

都市・地域における 総合的な交通戦略について

平成19年2月19日
国土交通省道路局

論点整理における指摘事項

1. 各都市において都市の交通体系を総合的に検討し、明確な戦略を策定することが必要。
2. 地方における生活水準を支えるための交通網整備や、高齢者が活動しやすい集約型都市構造の実現を目指すことが必要。
3. 公共交通の走行空間改善や維持及びサービス水準確保のための支援を検討すべき。

インタビューにおける主な意見

1. 都市毎に異なる交通体系整備が必要。都市の規模や特性を考慮した戦略的な対策が必要。
2. 自動車交通を抑制すべき地域では、TDMの促進や車線数減などの自動車流入規制に関する取り組みが必要。
3. 貨物車の流入制限などの運用はコストアップにつながり、望ましくない。
4. 高齢化に対応する生活の足として、コミュニティバス等の公共交通機関を導入・維持することが必要。

公共交通を巡る最近の状況と果たすべき役割について

論点整理での指摘

- (1) 各都市において都市の交通体系を総合的に検討し、明確な戦略を策定することが必要。
- (2) 地方の生活水準を支える交通網整備や、高齢者が活動しやすい集約型都市構造の実現を目指すことが必要。
- (3) 公共交通の走行空間改善や維持及びサービス水準確保のための支援を検討すべき。

【交通の円滑化、公共交通の活性化による地域課題への対応】

課題1 市街地の拡散による移動の非効率化



対策1 総合的な交通施策の展開と公共交通支援による集約型都市構造の形成

課題2 中心市街地の空洞化による地域活力の低下



対策2 トランジットモールの活用による中心市街地の活性化

課題3 地方部の交通サービスの低下と交通弱者の増大



対策3 自動車利用による円滑な移動の確保(幹線道路、駐車場等)
コミュニティバスの導入による高齢者・交通弱者の移動手段の確保

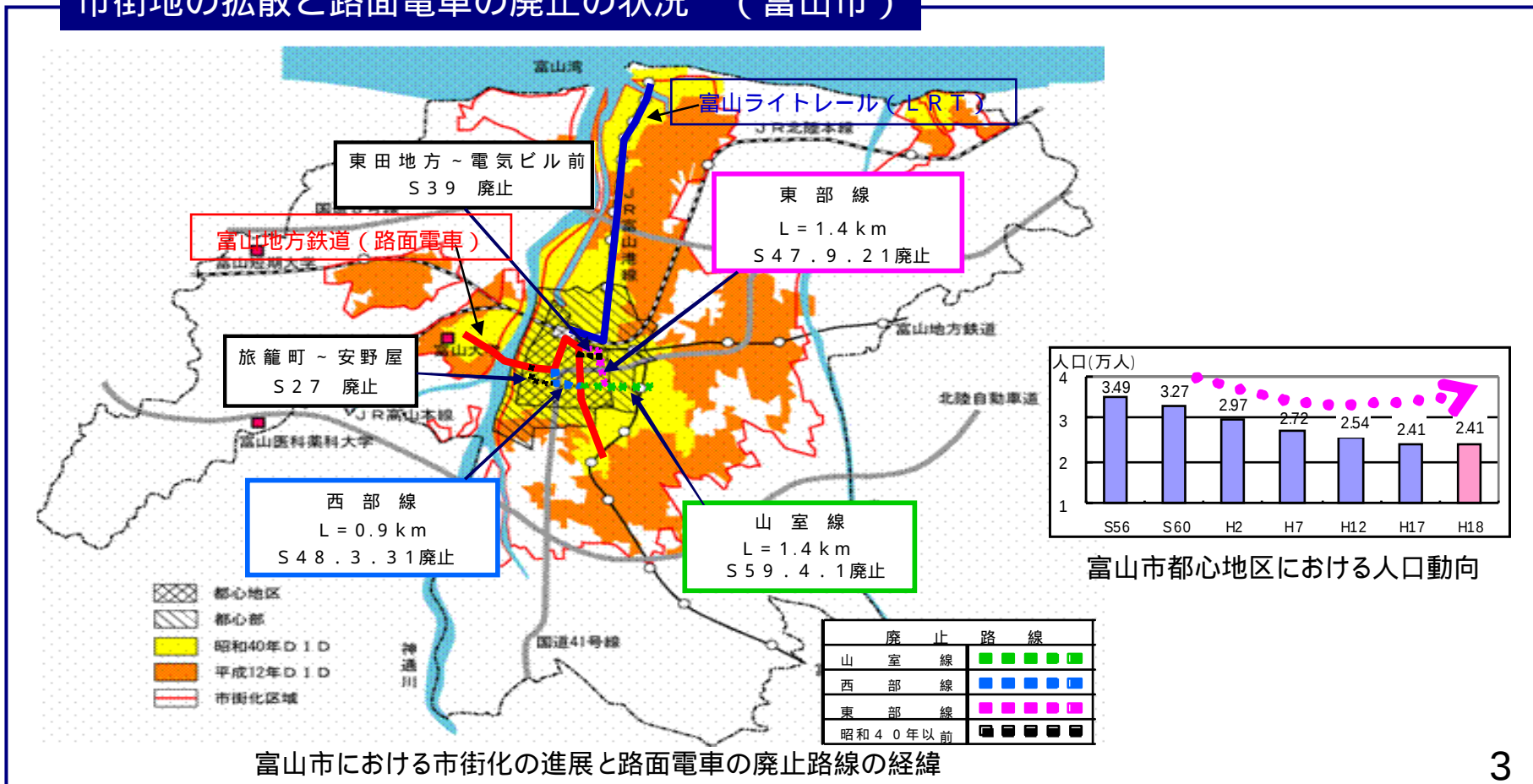
都市・地域における総合的な交通戦略の実施

現状と課題

課題1 市街地の拡散による移動の非効率化

(1) 急速なモータリゼーションの進展により市街地が拡散した結果、採算性を理由に路線の廃止が相次ぎ、住民の移動の非効率化が顕在化。

市街地の拡散と路面電車の廃止の状況（富山市）



課題1 市街地の拡散による移動の非効率化

- (1) 富山市では、市内都心部に転入した住民への補助制度を導入。
- (2) また、公共交通を軸とした拠点集中型のコンパクトな街づくりを積極的に推進。

富山市の都市マスタープラン（案）における交通体系の主な項目

【都心部・地域生活拠点】

基本方針：公共交通軸の活性化によるコンパクトなまちづくりの実施

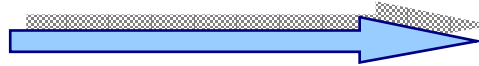
■ 鉄軌道活性化計画

LRTネットワークの形成

増便を核とした利便性向上
地域内鉄道としてのサービス強化
交通結節点の整備

■ 幹線バス活性化計画

快適性・分かりやすさの向上
路線維持と拠点バス停の整備
路線全体のバリアフリー整備



【富山ライトレール（LRT）】



【郊外・中山間地域】

基本方針：地域特性に応じた多様な生活交通の確保

■ 生活交通サービス整備方針

公営コミュニティバスの効率的な運行
地域自主運行バスの導入支援
生活バス路線（民間赤字路線）の維持

【共通事項】

■ 公共交通の利用促進

市民や企業との連携による利用促進
公共交通の利用啓発
公共交通機関相互の接続性の向上
公共交通の信頼性の向上

【まちなか居住を推進する補助制度の例】

富山市まちなか居住推進事業
lives in the center of the town



【事業者向けの支援】

・まちなかの住宅建設の一部を補助

【市民向けの支援】

・まちなかの住宅建設・購入費や、賃貸受託の家賃の一部を補助

【まちなか居住の普及・支援】

・まちなか居住に関する計画策定費の補助や、イベントを実施

課題2 中心市街地の空洞化による地域活力の低下

- (1) 拡散型都市の進展に伴い、地元商店街の相次ぐ閉鎖など、中心市街地の衰退が顕在化。
- (2) 那覇市では、モノレール開業を契機にメインストリートのトランジットモール社会実験を実施。来街者が回帰したことから、本年4月より本格運用開始。

沖縄県の総合交通体系基本計画における主な項目

1. 国際交流拠点の機能強化
 - ・ 空港、港湾の機能強化
 - ・ アクセス交通網の強化
2. 自動車交通の円滑化
 - ・ 体系的幹線道路網の整備
3. 新たな公共交通システムの形成
4. 産業、物流活動の支援
5. 沖縄観光の魅力向上
6. ーアイランドの推進

社会実験実施前



モノレール開業を契機に商店街の活性化を目指し、トランジットモール社会実験を実施(H14.H15)

*) 国際通りへの一般車両の乗入れを規制し、車道の片側にトランジットバスの通行帯を確保

日曜日の平均来街者は
1.7倍増加

社会実験実施後



本年4月より本格運用が決定 (毎週日曜、12時から18時間実施)

課題3 地方部の交通サービスの低下と交通弱者の増大

- (1) 地方部においては、公共交通のサービス水準が低下し、交通弱者の増加、交通不便地域の拡大が深刻な状況。特に、高齢者や交通弱者のための生活交通手段の確保は、重要な課題となっている。
- (2) 新発田市においては、地域が主体となってコミュニティバスの運行を開始している。

地域が主体となったコミュニティバスの取組事例（新潟県新発田市）

地域の課題

菅谷・加治地区の路線バスの廃止を受け、生活交通としての路線バスの確保、交通空白地帯の解消が課題。

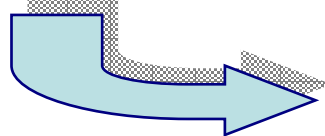


運行に至るまで

路線バスの廃止を受け、地域が主体となって、コミュニティバスの活用を検討。

住民検討会、アンケートから、運行ルート・時間帯を決定。

新発田市が運行業務をNPO法人に委託し、「新発田市コミュニティバス」が、H18年10月から運行開始。



対策の内容



↑ 従来よりも路線を拡充し、より多くの人々が通勤・通学に使用できるように、コミュニティバスを運行している。

赤色：コミュニティバス路線

青色：廃止された従来路線

★：高校および小学校

【コミュニティバスの概要】

事業主体：新発田市

運行を新発田市が

NPO法人に委託

運行：NPO法人「七葉」
が担当



・運賃は100円（地区内）、
200円（市街地）

・運転手を地域住民から
募集するなど、自主的に
運営。

取り組み方針

- (1) 公共交通の活用による中心市街地の活性化策や総合的な交通戦略に基づく事業など、都市・地域の交通問題に配慮した施策については、ハード・ソフト両面から積極的な支援を実施する。
- (2) 中心市街地の活性化や総合的な交通戦略の実施にあたっては、多様な関係者間での合意形成が課題であることから、様々な合意形成の取り組みに対して支援を行う。
- (3) 地方部においては、高齢者や交通弱者に対する生活交通手段の確保は重要な課題となっており、バス停の整備や、ITS技術を導入し運行情報を提供することでサービス水準を確保するなど、公共交通のハード・ソフトに関する支援のあり方について、検討を行う。

取り組み方針

(1) 公共交通の活用による中心市街地の活性化策や総合的な交通戦略に基づく事業など、都市・地域の交通問題に配慮した施策については、ハード・ソフト両面から積極的な支援を実施する。

総合的な交通戦略

1. 目指すべき地域のビジョンの明確化

- 集約型都市構造の形成
- 中心市街地の活性化
- 高齢者・交通弱者に対する移動手段の確保



2. 施策パッケージの立案

ハード

- 歩行者・自転車環境環境
- LRTや多様なバスの走行空間整備
- 交通結節点改善
- 駐車場整備
- 交差点改良 等

ソフト

- 歩行者・自転車・自動車・公共交通の適正分担のためのマネジメント
- バス路線再編による利便性確保と効率的運営
- 戦略実施に伴う社会実験等

施策パッケージの例

公共交通機関相互の
同一ホーム乗換施設



バス LRT

LRT・BRT等の公共交通導入

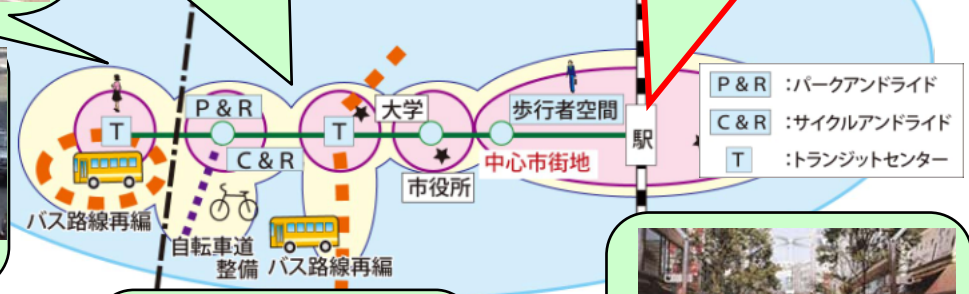


LRT BRT

交通結節点整備



バス専用レーン



自転車道



コミュニティバス



賑わいある歩行者空間

LRT: 次世代型路面電車

BRT: 専用・優先レーン走行による低床連節バスシステム

交通結節点の改善により公共交通の利便性が向上した例（JR横川駅 広島市）

JR横川駅前の交通結節点改善事業



【課題】

路面電車の横川電停が国道54号の道路中央にあるため、慢性的な交通渋滞が発生。

横川電停がJR横川駅から離れている上、横断歩道を渡らなければ乗り換えが出来ない状況。

事業の内容

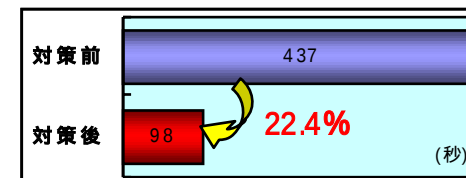
- 横川電停をJR横川駅前広場へ移設
- 併せて、国道54号の車線を4車から7車に増加

結節点の改善による効果

国道54号の渋滞緩和

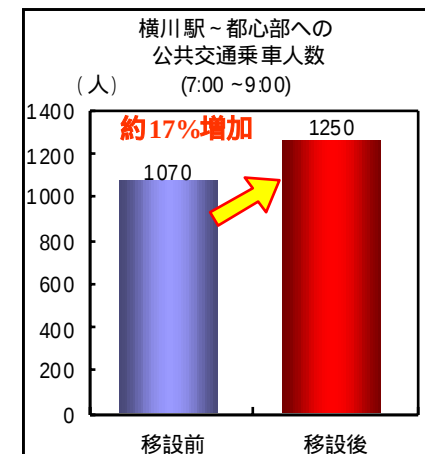
電停の移設に伴う車線数の増加（4車→7車）により、交通渋滞が緩和。

横川駅前交差点における夕方の上り方向通過時間が22.4%に短縮。



横川駅前交差点における平均通過時間（7:30～9:30）

横川駅～都心部への公共交通乗車人数



都市・地域における総合的な交通戦略の実施

(2) 中心市街地の活性化や総合的な交通戦略の実施にあたっては、多様な関係者間での合意形成が課題であることから、様々な合意形成の取り組みに対して支援を行う。

TDMに関する事例（鎌倉市）

市民主体のTDMを推進。しかし、中心部への自動車流入に対する課金は実現せず。

1995年 鎌倉地域交通計画研究会 発足

・交通環境改善を含む20の施策を提言

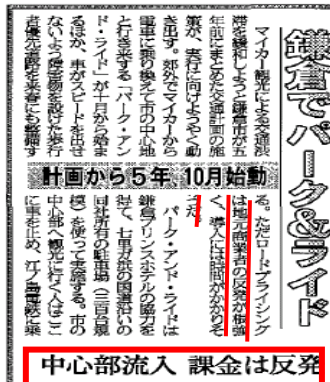
1996年～パーク＆ライド等社会実験を実施

・環境手形等、P&Rの社会実験開始(継続中)

・提言のうちロードプライシングは一部商業者等から反対もあり、具体化に至らず。



鉄道・バスが乗り放題となる環境手形



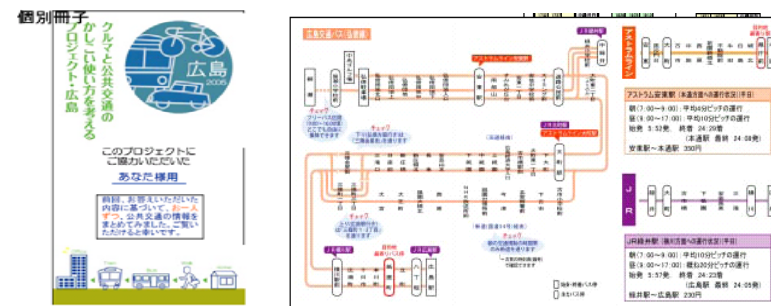
中心部流入課金の反発を伝える新聞(抜粋)

モビリティマネジメントに関する事例（広島県）

個別世帯を対象にコミュニケーションプログラムを実施。

MM（モビリティマネジメント）の概要

・個別世帯ごとの公共交通利用方法を個別に情報提供。



個人向けの冊子とバスマップ



個人向けの公共交通情報の提供

(3) 地方部においては、高齢者や交通弱者に対する生活交通手段の確保は重要な課題となっており、バス停の整備や、ITS技術を導入し運行情報を提供することでサービス水準を確保するなど、公共交通のハード・ソフトに関する支援のあり方について、検討を行う。

地域が主体のコミュニティバス取組事例（香川県丸亀市）

「丸亀コミュニティバス」の運行経緯

旧丸亀市地域のバス利用者が減少。民間バス会社の路線維持が困難に。

旧丸亀市内において、丸亀コミュニティバス「ぐるっと」の運行開始



丸亀コミュニティバス

「丸亀コミュニティバス」の概要

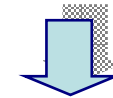
市内を面的にカバーできるように路線を運行。

事業主体はバス会社で、市等が助成
運行路線：7路線、本数：73本 / 日

運賃：

大人200円、子供・身障者：100円均一
(周辺バスに比べ格安運賃で運行)

バスの一部に低床式車両を導入



バスの走行空間改善やサービス水準確保に向けた取り組みが必要。

都市・地域における総合的な交通戦略の実施

【バス事業に対するこれまでの支援策】

バスに対する支援メニュー一覧

平成
5年度

・「道路構造令」改正に伴うバス停のベンチ上屋の整備。

平成
9年度

・「オムニバスタウン構想」を発表。
総合的・重点的なバス路線の整備を推進。

平成
15年度

・「バスロケーション情報の高度化支援事業」を創設。バスの位置や到着時刻などの情報をホームページや携帯電話などで提供するシステムの構築を支援。

平成
18年度

・バス・鉄道共通ICカード導入に対する総合支援の実施

バス停の整備支援



(岡山市)

バス優先レーンの整備



(高松市)

バスに対するソフト支援とデータ活用事例 (バスロケーションシステム・バスIC)

高速バスロケの導入支援(H17)



首都圏共通ICカード導入支援(H18)



今後は、都市部だけではなく、地方部においても、地域の実情にあわせた支援策を実施していく。

社会資本整備審議会道路分科会基本政策部会 「今後の道路政策の基本的方向について(論点整理)」(平成18年6月1日)における指摘事項

第1部 道路政策をとりまく環境

1. 道路政策の歴史

(2)戦後の高度成長を支えた道路整備

・都心の自動車乗り入れ規制の導入に対する合意形成ができず、また、道路行政において公共交通の活用に対する取り組みが遅かったこともあり、LRTやバスを活用した交通体系整備においては欧州諸都市と大きな差異が生じた。

第3部 具体的な施策内容に関する論点

1. 施策展開における主な論点

(3)都市圏交通問題への対応と魅力あるまちづくり

○都市の交通体系整備

・各都市において都市交通のあるべき姿を検討し、それぞれの都市圏の交通戦略を明確にすることが必要ではないか。具体的には、都市の規模や構造、特性を考慮しつつ、公共交通と自動車交通の役割分担の基本的方針、自動車交通の利便性を高めるべき地区と自動車を抑制して公共交通を中心とした交通体系を目指すべき地区の区分など、都市の交通体系を総合的に検討し、明確な戦略を作るべきではないか。

・都市圏の交通戦略やTDM施策の実施に関する住民・利用者の合意形成のための新たな仕組みを導入すべきではないか。

○公共交通の活用

・公共交通を中心とする交通体系を目指す地区においては、トランジットモールなど、既存の道路空間の中で車線を減らし、歩行者空間や自転車、公共交通のための空間を拡大する方策及び自動車の流入規制のための規制・経済的手法を積極的に活用すべきではないか。

・公共交通機関の維持及びサービス水準の確保のため、市民・企業などの多様な主体の参画による議論を踏まえつつ、公的資金を投入することの是非について検討すべきではないか。

・公共交通機関の維持及びサービス水準の確保のため、市民・企業などの多様な主体の参画による議論を踏まえつつ、公的資金を投入することの是非について検討すべきではないか。