の供給が促進されると見込まれる地域において宅地開発及び鉄道整備の一体的推進のために必要な特別措置を講ずることで、大量の住宅地の円滑な供給と新たな鉄道の着実な整備を図り、大都市地域における住民の生活の向上と当該地域の秩序ある発展を目的とする。

33. 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律

- ・地域公共交通の活性化及び再生のため、主体としての市町村の責務や、市町村が主体的な役割を果たす旨を明確化するとともに、市町村が地域における主体的な取組及び創意工夫を総合的に支援する制度を創設（平成19年度）。

34. 地域公共交通活性化・再生総合事業(平成20年度～22年度)

- ・活性化法の成立を受け、地域公共交通の維持方策に試行的に取り組み、本格導入を目指す地域の協議会に対して補助する制度を創設。

35. 地域公共交通確保維持改善事業～生活交通サバイバル戦略～(23年度新規)

- ・生活交通の存続が危機に瀕している地域等において、地域の特性・実情に最適な移動手段が提供され、また、バリアフリー化やより制約の少ないシステムの導入等移動に当たっての様々な障害（バリア）の解消等がされるよう、地域公共交通の確保・維持・改善を支援。

36. 地域公共交通会議の仕組み

- ・地域のニーズに即した乗合運送サービスの運行形態（市町村運営バスの必要性を含む）、サービス水準、運賃等について協議。必要に応じて、例えば地域の交通計画を策定。

37. 運営協議会の仕組み

- ・自家用自動車による過疎地・福祉有償運送の必要性、対価等について運営協議会で協議を行い合意を得られた場合、NPO等は、国に登録した上で運送を行うことが可能。

＜多様な主体による一体的・総合的取組の事例＞

38. 公共交通を軸としたコンパクトなまちづくりの事例(富山市)

- ・公共交通を軸とした都市構造を明確化し、LRTの整備等とまちなか・公共交通沿線への居住推進事業等を一体的に推進。

39. 土地利用計画の誘導と公共交通の連携の事例(金沢市)

- ・環状道路整備により通過交通を排除、駐車場の立地抑制等による都心の歩行者、公共交通優先の空間の構築。
- ・都心へのアクセスを公共交通中心へ転換。

40. 道路網計画と土地利用と交通のあり方を一体的に計画した事例(盛岡市)

- ・バスの再編を行ったが道路拡幅に伴う専用レーンの確保等都市の条件によって効果に差。
- ・改めて、道路網計画と土地利用と交通のあり方を一体的に計画する都市交通戦略を策定。

41. 公共交通軸と沿線の居住や都市機能の集積を一体的に行うまちづくりの事例(仙台市)

- ・地下鉄東西線の整備と沿線における土地利用や市街地開発を一体的に行い、歩いて暮らせるまちづくりを推進。

42. 交通結節点と再開発等を一体的に整備した事例(高岡駅)

- ・自由通路の設置、駅前広場、再開発ビルを結ぶデッキの整備等を一体的に行い、回遊性を向上し、中心市街地の活性化を推進。
- ・万葉線の交通広場への引き入れ、氷見線のホーム移設等を実施し、乗り継ぎ利便性やアクセス性の向上を図る。

43. まちの軸を中心に歩行者ネットワークを整備した事例(横浜市)

- ・まちの発展に合わせて骨格となる歩行者軸や玄関口を自動車の動線とは独立して整備し、地区全体で安全で快適な歩行者ネットワークを形成。

44. 駐車場の誘導による都市交通の取り組みの事例(千代田区)

- ・まちなかの道路の性格を整理し、土地利用や駐車場のアクセス等を誘導。

45. 自転車都市交通システムとして利用を導入した事例(横浜市)

- ・コミュニティサイクルを面的な都市交通システムとして活用し、回遊性・利便性を高めることで地域の活性化や自動車利用からの転換を図ることを目的とし、社会実験を実施。

46. 宅地開発と鉄道整備の一体的取組の事例(つくばエクスプレス)

- ・大都市地域における宅地開発及び鉄道整備の一体的推進に関する特別措置法の適用を受け、宅地開発と鉄道整備を一体的に実施。

47. 土地区画整理事業と一体的にバリアフリー整備を行った事例(高知市)

- ・高知駅とその周辺区域において、平成15年4月に基本構想を作成し、高知

県、高知市及び四国旅客鉄道株式会社が、鉄道の高架化、路面電車の軌道整備と併せ、大規模な土地区画整理事業を実施して、市街地の抜本的な環境改善に取り組み、総合的なバリアフリー化を実現。

48. 地域と一体で鉄道の活性化に取り組んでいる例(三岐鉄道北勢線)

- ・平成12年に近畿日本鉄道が北勢線の廃止の意向を表明したが、関係者間で調整した結果、沿線市町が近鉄から鉄道用地を有償で取得し、沿線地域で鉄道事業等を行っている三岐鉄道が平成15年度から運営を引き継いだ。
- ・三岐鉄道が幹線鉄道等活性化事業費補助等を活用して、時間短縮・増発のための設備の整備、駅の再配置・改良等により速達性・利便性の向上を図るとともに、沿線自治体がまちづくり交付金等を活用してパークアンドライド用駐車場等を整備する等鉄道を活かしたまちづくりを行っている。

49. 地域と一体で鉄道の活性化に取り組んでいる例(愛知環状鉄道)

- ・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。

50. 多様な主体が連携したコミュニティバス運行の取組例(当別町)

- ・当別町は、地形が南北に長いほか、東西に市街地が二極化しており、また、札幌市や江別市といった都市に隣接していることなどによって、マイカーへの依存が非常に高い地域であるが、複数のバスを統合・一元化したコミュニティバスの運行、公共交通利用促進策の実施、公共交通サービスの情報提供等により、町内交通モードをマイカーから公共交通へ転換させる。

51. 地方自治体が民間バス事業者の経営資源を有効活用した事例①

- ・民間バス事業者の車両・運転手をコミュニティバスとして有効活用することにより、住民・交通事業者・行政の3者にとってメリットのある事業(国東方式)を実現。

52. 地方自治体が民間バス事業者の経営資源を有効活用した事例②

- ・初期投資のかかるコミュニティバスではなく、民間バス事業者の経営資源を有効活用。
- ・200円上限運賃の設定により、住民のモビリティの向上、利用者増による運賃収入の確保を実現。

<課題が残る事例>

53. 課題が残る事例①

- ・既存バス事業者の反対で中心駅から中心市街地へのコミバスの運行ができな

かった事例。

54. 課題が残る事例②

・ コミバスの運行によって既存のバス路線が廃止・減便を迫られている事例。

55. 課題が残る事例③

・ インフラの整備計画を含めての調整が行われなかったため、混乱が生じた事例。

56. 課題が残る事例④

・ 駅周辺の開発が急激に進展し、新駅のキャパシティを超えてしまい、駅改良工事を余儀なくされた事例。

57. 課題が残る事例⑤

・ 宅地開発の停滞やバス路線との競合等により、鉄道新線を有効に活用できていない事例。

58. 課題が残る事例⑥

・ 調整結果通りに事業者が運行しないため混乱した事例。

59. 課題が残る事例⑦

・ バス事業者が、関係者による合意を撤回し、モノレールとの競合路線を存続させた事例。

60. 課題が残る事例⑧

・ 調整の過程に参加していない事業者が新規参入をしようとして混乱を生じた事例。

61. 地方公共団体の役割を巡る地方公共団体からバス事業者への不満

・ まちづくりの観点から交通サービス提供の計画を策定しようとしても交通に関与する大義名分や権限がなく、交通事業者の協力が得られない、調整が困難。

62. 地方公共団体の役割を巡るバス事業者から地方公共団体への不満

- ・ 交通に関心がない。
- ・ 都道府県か、市町村か、お互いに押しつけあっている。
- ・ 交通に関心はあるが、資金的な裏付けがない。

63. 地方公共団体における公共交通施策の体制

・ 地域公共交通活性化・再生法の制定後、公共交通に取り組む専任担当者を配

置する市区町村が増加。

- ・しかし、依然として人材不足が深刻な状況。

64. バス交通に関する地方自治体の職員数及び予算額

- ・バス交通に関する担当部署の職員数は、2人以下の自治体が7割以上。
- ・バス交通に関する予算額の割合は、8割以上の自治体で1%未満。

65. バス・サービスの供給の責任①

- ・バス・サービスの供給は「原則的に地方自治体に最大の責任がある」という考え方について、市長の約3割が賛成、約3割が反対、約4割がどちらともいえないと意見が分かれている。

66. バス・サービスの供給の責任②

- ・バス・サービスの供給に関する都道府県・市町村の役割分担については意見が分かれており、地方公共団体どうしの役割分担が不明確。
- ・自治体にバス・サービスの供給責任があることに反対した市長の中では、国と自治体が同等に供給責任を有するという意見が6割近くにのぼった。