

まちづくりと公共交通

京都大学大学院工学研究科 教授
低炭素都市圏政策ユニット・政策支援センター長
中川 大



1

1. 都市構造と交通政策

自動車の普及と都市構造の変化

- 市街地の低密度な拡大
- 都心部の中心性低下
- 公共サービスの効率性低下
- 環境負荷の増大
- 都市の魅力と活力の喪失



環境負荷が小さく、魅力と活力に満ちた都市の再構築に向けて、都市交通政策の転換が求められている

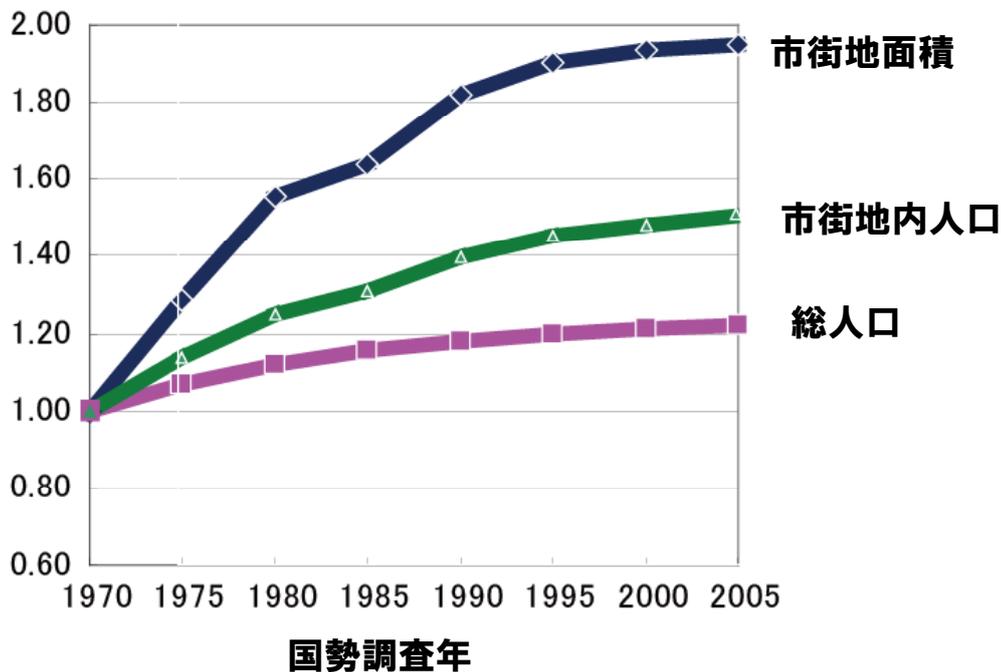


これからの都市交通政策は、単に移動の利便性を高めるだけではなく、すべての都市活動や都市問題を視野に入れたものであることが重要

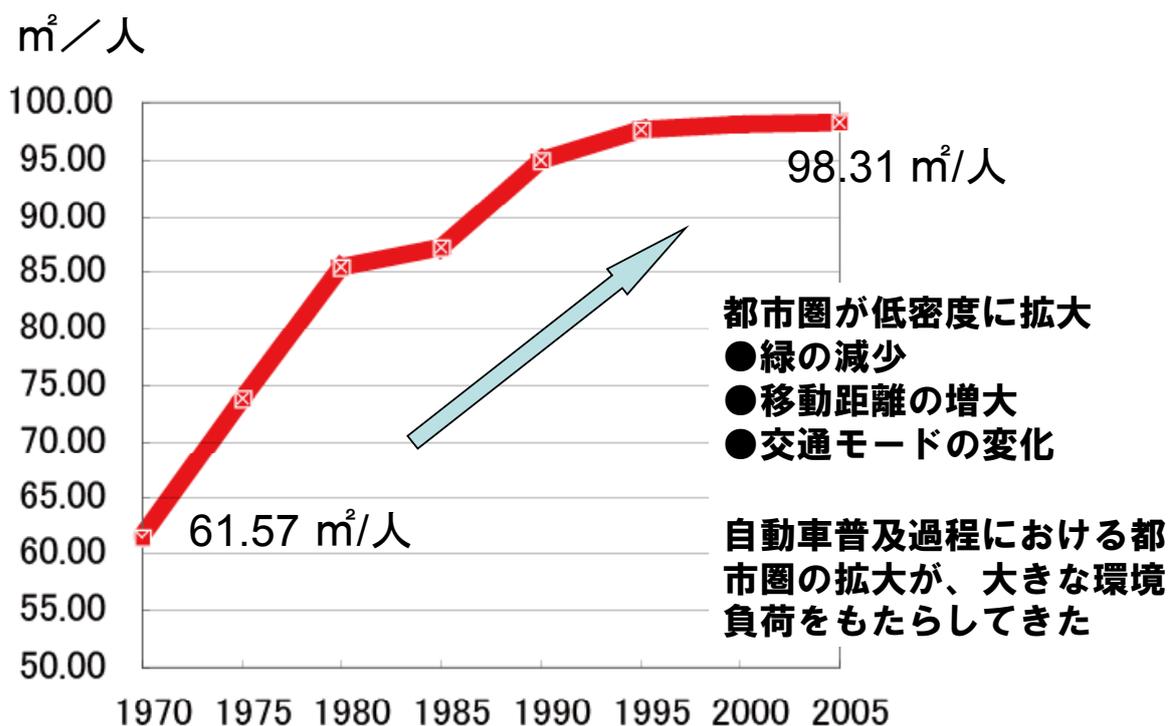
2

日本の都市構造の変化

総人口の伸びを大きく上回る市街地面積（D I D）の拡大



人口一人あたりの市街地面積が著しく拡大



都市構造と交通政策

- 都市の低密度な拡散
人口減少都市でもDID面積が増加している
- 都心の低密度化
商業集積度の低下、駐車場化

都市問題の原因となる「都市と交通の3つの悪循環」

●交通内部の悪循環

自動車化の進展→公共交通利用者減少→公共交通利便性低下→さらなる利用者減・自動車依存

●都市構造の悪循環

自動車化の進展→低密度・拡散的な都市構造→公共交通成立困難化→さらなる自動車化の進展

●都市活動の悪循環

都心の自動車依存(駐車場化・低密度化)→都心の魅力低下・郊外商業の発達→さらなる都心空洞化・宅地拡散化

5

2 都市交通政策の新しい潮流

世界の都市交通政策の流れは、
大きく変化しつつある

~~混雑緩和・渋滞解消~~

都市の活力と魅力を生み出すための都市交通政策

都市の活力

まちの賑わい
商業・観光

都市の魅力

環境・文化・個性

公共交通重視

都心の再活性化

郊外部のコンパクト化

6

新しい都市交通政策の視点

- 20世紀後半---自動車走行空間拡大が交通政策の大きな目標
- 近年---人や公共交通を重視しながら都市の魅力や活力を創出していくことを目指す考え方に変化

- ・自動車交通量を抑え、利便性の高い公共交通を整備
- ・安全で快適な歩行者空間の拡大

都市内の道路

「自動車の通り路」⇒「都市における貴重な公共空間」
都市にとって最も有効で魅力的な使い方に

1990年代 先進的な都市が試行

2000年代 多くの都市で新しい都市交通政策として定着

7

新しい視点からの都市交通政策

- 自動車中心型の従来の発想を大きく転換
人と公共交通を重視し、コンパクトな都市圏を目指す政策が進む

- 豊かな歩行環境の創出
道路空間リアロケーション(Re-allocation) ペDESTリアナイゼーション(Pedestrianisation)
- 新しい交通モードの導入
LRT(Light Rail Transit) BRT(Bus Rapid Transit) レンタサイクルシステム(Rent-a-Cycle)
- 効率的な物流施策の導入
シティロジスティクス(City Logistics)



魅力的で人が集う活力のある街の形成に貢献



道路空間
リアロケーション
ポートランド(USA)



ペDESTリア
ナイゼーション
上海(中国)



Light Rail Transit
ブレーメン(ドイツ)



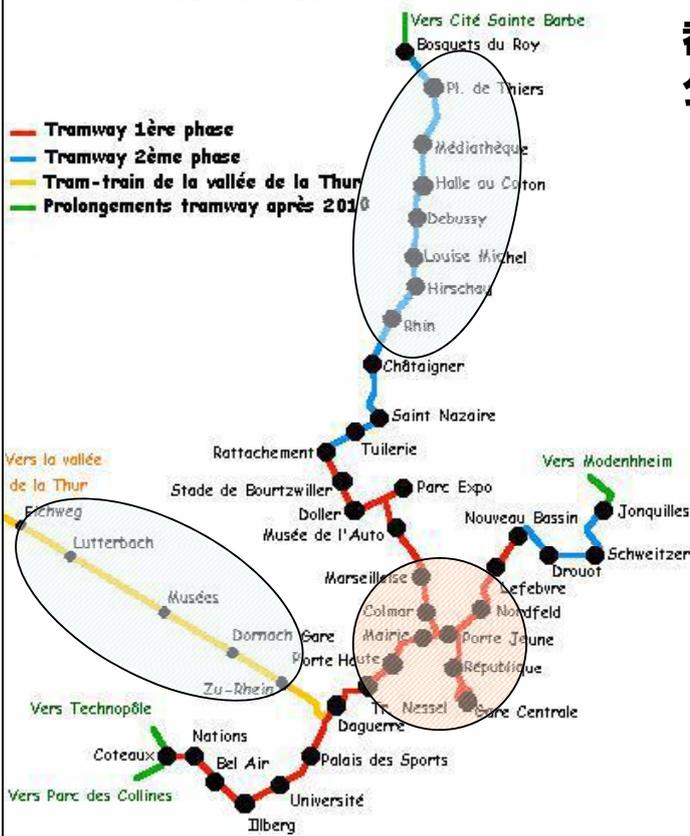
Bus Rapid Transit
クリチバ(ブラジル)



レンタサイクル
システム
リヨン(フランス)

8

Réseau Tram-Train de Mulhouse



ミュールーズ (フランス)

都心に直結する利便性の高い公共交通を「先行的に整備」



都心に行きやすい便利な郊外

郊外から人が集まり賑わう都心

沿線に街を育てる。都心に核を形成する。

3. 公共交通改善への視点

利用者:
便数が少なく、運賃が高いから利用できない。

事業者:
利用が少いから便数は増やせないし、運賃も安くできない。

~~にわとりが先か、卵が先か~~

利便性改善を先行させなければ
利用者は増えない



採算の議論では解決
できない

発想を変えて動き出す必要

公共交通の評価

これまでの公共交通に対する考え方

交通事業者がサービスするもの = 独立採算が基本

- 自動車社会の進展や少子化によって縮小
- 減便と利用者減の繰り返し

この考え方は、市民の視点からの発想ではない

「公共交通は採算がとれることが原則」という根拠のない先入観から脱却する必要

→ 公共交通は地域の役に立つことが原則

11

正便益不採算構造を理解する

多くの人々が期待している公共交通施策は、
「社会的な便益は正であるが、事業者の採算はなりたたない」という性質のものが多い。

→ このような施策こそ社会的議論が求められている。

採算による評価が先行し、正便益不採算問題への対応が十分でなかったわが国の公共交通。

12

具体事例から考える公共交通再生への道

●万葉線

日本で最も利用者数の少ない路面電車を官民共同で維持存続。

●富山ライトレール

赤字ローカル路線の画期的な改良。LRT導入、運行本数3倍増。

●醍醐コミュニティバス

日本初の市民共同方式のコミュニティバス。行政補助を受けず市民が運営。

●綾部市民バス

民営バスの撤退を受けて市が直接運営するバスに転換。

「全路線維持」、「運行本数増加」、「運賃大幅値下げ」、「公的負担額削

●京丹後市200円上限バス

府・市・民営バスの協力で利便向上と運賃値下げ。「利用者数大幅増」＋「収入増」

●かわらまち・よるバス

既存バスの便が少ない夜間時間帯に、市民主導で10分間隔のバスを運行。

13

4. まとめ

●環境に優れ、都市に活力をもたらす交通政策

⇒都心の再活性化

- ・都心部に歩行者空間
- ・公共交通重視
- ・都心周辺部に駐車場

郊外部のコンパクト化

- ・自動車に頼らなくても生活できる都市
- ・低密度拡散型からコンパクトな都市に

●適切な展望と前向きな意欲によって改善可能

- ・交通は、都市の顔・都市の魅力
- ・交通は、都市の賑わいを生み出す
- ・交通は、都市の形を作る

「交通対策」ではなく、「交通まちづくり」を

14

① 都市圏政策を担う人材養成

「都市交通政策における世界的なパラダイムシフトをよく理解したうえで、地域に密着した具体的政策を立案・実行できる都市交通政策技術者」

- ・世界的視野を持ち、従来型の発想にとらわれない
- ・地域に密着した具体的政策を立案・実行する
- ・世界に誇れる低炭素型都市圏の構築に貢献する

■実施する人材養成コース

養成対象者は、都市交通に関わる官民の人材。3つの養成課程。

1. 都市交通政策技術者養成コース（UTA養成コース）
一般の担当者レベルの人材を対象とした基礎的育成のための教育コース
2. シニア都市交通政策技術者養成コース（シニアUTA養成コース）
基礎的知識を有した人材を対象とした発展的育成のための教育コース
3. トップマネジメントコース
自治体等における最高意思決定に関わる人材を対象とした教育コース

② 低炭素都市圏構築に向けての政策支援

■ 専門知識と経験を活かした継続的な政策支援

自治体等の要請により、都市政策の立案・実施を支援

- 自治体等における都市計画・環境計画などの立案と実施
- LRT・コミュニティバス・自転車政策などの政策立案と実践
- 長期的な政策立案のためのデータベース構築、継続的な都市交通調査

都市圏政策を担う政策研究機関の例

環境首都として有名なブラジル・クリチバ市の「イプキ（IPPUC・クリチバ都市計画研究所）」など