

今後の都市交通施策のあり方（素案）

- 目 次 -

1.都市構造改革の必要性和目指すべき都市像

- (1) 日本の都市整備の歴史的変遷 2
- (2) 市街地の拡大を放置した場合の市街地の問題 5

2.都市交通施策のあり方

- (1) これからの都市交通施策のあり方 14
- (2) 主要な取り組みテーマ
 - 1) ポイントを絞った渋滞対策等 20
 - 2) 都市交通の基本としての歩行者の再評価 29
 - 3) 歩行者・水・緑の復権、バリアフリー等 32
 - 4) 都市交通の軸となる公共交通の再生 37
- (3) 具体的な進め方
 - 1) 都市交通の戦略に基づく総合的な都市交通施策の推進 . . . 52
 - 2) 横断面構成の再構築による整備イメージ 57

1. 都市構造改革の必要性と目指すべき都市像

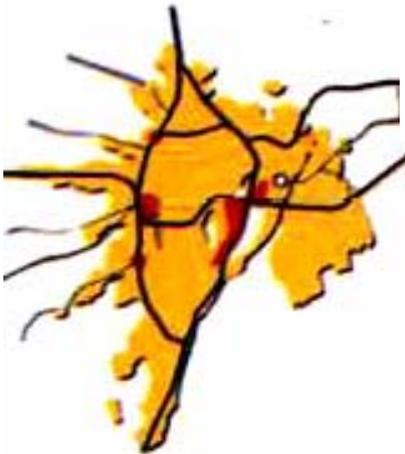
(1) 日本の都市整備の歴史的変遷

東京における市街化の進展

- 鉄道網の整備とともに、東京都市圏への人口集積が本格化
- 市街化は山手線内側の都心部を中心に進展
- 昭和初期は鉄道沿線に市街化は限定
- モータリゼーションが進展した昭和50年代には、鉄道沿線以外の地域にも広く市街化が進行

鉄道網の拡がりとし街地の進展

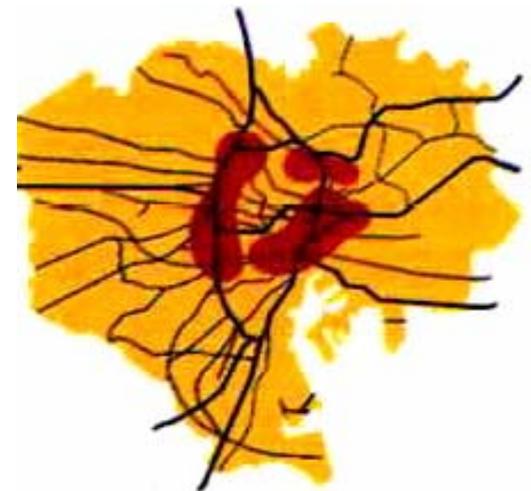
昭和初期



昭和30年代



昭和50年代

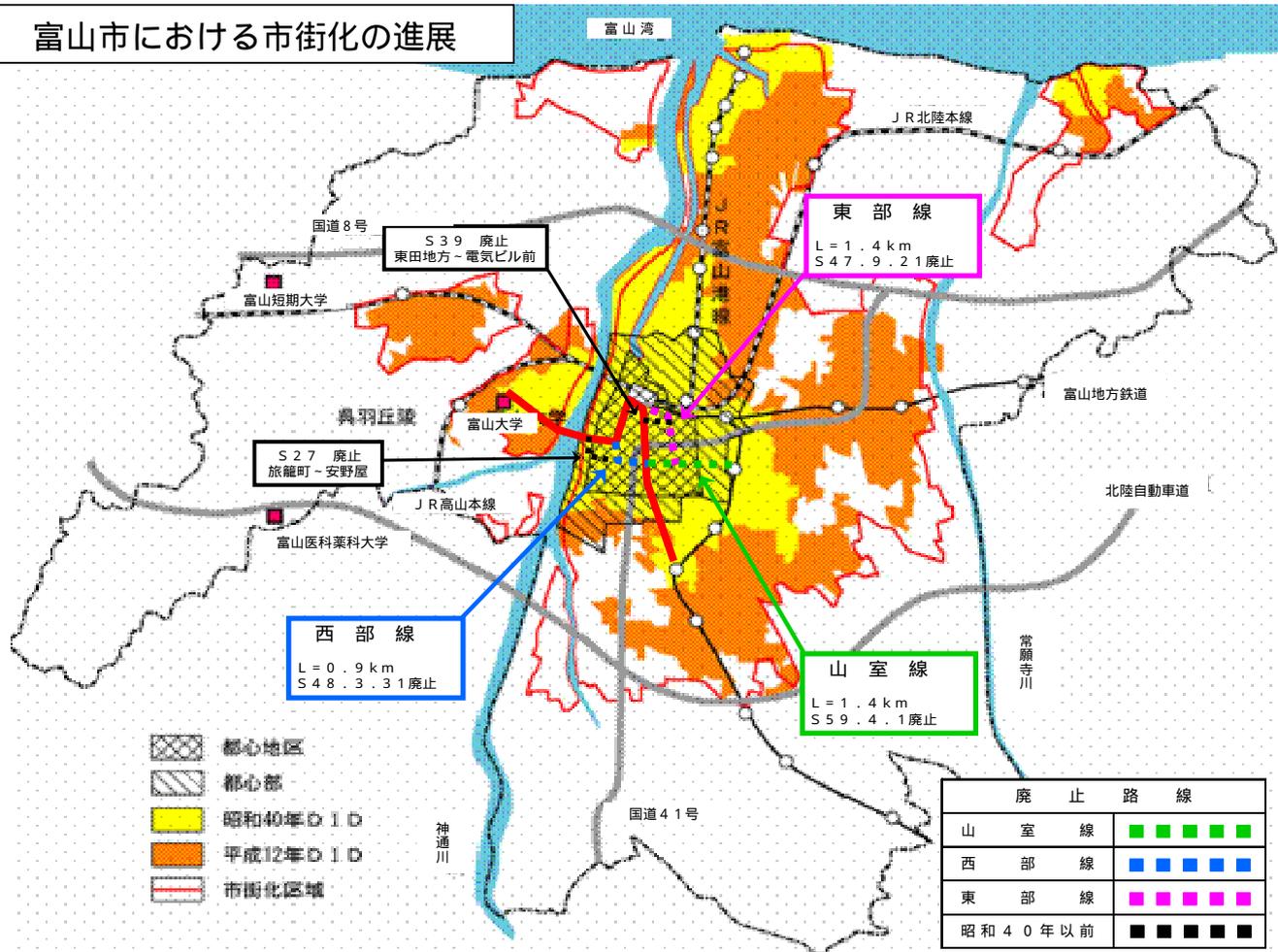


地方都市における市街化の進展

- 富山市 -

- 昭和40年までの市街化は、鉄道及び路面電車沿線の都心部を中心に発展
- 高度成長期を経て大幅に市街地面積は拡大、市民の移動の交通手段は自動車交通

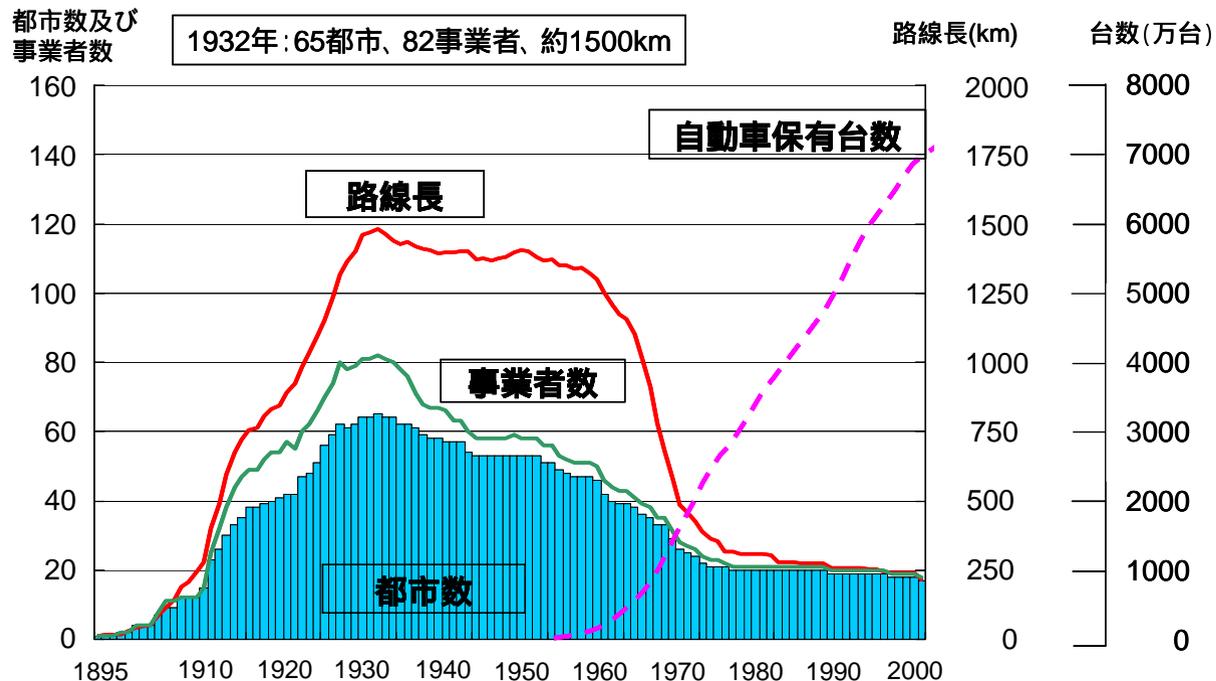
富山市における市街化の進展



かつて公共交通の主力を担った路面電車

- 我が国の路面電車は昭和28年に京都に初めて整備され、昭和7年には全国65都市、約1,500kmの路線網を形成
- 昭和40年代からモータリゼーションの進展とともに徐々に廃止
- 大都市では地下鉄に置換えられたが、地方都市では代わりとなる公共交通が無いまま自動車交通に転換した

1932年:65都市,82事業者,路線延長約1500km



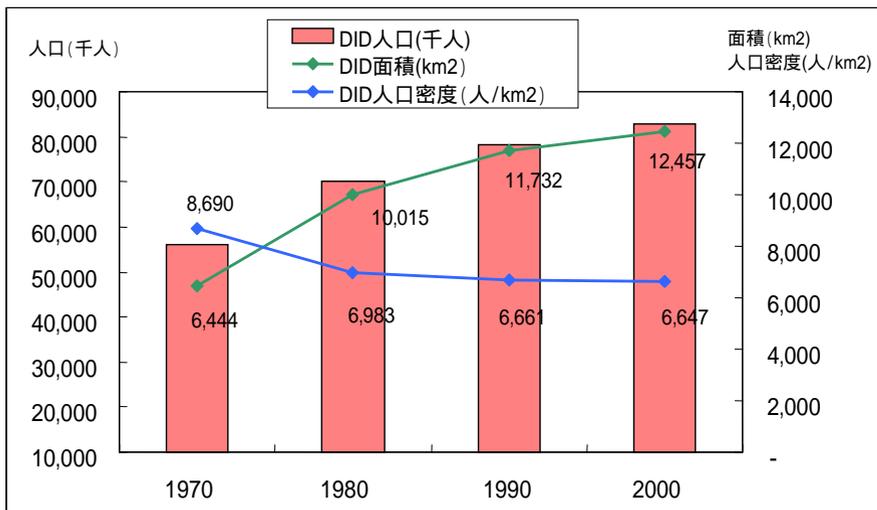
現在:17都市,18事業者,約200km

(2) 市街地の拡大を放置した場合の市街地の問題

拡大し分散する都市機能

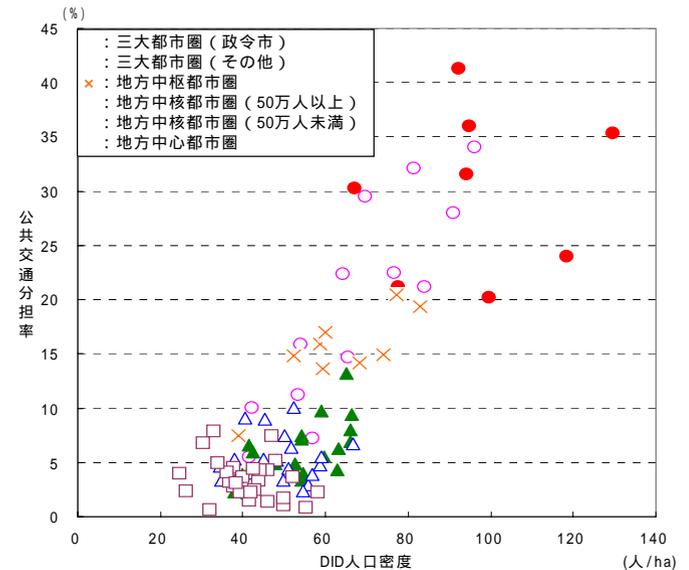
- 都心部への人口集中に伴う過密化を背景に、郊外部においても市街地整備を推進
- 新たな市街地の交通手段は自動車交通に大きく依存
- 自動車交通量は著しく増加し交通渋滞を発生、公共交通機関の分担率も低下
- 都市機能の低密度な拡大と分散による活力の低下が懸念

[市街化面積と人口との関係]



出典: 国勢調査

[市街化人口密度と公共交通との関係]



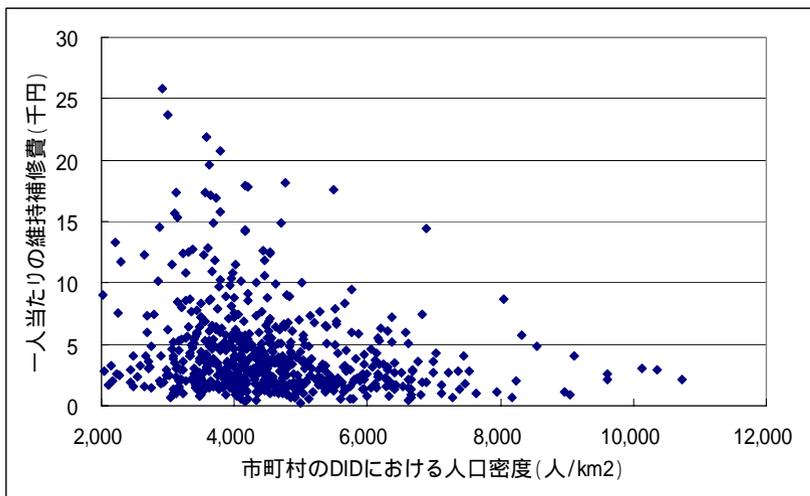
出典: 平成11年全国都市パーソントリップ調査報告書

増大する都市経営コスト

- 市街地密度が高い都市は一人当たり維持補修費が低くなる傾向 -

- 人口10万以下の都市では、市町村のDID人口密度が高くなると一人当たりの道路や施設などの維持補修費（地方財政状況調査における経常経費の一費目）が逡減傾向
- 例えば、富山市の人口密度が低下すると、一人あたりの維持・更新費用が増大し、都市運営上のコスト増要因となると試算

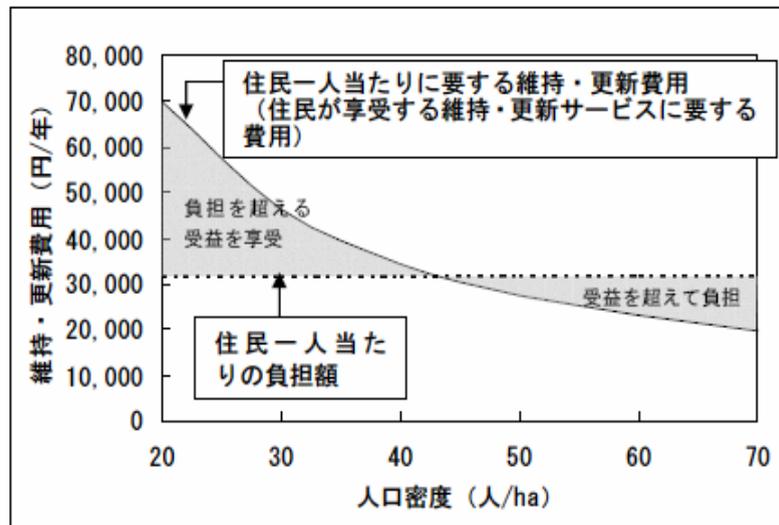
市町村のDID人口密度と一人当たり維持補修費
(人口10万人以下)



出典：2005年度版中小企業白書データより国土交通省作成

注)維持補修費は、2002年度地方財政状況調査によるものであり、地方公共団体が管理する公共用施設等の維持に要する経費で土木費、教育費、衛生費等からなっている

富山市における人口密度と住民一人当たりの行政費用
(維持+更新)の関係

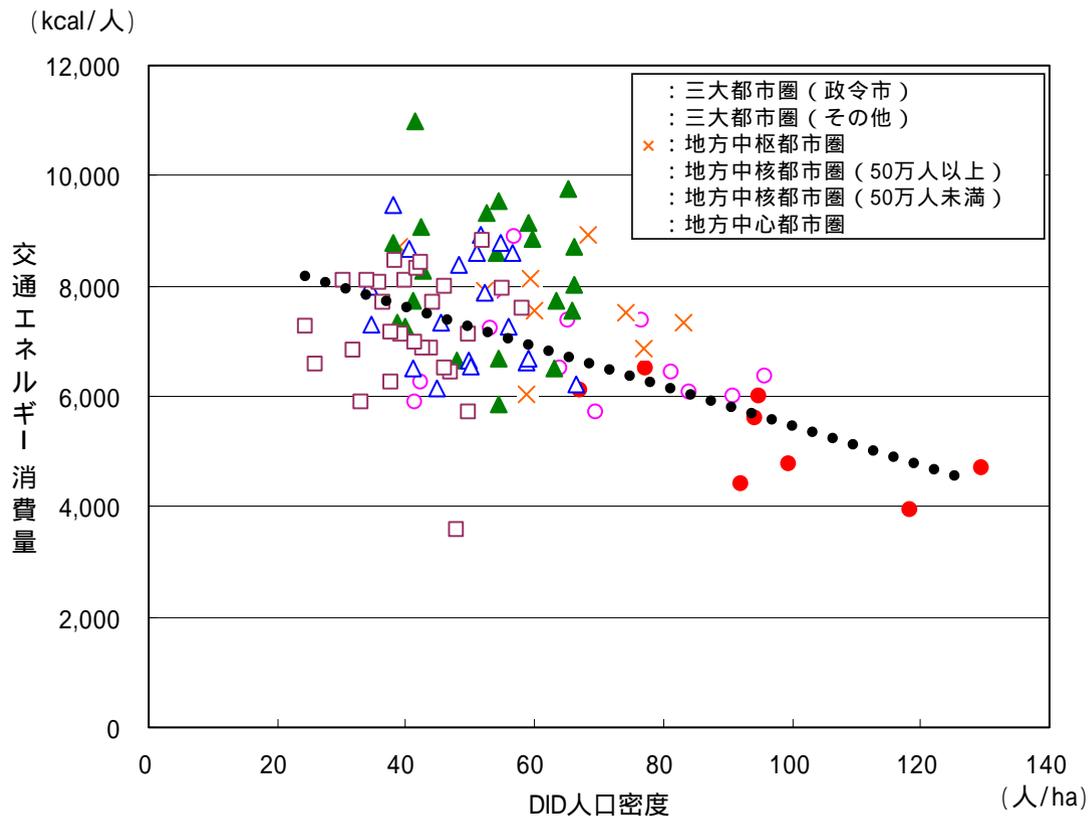


都市施設の維持・更新費は、道路、街区公園、下水道管渠市費料するものを計上。

資料：コンパクトなまちづくり研究会「コンパクトなまちづくり事業調査会研究報告」2004年3月

交通面の環境負荷の低減

□市街地(DID)密度が低く、自動車分担率が高い都市ほど、交通エネルギー消費量は大きい



市街地密度と交通エネルギー消費量

出典：平成11年 全国都市パーソントリップ調査報告書

(以上のことから、以下のようなことが言えるのではないか)

日本の都市は、モータリゼーションの進展前は、公共交通機関沿いに市街地が進展してきたが、モータリゼーションが進展した昭和40年代以降の市街地は、自動車交通に支えられ、公共交通機関沿いか否かに関係なく、低密度に拡大を続けてきた

市街地の拡大をそのまま放置すると、

これまで公共交通を支えていた公共交通を軸とする市街地構造が崩壊し、公共交通機関の維持が困難になることが懸念される

低密度な市街地が一層拡散し、公共交通機関の利用が不可能な地域の増大、都市施設の維持管理、福祉施策等の行政コストの増大、地球環境負荷の増大、中心市街地の衰退等の課題が大きくなることが懸念される

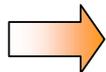
公共交通機関の衰退により自動車利用が増大し、交通渋滞が悪化することも懸念される

平成15年 社会資本整備審議会 都市交通・市街地整備小委員会におけるとりまとめ(一部抜粋)

市街地整備・都市交通の基本的方向

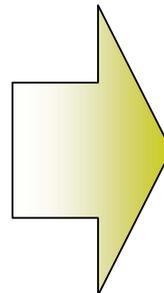
拡散型都市構造を以下のようなコンパクトな市街地に改変し、生活空間を誰もが住みやすく作り替えることが必要

- 1．土地利用密度を高めることによって市街地の広がりを縮小
- 2．複合的な土地利用の実現
- 3．中高層市街地におけるオープンスペースの確保等
- 4．細分化された敷地・街区の統合



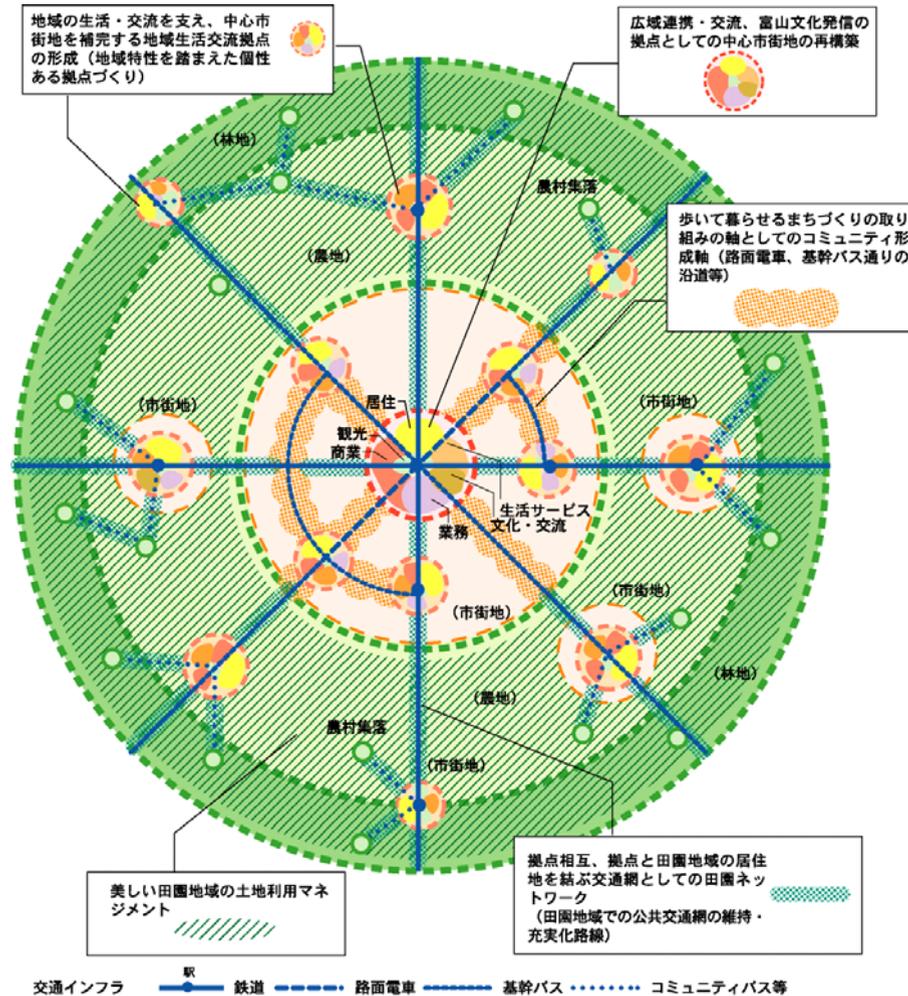
市街地のコンパクト化を推進するためには、都市交通施策についても抜本的な見直しを行う必要がある。誰もが便利で快適に移動できる交通環境を実現すること、賑わいや楽しみの空間として、また親しみの持てるヒューマンスケールの空間として整備

独立した都市におけるコンパクトな市街地のイメージ図



新たな都市構造の再生に向けた富山市の取り組み（事例）

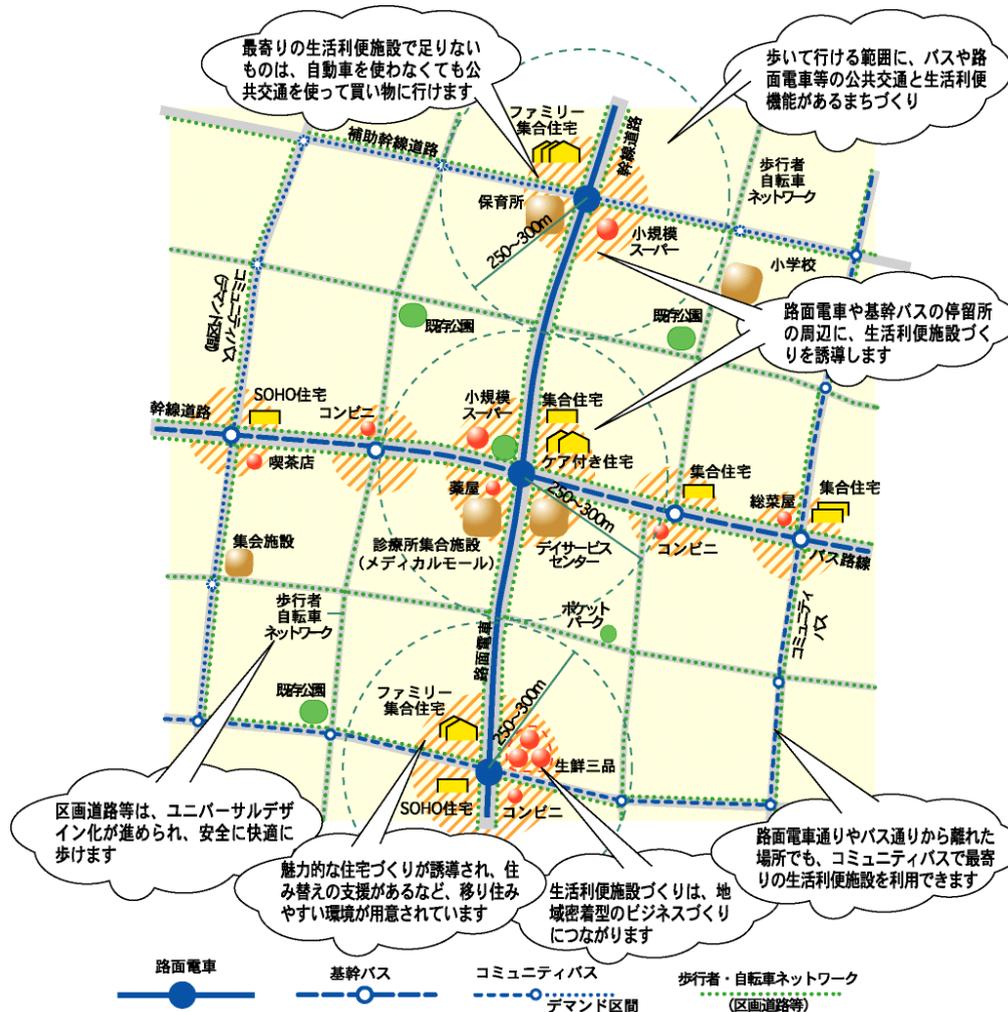
- 市街地の再生とコンパクトな街づくりによる地域活力の再生
- 地域の生活・交流を支えつつ、拠点相互を連結する交通軸を構築



出典：富山市資料

富山市における「歩いて暮らせる街」の取り組み（事例）

- 市街地への適正な人口集積を誘導し公共交通軸とした移動へ
- 生活の利便性を高め、歩いて暮らせる街への再生

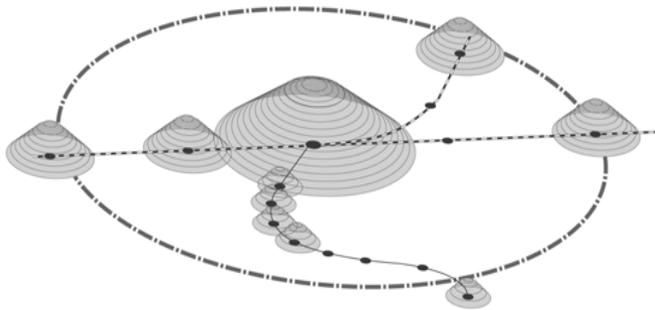


出典：富山市資料

これまでの都市構造の成り立ち

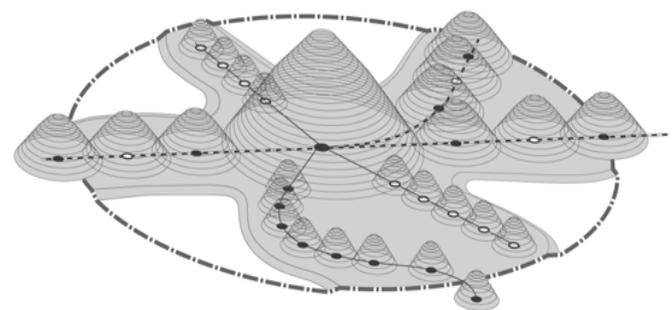
- 戦後、各都市における市街化は公共交通沿線に沿い発展
- これまでモータリゼーションの進展とともに低密度の市街地として拡張
- 拡張した市街地を望ましいコンパクトな市街地に再編するには多大な費用が必要

(1) かつての市街地



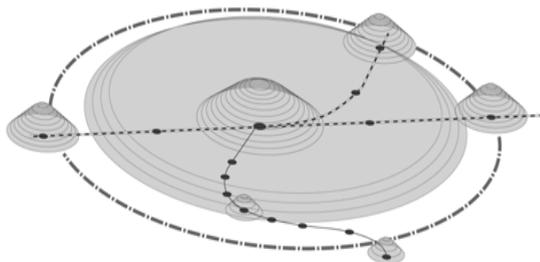
中心部に基幹的市街地。郊外は低密で分散

(2) 求めるべき市街地像



コンパクトで拠点市街地を結合した形成

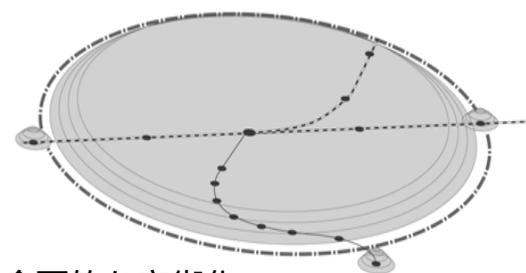
【各都市に見られる市街化の傾向】



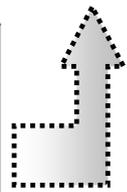
全体的な市街化の進行過程

現在の市街化の傾向

【低密度市街地が拡大した結果】



全面的な市街化



コンパクトにするには多くの課題

(以上のことから、以下のようなことが言えるのではないか)

今後、少子・超高齢社会への突入等の状況を勘案すると、
中心市街地及び幾つかの拠点をつなぐ公共交通機関を整備し、
それらの拠点の周辺で市街地の整備を行うことにより、居住、交流等の各種機能
の集積を図る必要性あり
その他の地域においては、低密度な市街地として保全することにより、アクセシ
ビリティが確保された集約型の都市構造への転換が重要となる

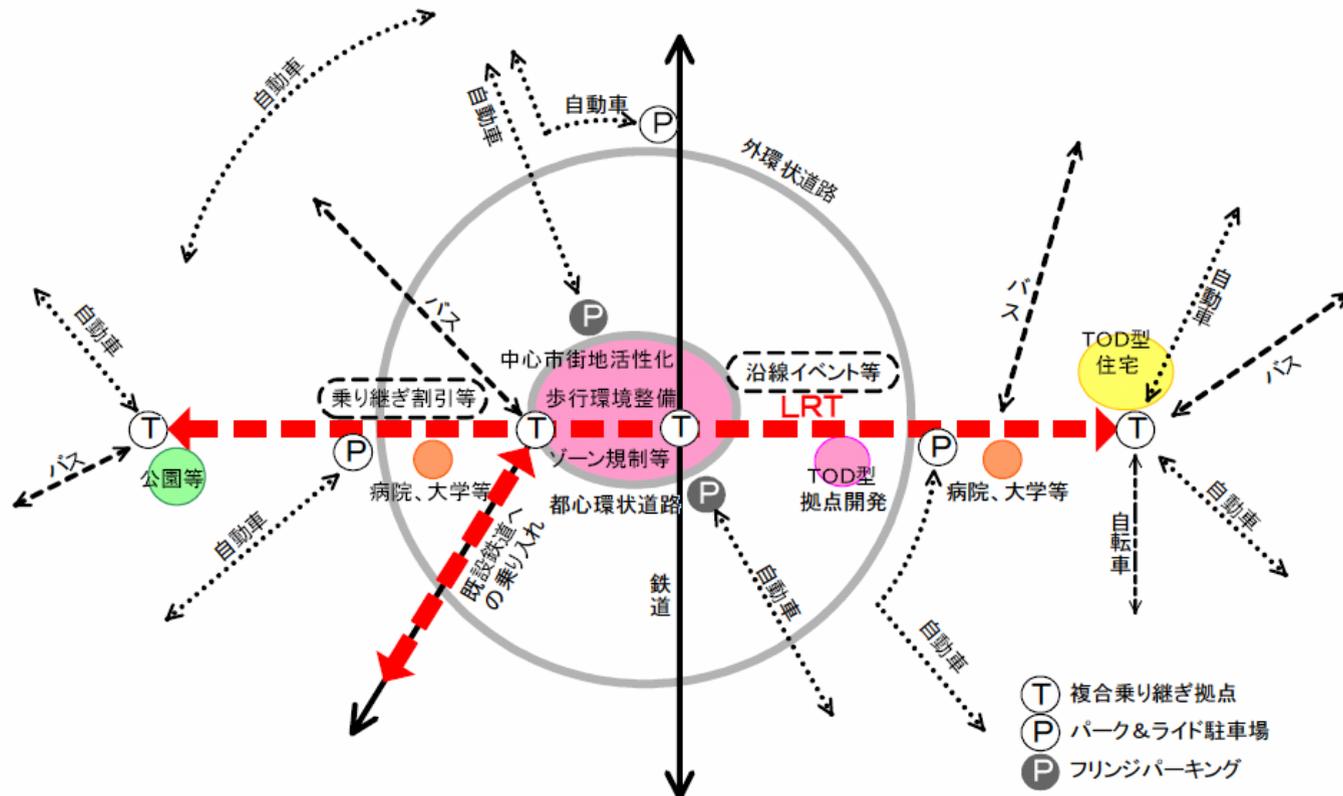
2. 都市交通施策のあり方

(1) これからの都市交通施策のあり方

都市内交通は多様な交通手段により構成

□都市交通は、徒歩、自動車、バス、鉄道など多様な交通手段で構成

都市交通を構成する交通手段等



日本における交通政策の推移

- 都市計画中央審議会答申等の流れ -

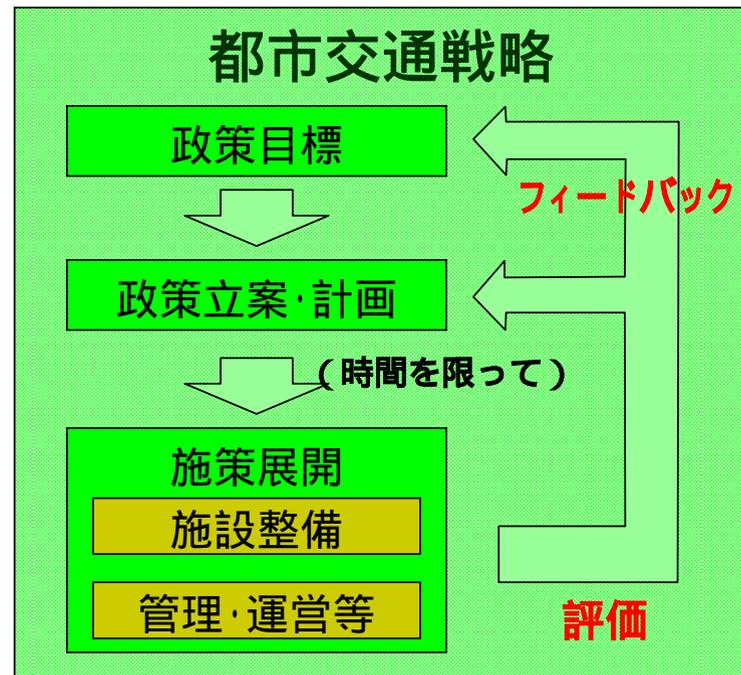
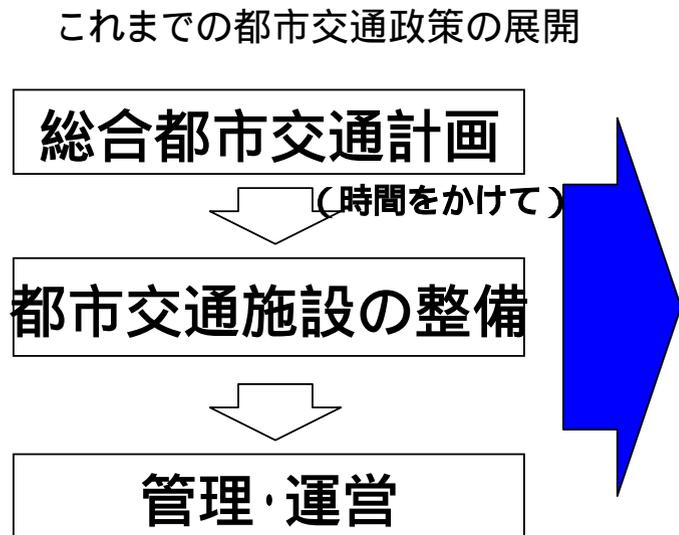
日付	キーワード	要旨
s46 0604	総合交通 生活環境	総合都市交通体系の確立 生活環境の保全 を鑑み、騒音対策、防災機能高度化など
s54 0820	沿道環境	沿道環境問題を解消・防止するため、 沿道環境整備制度 を創設すべき 既存諸施策を活用しつつ 総合的な都市環境整備 が必要
s58 0510	整備水準 生活環境	体系的なネットの確立 道路空間の総合利用 環境の創造 幹線・補助幹線道路の整備水準は 1平方km当たり概ね3.5km 交通結節点施設 、 都市モノレール や 新交通システム の導入推進
s62 0812	マスタープラン 良好な環境 立体複合	都市交通マスタープラン 、 道路整備方策 の確立が必要。 都市内道路の 良好な環境を形成 するため、歩行者空間・駅前広場・駐車場・路上駐車対策など 道路空間等の 高度利用 、 複合利用
h03 0301	駐車場	駐車施設整備 は基本計画を定め総合的に 駐車場案内システム の整備等を推進
h04 0615	TDM 段階構成 沿道市街地 結節点	適切な 交通需要マネジメント によりバランスのとれた機関分担を実現 都市内道路の 段階的構成を明確化し 、 計画的な整備 整合のとれた沿道市街地を生み出す ため、計画制度について検討 交通結節施設整備 、 都市内物流 への対応
h09 0609	都市型社会	交通負荷の小さい都市づくりを目指すことが望まれ、都市交通の再構築が必要 「都市の装置」としての公共交通ネットワーク パッケージアプローチ 地区交通の再構築、道路と沿道の一体的整備、都市の規模・特性に応じた 都市交通体系の形成 効果的な個別事業の組合せ 、 実施プログラム を明らかに
h15 0414	都市交通戦略 都市計画見直し 整備プログラ	公共交通等との総合的かつ実行性の高い 都市交通戦略 自転車の再評価 、 公共交通の導入空間 、 ボトルネック踏切 、 交通結節点 、 歩行者ネット 都市計画道路の見直しと整備プログラム策定

平成15年 社会資本整備審議会
都市交通・市街地整備小委員会におけるとりまとめ(一部抜粋)

- 都市交通計画から「都市交通戦略」への転換 -

政策目標を明示し、これを実現するための複数の施策とその展開(事業プログラム)を定め、これに基づいて事業実施等を行うダイナミックで自律的な政策システム(都市交通戦略)が必要。

施策評価、住民参加を含めた透明度の高い手続きの導入と責任ある組織体制の充実が必要。



都市交通戦略の本格的な展開に向けて

1 都市交通戦略の取組みが進まなかった背景

コンパクトな街づくりへの転換が審議会等では提言されていたが、自治体を始め、社会的には浸透していなかった
都市交通戦略の策定・実施体制が明確になっておらず、システムを具体化するまでには至らなかった
環状道路の整備の遅れによる都市内への通過交通の流入等により、自動車中心の交通体系とせざるを得ず、公共交通機関の導入が困難であった

2 近年の新たな動き

コンパクトな街づくりの必要性及び交通が表裏一体であることが、社会的に浸透し、理解を得られるようになってきた
コミュニティバス、富山ライトレール線等、公共交通に対する公設民営方式による支援等が行われる事例が出てきた。また、都市鉄道利便増進法が制定され、協議会における施策展開や上下分離方式により鉄道や交通結節点を整備する制度が導入された
環状道路整備が一定程度進み、完成する都市圏も出てきた

3 本格的な展開に向けた課題

自治体が主体的に、関係機関、交通事業者等と調整し、施策を推進する仕組みが必要
「都市の装置」として必要な公共交通機関に対する支援措置を充実する必要
戦略に定められたことを関係者が責任を持って実行する仕組みが必要

(以上のことから、以下のようなことが言えるのではないか)

都市交通は、鉄軌道・バス等の公共交通機関、自動車、徒歩等の多様な交通手段により構成され、関係者は、自治体、交通事業者、都市計画事業者、道路管理者、警察等、非常に多岐にわたっている

鉄軌道や道路等の都市交通は、市街地の構造や土地利用密度と相互に密接に関係しており、目指すべき都市像を実現するための必要条件

都市構造改革を進めるためには、従来の需要追随型の都市交通施策を大きく方向転換し、目指すべき都市像を誘導するため、戦略的な展開が必要

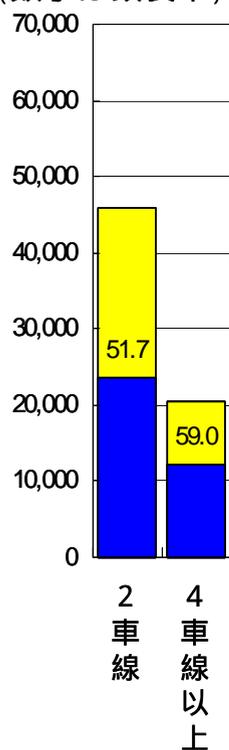
このため、これらの施策に責任を有する自治体(特に市町村)が中心となって、提供すべき都市交通のサービスレベルを明確にした上で、協議会等において関係者間の調整を行い、「都市交通戦略」を策定し、それに基づいてハード・ソフト施策を含めて、関係者がそれぞれ責任を持って実行する取り組みが必要

(2) 主要な取り組みテーマ

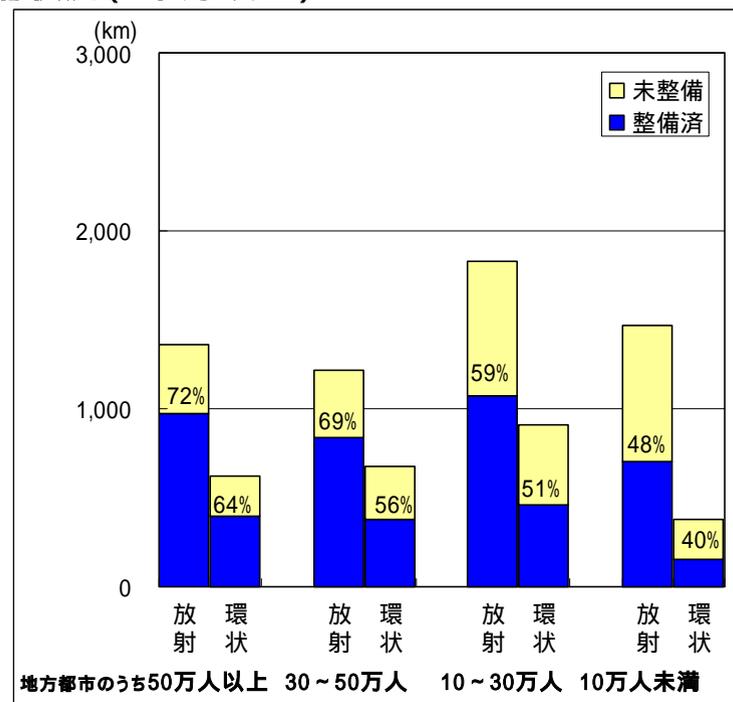
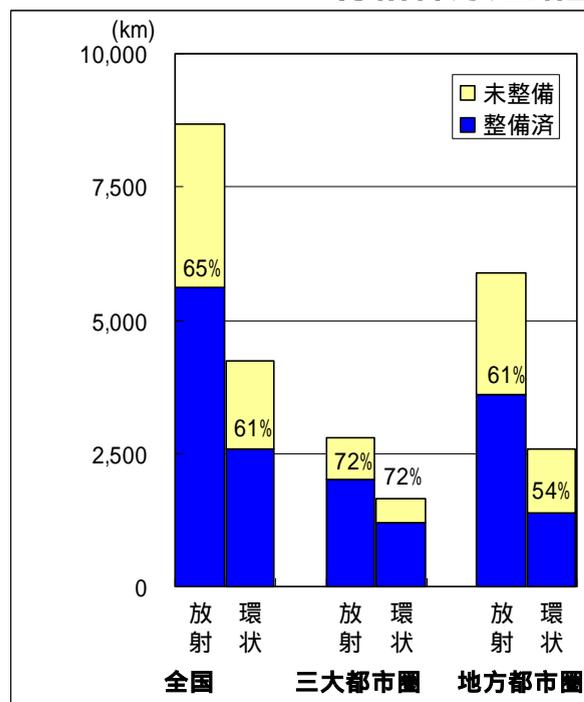
1) ポイントを絞った渋滞対策等 都市計画道路の整備状況

- 都市内における放射系道路に比べ、環状道路の整備の状況は相対的に低い
- 地方都市圏においては人口規模が小さいほど、骨格幹線道路の整備率は低い

車線数別の改良状況
(数字は改良率)



骨格幹線道路整備状況(4車線以上)

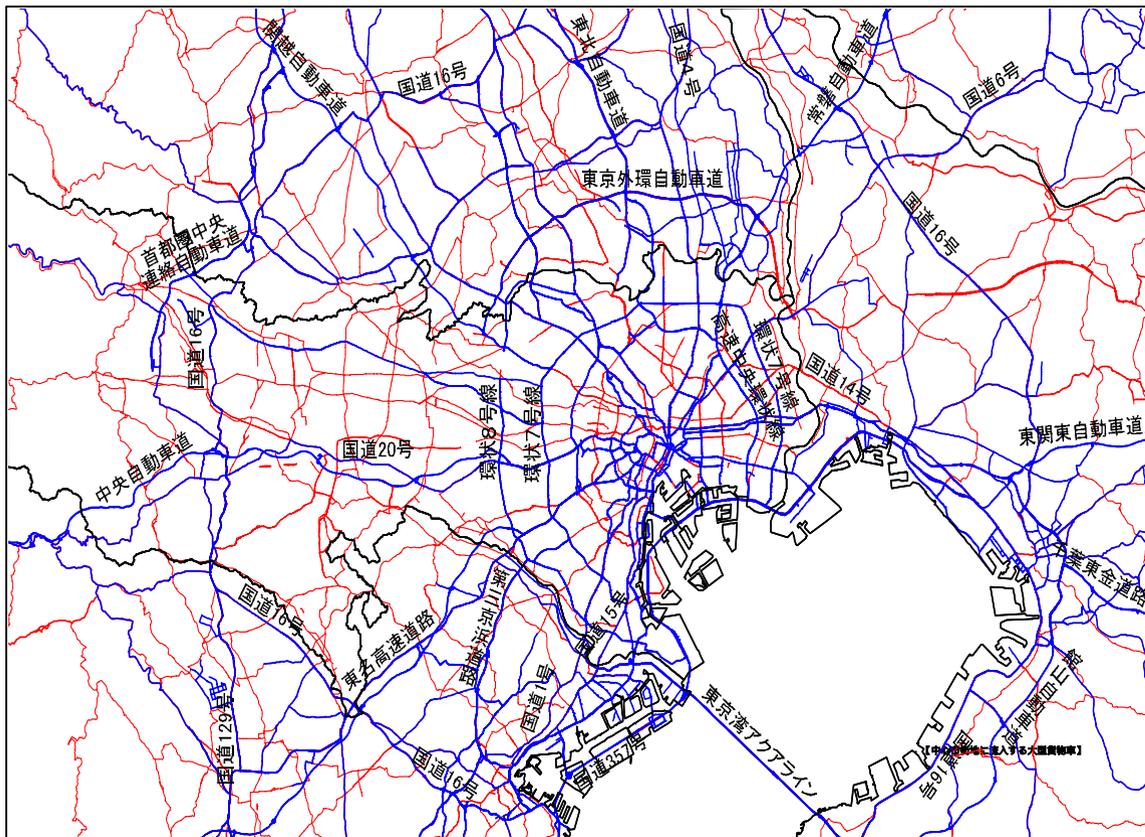


注) 環状:環状道路、放射:放射道路と都市内を貫通する道路

住宅地や市街地に流れ込む物流車両

- 幹線道路の整備の遅れなどにより、住宅地や中心市街地まで流れ込む大型車両
- 都市内交通の安全、安心を脅かし住環境を悪化させる要因

重量指定道路の状況と生活道路等に流入大型車両



出典：国交省関東地方整備局 車両制限令の指定道路地図(H17年4月)もと
に東京都市圏交通計画協議会作成資料

- 重量指定道路 (25t)
- その他の道路
(主要地方道以上を表示)

【住宅地に流入する大型車】



【市街地に流入する大型車】



「骨格となる道路」ネットワークの状況（事例）

■東京都区部と宮崎市における放射環状道路の整備状況

- ・放射道路に比べ、環状道路の整備が遅れ
- ・環状道路については、事業中区間の割合が高い

東京都区部

	計画(km)	完成(km)	整備率(%)	事業中(km)
環状道路	254	157	62	44
放射道路	363	246	68	39

宮崎市

	計画(km)	完成(km)	整備率(%)	事業中(km)
環状道路	48	30	63	7
放射道路	39	31	79	4

■宇都宮環状道路（H8.4全線供用開始）の整備効果

□拠点間の移動時間が短縮

清原工業団地

50分(H6.2)



東北道宇都宮IC

35分(H8.7)



東北道鹿沼IC

58分(H6.2)



清原工業団地

47分(H8.7)



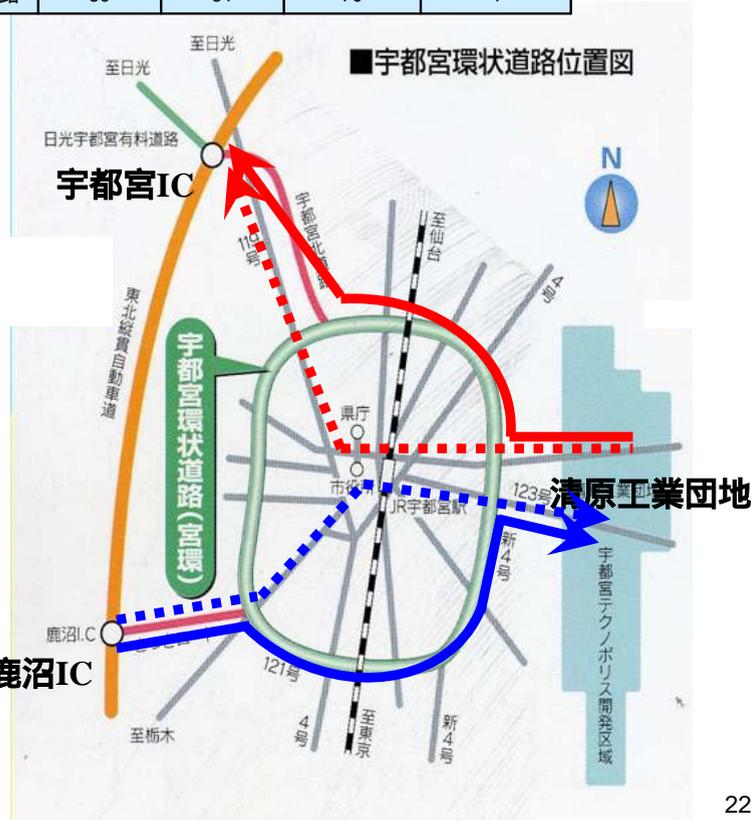
実測調査結果

□大気汚染物質排出量が減少

NOx：**16%減少**

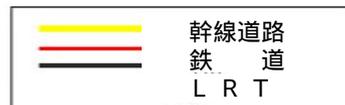
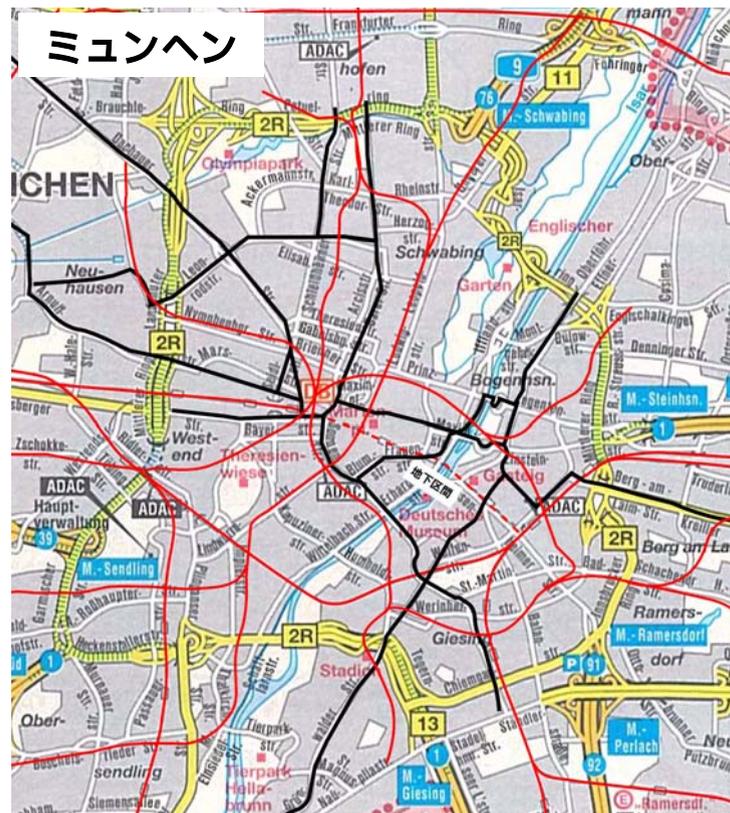
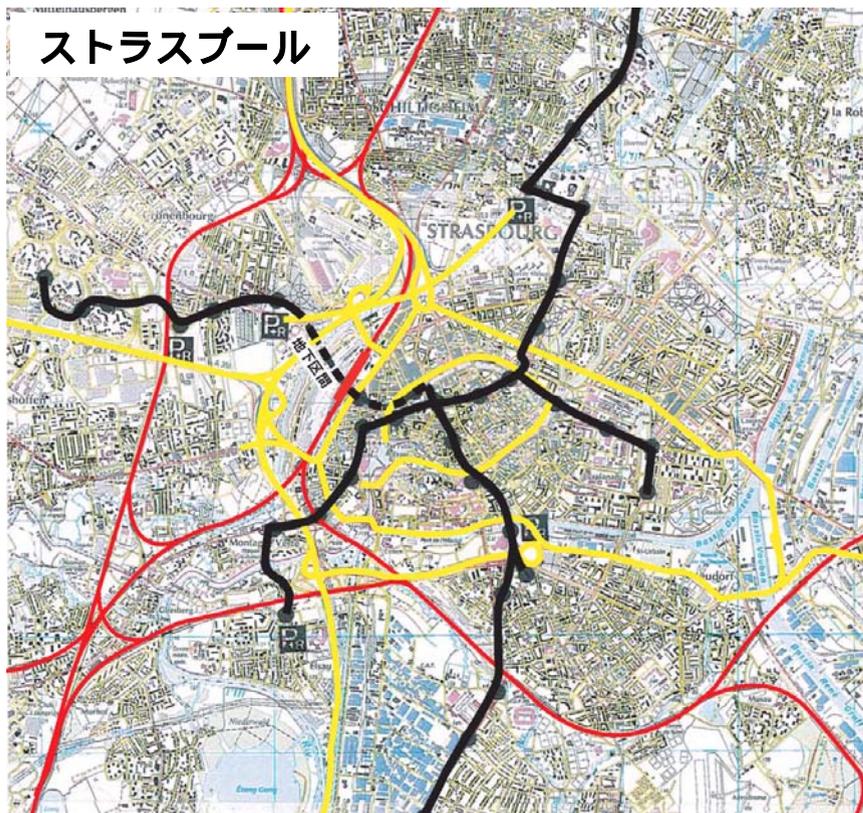
CO2：**20%減少**

交通量データを使ったシミュレーション結果



欧州のLRT導入都市における環状道路の整備状況

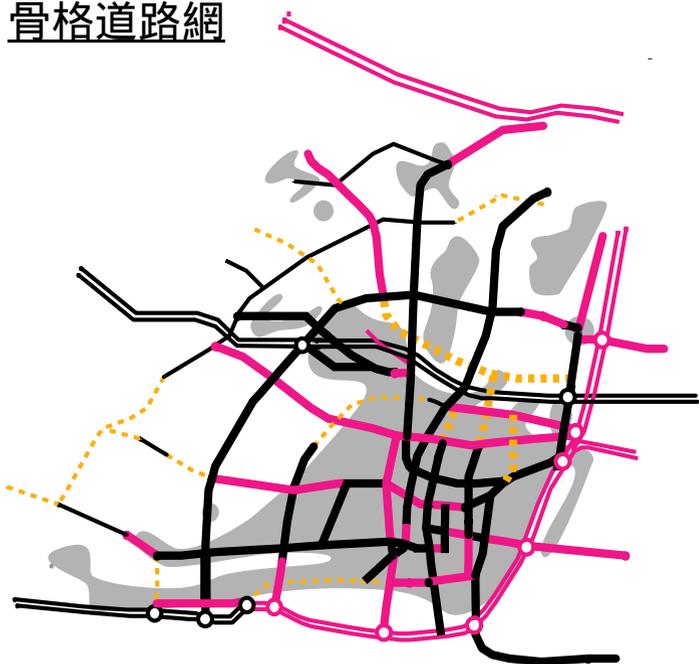
□ LRTが導入されている欧州の都市においては、環状道路が整備され中心市街地への通過交通が排除されているところが殆ど



骨格的な幹線道路の整備イメージと整備効果（推計）

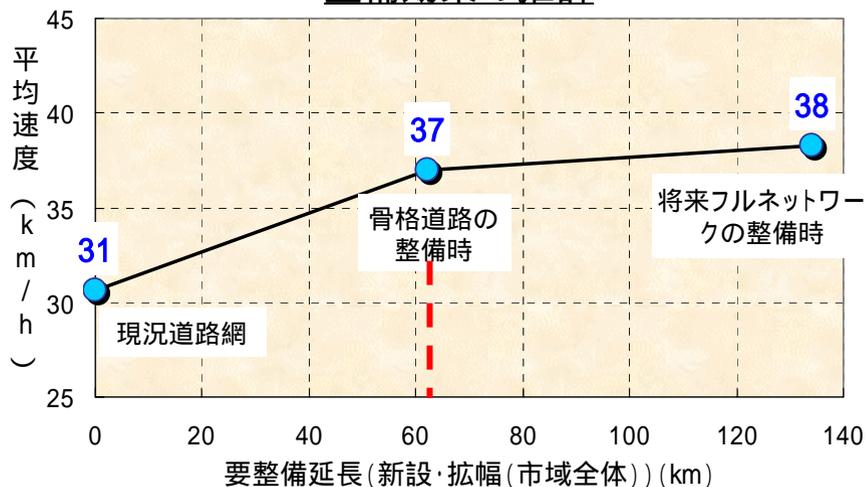
- A市 人口約60万人 / 製造業中心の中核都市
- 骨格的な幹線道路を重点的に整備することにより、一定のサービスレベルの確保が期待

骨格道路網



凡 例	
	自動車専用道路（供用済）
	“（新設）
	一般道路（整備済・多車線）
	“（ “ ・ 2車線）
	“（骨格道路として整備）
	“（長期道路網・多車線）
	“（ “ ・ 2車線）

整備効果の推計



資料：将来ODを用いた推計

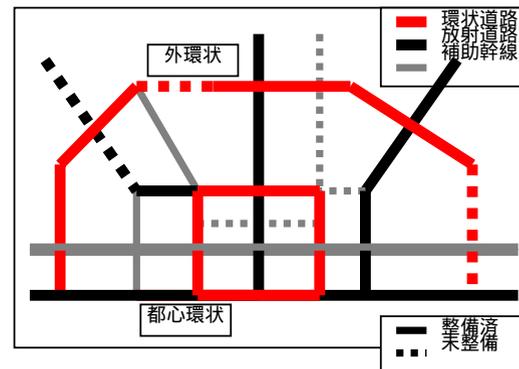
A 市		
常住人口(平成12年国調)	58	万人
市域面積	257	km ²
現況道路網	392	km
要整備延長(将来フルネットワーク)	134	km
うち骨格道路網の延長(約4.4%)	6.2	km

今後の都市内道路ネットワーク整備の進め方イメージ

【現状】

4車線以上の環状道路の整備率は約6割

- ・都市計画道路の改良率は平成15年度で54%と高まっているが、その進展ペースは遅い
- ・一方、4車線以上の環状道路の整備率は約6割
- ・都市計画道路ネットワーク全体で自動車交通を処理

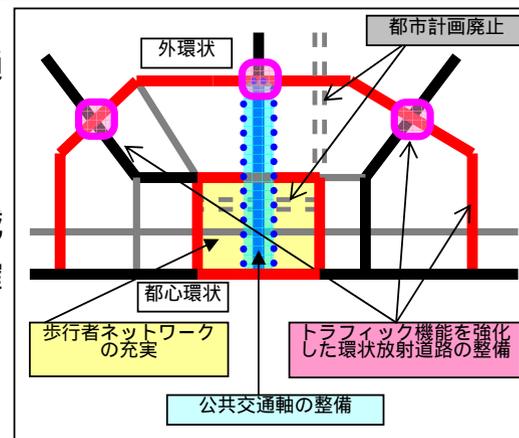


【ネットワーク整備の進め方】

骨格的な放射・環状幹線道路のネットワーク整備とトラフィック機能強化で都市全体の自動車処理に対応

骨格的な幹線道路以外の道路の整備のあり方を再検討

- ・トラフィック機能に卓越した骨格的な幹線道路の整備や公共交通軸を整備・強化することにより交通需要に対応
(自動車交通対応道路は面から線による対応)
- ・骨格的な幹線道路に囲まれた地区内の道路はアクセス機能や地域特性や市民ニーズ等に対応した自動車交通以外の多様な機能の確保が可能



(以上のことから、以下のようなことが言えるのではないか)

都市内道路の整備率は50%を超え、相当のストックが形成されてきたが、まだ、半分弱の未整備の都市計画道路が存在

整備済みの都市内道路については、市民の視点で十分な機能を発揮しているか、総点検を行うべき時に来ている

未整備の都市計画道路については、少子・超高齢社会を迎えた今、従来の延長で整備を続けるのではなく、必要性を検証しつつ見直しを進めるとともに、骨格的な都市計画道路に投資を集中し、整備を進めることが必要

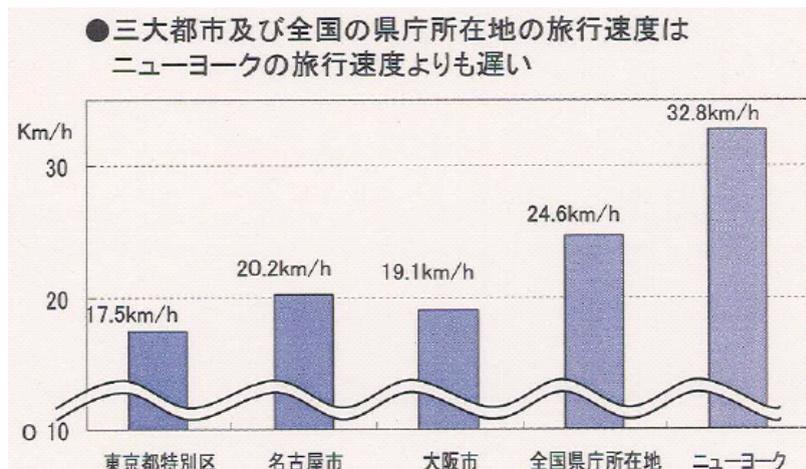
その際、放射道路に比較して整備が遅れている環状道路の早期完成に留意

ポイントを絞った渋滞対策等の必要性

- 定量的な評価に基づく事業の実施と最大限の効果発現への取り組み
- ボトルネックの解消（点）とネットワーク（網）を組み合わせた総合的な対策

《渋滞》

道路渋滞による損失額は、年間約 1 2 兆円
 四国全体の GDP に相当
 渋滞が著しく、対策が必要な交差点等が約
 2 , 2 0 0 箇所



《踏切》

開かずの踏切など、抜本的対策が必要な
 緊急対策踏切が約 1 , 4 0 0 箇所

うち	開かずの踏切	約 6 0 0 箇所
	自動車交通の著しい踏切	約 5 0 0 箇所
	歩行者交通の著しい踏切	約 3 0 0 箇所

● 踏切が原因の渋滞のため救急活動にも支障が生じる場合も



(以上のことから、以下のようなことが言えるのではないか)

渋滞発生ポイントは、都市内道路の一般部(交差点部以外)の容量不足を原因とするものは少なく、踏切、交差点等のポイントで発生しているものが多い

従来進めてきた道路ネットワークの網的な整備による渋滞対策から、踏切、主要な交差点、骨格道路の未整備区間等の主要な渋滞ポイントや駅前広場等の交通結節点に的を絞った交通の円滑化対策を進め、早期に渋滞の緩和・解消を図ることが必要

2) 都市交通の基本としての歩行者の再評価 歩行者の権利に関する欧州憲章（抜粋）

歩行者は、健康的な環境で生活を営み、・・・・・・公共空間がもたらす快適さを、満喫する権利を有する。

歩行者は、自動車のためではなく人間の必要のために整備された、都市または集落に居住し、歩行や自転車による移動距離で、生活の利便性を享受する権利を有する。

・
・
・

歩行者は、利用の計画と利用に調和し・・・・・・安全に結ばれた経路から構成される歩行者の専用空間を、特定空間にとどまらず、できるだけ広範囲にわたって、積極的に設けるように求める権利を有する。

歩行者は、複数の交通手段を合わせて使用することによって、困難なく移動の容易さが享受できるように、以下の事項を求める権利を有する。

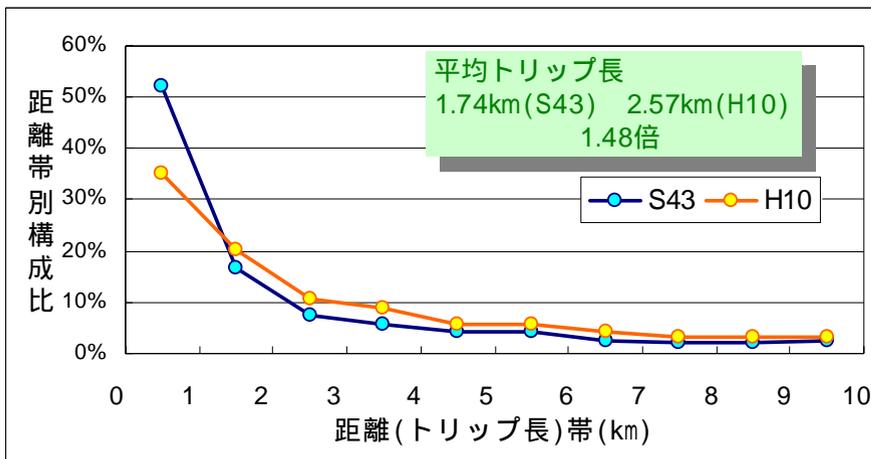
(a) 環境を破壊せず、広範囲かつ設備的にすぐれ、すべての市民ニーズに適し・・・・・・公共交通のサービスが提供されること。

(抜 粋)

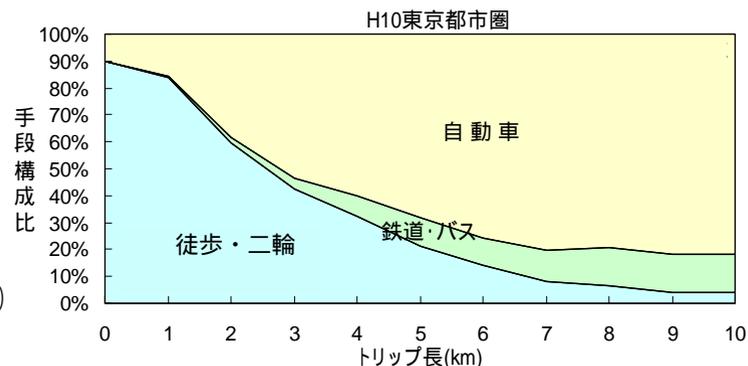
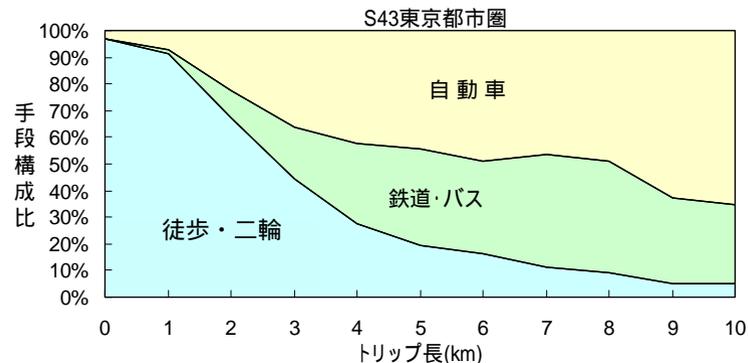
徒歩が減少し自動車利用が増加

自動車 の 利便性 向上 と 移動 距離 の 増大 が、 都市 内 交通 に おける 徒歩、 二輪 利用 を 減少 さ せ 自動車 の 利用 を 拡大

10km以下のトリップ長を見ると、1km前後の移動割合が減少し、2km以上の移動割合が増加



自動車の分担率は、全てのトリップ長で増加

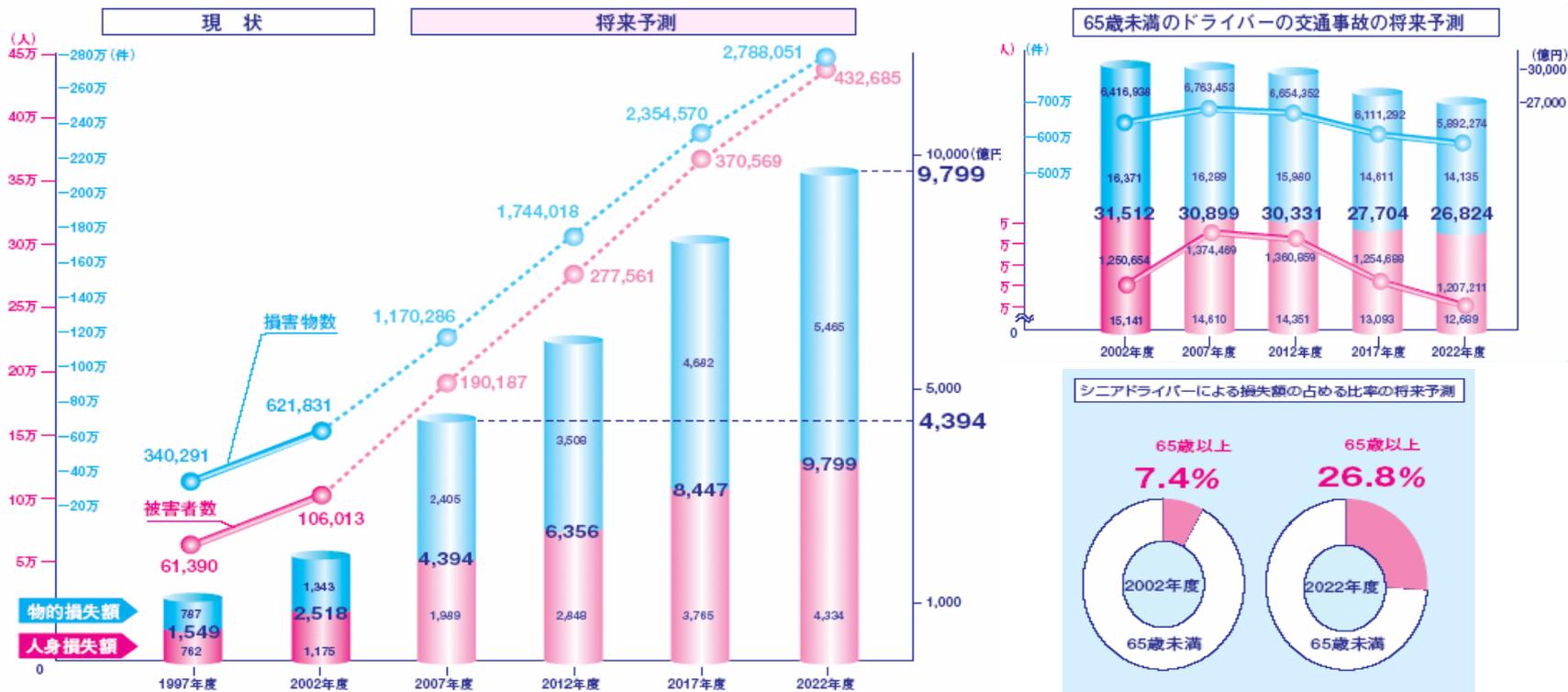


資料: 東京都市圏パーソントリップ調査データ
(トリップ時間をもとに平均的な速度で距離に換算)

高齢化の進展と交通事故による経済損失

- 高齢化とともに交通事故に伴う経済損失も大幅に増加する可能性
- 65歳未満のドライバーによる事故は減少する見込み

シニアドライバーによる事故の現状と将来予測

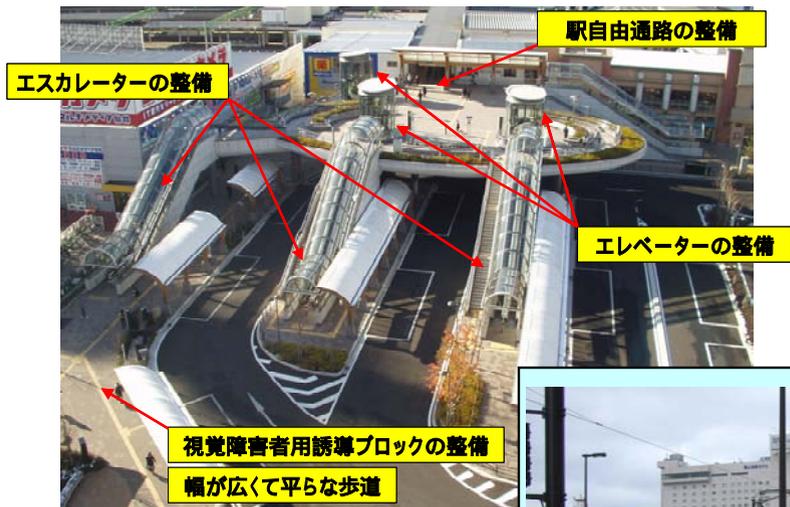


出典:「自動車保険データにみるシニアドライバー事故の現状と予測」(H16.7 社団法人日本損害保険協会)

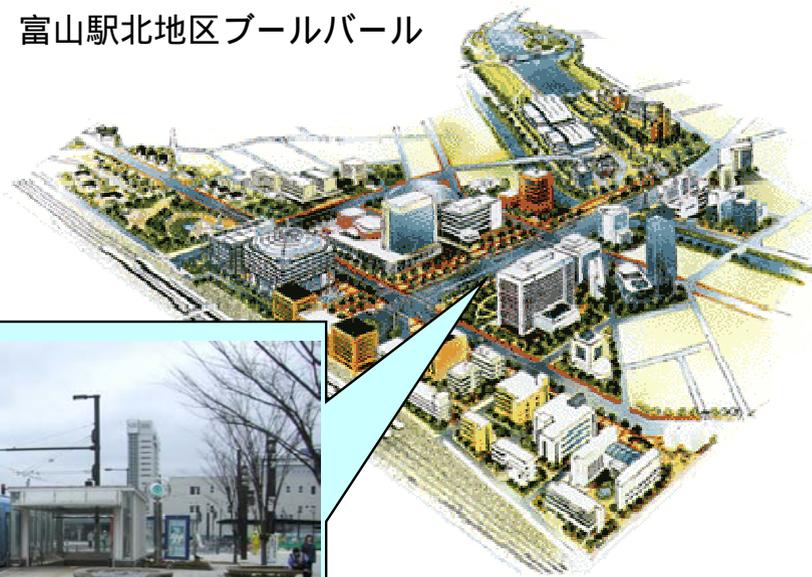
3) 歩行者・水・緑等の復権、バリアフリー等 安全・快適な歩行者空間の整備事例

□ 都市内の道路空間を安全・快適なものとするためのバリアフリー化や水・緑の導入、公共交通の導入空間としての活用がなされている事例

バリアフリー化された交通結節点（仙台駅周辺）



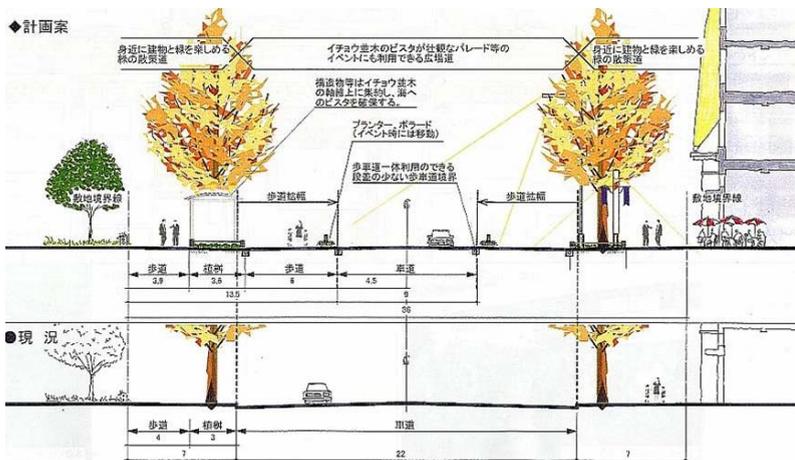
富山駅北地区ブルバール



道路空間にL R T・歩道・水辺が配置された空間

沿道と一体となったにぎわいの創出

□沿道と道路とが一体となった歩行者空間の整備・管理により「にぎわい」を創出



オープンカフェ等のにぎわいの創出 (横浜市日本大通り)

〔 車道幅を縮小し歩道を拡幅
 (片側 7 m 13.5 m) 〕



車道幅の縮小(8m → 5.5m)と民地の1階部分セットバック(1.8m)により歩行者空間を確保

(横浜市元町)



歩道でオープンカフェを展開
(社会実験H17年7～12月)

くらしのみちゾーン

- 一般車両の地区内への流入を制限して身近な道路を歩行者・自転車優先とする
- 無電柱化や緑化等の環境整備
- 交通安全の確保と生活環境の質の向上を図る

通過交通の排除

・一方通行、ハンプ、路側表示等

安全

+

快適

ゆとりの創造

・たまりスペース 等
美しい街並みの創出
・無電柱化・緑化 等

【速度規制】

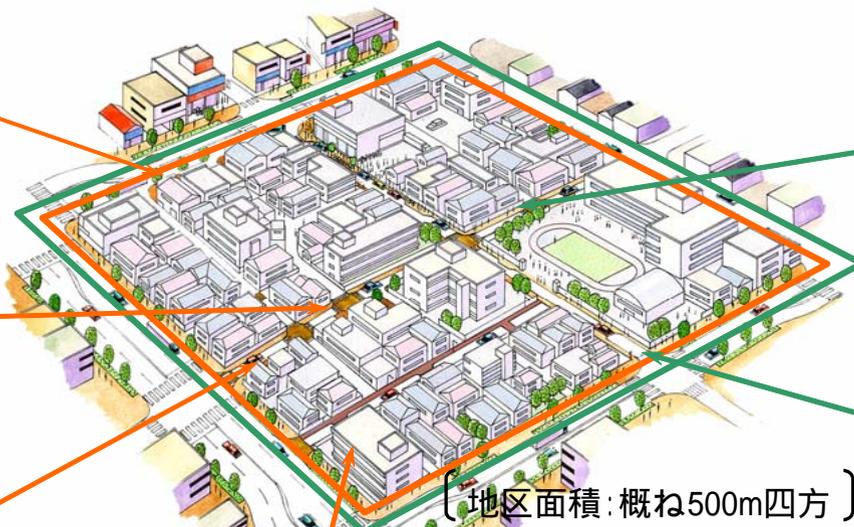
ゾーン出入口
に標識設置



【ハンプ】
道路を凸部に舗装



【クランク】
車の通行部分を
ジグザグに蛇行



【歩行空間のバリアフリー化】

- ・歩道の段差・傾斜・勾配の改善
- ・視覚障害者誘導用ブロックの設置
- ・透水性舗装、保水性舗装などの整備 等



【たまりスペース】



【無電柱化・緑化等により
景観を向上】

(以上のことから、以下のようなことが言えるのではないか)

集約型都市構造の実現のためには、都市内で歩いて暮らせる街づくりとして生活機能の集積と安全・快適に歩ける環境の整備が必要である

現状の歩行者空間は十分なものではなく、今後、自動車交通を処理することを優先した道路整備の考え方から、歩行者優先の道路整備の考え方に転換すべきである

具体的には、個々の道路に求められる機能を明確にし、中心市街地内における道路などでは自動車交通処理機能を縮減し、バリアフリー化され、水・緑のうまいや賑わいを感じられる安全・快適な歩行者空間を確保すべきである

4) 都市交通の軸となる公共交通の再生 公共交通の整備事例

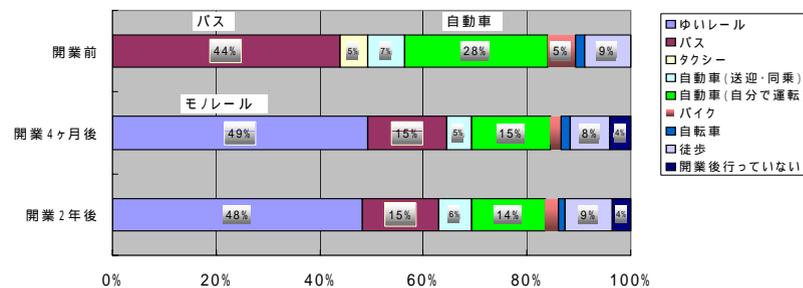
- 沖縄モノレール -

- モノレール開業後の居住地から国際通りまでの交通分担に大きな変化
開業前、自動車交通が約半数、開業後、モノレール利用が約半数と逆転
- モノレール沿線に引っ越し先を選んだ理由の半数が「利便性」と回答
そのうち約7割がモノレールの利便性を重視

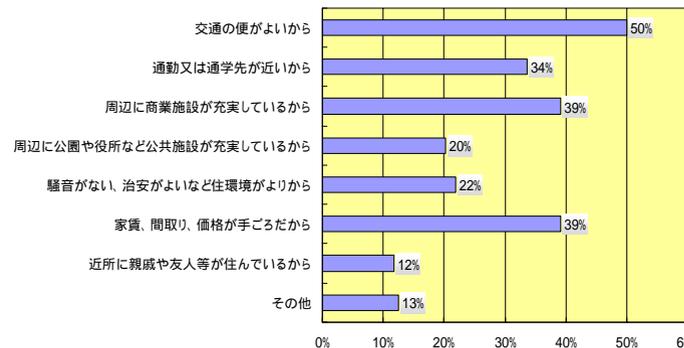
[路線図(約24km開業中)]



[モノレール沿線住民へのアンケート調査]



[モノレール開業後の新規居住者アンケート調査]

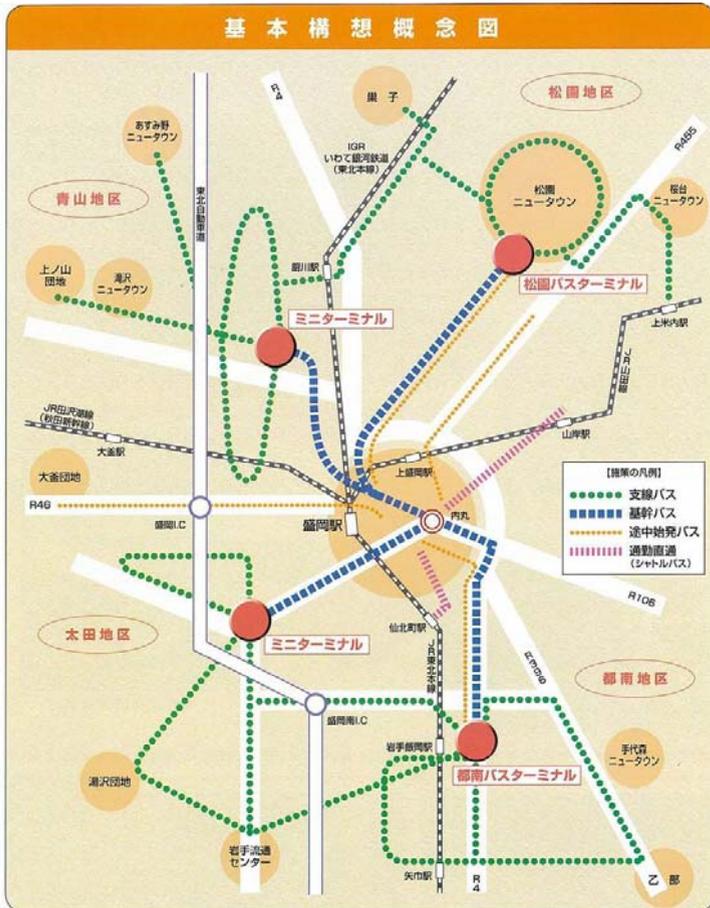


新規の居住先を選んだ理由(複数回答)

資料：沖縄県資料

- 盛岡市におけるバスシステム -

- 朝夕の渋滞著しい盛岡市内の郊外部に、乗り継ぎ用のミニバスターミナルを整備
- 幹線及び支線バスを効率的に運行するため、ゾーンバスシステムを整備
- 幹線道路には適宜バス専用レーン等を設置しバスの定時制、走行時間短縮を支援

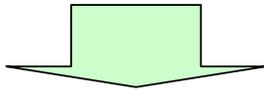


バスシステムの導入と効果

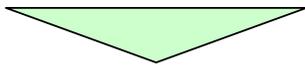
□減少傾向であったバス利用者が、ゾーンバスシステム導入後増加に転じ、利用者の約3割が自動車利用者からの転換

導入前の交通状況

住宅市街地は郊外化。
このため、マイカー通勤が増加。

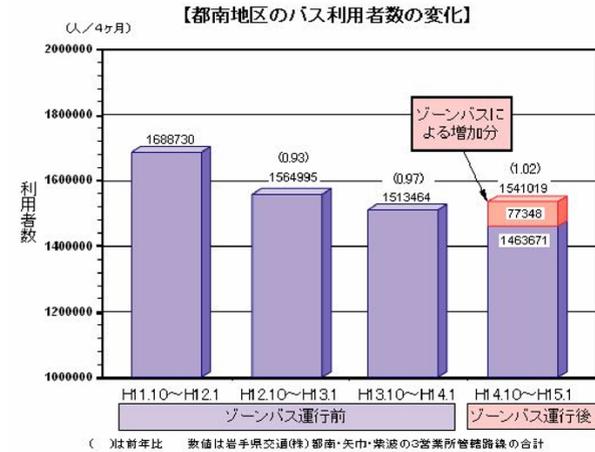


朝夕の渋滞でバスの定時運行確保が困難
朝の特定の便に利用が集中し車内混雑
郊外では運行頻度が低く、利用不便

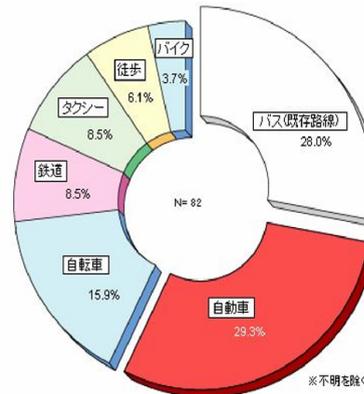


《バス利用環境の整備》

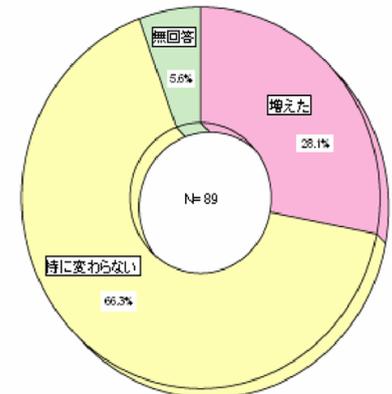
中心部までの所要時間短縮(PTPS効果含)
郊外部住宅地をきめ細かく運行(便数増加)
ノンストップ便、各駅停車便などを選択可能



自動車からの転換が3割



バス利用で外出機会増加



バス輸送を強化するためのハード面の取組み状況

(1)バス専用レーン等の設置

□バス優先レーン、専用レーン、専用道路の延長は年々増加

H16年度末	優先レーン	専用レーン	専用道路
区間数	715	802	206
延べ延長(km)	1,212	1,340	142

(2)名古屋市における取組み(基幹バス支援)

道路中央部に専用走行車線を整備

乗り降りは専用車線に沿って設けられた交通島

(停留所間隔は地下鉄並の800~1,000m程度)

改善効果

表定速度の向上と所要時間の減少

・平均表定速度 15km/h 20km/h

・平均所要時間 43分 30分

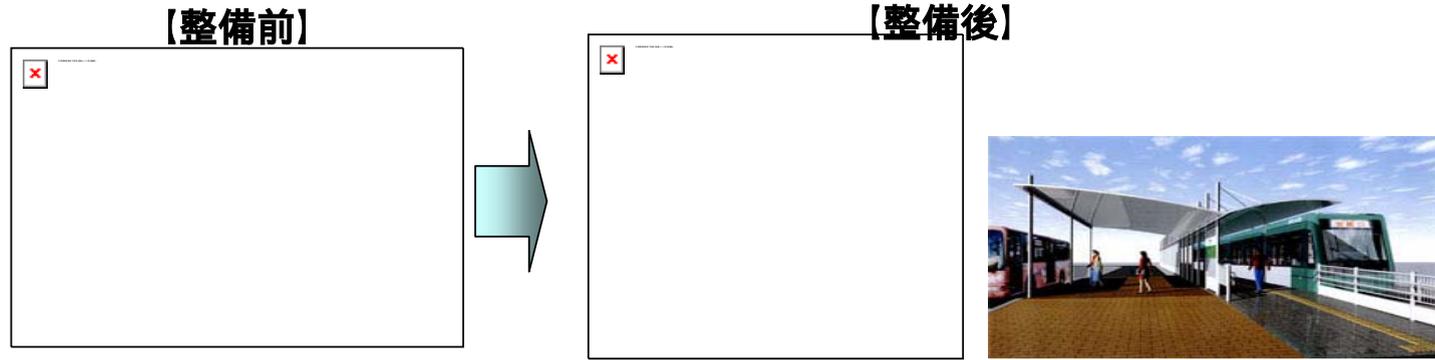
1日当たり乗車人員(運行開始前及び開始後)

・20.2千人 23.5千人(1日当たり乗車人員)



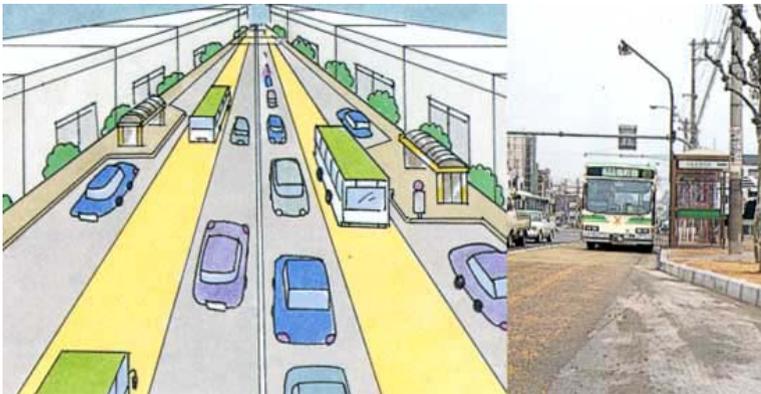
(3) 鉄道とバスの交通結節機能向上の取組み (廿日市市)

- 駅前広場整備と鉄道のホーム移設を一体的に行い、鉄道とバスとのシームレスな乗継ぎを支援 (広島電鉄宮島線「平良(へら)駅」)



(4) テラス型バス停 (大阪市) の設置

- 路側駐車車両によるバス走行の支障を減少



テラス型バス停に伴う効果

走行速度	0.6 ~ 4.3km/h向上
所要時間	6分程度短縮
利用者	5%増加
一般車両の旅行時間	45%短縮
駐車車両	30分以内50%減
その他	交通事故の減少

(以上のことから、以下のようなことが言えるのではないか)

渋滞緩和、環境負荷の低減、中心市街地の活性化、バリアフリー、交通安全対策等の実施のために、公共交通機関の役割が重要

特に、集約型都市構造の実現等の都市構造改革を進めるために、自動車交通に対抗できるサービス水準を有し、軸となる公共交通の整備とその沿線上の交通拠点の周辺に商業・業務・居住等の機能を集約することが必要

国内における公共交通（現状）を支える仕組み

- 国内の公共交通を支える仕組み
- 計画・運営・運行の3つのフェーズで成立
- 事業成立のポイントは、公設民営

これまでの日本の都市内交通		
	自治体	事業者
計画	路線案の提案(効力なし)	自ら
運営		自ら
運行		車両と人の管理

典型的コミュニティバス(1995年以降)		
	自治体	事業者
計画	サービス内容立案で主導的役割	共同で立案、協議会で助言
運営	運行費欠損補助	既存ノウハウ適用
運行		車両と人の管理

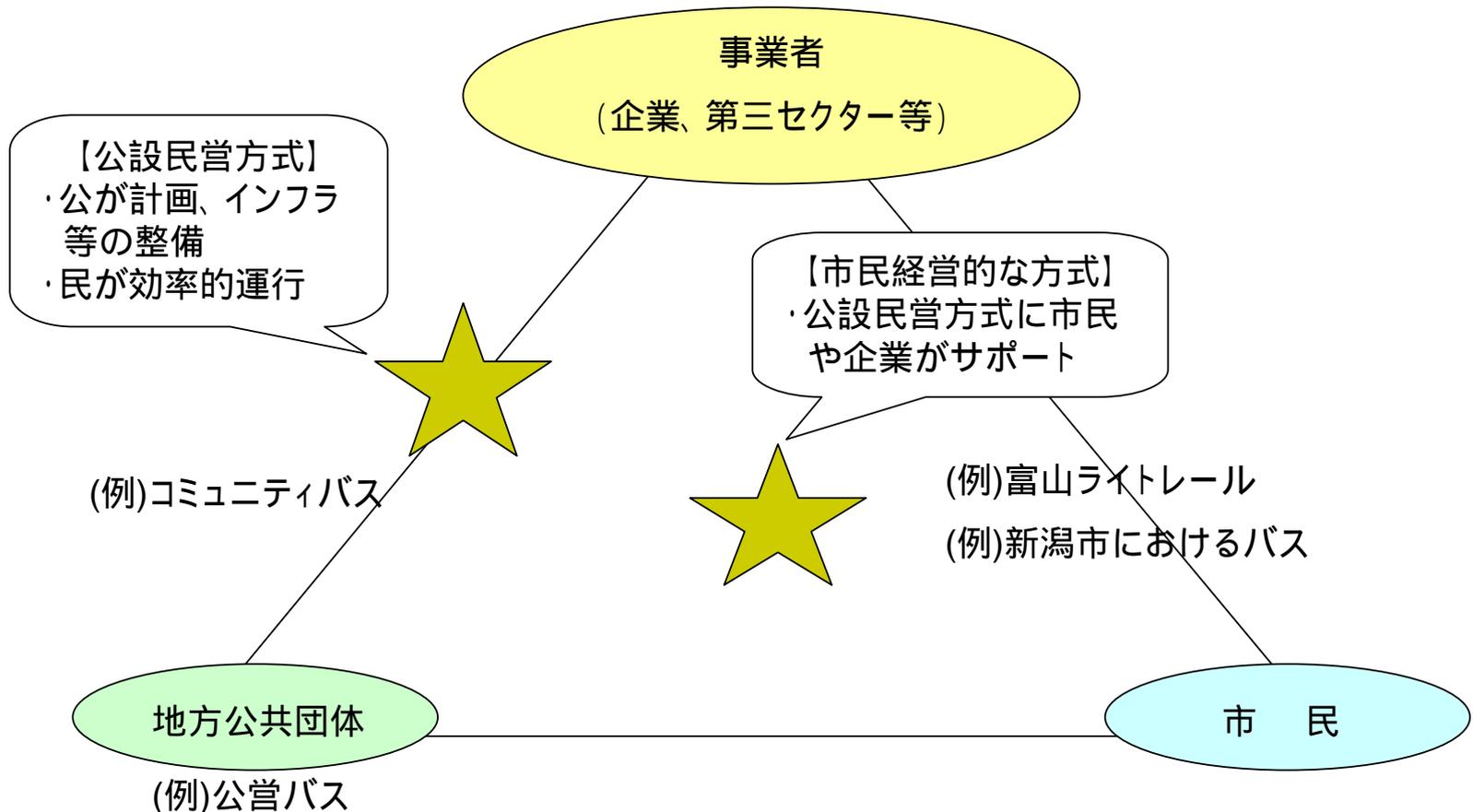
運行費補助なし: 上下分離の発想 / 三郷市		
	自治体	事業者
計画	路線、バス停位置(地元調整)、ダイヤを決定	
運営	路線毎に事業者と契約 路線図と時刻表全戸配布 運行費補助はしない	自治体と契約
運行		車両と人の管理

コミュニティバスと既存路線との整合 / 龍ヶ崎市				
	コミュニティバス		既存路線	
	自治体	事業者	自治体	事業者
計画	行政主導、市民主体でサービス内容立案			主導的に立案
運営	欠損負担	既存ノウハウを適用	コミュニティバス運行時間帯の運賃差是正へ(欠損補助前提)	
運行		車両と人の管理		車両と人の管理

出典: 中村文彦、「21世紀型の地域バス交通マネジメント」
(高齢者・障害者交通/地域交通のセミナー、H16.5)

公共交通の担い手

- 公共交通の担い手は、市民、企業、事業者、地方公共団体など多岐に及ぶ
- 計画、インフラ整備、運営を全て民間で実施するものから、公設民営型によるもの、市民経営的なものなど様々な形態が存在



国内各地におけるバス交通の現状

- コミュニティバスは、全国2,418市区町村中の約4割にあたる914市区町村で運行し運営（H17.4.1現在）
- 民間バス事業者等に運営を委託する事例が約4割
- コミュニティバスの5割が均一運賃（うち3割が100円均一）
- 運営の目的は、既存路線バスの廃止代替及び交通空白地域の移動手段の確保がそれぞれ約30%

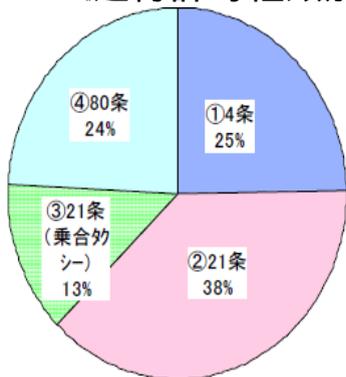
【都道府県別コミュニティバスの主な導入市区町村数】

① 千葉県	57	⑪ 三重県	31
② 群馬県	52	⑫ 愛知県	29
③ 高知県	45	⑬ 東京都	28
④ 埼玉県	40	⑭ 山梨県	25
⑤ 鹿児島県	39	⑮ 香川県	24
⑥ 静岡県	38	⑯ 愛媛県	23
⑦ 岐阜県	37	⑰ 石川県	22
⑧ 長崎県	37	⑱ 栃木県	22
⑨ 兵庫県	35	⑲ 福岡県	22
⑩ 京都府	32	⑳ 福井県	19
		㉑ 和歌山県	19

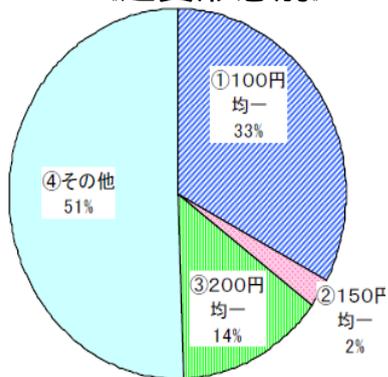
コミュニティバス：
地方公共団体等の公的主体や地元住民等が主体となって、地域の交通空白地域・不便地域の解消等、地域住民の利便向上等のために一定地域内を運行するバスで、車両仕様・運賃・ダイヤ・バス停の位置等を工夫したバスと定義

出典：自動車交通局資料

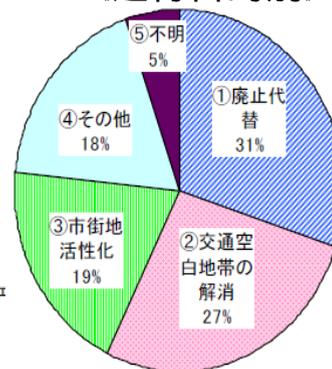
《運行許可種類別》



《運賃形態別》

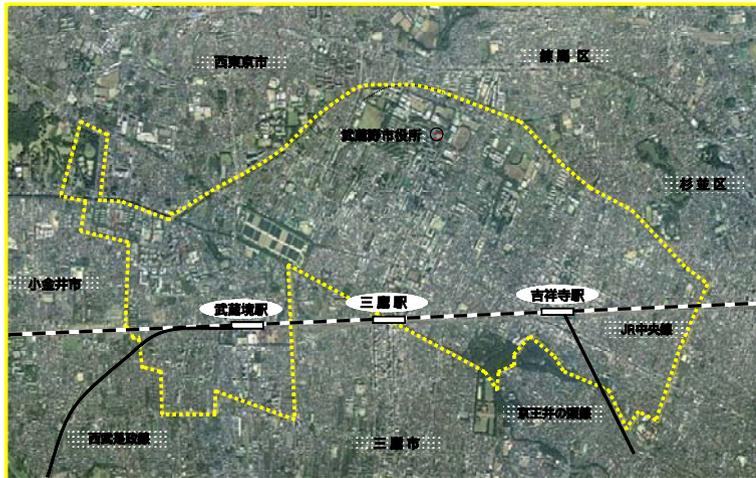


《運行目的別》

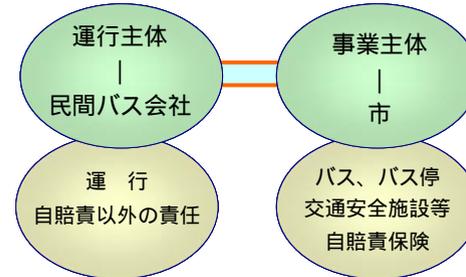


地域が支える都市型コミュニティバス - ムーバス -

- 武蔵野市では、公共交通空白地域を解消し高齢者などの交通弱者が気軽に安心して、まちに出られるようコミュニティバスを運行(運行間隔10~30分)
- 平成7年11月から運行を開始し年間200万人が利用
- 公設民営のコミュニティバスとして黒字経営



実施主体と費用・責任分担



【ムーバス運行概要】

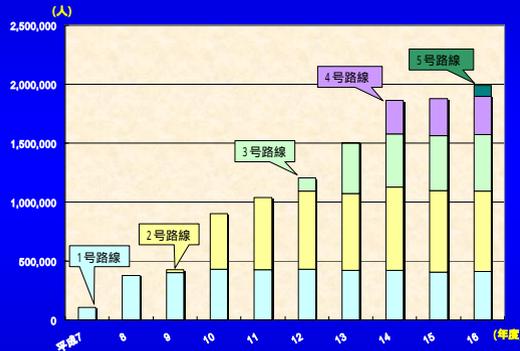
運行路線：5路線 (約28km)

バス停数：198箇所

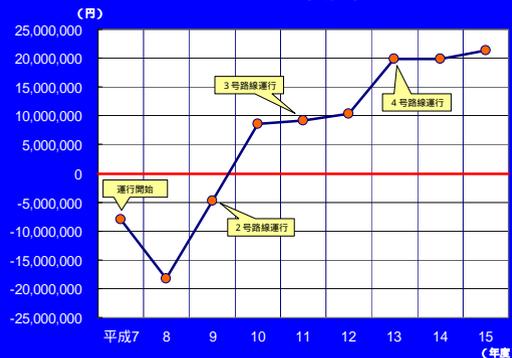
料金：100円 (大人)

出典：武蔵野市資料

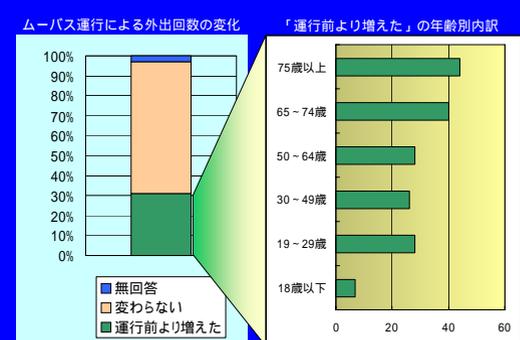
ムーバス乗客数の推移



ムーバスの収支



ムーバス運行による外出の増加



市民的経営による公共交通の整備事例

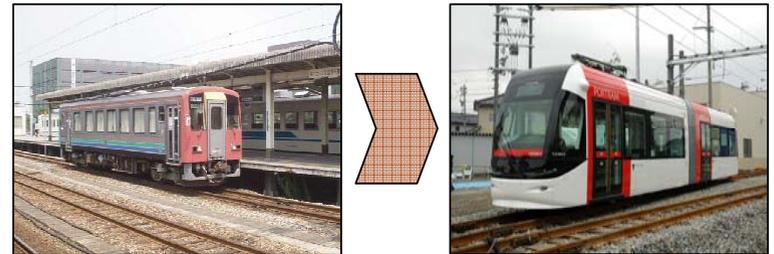
- 富山ライトレール計画 -

富山市では、北陸新幹線整備と在来線の高架化による富山駅周辺の整備を契機として、JR富山港線を我が国初の本格的なLTRとして整備。

計画路線図



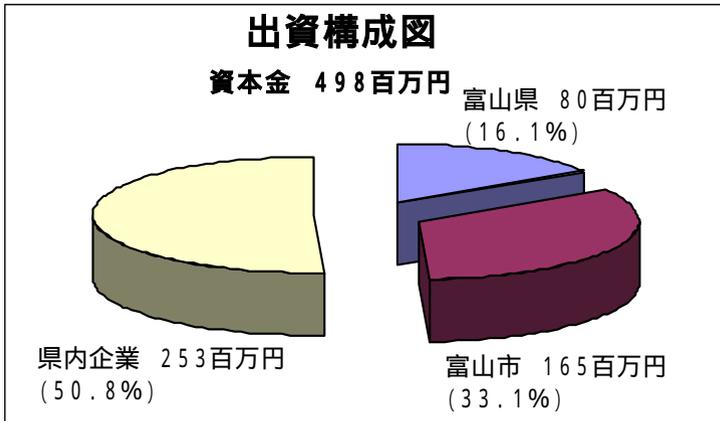
大幅なサービスレベルの向上



	現行		路面電車化後
運行間隔	30~60分	→	15分 (ラッシュ時は10分)
始発・終電	5時台・21時台	→	5時台・23時台
駅数	9駅 (富山駅除く)	→	13電停
車両	鉄道車両	→	全低床車両

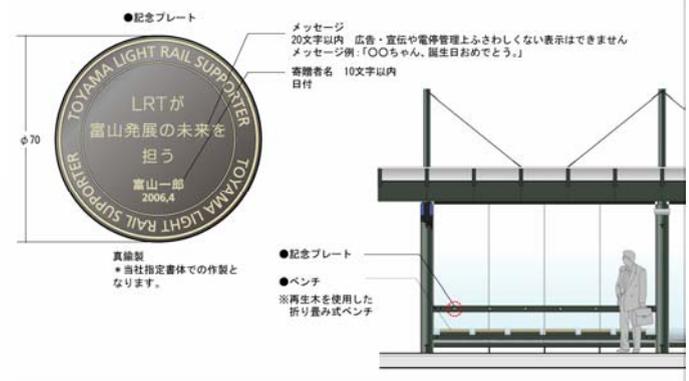
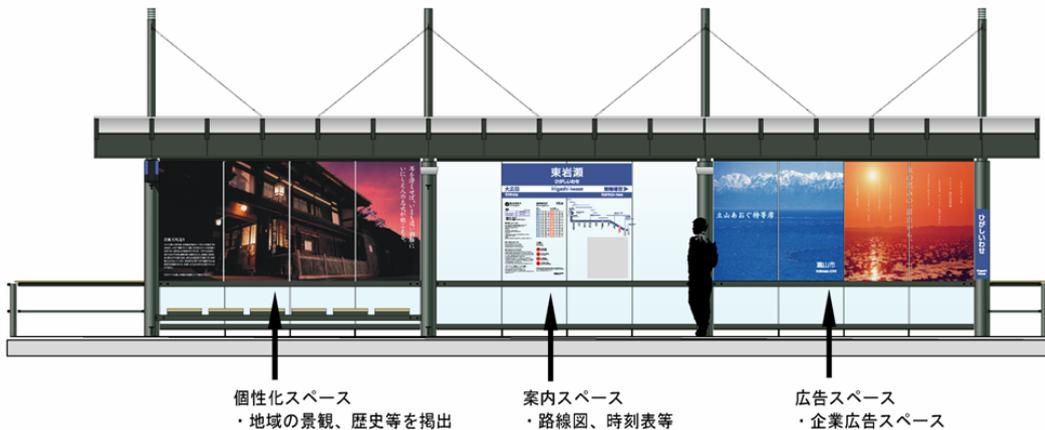
ライトレールにおける整備の考え方

- 公設民営の考え方により、建設費と開業後の施設の維持管理費を富山市が負担
- ライトレールは、運賃収入により運営
- 運営主体である富山ライトレール株（第三セクター）の設立にあたっては、富山県、富山市、県内企業等15社が出資



事業助成基金の創設と企業や市民からの寄付
 企業52社、個人148人から約5.7千万円の寄付
 企業や市民の寄付による電停ベンチの設置
 168基設置（1基5万円）

.....など



- 新潟市におけるバス路線廃止への対応 -

- 新潟市においては、バス利用者が年々減少し、平成15年1月にバス事業者が58路線中24路線のバス路線の廃止届け
- 地元との意見交換会等を通じてバス事業者、市役所、市民による協定を締結し、24路線のうち12路線については存続

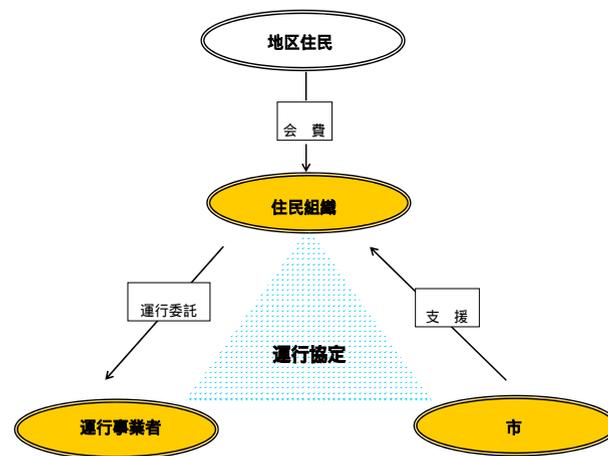


[地域が支えるバス運行スキーム]

< 運行費用の負担例(注) >

- 行政: 運行経費の7割を上限に負担
- 残る3割: 原則的には運賃収入で賄う
- 運賃収入が3割に満たない場合、地元組織が1世帯あたり1,000円/年を限度に負担

(注) 負担方法は、地区により異なる



(以上のことから、以下のようなことが言えるのではないか)

従来は、採算性等に基づき整備し、可能な公共交通機関の整備が行われてきたが、今後は導入が必要な公共交通機関を「都市の装置」として整備し、維持管理すべき

その際、公共が導入・維持管理し、民間による効率的な運行を行う公設民営方式など、採算性のみで導入するか否かを決めない方式とすべき。この場合、運賃で担うべき部分と国及び自治体の税金を投入する部分との関係の検討が必要である

併せて、関連する公共交通機関の路線網の再編・ダイヤ調整、トランジットモール化、中心市街地への自動車交通の流入抑制策、パークアンドライド施策等の他の交通機関との連携の強化策等のハード・ソフト対策を総合的に実施することが必要

また、公設民営方式による公共交通の運営に対して企業や市民が負担する「市民的経営」が行われている事例もあり、こうした取組をどのように展開していけばよいかの検討が必要

(3) 具体的な進め方

都市交通の戦略に基づく総合的な都市交通施策の推進 市町村による総合的な交通施策の事例 - 新金沢市総合交通計画 -

(1) 目標年次 : 2010年(策定から9年後)

(2) 政策目標 : 4つの目標
環境負荷軽減
安心・安全の向上
まちの魅力向上
交流促進

(3) 数値目標 :
鉄道、バス利用者数を'95年度比10%アップ
運輸部門のCO2排出量を'95年レベルで安定化

(4) 施策パッケージ
4つの政策目標毎に推進施策とプログラムを設定
<例:まちの魅力向上のための交通体系>
・公共交通の利便性向上
・都心へのアクセス手段の多様化
・中心市街地での歩行空間の形成 等(具体的な施策を設定)

(5) 策定・推進体制
新金沢市総合交通計画策定協議会にて策定(学経、市、国、市民代表、交通事業者、警察等で構成)し進行管理

- フライブルグ市における交通戦略施策の経緯 -

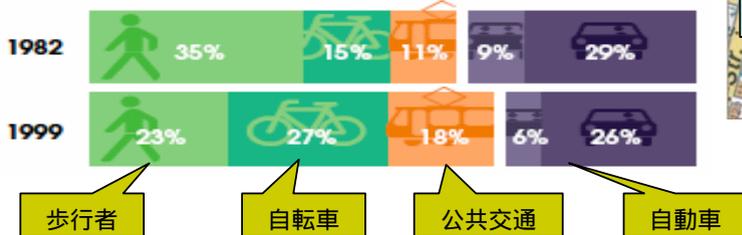
□フライブルグ市においては、環境負荷の少ない交通体系を構築する観点から、5つの柱に基づき、包括的に交通施策を実施

経緯

- 1969 総合交通計画の策定(第一期)
- 1972 路面電車の維持・拡張を議会決議
- 1973 歩行者専用区域の設定
(中心市街地の一部 その後順次拡大)
- 1984 環境保護定期券の導入
市全域の全ての公共交通に乗れる割引率の高い定期券。現在は、対象範囲を都市圏全域に拡大している(レジオカルテ)。
- 1983以降、順次LRT路線網を拡張

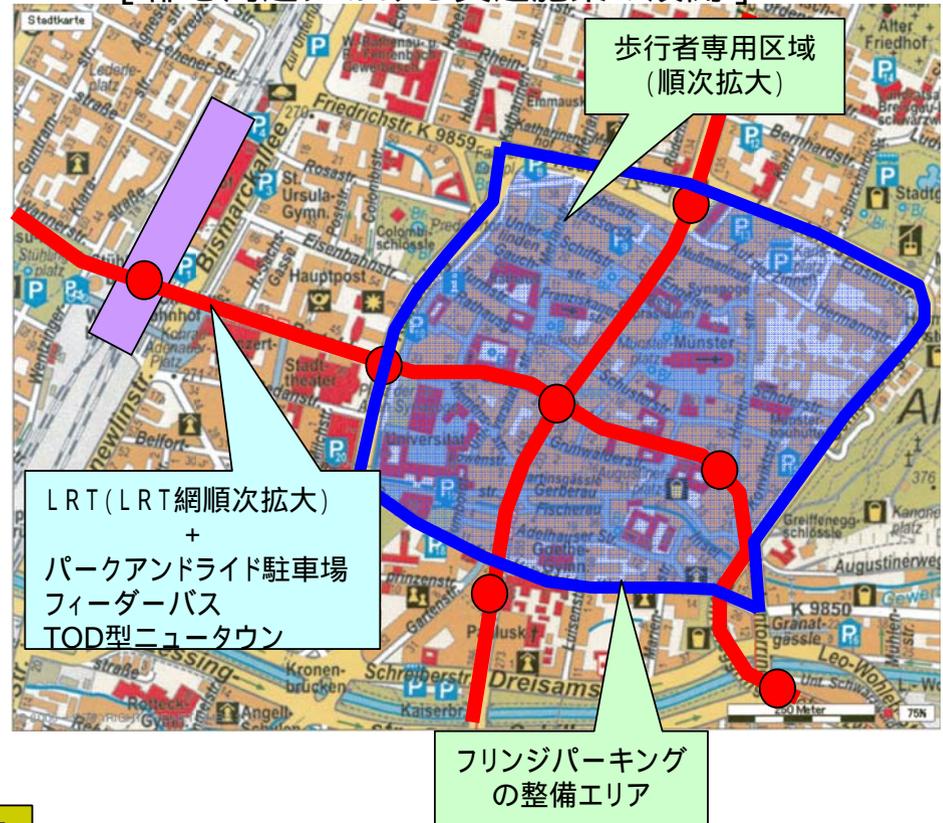
交通政策の5つの柱(1969~)

- 公共交通利用の促進
- 自転車道の整備
- 静かな住居地区交通
- 自動車交通の改善
- 駐車場管理

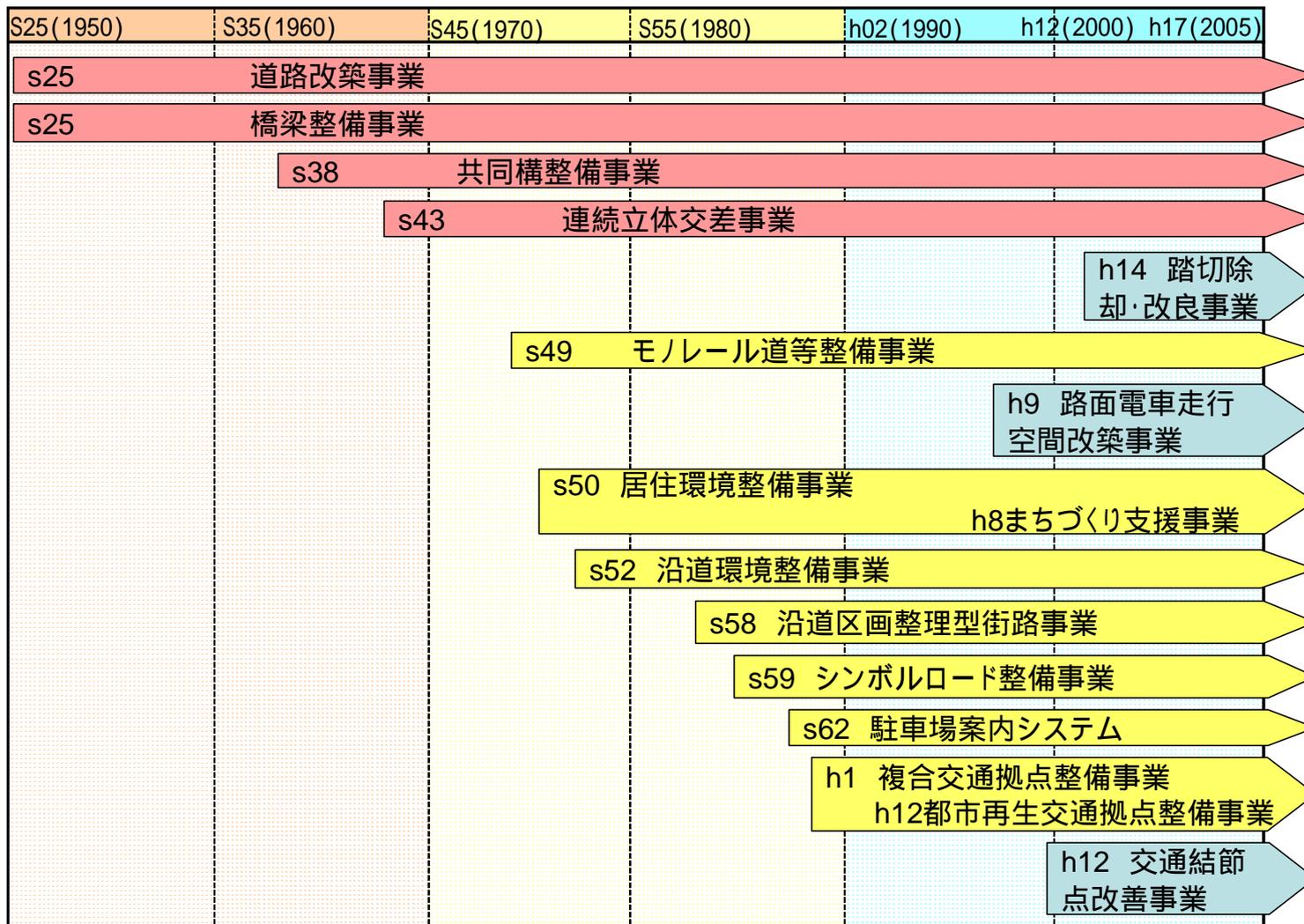


機関別分担率の推移

[都心周辺における交通施策の展開]

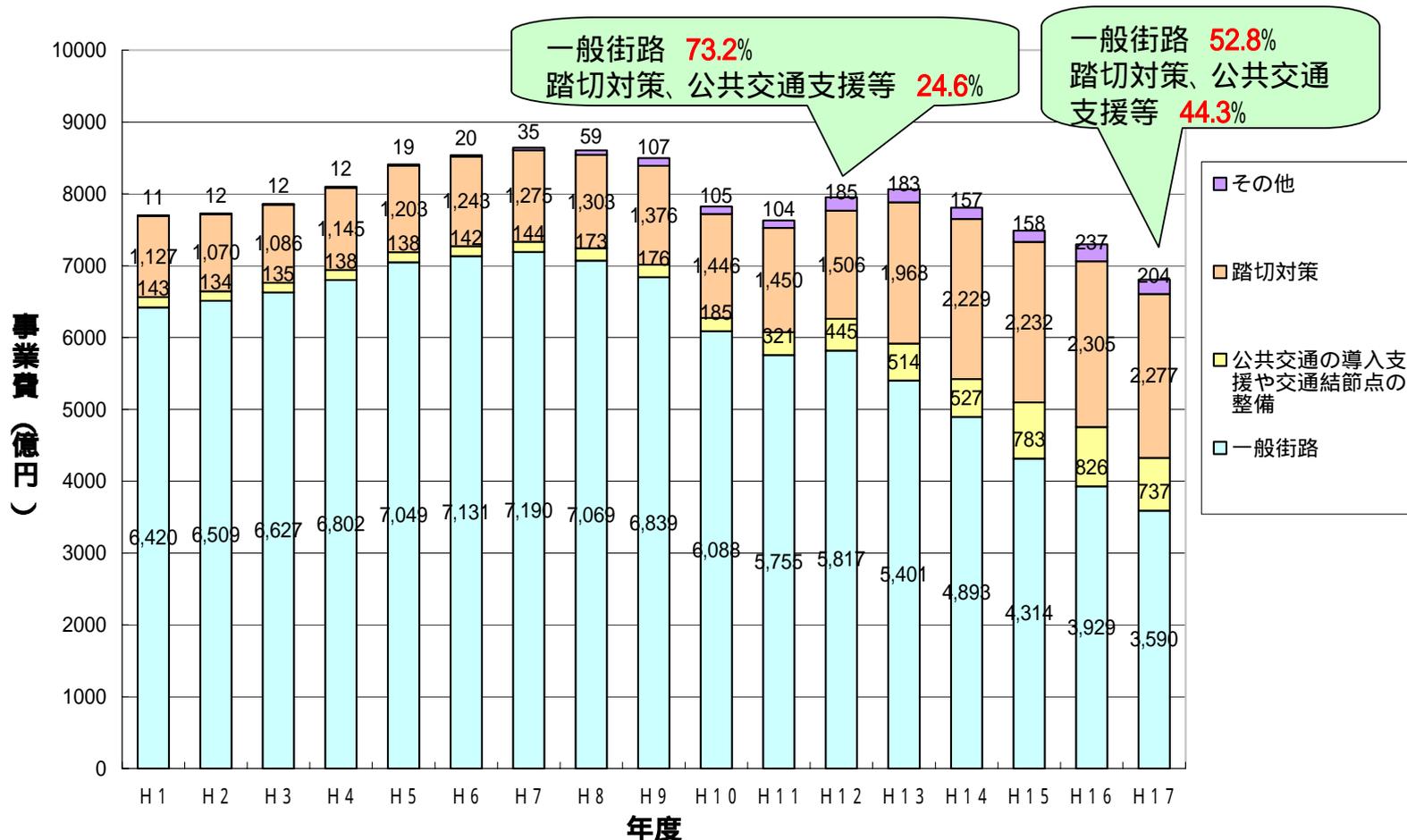


都市交通に関する事業制度の推移



街路事業予算及び構成比率の推移

街路事業の全体事業費が減少する中、連続立体交差事業を主とする踏切対策、公共交通機関の導入支援や交通結節点整備のための事業費が伸びている



(以上のことから、以下のようなことが言えるのではないか)

都市交通は、集約型都市構造の実現等の観点から非常に重要な役割を果たすため、これらの施策に責任を有する自治体(特に市町村)が中心となって、事業者間、地域間の調整を強化しつつ、将来都市像の実現に必要なかつ、市民にとって最適な都市交通の実現に向けて取り組むことが必要

このため、自治体を中心となって、関係する自治体、交通事業者、警察等の関係者により構成される協議会において、将来都市像を実現するために必要な都市交通の計画及び実施プログラム等を内容とする都市交通の戦略を策定し、それに基づいて総合的に施策を推進することが必要

戦略で定められた事柄が着実に実施されるための、関係者間のルールのあり方など、都市交通戦略に基づく取り組みを具体化するシステムづくりが必要

都市交通の戦略に基づき、都市交通に関する施策が総合的に推進されるよう、欧米の諸国に見られるようなハード、ソフト施策を包含した総合的な支援策の導入が必要である

2) 横断面構成の再構築による整備イメージ 今後の都市内道路の再構築の進め方イメージ

□地区内の道路の再構築（都心環状の内側のイメージ）

【現状】

地区内の現状、道路特性（都市における位置づけ、長期未着手等）の把握

- ・ 都心環状道路は概成
- ・ 地区内の補助幹線は都計幅員で完成、緑は不十分
- ・ 歩道のバリアフリー化の遅れ
- ・ 自転車利用環境の未整備
- ・ 地区内の区画道路は安全で快適な歩行者空間ではない
- ・ 商店街は虫食い状に低未利用地
- ・ 路上駐車、路上荷捌きが多い
- ・ 公共交通は衰退 等

【再構築後】

自動車処理中心ではなく、地域の特性や市民ニーズに対応した歩行者中心の道路整備

- ・ 地域の特性や市民ニーズに対応した、「沿道アクセス道路」「公共交通道路」「自転車道路」「歩行者道路」「防災道路」「環境・景観道路」「にぎわい道路」などの多様な機能を設定（路線によっては重複）
- ・ 整備済街路においては、優先度の高い機能に必要な幅員から優先的に確保する断面再構築を行う
- ・ 歩行者優先のエリアでは、自動車は限定的に通行、沿道サービス

【現状】

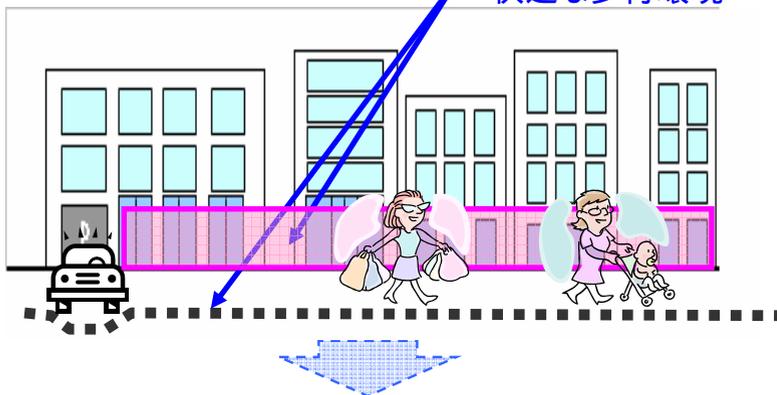


【再構築後】

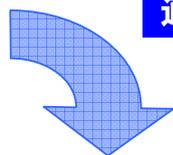


駐車場を戦略的に配置していくイメージ (附置義務駐車場の銀座ルールの事例)

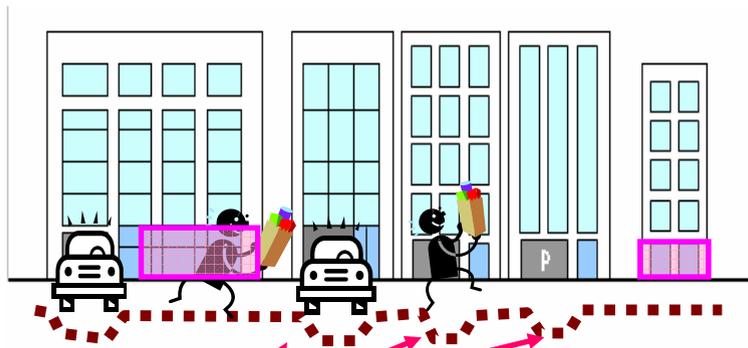
〔建替え前の銀座のまちなみ〕
 ・商業機能の連続性
 ・快適な歩行環境



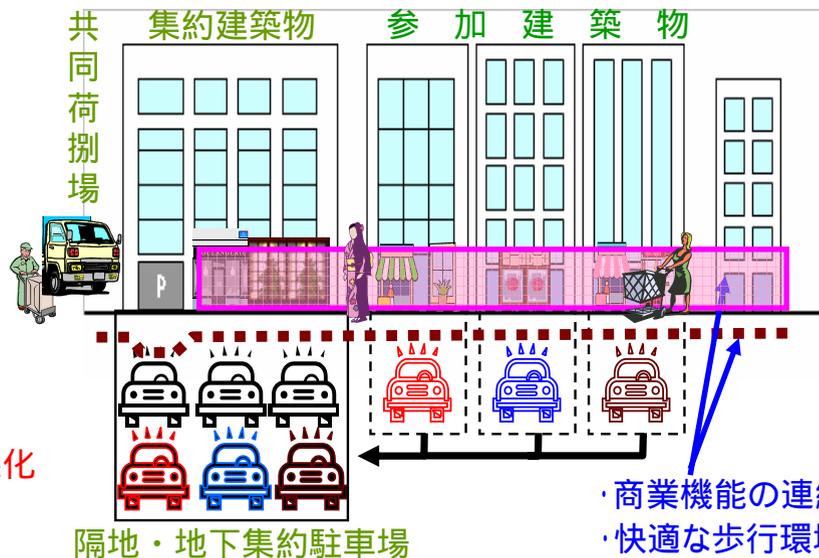
附置義務駐車場を隔地の地下集約
 駐車場などに戦略的に配置するこ
 とにより、商業機能の連続性や快
 適な歩行環境の確保が可能



〔建替後（何も対策を行わなかった場合）〕



〔建替後（隔地駐車場を戦略的に配置した場合）〕



・駐車場出入口による歩道切り下げ 歩行環境の悪化
 ・駐車場出入口による商業機能の分断

・商業機能の連続性
 ・快適な歩行環境

(以上のことから、以下のようなことが言えるのではないか)

都市内道路は、整備率が50%を超えるまでに整備が進んできたが、将来の望ましい市街地像に応じ、個々の道路に求められる機能を明確にした上で、これまでに整備された道路ストックの最適な活用も図りつつ、総合的・戦略的な都市内道路整備を進めることが必要

例えば、環状道路に囲まれた中心市街地内においては、歩行者空間、公共交通導入のための空間、水・緑導入のための空間を重視した断面構成とすることが考えられる

このため、整備済み路線は十分有効に機能しているか、都市計画道路の階層性はうまくいっているか等について、交通、空間活用、環境、賑わい等の沿道との関係等の観点から点検・見直しを行い、必要なものは横断面構成の再構築に着手することが必要である

その際、歩行者優先の道路整備においては、画一的でない断面構成を許容

《参考資料》 歩行者の権利に関する欧州憲章

歩行者は、健康的な環境で生活を営み、かつ身体的・精神的な安寧が適切に保障された公共空間がもたらす快適さを、満喫する権利を有する。

歩行者は、自動車のためでなく人間の必要のために整備された、都市または集落に居住し、歩行や自転車による移動距離内で、生活の利便性を享受する権利を有する。

子ども、高齢者、および障害者は、都市において容易に社会参加の機会が得られ、彼らの有する不利(弱点)を増大する場でないように求める権利を有する。

障害者は、その自由意志にもとづく移動、すなわち公共空間、歩行あるいは移動する交通路、および公共交通における設備面での配慮(誘導ライン、警告標識、音響信号、利用可能なバス、路面電車、列車)を最大化するような施策を求める権利を有する。

歩行者は、都市の計画と利用と調和し、かつ不合理な迂回を要せずに、安全に結ばれた経路から構成される歩行者の専用空間を、特定の限定空間にとどまらず、できるだけ広範囲にわたって、積極的に設けるように求める権利を有する。

歩行者は、特に以下の事項を求める権利を有する。すなわち

- (a) 自動車から発生する汚染物質と騒音が、科学者が許容限度と認めた限度を守っていること。
- (b) 汚染物質や騒音を発生しない車両を用いた公共交通を利用できること。
- (c) 植樹など、緑の空間を創出すること。
- (d) 速度制限を適切に定め、道路と交差点の構造を、歩行者と自転車交通の安全を効果的に守れるように改善すること。
- (e) 不適切、かつ危険な自動車の使用法を促がす広告を禁止すること。
- (f) 視覚および聴覚障害者の必要も考慮した、効果的な道路標識・道路表示の方法を提供すること。
- (g) 運転者と歩行者が、自由に動き回り、かつ必要な場合にそこに留まる(休息)もできるように、車道と歩道に容易に出入りできるような設備を設けること。

- (h) 自動車の最も外側(寸法的)にあたる部分の形状を滑らかにするように、車体や装備品を改善すること、また自動車の標識類をより効果的にすること。
- (i) 危険を発生させる者が、その経済的影響を負担するような、負担責任の原則を 例えば、1985年以降フランスで実施されているように 導入すること。
- (j) 道路上において、歩行者や軽車両等に配慮した運転が適切に促されるように、運転者の教育課程を構成すること。

歩行者は、複数の交通手段を合わせて使用することによって、困難なく移動の容易さが享受できるように、特に以下の事項を求める権利を有する。すなわち

- (a) 環境を破壊せず、広範囲かつ設備的にすぐれ、すべての市民のニーズに適合し、障害者に合うように物理的に配慮された、公共交通のサービスが提供されること。
- (b) 都市の各所に、自転車のための設備を設けること。
- (c) 歩行者の通行を妨げず、ビル街や商店街での散策の楽しみに影響を与えないように、駐車場の位置が考慮されること。

構成国(欧州議会の)は、歩行者の権利および、環境を破壊しない交通体系への代替に関する十分な情報が、適切な手段を通じて社会的に周知されるように、また子どもの初等教育への最初の就学の時点から、それが利用される(教えられる)ように、保障しなければならない。

1988年10月に『欧州議会』にて採択
「歩行者」：自転車や公共交通の利用者も含むNon Motorized Transportationを意味

(参考資料) 欧州における公共交通に関する制度

- 欧州諸国では公共交通に対してインフラ整備に加え、運営費に対しても公的補助を行いハード、ソフト両面から支援
- 中央政府は直接補助金を配分するなどのほか、特別税などの制度を整備

国名	支援制度の概要
イギリス	中央政府は、広域自治体が作成する地域内の総合的な交通計画「地方交通計画 (Local Transport Plan)」に含まれる道路、鉄軌道等のインフラ (車両を含む) に一括して補助金を配分 (Transport Act 2000により規定)
フランス	地方自治法典に基づき、都市圏ごとに企業から徴収する交通税により、公共交通機関に対して道路、鉄軌道等のインフラ (車両を含む) および運営費を地方が補助 中央政府は計画契約の枠内で、自治体が行なう公共交通インフラ整備に対して補助することが可能
ドイツ	「地方自治体交通財政援助法 (GVFG)」により鉱油税を財源として、連邦政府から州経由で、自治体が行なう公共交通のインフラ及び車両に対して補助 「地域化法 (RegG)」に基づき、鉄道近距離旅客輸送 (SPNV) の整備に充当する補助金を連邦政府から州経由で公共交通整備・運営に補助

フランスの都市交通政策

- 1982年にLOTI法（国内交通進路法）を制定し、法第1条に交通権（国民が公共交通にアクセスする権利）を明文化
- 自動車と歩行者の共存、良好な生活環境形成を目的として、1990年：政令により「30kmゾーン」を制定
- 90年代以降、自転車、ローラ等への関心の高まりなど、トラム整備とあわせ道路空間を再構築（自動車以外への利用）
- 2000年：SRU（都市連帯刷新）法により都市計画、住宅、交通政策を一体化し新規開発に際し公共交通整備の検討を義務づけ

年代	主な法令・政策等
1960年代	高度経済成長期に、都市化と自動車交通増加、公共交通網の整備に遅れ
1970年代	道路混雑緩和を目的とし大都市で地下鉄整備 1971年：企業に公共交通整備費を一部負担させる交通税を導入しRER（近距離鉄道）、地下鉄を促進
1980年代	地方都市においても都市交通への関心 1982年：LOTI法（国内交通進路法）を制定し法第1条に交通権（国民が公共交通にアクセスする権利）明文化 公共交通に係る権限を地方に移譲、都市圏でPDU（都市交通政策）の策定を規定 1977年：ナント市トラム復活を計画（1985年供用）
1990年代	生活環境、バリアフリー、環境改善等を目的とし道路空間を再構築 自動車と歩行者の共存、良好な生活環境形成を目的として、1990年：政令により「30kmゾーン」を制定 1991年：居住地、職場、公共施設におけるバリアフリー規定 自転車、ローラ等への関心の高まりなど、トラムとあわせ道路空間を再構築（自動車以外への利用）
2000年代	土地利用と交通政策の一体化と自動車利用を抑制する交通政策を展開 2000年：SRU（都市連帯刷新）法は、都市計画、住宅、交通政策を一体化し新規開発に際し公共交通整備の検討を義務づけ

ドイツの都市交通政策

- モータリゼーションの進行に伴い、自動車を中心とした街づくりへ
- 1971年に市町村交通助成法（GVFG）を制定し鉱油税から市町村の交通改善のための補助金を交付、補助対象にバスを加え地方の公共交通整備のための仕組みを強化
- 1980年代後半には、環境問題が深刻化し自動車利用を抑制し公共交通にシフトする交通政策を展開

年代	主な法令・政策等
1960年代	モータリゼーションの進展、自動車を中心とした街づくりが進行
1970年代	公共交通整備のための補助制度を法制化、大都市で近距離交通を整備 1971年：市町村交通助成法（GVFG）を制定し鉱油税から市町村の交通改善のための補助金を交付 順次、公共交通への配分を引き上げ 大都市部では近距離交通の整備が進められ、また、先進都市においてはトラム導入計画が開始
1980年代	地方の公共交通整備のための補助を強化 GVFG補助金の引き上げ、補助対象範囲をバスに加え、地方の公共交通整備のための仕組みを強化 1980年代後半には、環境問題が深刻化し自動車利用を抑制し公共交通にシフトする交通政策を展開
1990年代	鉄道旅客近距離交通（SPNV）の権限を州に移管、より地域にあった整備・運営が可能に 1996年：地域化法を発効し、鉄道旅客近距離交通の計画・組織・資金調達が連邦から州に移管 州移管にあわせ、連邦税である鉱物税を財源とするSPNV整備に限定した特定補助金を交付
2000年代	公共交通のバリアフリー化を強化するため、2002年：GVFGを改正 バリアフリー目標が事業計画への反映規定 さらに補助金事業がバリアフリー目標にどの程度合致しているかを報告する義務を課した

イギリスの都市交通政策

- モータリゼーションの進展により、財政支援にもかかわらず公共交通利用者が減少
- 1989年に政府は「予測交通量に見合った道路整備は財源的に困難」との方針のもと、公共交通、徒歩、自転車を中心にした政策に転換
- 2000年：「交通10カ年計画(transport2010)」を策定し都市内公共交通の利用者を10年で12%アップを目標化
- 2003年：ロンドンでロードプライシング導入、通行料金で公共交通を整備

年代	主な法令・政策等
1960年代	モータリゼーションが進行、公共交通サービスが大きく低下
1970年代	公共交通への財政支援にもかかわらず、バス利用者等は減少 政府は公共交通への補助を拡大
1980年代	バス事業の規制緩和がなされたが、サービス水準は悪化し利用者も減少 政府は交通部門においても規制緩和を進め、公共交通の段階的廃止を実施 自動車利用、道路重視の交通政策を進めた結果、郊外部の開発が進み交通渋滞と環境破壊を招く 1985年：交通法 (Transport Act) 改正によりロンドン以外の都市におけるバス事業を自由化し、自治体が社会的に必要と判断した路線については補助金で維持。 1989年に政府は「予測交通量に見合った道路整備は財源的に困難」との方針のもと、公共交通、徒歩、自転車を中心にした総合政策に転換
1990年代	道路整備の限界、環境への懸念から公共交通を重視する政策に転換 1998年に「交通白書 (New Deal for Transport: Better for Everyone)」を発表し公共交通を重視した政策に大幅転換 同白書により地方交通計画の策定、地方自治体とバス事業者との品質確保等の具体的方策を提案 1997年：道路交通削減法により道路交通量の現状と予測、削減目標の提出を地方に義務付け
2000年代	自動車の利用を減らし、公共交通の利用を促進する政策を継続ロンドン等でロードプライシングを導入 2000年：「交通10カ年計画(transport2010)」を策定し都市内公共交通の利用者を10年で12%アップを目標化 2003年：ロンドン中心部でロードプライシングを導入、流入制限を行うとともに通行料金収入で公共交通を整備

アメリカの都市交通政策

- モータリゼーションの進展と郊外での宅地化により公共交通の利用者は大幅に減少
- 1962年：ケネディ運輸教書が出され、連邦政府が責任をもつ分野を都市間交通と都市交通とし公共交通優先の考え方のもと事業を補助
- 1981年：連邦政府の関与縮小路線のもと公共交通へ補助を大幅削減し、極度の自動車利用と郊外化により公共交通が衰退
- 1991年：総合陸上交通効率化法（ISTEA）が制定され、公共交通プログラムの予算を倍増、また、環境問題から公共交通を重視する政策へ転換

年代	主な法令・政策等
1960年代	モータリゼーションの進展と郊外での宅地化により公共交通の利用者は大幅に減少 都市部の低所得者層は公共交通に依存し自治体は公共交通を公営化。
1970年代	低所得者のため公共交通の維持を連邦政府が支援 1962年：ケネディ運輸教科書が出され連邦政府が都市間交通と都市交通とし、公共交通優先の考え方のもと事業を補助 1964年：都市大量公共交通輸送法(UMTA)が制定され、都市公共交通の新規計画費用額の3分の2相当額を補助
1980年代	公共交通への補助が削減され、公共交通の衰退が顕著 1981年：連邦政府の関与縮小路線のもと、公共交通へ補助を大幅削減し極度の自動車利用と郊外化により公共交通が衰退
1990年代	公共交通におけるバリアフリー化を義務付け 1990年：アメリカ障害者法(ADA)は、公共交通機関に対してバリアフリー化を義務付け 1991年：総合陸上交通効率化法(ISTEA)が制定され、公共交通プログラムの予算を倍増 し道路整備と公共交通間での資金流用・転用が可能に 環境問題から公共交通を重視する政策へ転換 改正大気浄化法(CAAA)により、基準の未達成地域に、大気汚染を改善する交通計画の立案を義務付け
2000年代	

欧州における公共交通に関する制度（参考）

《計画段階における制度》

- 仏・英・独では都市圏交通計画策定が義務化され、策定された計画に対する国の関与・財政支援のあり方が明確

計画	フランス	イギリス	ドイツ
名称	PDU(都市圏交通計画)	LTP(地方交通計画)	ÖPNV-Bedarfsplan, Ausbauplan (公共近距離旅客交通整備計画) NFP(近距離交通計画)
根拠法	国内交通基本法第28条	2000年交通法第108条	旅客運輸法により州法に委任
策定主体	都市圏交通局(都市圏を構成する自治体の一部事務組合) 人口10万人以上の都市圏は策定が義務化	自治体、県、旅客交通局 (PTA&PTE、複数自治体で構成)による策定が義務化	州 郡、郡独立市又は運輸連合による策定が義務化
計画期間	おおむね10年	5年	20年又は5年
計画事項	都市圏内の旅客、貨物交通、駐車政策 整備事業、運営管理のほか、事業主体、資金計画についても記述	安全で連絡性に優れ効率的で経済的な交通施設、交通サービスの振興・促進のための戦略、戦略実行のための施策 策定内容、重視すべき分野、策定手順等ガイダンスで提示	ÖPNV-Bedarfsplan, Ausbauplan ・インフラ整備計画、個別事業の投資計画 NFP ・運行サービス水準の目標 ・資金調達、投資計画 ・輸送補償金の支払いシステムとその強化策
国の関与	県知事(国の地方代表)が承認 首都圏は国が策定主体	国は、LTPの質と地方当局の行った査定結果から予算配分	(都市内公共交通分権法により州権限)
国の財政支援		計画に基づき国費を一括配分	は、市町村交通財政法による補助要望の根拠資料

4) 包括的助成制度等の支援策 ヨーロッパにおける公共交通への助成制度

- フランスでは公共である都市圏交通局が主体、契約により民間企業に運行を委託
- イギリスでは、非営利路線に対する公の役割が大きく、バスはより細かな支援
- ドイツでは上下分離方式を導入、「商業採算性に基づく輸送」と「公益事業としての輸送」の区別に基づき、公が費用負担し事業者と契約する方式

運営	フランス	イギリス	ドイツ
計画・組織・整備・資金調達	・都市圏交通局(公共)が地下鉄、LRT、バスを一元的に整備・管理(資金調達を含む)	自治体、県、旅客交通局がLTP策定、補助金交付 地下鉄、LRTは旅客交通局が整備・運営 バスに係る許認可は道路交通委員会(政府機関)が実施	・公共近距離旅客交通法において、近距離旅客輸送の事業責任者など
施設・車両の所有者	・都市圏交通局(公共)	地下鉄、LRT・・・旅客交通局が整備・管理 バス・・・営利路線は民間事業者、非営利路線は旅客交通局・自治体	・自治体or事業者が施設・車両を保有 ・ドイツ鉄道のみが上下分離され、かつ、上は旅客、貨物に分離(上として他社の参入を認めている)
運行事業者	・契約により民間事業者に運行委託	・地下鉄、LRT、バスの非営利路線は契約により民間事業者に運行を委託	・地下鉄、LRTは自治体出資の公営企業である場合が多い ・バス事業者は、自治体、民間企業、ドイツ鉄道(株)子会社など
委託方式の概要等	都市圏交通局が民間企業に運行を委託(地下鉄、LRT、バスを一体で、4~7年間分を一括して競争入札) 委託契約は、リスクを交通局と民間交通事業者とで分担する方式が一般的	民間バス事業に対する「品質協定・品質契約」方式 ・輸送サービスの質と自治体支援内容 ・自治体支援内容は、P&BR施設、バス停整備、車両提供など 民間バス事業に対する「チケット」方式 ・地方交通当局が共通チケット発券	近距離公共旅客輸送を「商業採算性に基づく輸送」と「公益事業としての輸送」とに明確に区分し、後者については公共側が費用負担し、輸送サービスの質と報酬を決めて事業者と入札契約。 運輸連合による、共通運賃制度の導入や損失補填が制度化

《整備に関わる補助制度》

- 仏・英・独各国とも、年間数千億円オーダーで公共交通に補助
- フランスでは整備・運営費の半分程度が交通税が占める
- イギリスでは、計画およびバス事業に対する国や地方自治体の補助が特徴的
- ドイツでは鉱油税が財源とされ、補助についても地方分権が進み州政府の役割が大きい

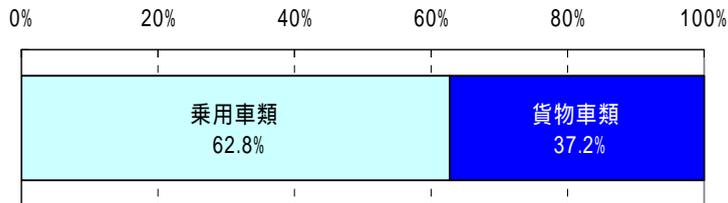
整備	フランス	イギリス	ドイツ
都市内公共交通整備に対する国の財政支援措置、地方自主財源	<p>交通税(VT、地方目的税)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・人口1万人以上の自治体、都市圏で課税が可能 ・<u>徴税総額は地方圏で年間約3000億円、首都圏で年間約3300億円</u> ・公共交通機関整備・運営費の約45%を占める <p>公共交通インフラに対する国庫補助制度</p> <ul style="list-style-type: none"> ・地下式軌道 ・地上式軌道 ・地下鉄関連施設 ・トランジットモール関連施設 ・乗換施設、パーク＆ライド駐車施設 <p>2004年に国庫補助制度廃止</p>	<p>地方交通計画に対する国の補助</p> <ul style="list-style-type: none"> ・5年間の一括補助金、使途は資本支出に限定 ・約10億円以上の大規模プロジェクトは交通省が個別審査 ・<u>予算総額年間約3,700億円(うち大規模プロジェクトは約900億円)</u> <p>バス事業に対する国の補助</p> <ul style="list-style-type: none"> ・地方部バス補助交付金 ・バスチャレンジ(地方部交通協定) ・燃料税の割り戻し <p>バス事業に対する地方の補助</p> <ul style="list-style-type: none"> ・品質協定、品質契約に基づく、輸送サービスの質と自治体支援に関して民間事業者と協定・契約 	<p>市町村交通助成法(連邦法)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・8割を州の自動車保有台数に応じて配分、州は自治体の事業計画を審査して州プログラムを作成し自治体に補助 ・2割は大規模事業を連邦政府が審査して連邦プログラムを作成し補助 ・<u>鉱油税が財源、総額年間約2,240億円、うち公共交通分は約1,190億円</u> <p>公共近距離旅客交通分権法</p> <ul style="list-style-type: none"> ・近距離旅客交通に係る監督権限の州への委譲、近距離鉄道に対する財源譲与を定めた法律 ・<u>鉱油税が財源、総額年間約9,450億円</u> <p style="color: red; text-align: center;">< 確認中 ></p>

効率的な都市内の物流の向上に向けて

- 東京圏における自動車交通需要の約 4 割は物流系需要
- 都市内交通の円滑化を図るうえでも、物流の効率化は都市の大きな課題

東京都市圏の物流の重要性

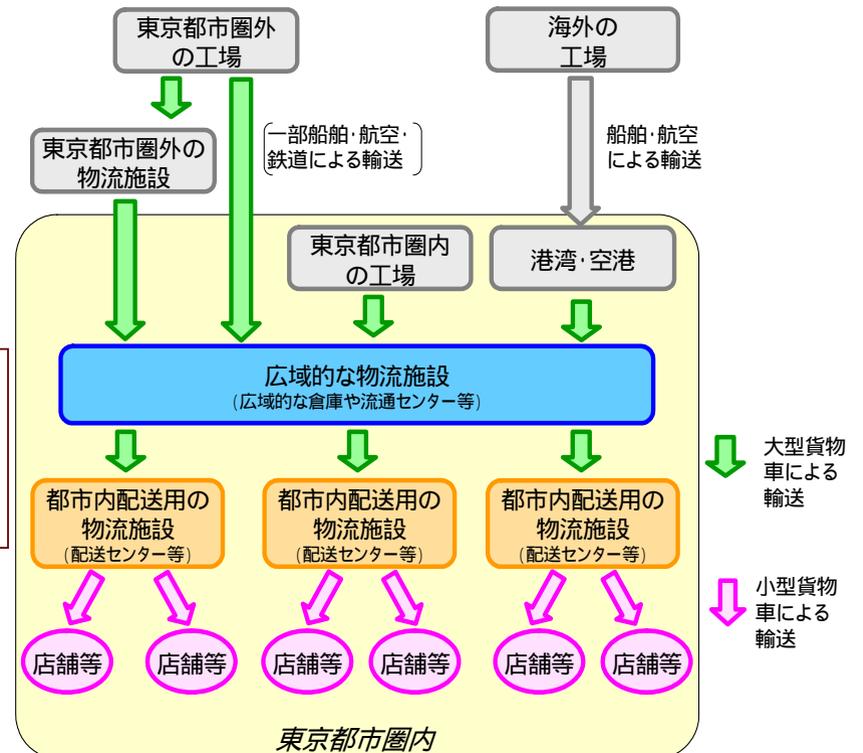
【車種別自動車走行台キロ(東京都市圏)】



資料：「平成11年度(1999年度)道路交通センサス 自動車起終点調査(発生ベース)」(国土交通省、平成11年)

(企業ヒアリング調査)
国内外の工場で生産された物資が、広域的な物流施設や、都市内配送用の物流施設を階層的に利用して輸送

【生産・輸入から消費までの物流の流れ】

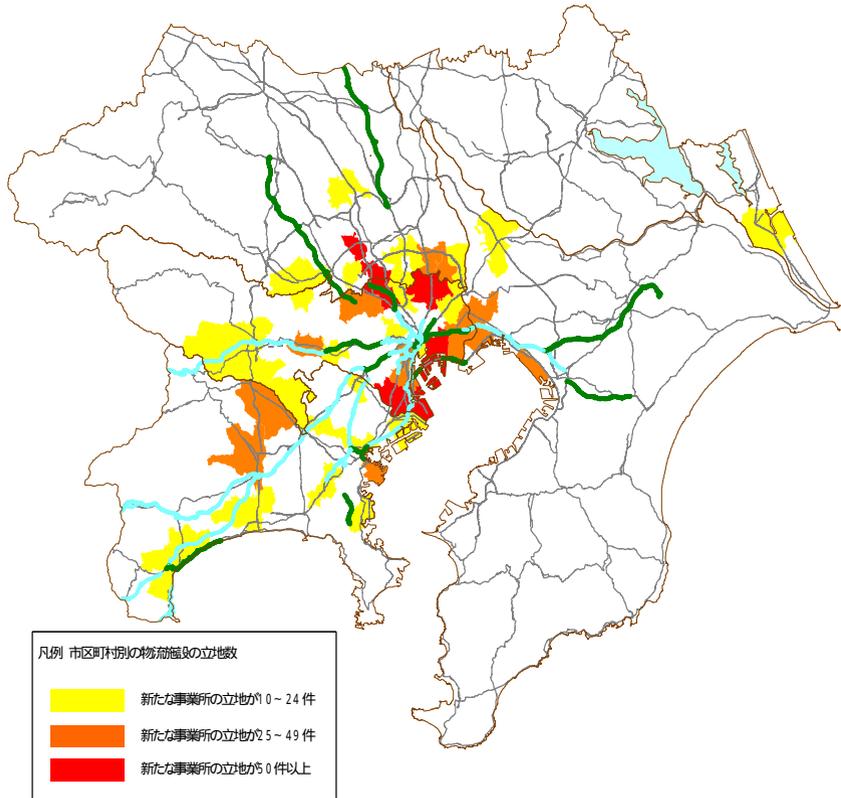


資料：第4回東京都市圏物資流動調査 (企業ヒアリング調査)

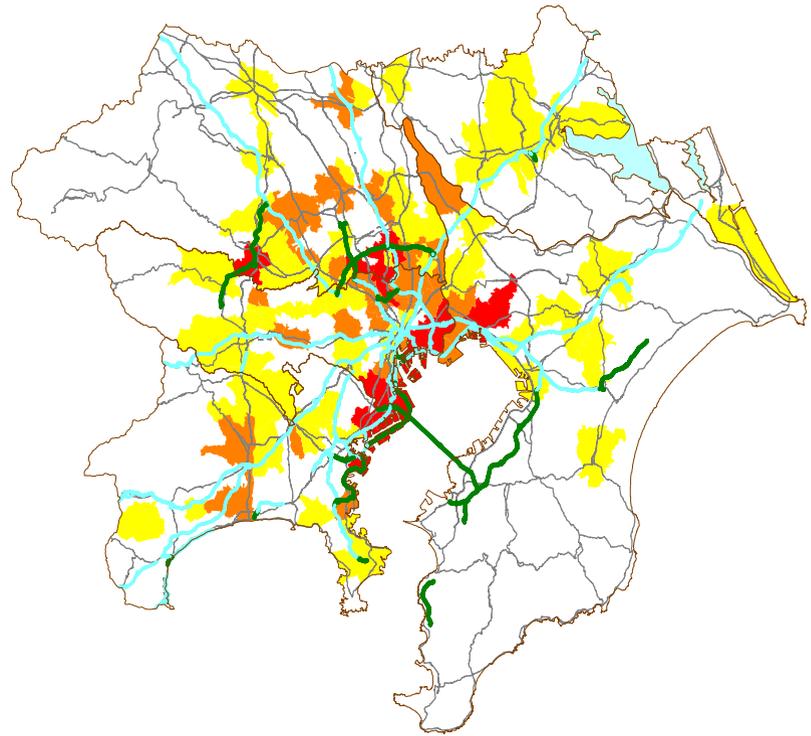
年々広域化する物流拠点

□ 幹線道路の整備とともに、臨海部から首都圏郊外に設けられる物流拠点

1970年～1979年に開設したエリア



1990年以降に開設したエリア



注：・物資の搬出入がある物流施設のみ
 ・施設種類が、倉庫、集配送センター・荷捌き場、トラックターミナル、
 その他の輸送中継施設のいずれかの事業所のみ
 資料：第4回東京都市圏物資流動調査（事業所機能調査）

地方が運営する福祉バス（北九州市）

- バス路線廃止による公共交通空白地域において、高齢者など住民の日常生活や外出を支援する福祉バスを運行し生活交通を確保
- 地域・交通事業者・市の連携により、地元の協力体制づくりや一定の採算性の確保途を前提に、交通事業者がジャンボタクシーを運行

< 公共支援の枠組み >

事業者が運行開始時の必要費用(最大460万円の助成で車両費用に限定)

車両更新時に要する費用(最大300万円の助成で車両費用に限定)

< 運行概要 >

運行地域 : 4地域

(地区高齢化率22~27%)

運行便数 : 95便(10ルート)

料金 : 100円(5ルート)

180円(2ルート)

300円(2ルート)

400~600円(1ルート)

事業主体 : 交通事業者

運行車両 : 乗合タクシー、小型バス等



ビジネス街で企業が運営するバス

- 千代田区丸の内周辺地区では、企業20社協賛により無料の巡回バス「丸の内シャトル」が平成15年8月から運行し地域の活性化に貢献
- ビジネス街の周遊性、利便性確保によるビル来訪者向上（ビルの採算向上）
- 企業PR（環境負荷軽減への取り組み、企業広報）

運行時間・運行間隔

【平日】 8:00～20:00 朝は大手町ルートのみ

【土・日・祝祭日】 10:00～20:00

約15～20分間隔で運行。 年中無休

料金

無料(協賛企業:25万円/月×20団体=500万円/月)

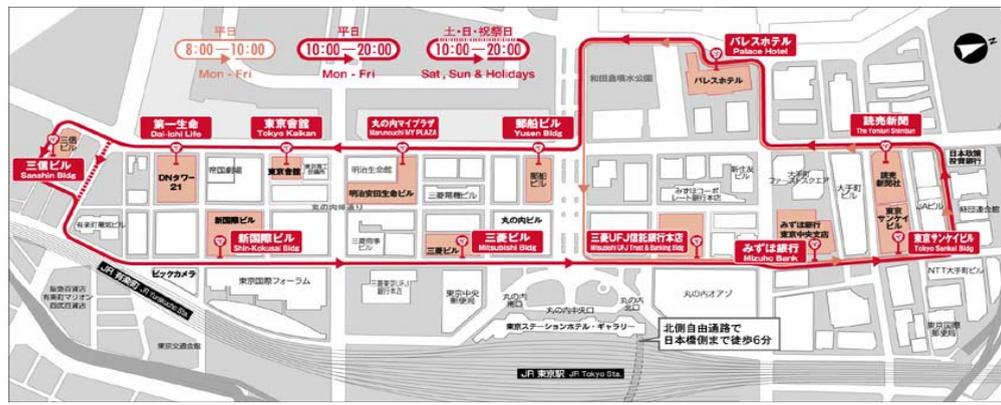
利用者数

年間約38万人、1日当たり約1,040人(平成17年度実績)

当初は観光客が多かったが、現在はビジネス客が多い

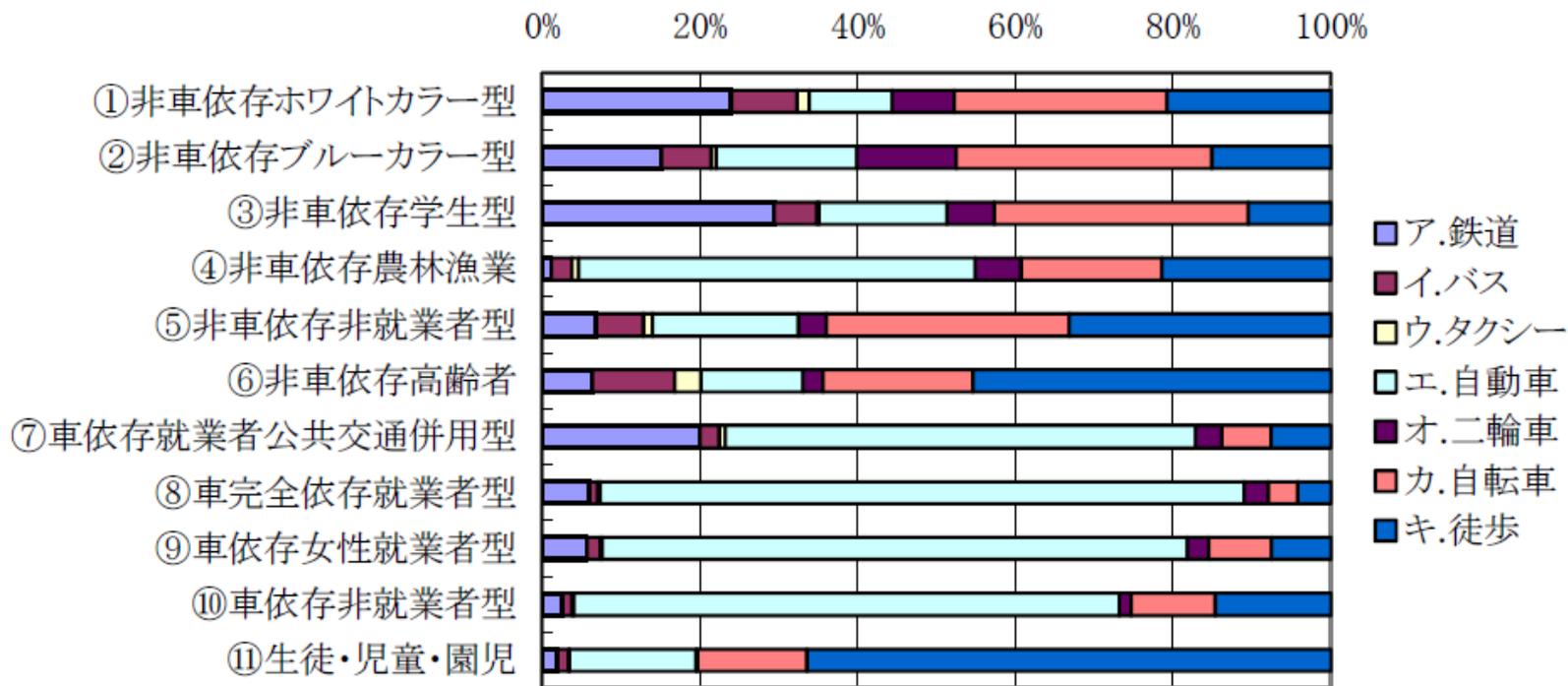
【課題】

- ・無料バスのため、乗降場サインを道路上に置くことができず、利用者から乗り場が分かりにくいという声が多い。
- ・公共支援の充実(路線バスと比べて支援が制限されている)



住人属性ごとの交通利用特性

- 同じ居住地でも交通行動のタイプの異なる行動群が存在
- 個人属性（年齢、職業、自動車利用、性別、世帯人数の組合せ）に基づく行動群ごとに類似した交通行動特性



平成11年度行動群別代表手段構成(平日)

路面電車の衰退の背景 (当時の都市交通情勢)

- 大衆化する自動車
- バス交通の拡大
- 交通渋滞の激化と不足する道路容量

《路面電車廃止の背景》

交通渋滞対策として軌道廃止により道路の車線数を拡大
自動車交通の増大と路面電車利用者減少
利用者の減少により経営状況が悪化した地方部の事業者

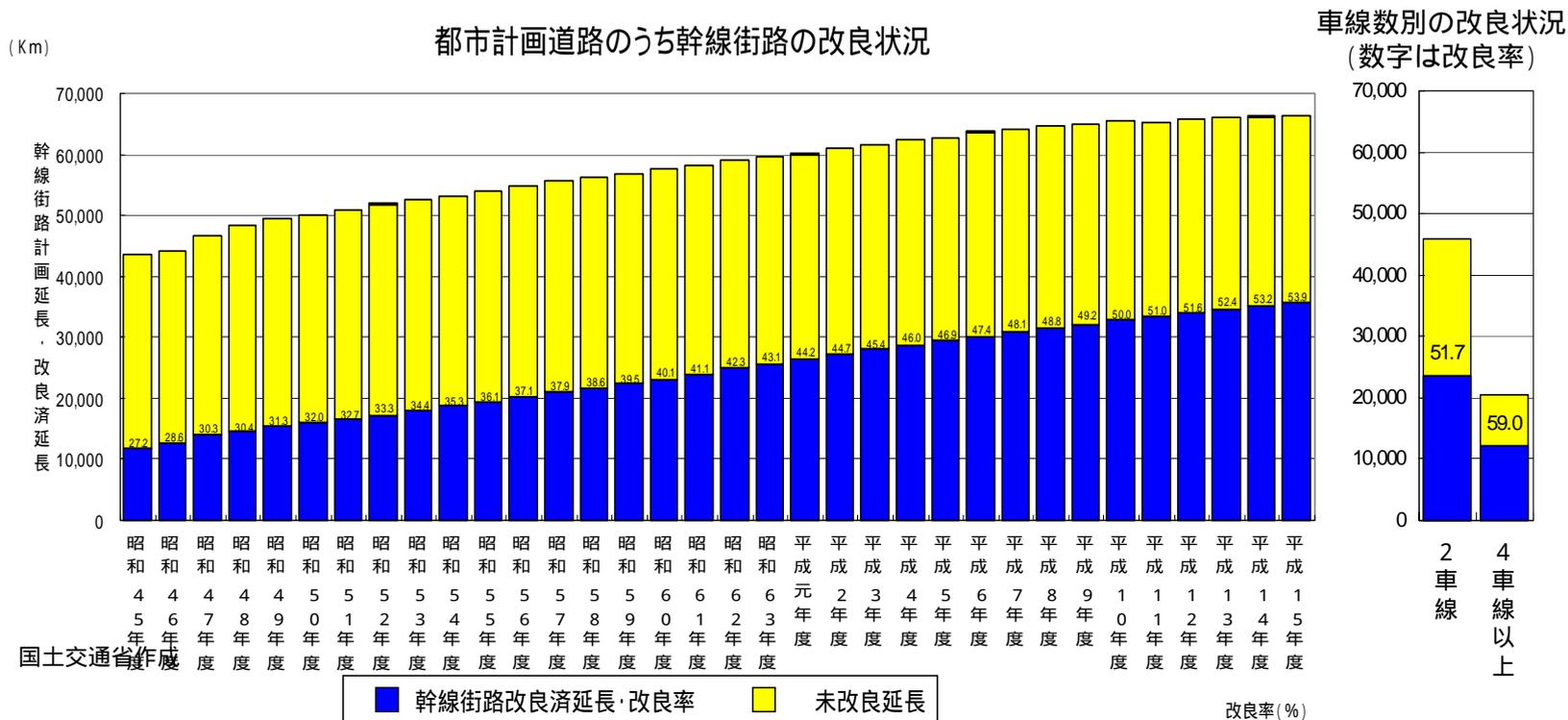


238

マイカーに押されて 五稜郭公園前交差点 (昭和42年)

「骨格となる道路」ネットワークの状況

- 都市計画に定められた幹線街路の延長のうち、改良済のものの割合（改良率）は、平成16年3月現在で53.9%となっている（過去10年間の改良率の向上は年平均で約0.7%）。
- 4車線以上の都市計画道路の改良率は2車線のものより高い。



出典: 都市計画年報

欧米諸国における都市交通政策の流れと背景

- 各国に共通してみられる時代的背景と政策の流れ -

- 1960年代：モータリゼーションの進展等により公共交通利用者が減少
- 1970年代：公共交通支援の制度・枠組みを各国整備
- 1980年代：公共交通にシフトする政策の転換期
- 1990年代：政策軸を公共交通に移した施策を具体化

《欧米各国における特徴的な施策》

(1) フランス

1982年：LOTI法(国内交通進路法)により国民の公共交通へのアクセス権を明確化
自転車、ローラ等への関心の高まりなど、トラム整備とあわせ道路空間を再構築
土地利用と交通政策の一体化と自動車利用を抑制する交通政策を展開

(2) ドイツ

鉄道旅客近距離交通 (SPNV) の計画・組織・資金調達を連邦 から州に移管し連
邦税である鉱物税を財源とするSPNV整備に限定した特定補助金を交付

(3) イギリス

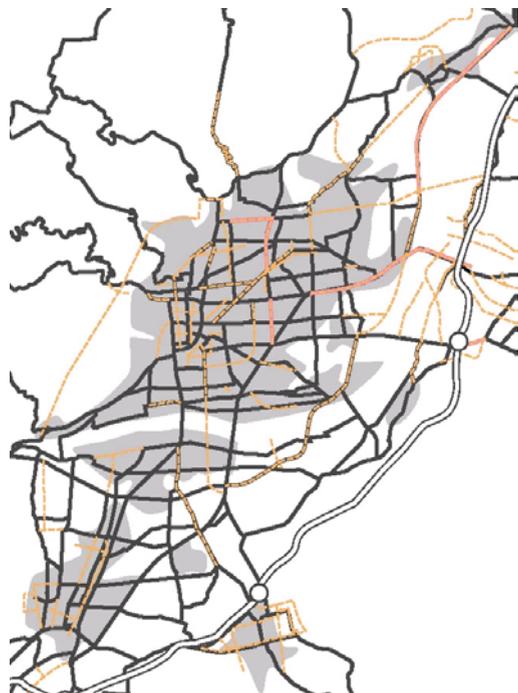
政府が「予測交通量に見合った道路整備は財源的に困難」との方針のもと、公共
交通、徒歩、自転車を中心にした総合政策に転換

(4) アメリカ

1991年：総合陸上交通効率化法 (ISTEA) を制定し公共交通プログラムの予算を
倍増、道路整備と公共交通間での資金流用・転用が可能に

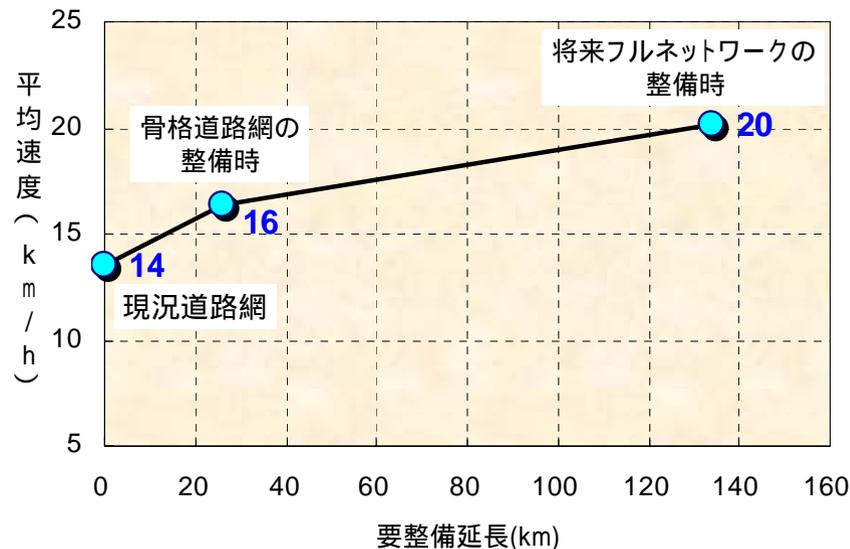
□ B市 人口約40万人 / 文化豊かな中核都市

骨格道路網



凡 例	
	自動車専用道 (供用済)
	一般道路 (現況ネットワーク)
	〃 (骨格道路網)
	〃 (長期フルネットワーク)

整備効果の推計



資料: 将来ODを用いた推計

B 市		
常住人口 (平成12年国調)	36	万人
市域面積	40.4	km ²
現況道路網	50.2	km
要整備延長 (将来フルネットワーク)	13.4	km
要整備延長 (骨格道路網)	2.7	km

整備延長は4車線換算した値

凡例は14日に描画ソフトから修正予定