

社会資本整備審議会 都市計画・歴史的風土分科会
都市計画部会 都市交通・市街地整備小委員会

【集約型都市構造を支える公共交通の実現に向けて】

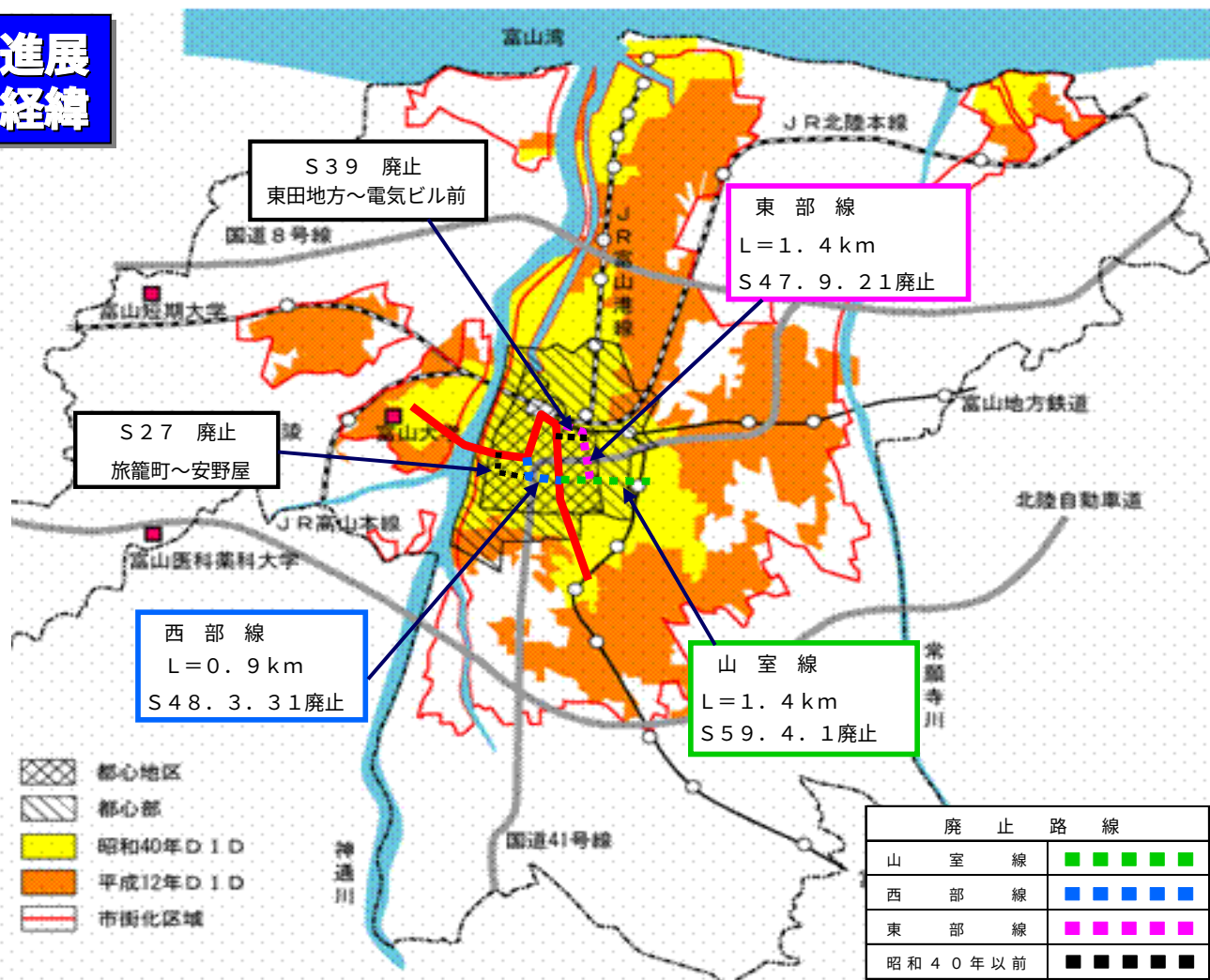
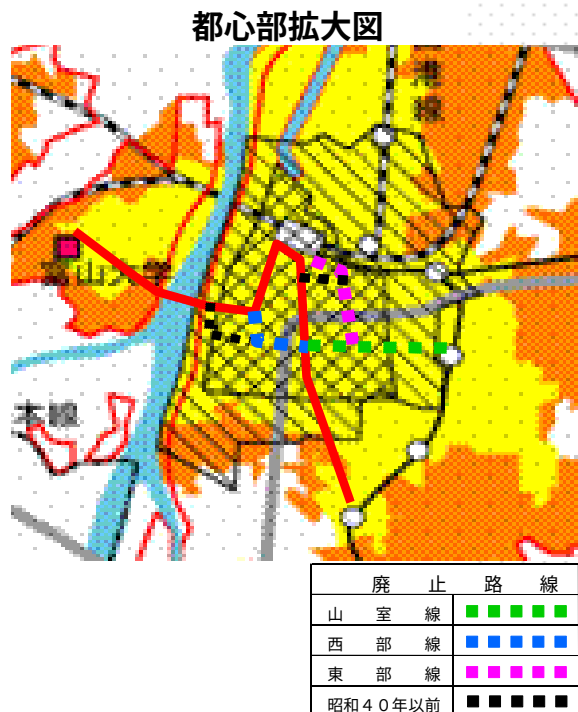
- 1. 公共交通の現状**
- 2. 集約型都市構造の実現に向けた公共交通の役割**
- 3. 公的支援のあり方**

1. 公共交通の現状

(1) モータリゼーションの進展と公共交通の衰退

- 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
- 高度成長期にモータリゼーションが進展し、市街地が外延化
- この結果、路面電車の利用者が減少し、採算性の確保を理由に路線の廃止が相次いだ

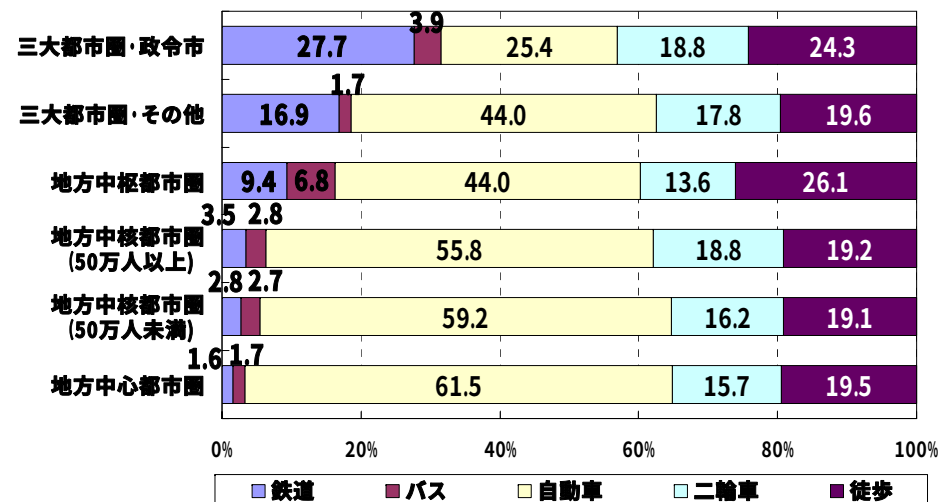
富山市における市街化の進展 と路面電車の廃止路線の経緯



(2) 交通手段の利用状況

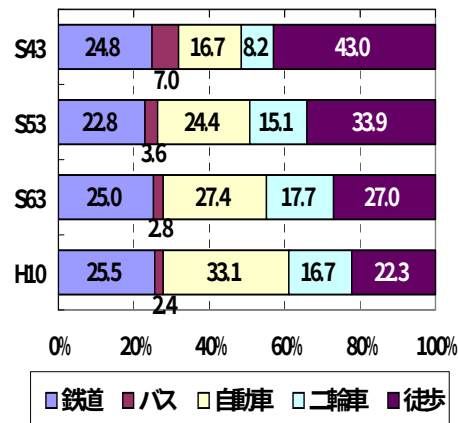
- 県庁所在地をはじめとした地方中核都市及び地方中心都市の都市圏では、自動車分担率が50%を超え、公共交通（バス・鉄道）の分担率は1割未満（約6%以下）
- 公共交通では、東京・中京都市圏の鉄道の分担率は概ね一定割合を維持しているが、バスの分担率は減少
- 一方、富山高岡都市圏では、鉄道、バスともに分担率は減少

[都市圏規模別の交通手段分担]

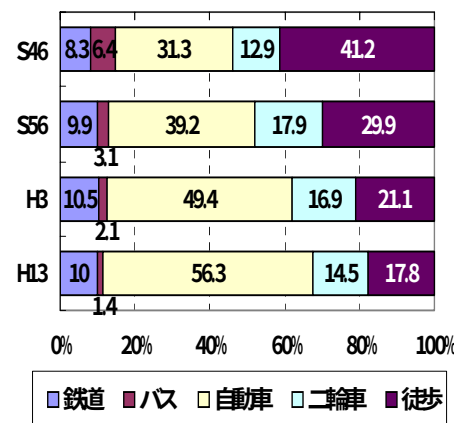


資料：平成11年全国都市パーソントリップ調査

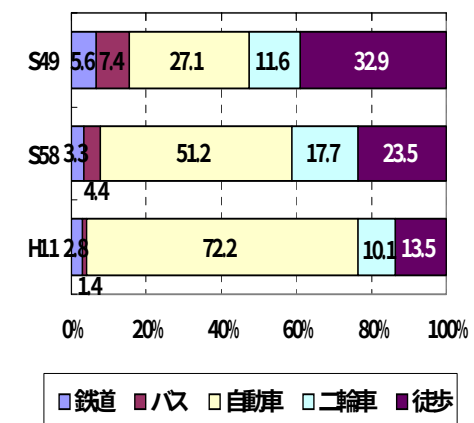
[東京都市圏]



[中京都市圏]



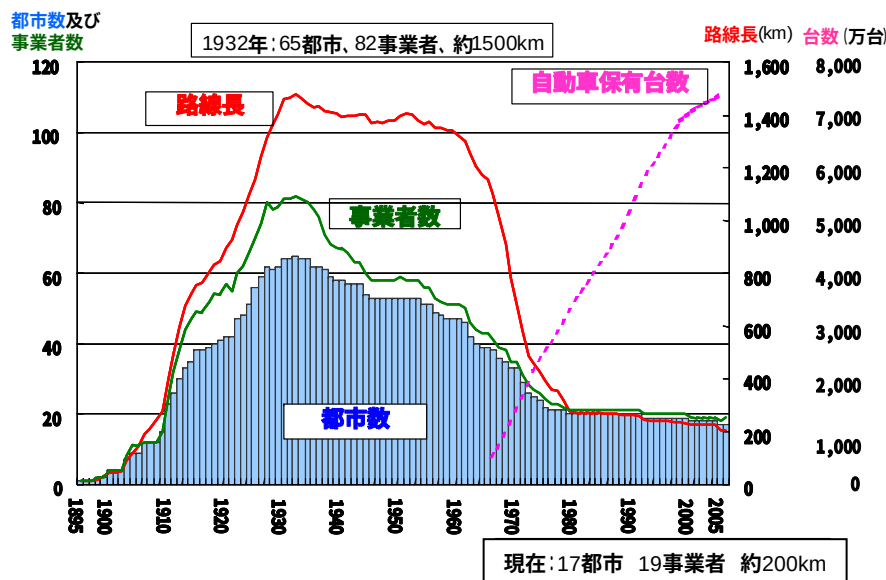
[富山高岡都市圏]



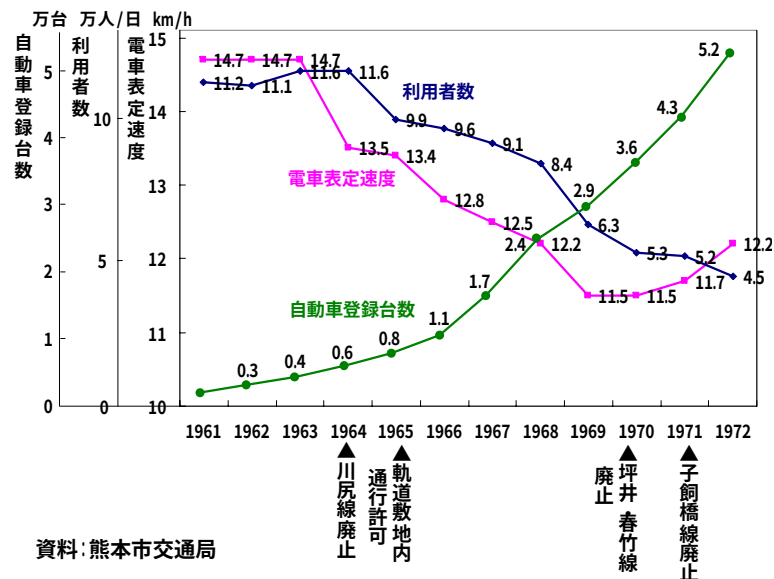
(3) かつての公共交通の主役であった路面電車の現状

- 1960年代、モータリゼーションの進展による道路混雑の深刻化により、軌道敷地内への自動車通行を許可。
- その結果、路面電車の表定速度は低下、利用者が減少し、路線の廃止につながった。

【路面電車の事業者の推移 (全国)】



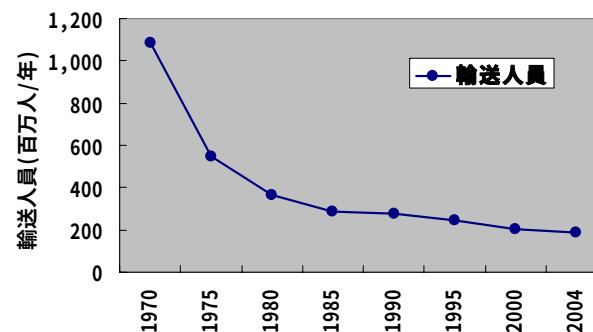
【路面電車の速度低下と利用数の減少 (熊本市交通局)】



【自動車による走行阻害】



【路面電車の利用数の減少 (全国)】

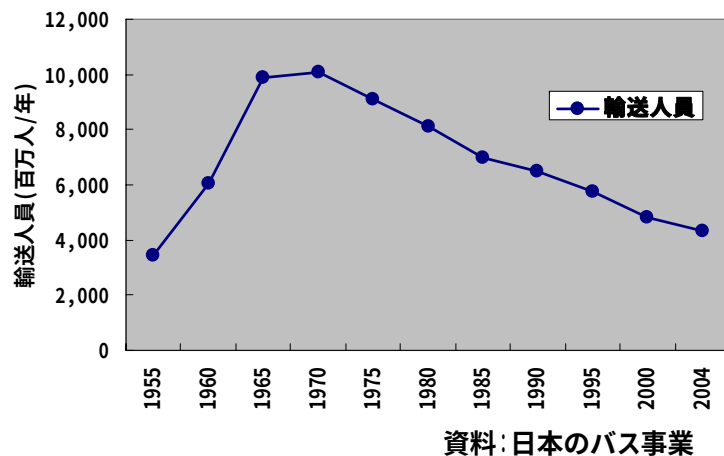


資料: 鉄道統計年報、民鉄統計年報、私鉄統計年報より作成

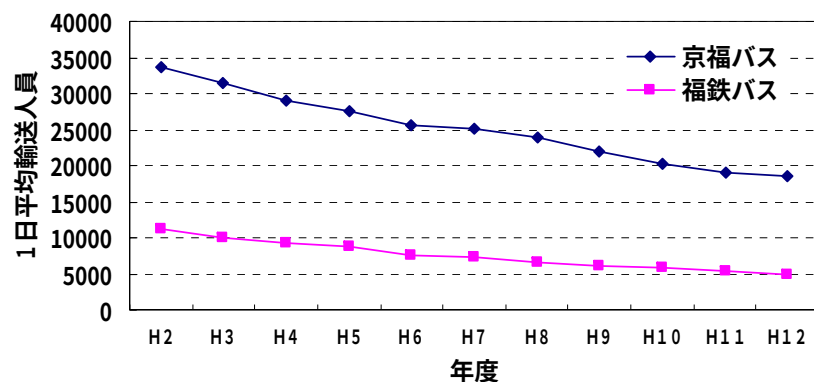
(4) 乗合バスの現状

- 乗合バスの輸送人員は、1970年頃をピークに減少。
- 多くの市町村で、乗合バスの休廃止届けが提出されている状況である。

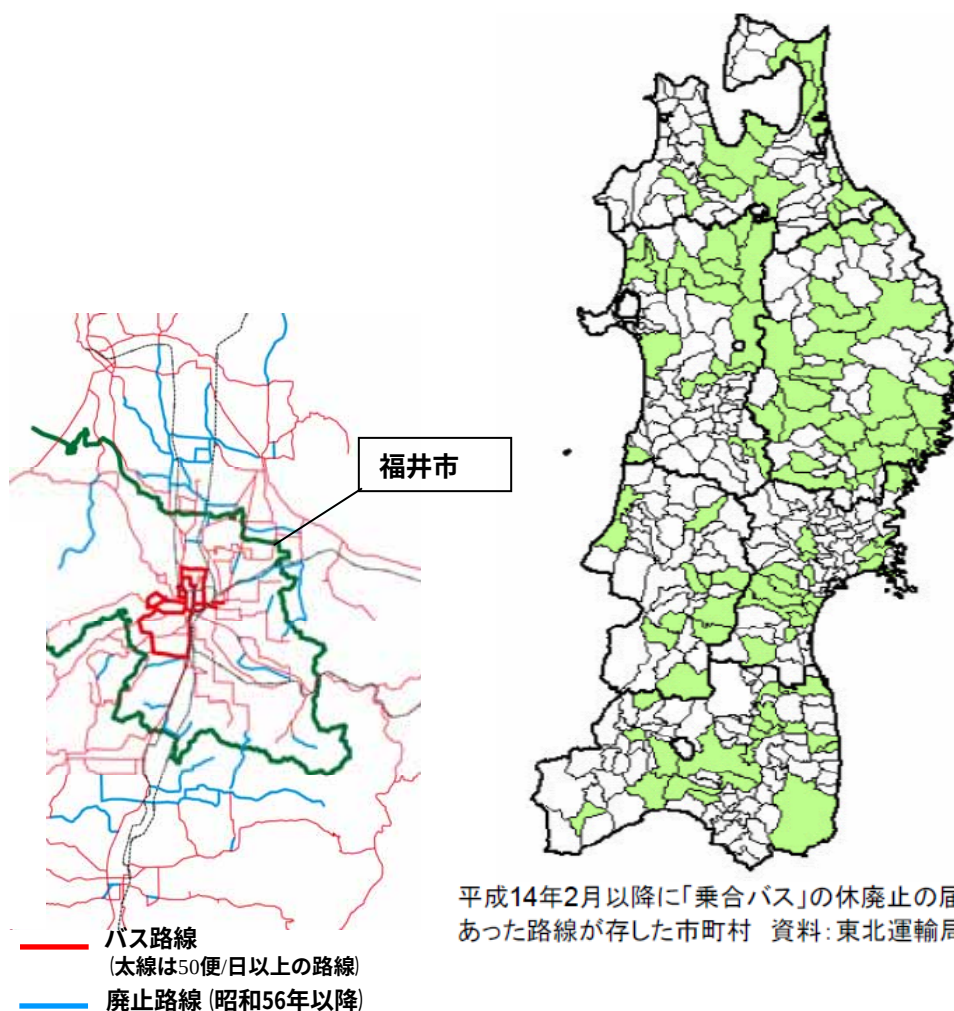
【乗合バスの輸送人員の推移(全国計)】



【福井県におけるバスの利用状況】



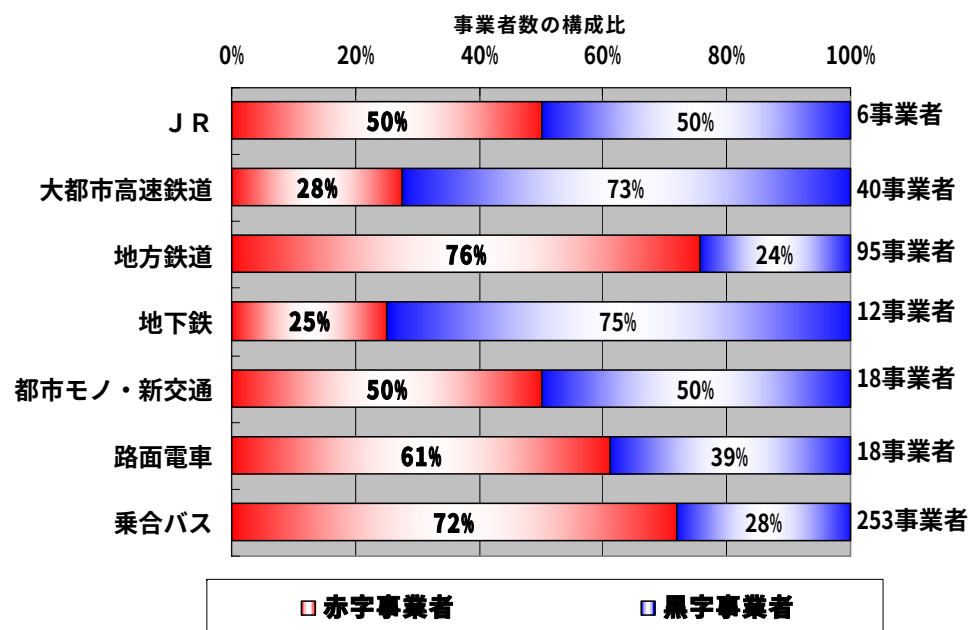
【路線バスの休廃止届けの存する市町村(東北地方)】



(5) 路面電車・乗合バスの経営状況

- 路面電車、乗合バスの事業者の過半数は赤字。
- 公共交通における民間事業者は、独立採算を原則としており、採算が成立しない場合は、運営コストの削減やサービス水準の見直しによる収益改善が行われる。それでも、改善しない場合は撤退につながる。

【交通事業者の単年度収支の状況】

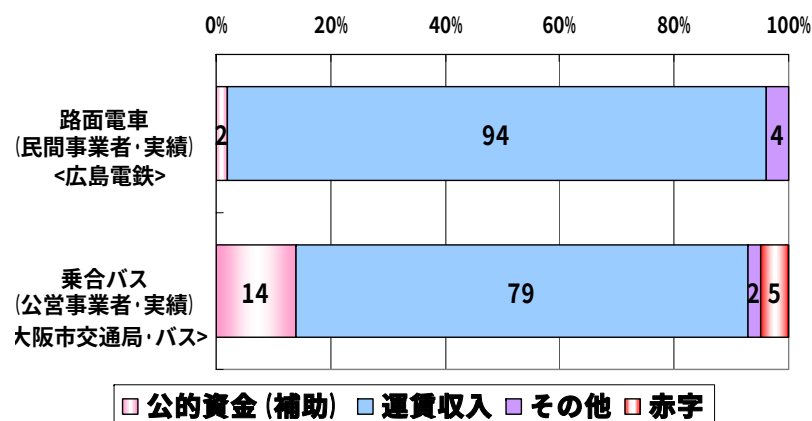


大都市高速鉄道：大都市通勤圏において、旅客輸送を主とする鉄道線
 地方鉄道：大都市高速鉄道及び観光鉄道以外
 ※ここでの集計では、地下鉄、都市モノ・新交通は別個に計上
 ※単年度の営業損益より判定

資料：鉄道統計年報、日本のバス事業より作成（平成16年値）

【運営費（営業費）の内訳構成】

●民間事業者は基本的に独立採算。



※乗合バスの運賃収入には、敬老優待パス等に対する一般財源からの繰り入れを含む(約4割)

※1 資料：運営路面電車路面電車活用方策検討調査報告書(1998年3月) 運輸省・建設省

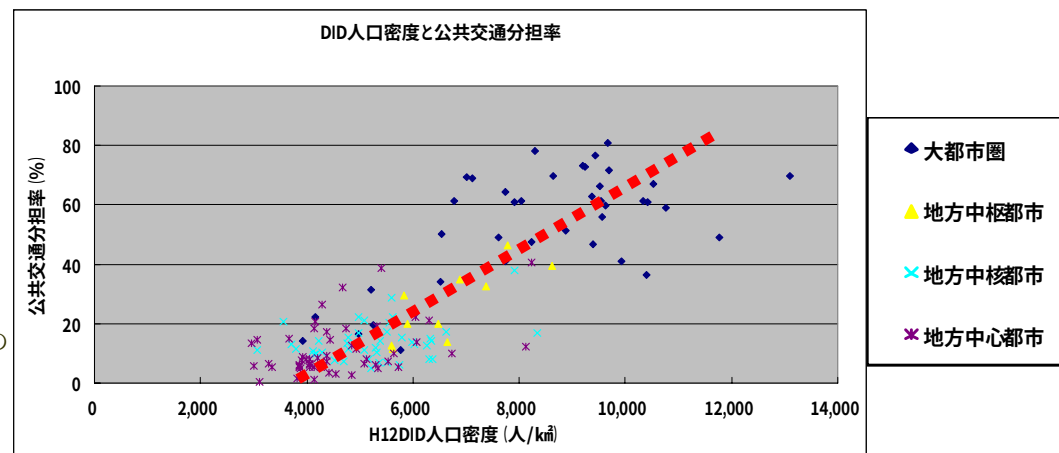
※2 資料：大阪市

(6) 拡散型都市構造がもたらす影響(1/2) ～公共交通利用者の減少～

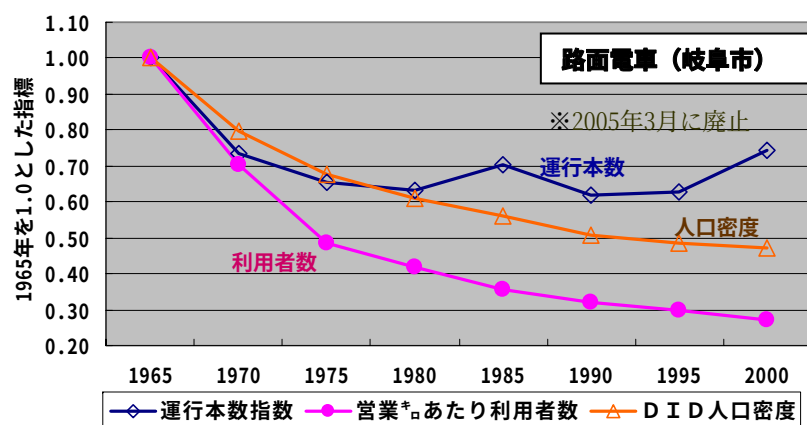
□公共交通は、人口密度によりその利用率が異なっている。
 □人口密度の低下により、公共交通の利用者が減少し、収益確保のため、サービスレベルの低下とさらなる利用者の減少をもたらしている。

●人口密度が高いほど、公共交通の利用率が高い傾向がみられる

※人口10万人以上(大都市圏は30万人以上)都市における通勤通学者の鉄軌道、バス利用割合(H12国勢調査)

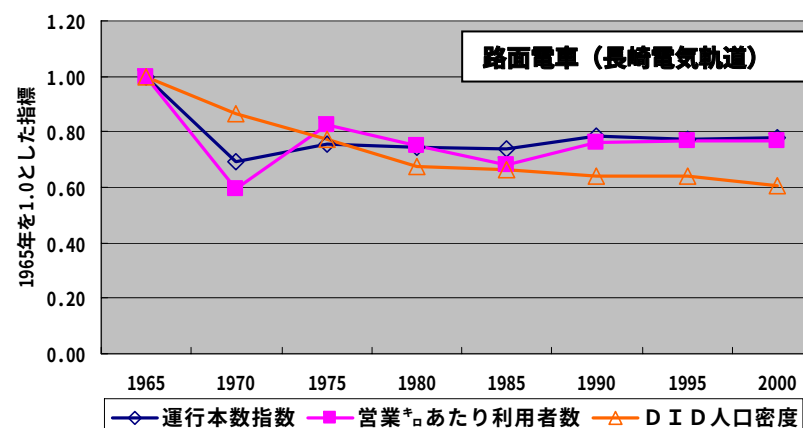


●人口密度の低下とともに、利用者数が減少(岐阜)



※運行本数指標は、「年間の総走行キロ」÷「営業キロ」で算定。
 このため、郊外部等で延長が長く、運行本数が少ない路線が廃止されると運行本数指標が増加することがある。(岐阜の2000年値等)

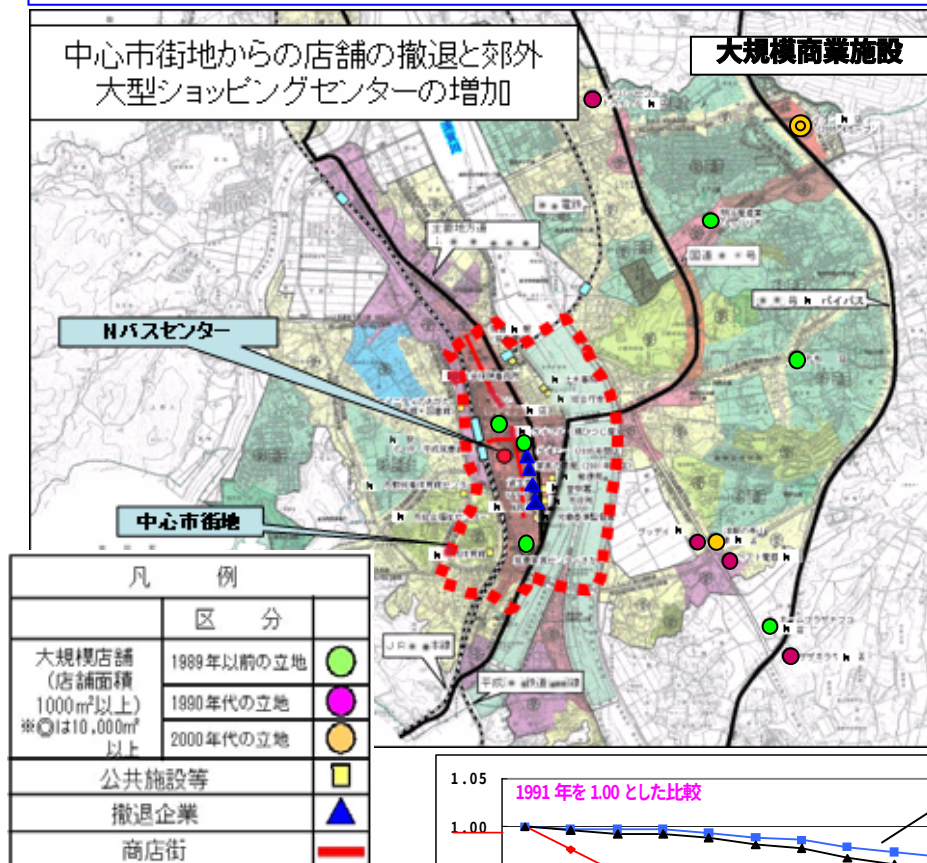
●高い人口密度を維持している都市は、利用者数も維持(長崎)



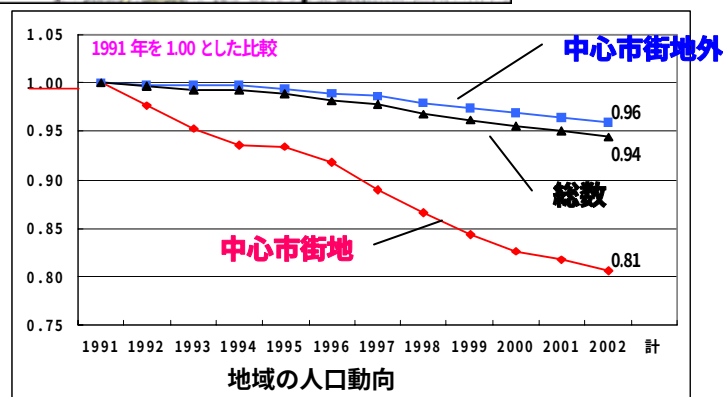
資料：鉄道統計年報、民鉄統計年報、私鉄統計年報、地方鉄道・軌道統計年報、国勢調査より作成

(7) 拡散型都市構造がもたらす影響 (2/2) ～交通結節機能の喪失～

□中心市街地において人口の急激な減少や大規模店舗の閉鎖・企業の撤退が進み、郊外部では大規模店舗の立地が進行していることから、中心市街地の来訪者が減少し、交通結節点の集積機能が喪失されている。



中心市街地人口
の急激な減少



[N市における交通結節点 (Nバスセンター) の状況]



行き先案内板の例



路線が大幅に減少

出典: 福岡県資料より作成

(8) 市街地の形状と公共交通利用率

- 市街地の形状をコンパクト化することによって公共交通の利用は高まる。
- 長崎市では沿線500m圏域内に主要施設が集積し、電停圏域に人口が集中し、公共交通利用率が高い。

浜松市

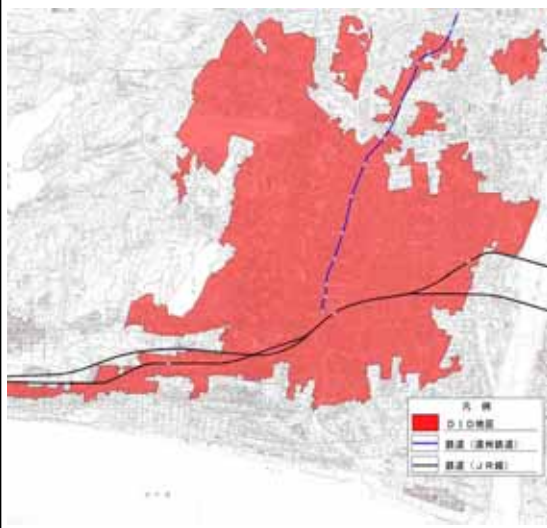
人口582千人

DID人口407千人

DID面積72.6km²

DID密度5610人/km²

公共交通利用率 11.5%



●市街地が拡散し公共交通利用率が低い

(平成12年国勢調査等より)

長崎市

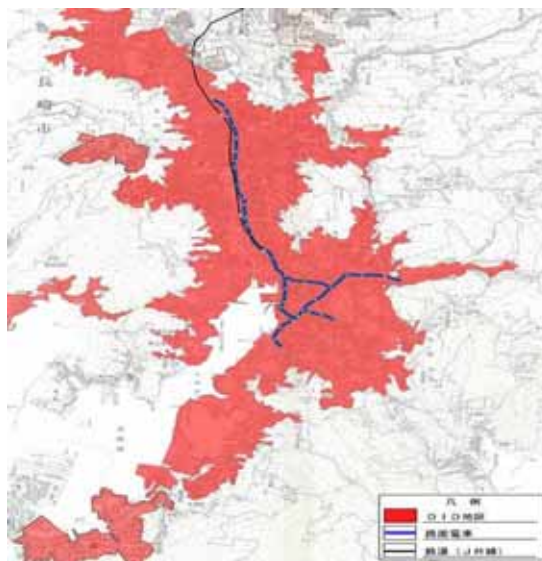
人口423千人

DID人口352千人

DID面積44.5km²

DID密度7910人/km²

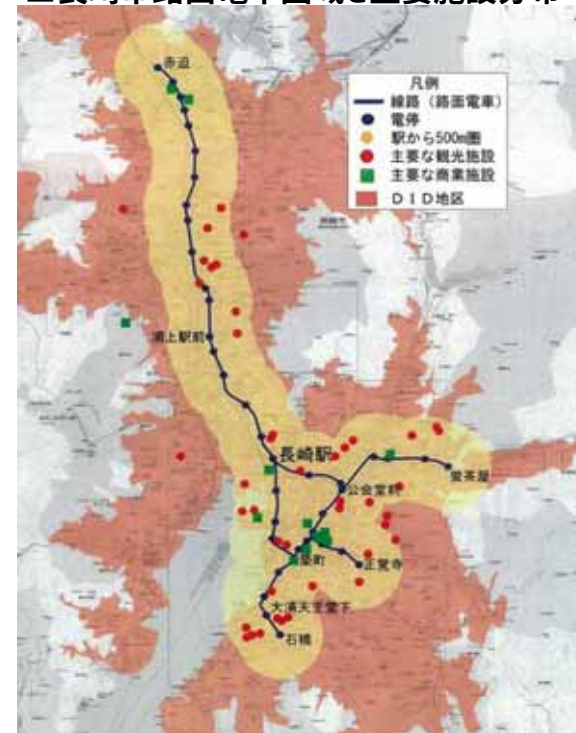
公共交通利用率 37.8%



●路面電車沿いにコンパクトな市街地形成され、公共交通利用率が高い

(平成12年国勢調査等より)

■長崎市路面電車圏域と主要施設分布



●電停圏域は、市及びDIDと比べて人口密度が高い

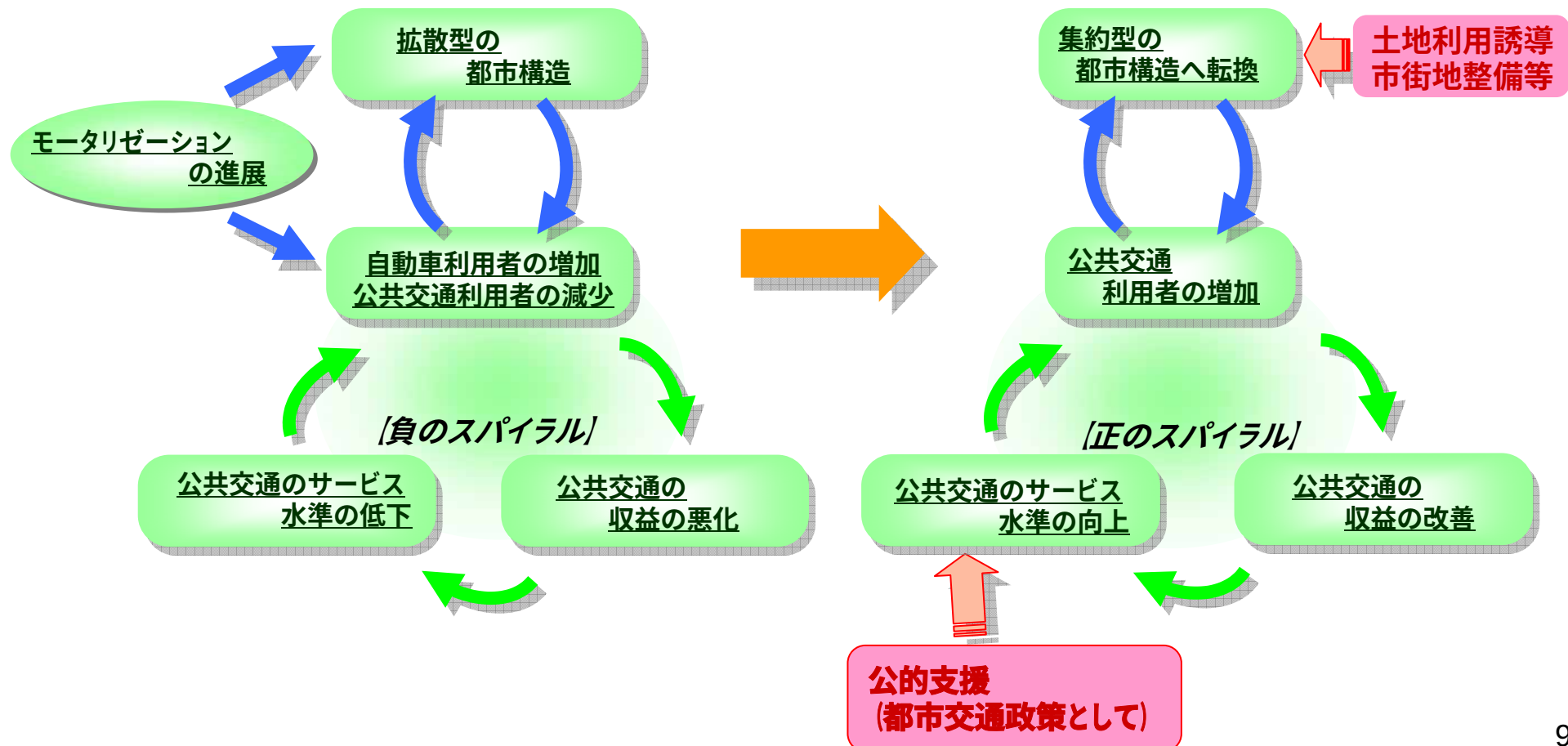
	人口密度 (人/km ²)	
市域全体	1,122	住民基本台帳H18.1.4
DID地区計	7,457 (7,910)	国勢調査H17.10.1 ()はH12.10.1
電停圏域計	8,243	住民基本台帳H18.1.4

2. 集約型都市構造の実現に向けた公共交通の役割

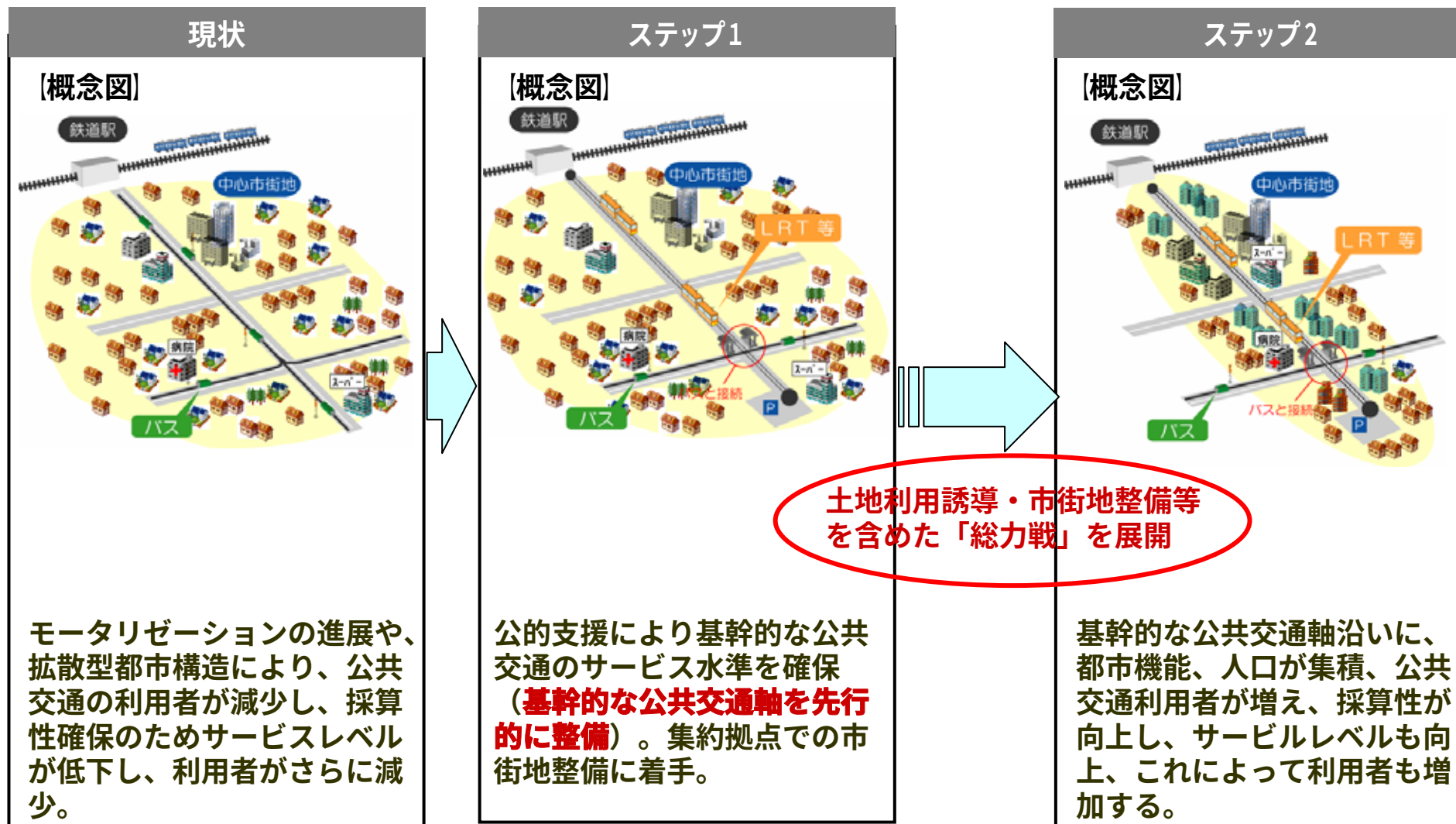
(1) 集約型都市構造実現に向けた取組の考え方

- 公共交通はモータリゼーションの進展や拡散型の都市構造により利用者が減少⇒採算性が悪化⇒サービス水準が低下⇒利用者減少の負のスパイラルに
- 集約型都市構造を実現するためには、基幹的な公共交通に必要とされるサービス水準を確保し、これを契機に土地利用誘導や市街地整備等を含めた「総力戦」を展開し、正のスパイラルへ転換

●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



【段階的取組のイメージ】



(2) 集約型都市構造を支える基幹的な公共交通軸の考え方

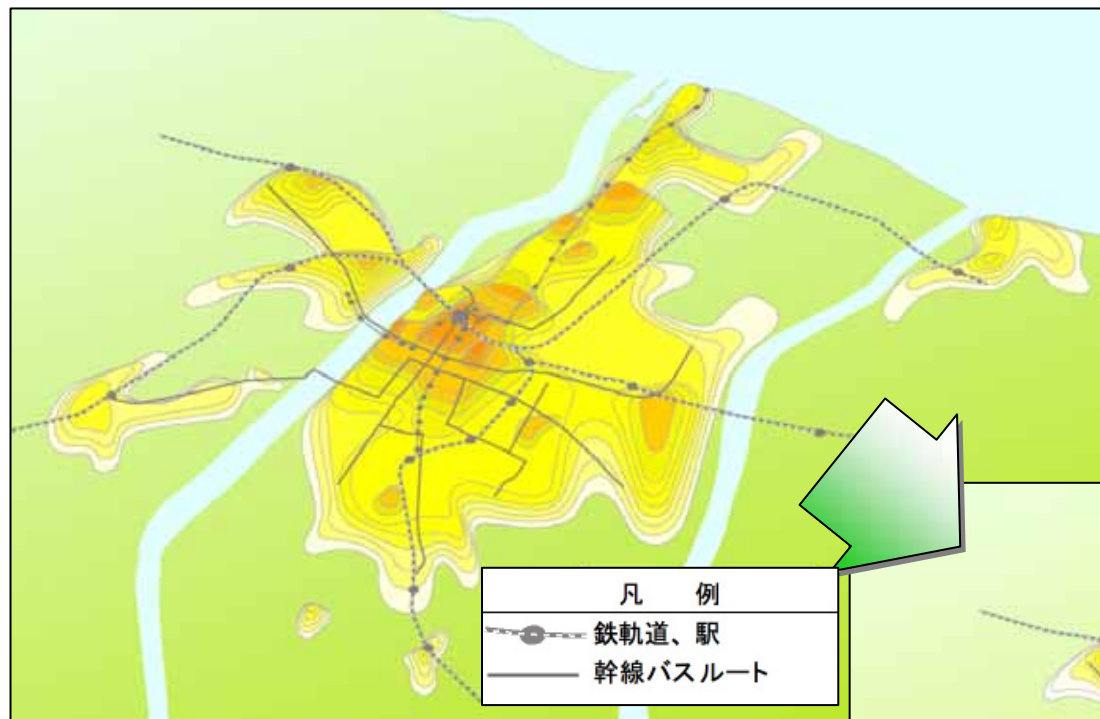
□都市内の公共交通の整備状況、市街地の拡散等に応じて、以下のような方法により基幹的な公共交通軸を整備。

◆定時性・速達性に優れたサービス水準の高い基幹的な公共交通（L R T等の軌道系公共交通や基幹的な路線バス網）により、中心市街地・集約拠点とその他の地域を連絡（基幹的な公共交通軸）。

◆基幹的な公共交通軸上の拠点にアクセスするため、支線バス、コミュニティバス等を活用して、フィーダーバス網を整備。

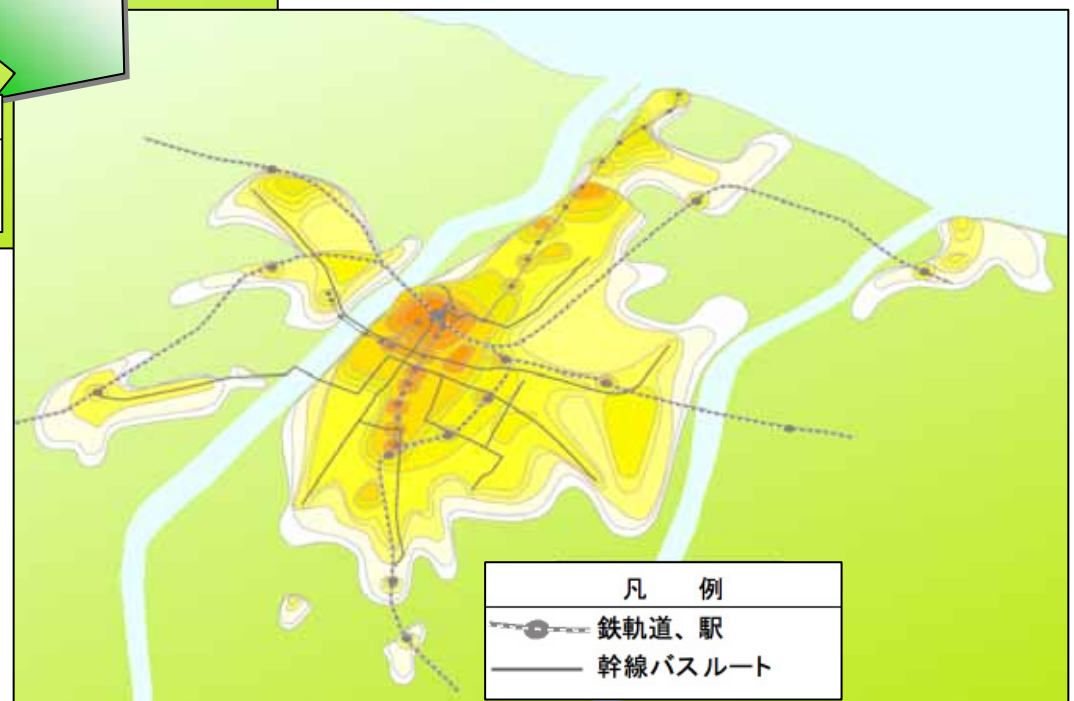
※なお、公共交通による十分な利便性の確保が困難な都市については、中心市街地への道路ネットワークを整備するとともに、コミュニティバスの活用によりサービス水準を適宜確保。

軌道系を中心とした基幹的な公共交通軸形成による集約型都市構造のイメージ



現在の都市構造

(人口規模は現在・将来とも同じと仮定)



将来の都市構造のイメージ

(3) 基幹的な公共交通軸形成の取組事例

軌道系を中心とした基幹的な公共交通軸の形成 (富山市)

- 鉄軌道及び高頻度バス路線を基幹的な公共交通軸とし、沿線に人口集積を誘導するコンパクトなまちづくりを積極的に推進

[公共交通軸の考え方]

- 鉄軌道全て
- 頻度の高いバス路線: 1日概ね60本以上(往復)
(日中; 約2本/時以上運行)

[公共交通軸上の集積レベルの考え方]

[現在]

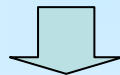
■エリア(都心を含む)

・鉄軌道沿線1,546ha、バス路線沿線1,800ha

■人口密度

・鉄軌道沿線47.7人/ha、バス路線沿線36.7人/ha

⇒公共交通の便利な地域の沿線人口の割合: 28.8%



[将来]

■エリア(都心を含む)

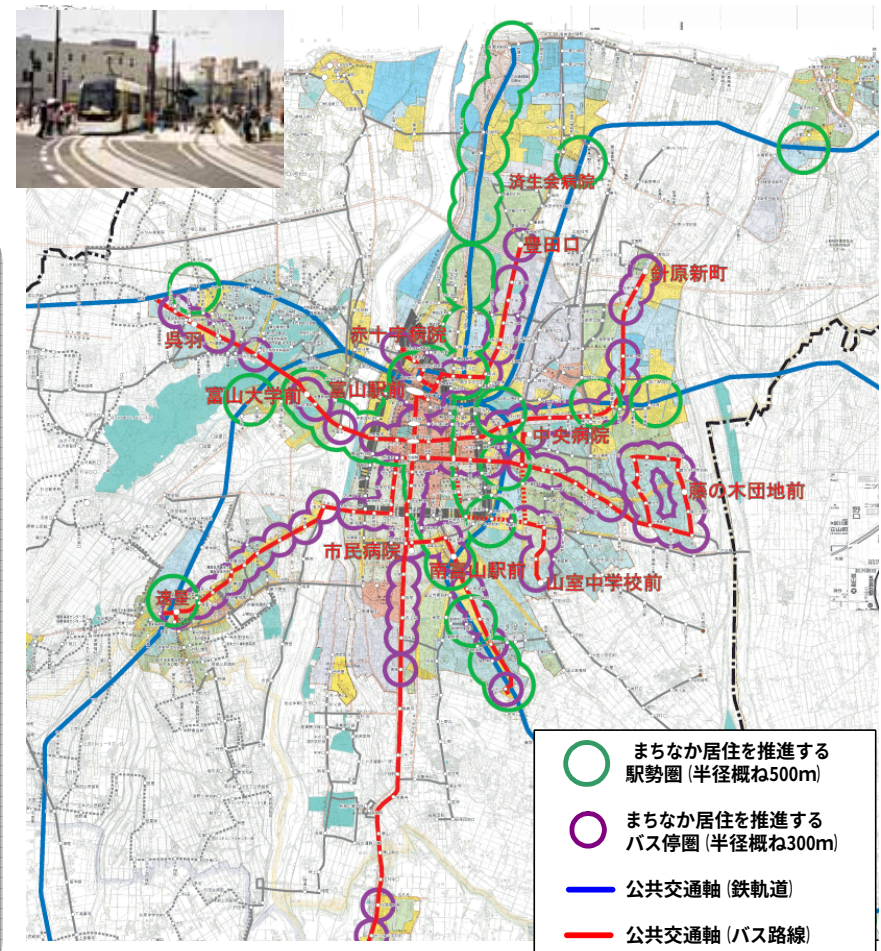
・鉄軌道沿線2,148ha、バス路線沿線1,800ha

■人口密度

・鉄軌道沿線50人/ha、バス路線沿線40人/ha

⇒公共交通の便利な地域の沿線人口の割合: 42.6%

●公共交通軸とサービス範囲



- 都心地区での人口集積を支援する施策を実施 (⇒中心部の人口減少に歯止め)
- ライトレール (LRT) 導入と合わせて、ハード・ソフト一体の施策パッケージで拠点づくりを促進

【富山ライトレールの沿線地区における一体的なまちづくり】

① 駅アクセスの改善

- ・駅前広場の整備
- ・フィーダーバスの導入
- ・自転車駐輪場の整備
- ・アクセス道路の整備



【岩瀬浜駅のトランジットセンター】

② 駅周辺の住宅促進

- ・高齢者優良賃貸住宅の促進
- ・土地区画整理事業の推進
- ・一般住宅建設の促進

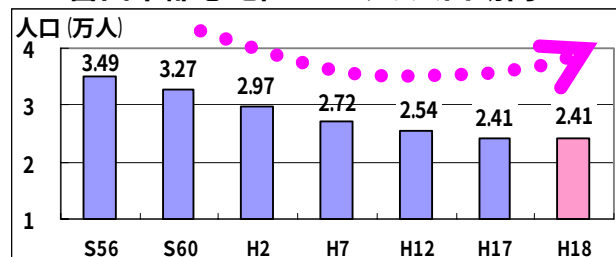


【岩瀬の古い街並みの保存・活用】

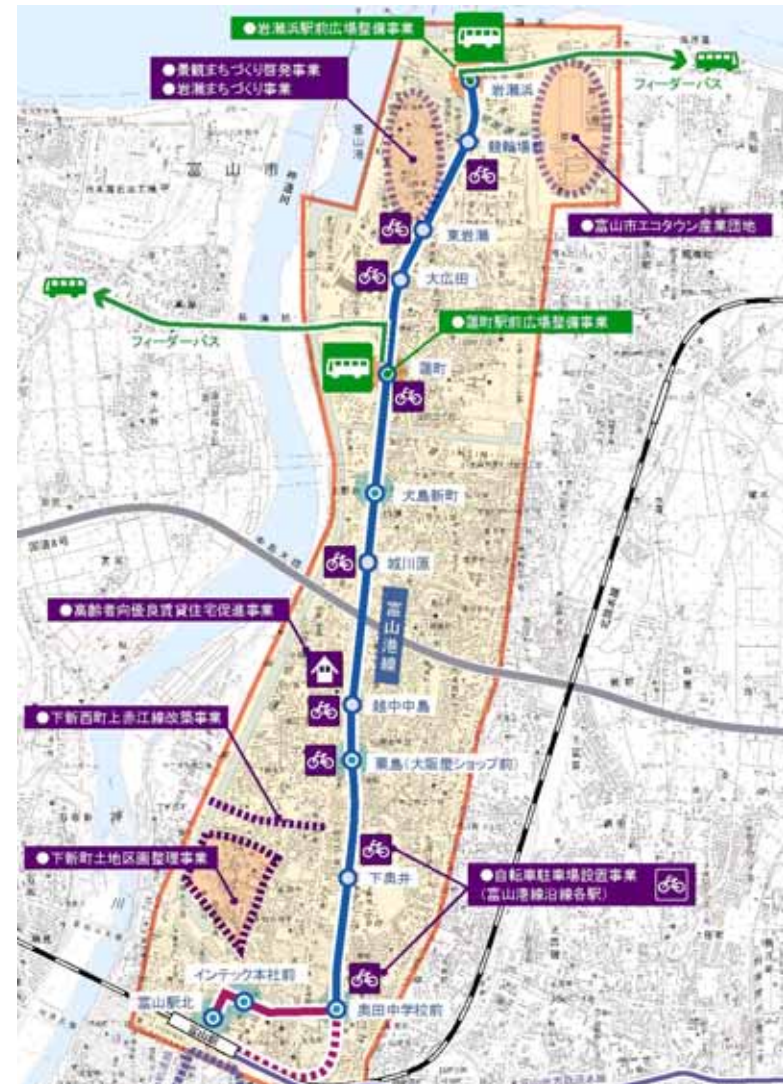
③ 魅力あるまちづくり促進

- ・散策路の整備
- ・古い街並みの保存・活用
- ・休憩施設整備

■ 富山市都心地区における人口動向



■ LRT沿線におけるまちづくり



幹線バスによる基幹的な公共交通軸の形成を計画（金沢市）

- 市内を4つのゾーンに区分し、ゾーン間を連携する公共交通軸を位置付け
- 人口密度や施設の配置により、公共交通軸を設定

【公共交通軸の考え方】

- ①人口密度が高いまたは今後人口 増が予想される（バス停留所から半径200m以内人口）
- ②学校、病院、公共施設等が立地
- ③原則として片側2車線以上
- ④既存のバスの利用状況・運行状況（必須ではないが、サービス水準の達成のしやすさ等から設定）

【金沢市の公共交通軸に関する施策】

①都心アクセス向上策

- ・バス専用レーン
- ・PTPS（公共車両優先システム）
- ・快速バスの運行
- ・バスロケーションシステムの導入



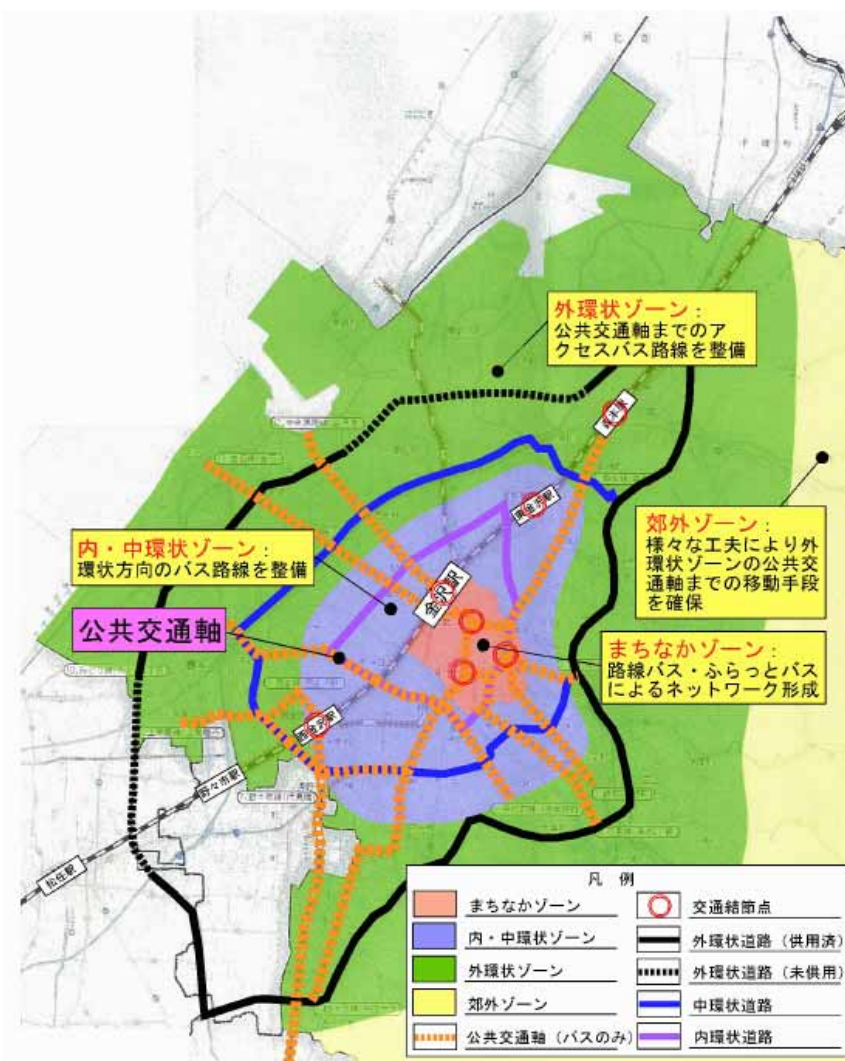
【バス専用レーン】

②支援施策

- ・通勤パーク＆ライドシステム
- ・サイクル＆ライドシステム
- ・駅前広場の整備



【駐輪場】



幹線バスと支線バスとの乗り継ぎシステムによる基幹的な公共交通軸の形成 (盛岡市)

- 幹線バスと支線バス、その乗り換えのためのバスターミナルから構成
- 新市街地 (ニュータウン) 周辺と都心地区をバス交通で効率的に結合

【公共交通軸の考え方】

- 路線バスが集中している路線
- 都心と乗り継ぎターミナル間

【盛岡市のバスシステムに関する施策】

① 走行環境の改善

- ・ バス専用レーン
- ・ PTPS (公共車両優先システム)



【バスロケーションシステム】

② 利用条件の改善

- ・ ミニバスターミナル
- ・ 乗り継ぎ割引料金



【バスターミナル】

③ 支援施策の実施

- ・ ハイグレードバス停の設置
- ・ バスロケーションシステムの導入
- ・ パークアンドバスライド
- ・ サイクルアンドバスライド
- ・ レールアンドバスライド
- ・ 低床バス・小型バスの導入



【ハイグレードバス停】

■ バスシステムの概要



(4) 基幹的な公共交通軸の形成に求められるサービス水準向上の取組

- 公共交通に対する利用者ニーズ、地域の特性に合わせて「運行サービス水準」向上。
- さらに、公共交通軸への都市機能誘導を図り、利用者の増加を目指す。

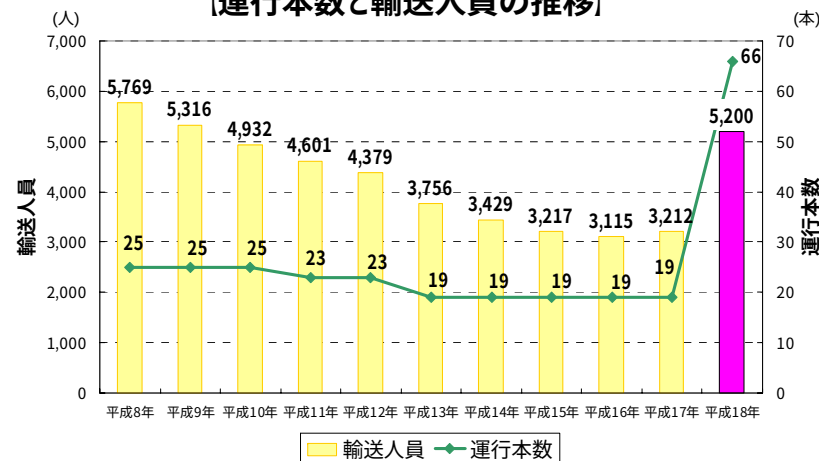
公共交通に対するサービス水準		導入事例		
		LRT	基幹的なバス路線	
視点	項目	富山市 LRT (5)－①	金沢市 基幹バス (5)－②	盛岡市 基幹バス (5)－③
確実	定時性向上	----	バス専用レーン PTPSの導入	バス専用レーン PTPSの導入
利便	速い	所要時間短縮		快速バス運行 (自動車より時間短縮)
		運行間隔短縮	30～60分(JR時代) ⇒ 15分 (ラッシュ時10分)	朝5～10分間隔 昼間10～20分間隔
	便利	運行時間帯の拡大	5～23時台	6～24時台
		駅・停留所アクセス短縮	新駅設置、P & R フィーダーバス運行	バス停増
		交通結節点の整備	バスと同一ホーム化	バスターミナル整備
		待ち環境整備	ベンチ等整備	バス停留所整備
	わかりやすい	ダイヤ・運行情報提供 等	パターンダイヤ 位置情報の提供 運行情報提供	運行情報提供
安い	運賃の低廉化 等	均一化		乗り継ぎ割り引き (従前より20円安)
魅力		トータルデザイン (ロゴ、車両等)		バスと鉄道共通定期検討

(4)－① 運行サービスの改善・確保の事例(富山ライトレール)

□富山ライトレールは、従前に比べて高頻度の運行本数、深夜までの運行時間帯の拡大、駅の新設によるアクセス改善等を図ることにより、飛躍的に利用者増加

	JR 富山港線		富山ライトレール
■ 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 運賃は200円均一制に。

【運行本数と輸送人員の推移】



■関連する運行サービス改善内容

- ①パーク＆ライド駐車場、自転車駐車場の整備により、サービス圏域を拡大。
- ②LRTと路線バスとの同一ホーム化により、乗り継ぎ利便性向上
- ③運賃を200円均一(H19.3まで平日昼間、土日は100円均一)にし、割安感アップ
- ④車両等のトータルデザイン化
- ⑤駅前広場の整備

【富山ライトレール運行ルート】



(4)－② 運行サービスの改善・確保の事例 (金沢市)

□利用者の多い既存バス路線の運行サービス水準を目標に、市内幹線バス路線の運行サービス水準の改善目標を設定し、取り組みを開始

項目		サービス水準
運行本数	朝の通勤時間帯	ほぼ待たずに利用可能 (概ね5～10分間隔)
	夕方の帰宅時間帯	ほぼ待たずに利用可能 (概ね5～15分間隔)
	昼間の時間帯	少ない待ち時間で利用可能 (概ね10～20分間隔)
	その他の時間帯	1時間あたり2～3便程度を確保
運行時間帯		早朝・深夜の利便性も確保 (朝は6時頃から、夜は24時頃まで運行)
定時性・速達性		バス専用レーン、公共交通優先システム (PTPS)の導入 快速バスの運行 等
バス待ち環境		バス停留所の整備 バス位置情報提供システムによる情報提供
乗り継ぎ利便の確保		乗り継ぎ時間、乗り継ぎのための移動距離の短縮



■バス専用レーンの設置区間



バス専用レーン設置区間

バス専用レーンの方向

(4)－③ 運行サービスの改善・確保の事例 (盛岡市)

□ゾーンバスシステムの導入（バス路線の再編）に合わせて、市民ニーズに対応したサービス水準として、運行本数の増便、運賃の例廉化、定時性・速達性の向上を図り、自動車からバス利用への転換を促進

■市民ニーズ (自動車からの転換条件)

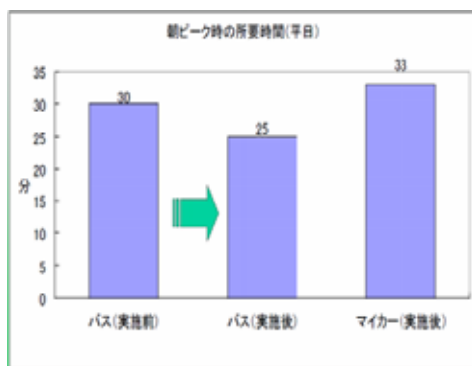


■改善のポイント

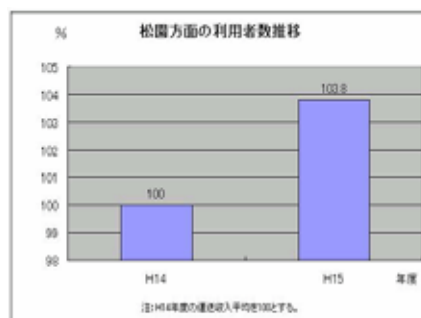
- ・運行本数の増便
(松園地区入口で418本⇒669本。1.6倍)
- ・運賃の低廉化
(乗継ぎ割引。盛岡駅まで従前より20円安)
- ・定時性及び速達性の確保
(バス専用レーン・交通規制等)
- ・停留所の増設 (松園地区1.8倍)

□ゾーンバスシステムへの変更に合わせて、幹線バスルートについては、バス専用レーン・PTPS・交通規制（一般車の進入規制）により、定時性、速達性を向上し、利用者が増加

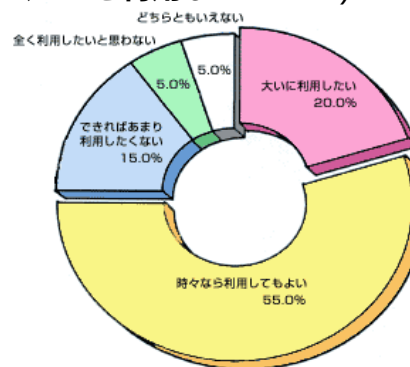
■朝ピーク時所要時間



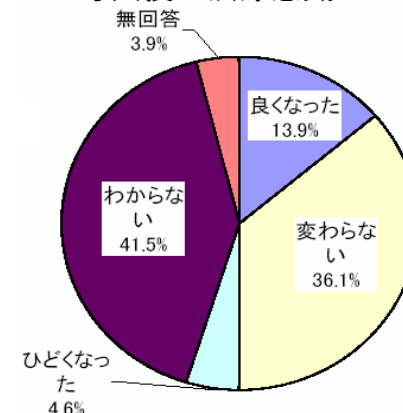
■松園方面の利用者数の推移



■マイカーからの転換意向 (バスを利用したい20%)



■導入後の渋滞意識



※平成13 モニターアンケート調査

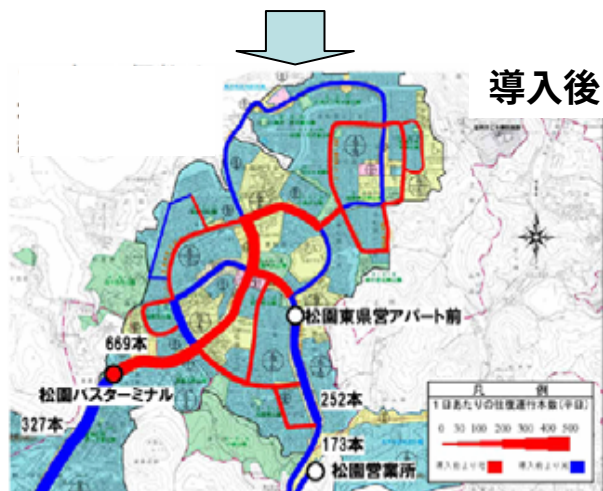
※平成17盛岡市市民意識調査 20

支線バスに関しては

□バスの運行本数を増加させ、利便性を向上

□バス停数を増加し、バス停アクセス距離の短縮により近接性を向上 (現状より1.8倍)

■松園地区のバス運行本数が増加



■松園団地周辺のバス停数



● 増設したバス停留所

一定以上のバス運行本数 (安心感)
歩行距離縮小による車としての機能拡大
定時性確保による信頼性

バス利用者の増加に繋がった

(5) 駅前広場へ路面電車結節による乗りつき利便性向上の取組 (広島市)

- JR、路線バス、路面電車など公共交通が集中する結節点である横川駅においては、路面電車の電停がJR横川駅から離れているうえ、横断歩道を渡らなければ乗り換えができない状況
- また、道路中央に電停があるため、通過交通量に対して車線数が不足し、駅前の国道は慢性的な交通渋滞が発生
- そこで、JR横川駅前広場への路面電車の乗り入れと広場の改築を行い、交通結節機能を強化

【利便性向上に係る取組内容】

- ① 乗り換え距離の短縮
(JR～路面電車140m、JR～バス40m短縮)
- ② 路面電車新規路線の開設
(1路線83便／日→2路線173便／日)
- ③ 駅前道路の車線数の増加 (4車線 → 7車線)
- ④ 連続した屋根とユニバーサルデザインの通路や多目的トイレ整備
- ⑤ 駐輪場の収容台数の増加 (230台 → 500台)

【整備効果】

- ① 駅前道路の交通渋滞が解消
自動車通過時間が約6分短縮
- ② 駅前のにぎわい向上
路面電車利用者が約3千人 (約120%) 増
JR利用者が約3千人 (約13%) 増
駅前広場利用者が約1万人 (約40%) 増
- ③ 交通機関間の移動が安全、安心、快適に
利用者アンケート結果 (以下回答率)
「景観がよく、おしゃれになった」 約46%
「乗り継ぎが便利になった」 約38%
「雨にぬれず、快適になった」 約33%

【横川駅前広場平面図】



【横川駅前広場整備前】



【横川駅前広場整備後】



(6) 海外における基幹的な公共交通軸への都市機能誘導・集積の取組事例

(クリチバ市) 基幹的な幹線バスによる公共交通軸沿線に都市機能を集積させ、まちづくりとの一体化を図っている。

- 大量輸送、高頻度運行の幹線バスによる公共交通軸を実現 (BRT=Bus-Rapid-Transit)
- 公共交通軸の沿線においては、高次都市機能を集積させるとともに、沿道の高度な土地利用を誘導し、周辺は開発を抑制
- これにより、公共交通を利用しやすい都市構造を目指す



●公共交通軸と軸沿いの土地利用

公共交通軸沿いに、土地利用の高度化、商業・業務機能の集積を図り、軸から離れた地域は低密度な住宅や緑地になっている。



図出典：「人間都市クリチバ」服部圭朗著

(7) その他ソフト的な取組

- 個人の最適な公共交通手段選択への働きかけを行う「モビリティ・マネジメント (MM)」等に取り組むことにより、公共交通への転換を促す。

事例1：職員を対象としたMM事例（宇治市）

【実施内容】

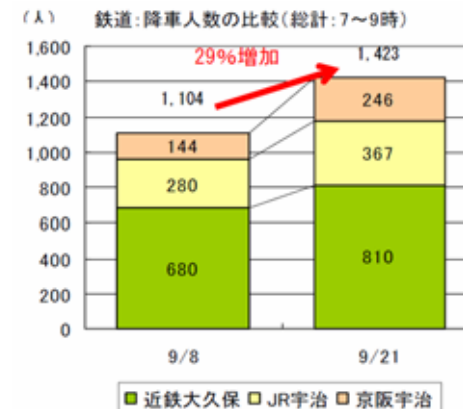
- ①ワンショットTFP（トラベル・フィードバック・プログラム）
※宇治地域の事業所の全通勤者（約5,000人）に情報提供とアンケートを実施
（通勤マップ・冊子・アンケートを配布）
- ②Webを活用したTFP（参加236名）
- ③かしこいクルマの使い方を考える講演会
⇒行政向け研修と企業向け講演会（参加150名）

■配布した宇治地域通勤マップ



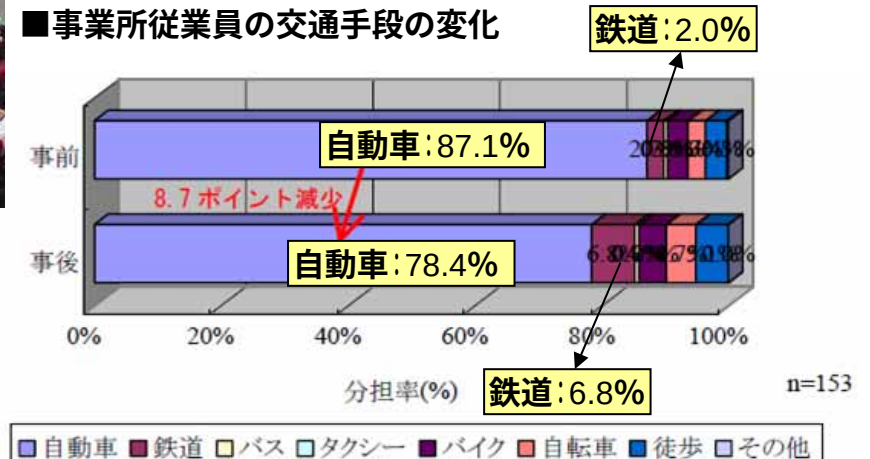
- 宇治駅周辺の事業所従業員の鉄道利用者が約29%増加
- 交通手段は自動車通勤が9ポイント減少し、鉄道利用が5ポイント増加

■駅乗降客数の変化



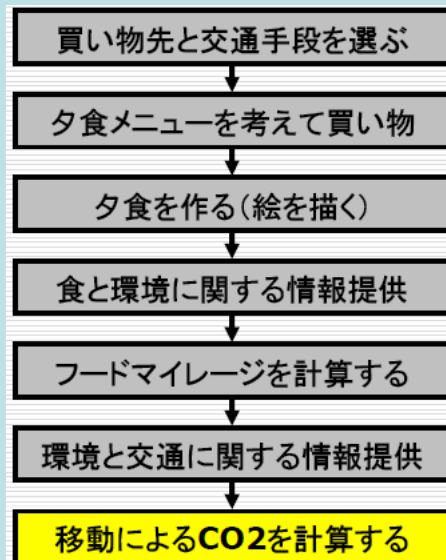
※実施期間中の定期券外の利用者数の比較（7～9時）

■事業所従業員の交通手段の変化

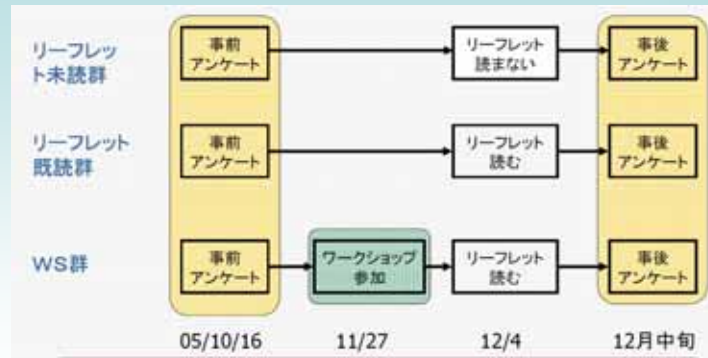


事例2:ワークショップによる買物から環境と交通を考える集い(川西市)

■買物ゲーム型ワークショップの流れ

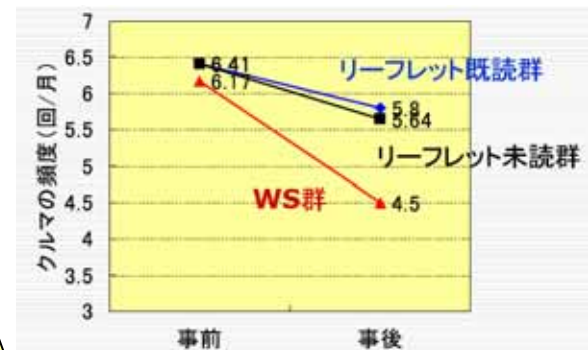


■グループ設定

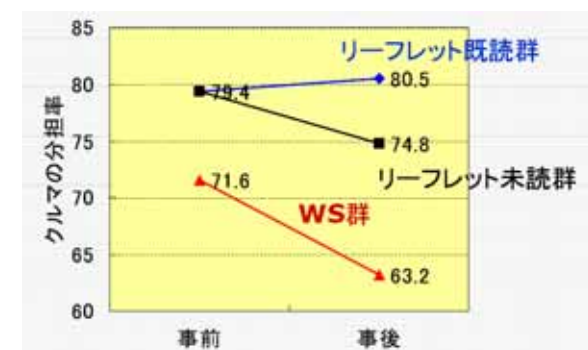


●買物時の外出頻度の回数や、車での利用率が減少

■買物時の外出頻度の変化



■買物時の交通手段の変化



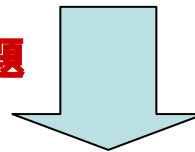
3. 公的支援のあり方

(1) 基本的な考え方

【「中間とりまとめ」からの抜粋】

- 公共交通は、集約型都市構造を実現するために必要不可欠な「都市の装置」であり、その実現のためには、まず、基幹的な公共交通軸を形成し、必要とされるサービス水準を確保する必要がある。
- しかし、現行の独立採算を前提とした枠組みでは、事業としての成立性のみによって、公共交通の存廃やサービス水準が決定されており、必要なサービス水準を確保できないなど、適切ではない。
- このため、集約型都市構造を支え、公益性の高い公共交通については、公益の範囲内で公的支援が必要。

検討課題



「都市の装置」である公共交通を

- ・誰が(整備主体)
- ・公共でどこまで負担すべきか
- ・どのような視点から整備を行うべきか

●誰が(整備主体)

□従来は、採算性がとれ事業として成立することが可能なものを事業者が整備し、運営



□公共交通は、「都市の装置」として必要なものを整備するという考え方に立ち、首長がリーダーシップを発揮し、

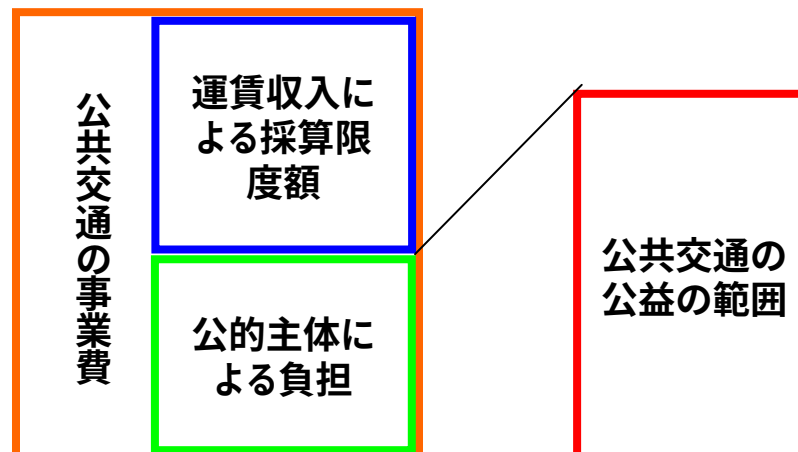
□公設民営の考え方に基づき整備を実施

□都市整備・まちづくりの一環として、関連する多様な施策を含めて総力戦で対応することが必要

●公共でどこまで負担すべきか

□集約型都市構造を実現するために必要不可欠な基幹的な公共交通の事業費に対する公的主体の負担は、全体の事業費から運賃収入を除いた分を対象とすることが必要

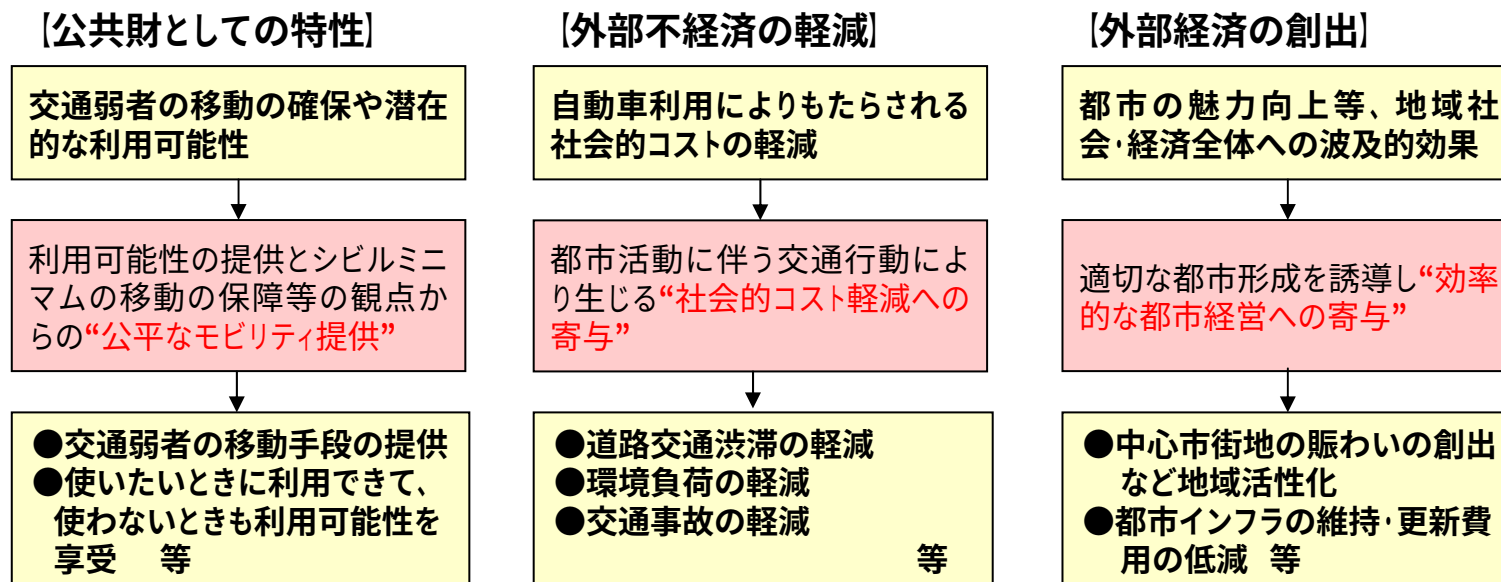
□地方公共団体による公共交通に対する支援は、公共交通の整備によりもたらされる公益の範囲内であることが必要



【「都市の装置」としての公共交通に対する支援の考え方】

●どのような視点から支援すべきか

- 公共交通の公益の範囲については、不特定多数へのサービスや公共交通サービスがもたらす経済・社会への波及的効果を踏まえ、以下の3つの視点で捉える。
- 公的支援については、公共交通の影響範囲や特性を踏まえて、多様な視点からの支援、地域での協議会等による地域合意を踏まえた上で、地域特性に応じた範囲を設定していくことが望まれる。



[参考] 海外の公共交通の位置づけ事例 (フランスにおける公共交通の計画・運営の考え方)

(背景) オイルショック、渋滞問題の顕在化→クルマのための都市整備は都市停滞の主要因



公益的視点→自動車交通の抑制による“人の交通権の確立、環境負荷の軽減”等が中心

1982 国内交通基本法 (LOTI) の制定

(規定された内容)

- ・ 人はいかなる経済的、肉体的条件にもかかわらず移動する権利「人の交通権」がある
 - ・ さまざまな交通モードを選択する権利があり、クルマに占拠された都市空間を徒歩や二輪車へ配分する
 - ・ 公共交通を重視し、強化する
 - ・ 複数のコミューンにまたがっている場合、生活圏として一体的な圏域を構成するエリアとしてPTU (都市交通区域) を設定し、それをカバーする地域でPDU (都市交通計画) を策定すること
- その後、1996年の大気法の制定の影響を受け、下記のような目標が設定されている (主要なもののみ列挙)。

↓
[LOTIの基本的な目標]

- 自動車交通の減少
- 公共交通の交通機関の強化とエネルギー効率が良く、公害の少ない手段である徒歩と自転車交通を支援する
- 交通手段の選択性を広げるために効果のある道路網整備



都市内公共交通の計画・運営に関する自治体の役割

- ・ 国、地方自治体または地方自治体または地方自治体連合が定期公共旅客輸送を組織する。
- ・ この組織が運輸機能のサービスレベル、交通税率、料金、資金調達などを立案。
- ・ 自治体が独占的な発注者となり、運営組織との契約を行う

出典: 「イギリス、フランス及び日本のトラムの現況と課題に関する分析」 阪井清志 都市計画学会論文
「フランスLRT調査報告書」 国土技術政策総合研究所・社団法人日本交通計画協会
「都市と公共交通研究会資料」

[参考] 歩行者の権利に関する欧州憲章①

1988年、欧州議会において採択

- I. 歩行者は、健全な環境に生きる権利を持ち、また、身体的かつ精神的な安全が適切に確保された公共空間の快適さを自由に享受する権利を有する。
- II. 歩行者は、都会であれ田舎であれ、自動車のためでなく人間のために整備された街なかに生きる権利を持ち、徒歩・自転車で移動の快適さを享受する権利を有する。
- III. 子供、高齢者、身体障害者は、街が弱者としての不便さを増大させるのではなく、社会との豊かな触れあいの場であることを望む権利を有する。
- IV. 障害者は、公共空間や交通システム、公共交通における整備（ガイドライン、警告標識、音声標識、低床バス・トラム・列車）を含め、彼らが可能な限り独りで移動できるようにするための施策を望む権利を有する。
- V. 歩行者は、歩行者のみが使える空間ができるだけ広い空間であること、また、それが単に歩行者のためだけの空間ではなく、その街のあらゆる機能と調和した空間であることを望む権利を有する。また、歩行者は、短く、合理的で安全な経路を使って移動する権利を有する。
- VI. 歩行者は、次のことを期待する権利を有する。
 - (a) 自動車は、科学者によって認められた化学物質と騒音の排出基準に従うこと
 - (b) すべての公共交通車両が大気汚染と騒音の原因でなくなること
 - (c) 都市に植樹することを含め、緑の空間を創造すること
 - (d) 歩行者や自転車の交通安全を確実に担保するために、自動車の制限速度を定めること、道路や交差点を適切に配置すること
 - (e) 自動車の不適切な使い方や危険な使い方を促すような広告を禁止すること
 - (f) 視覚障害者や聴覚障害者にも配慮した仕様の交通標識・表示とすること

[参考] 歩行者の権利に関する欧州憲章②

- (g) 歩行者交通が車道と歩道それぞれにアクセスしやすく、車道と歩道に容易に出入りできるよう対策をとること。
- (h) 自動車の突出部を滑らかなものにするために、形態や部品を調整すること、また、方向指示器をより効果的なものにする
- (i) 危険な行為を冒した者が、経済的な負担を負うような責任制度（たとえば、1985年以降フランスにおいて実施されているような制度）を導入すること
- (j) 歩行者や低速で道路を利用する者の観点から、適切な運転を促進するための教育プログラムを施すこと

VII. 歩行者は複数の交通手段を組み合わせて使うことにより、完全に、不自由なく移動できる権利を有する。特に、次のことを期待する権利を有する。

- (a) 身体障害者を含めてすべての市民のニーズに合う、環境にやさしく、空間的にも広く、十分な設備を持った公共交通が提供されること
- (b) まちなかの各所に、自転車のための施設が配置されていること
- (c) 歩行者の通行を妨げず、また、歩行者が街なかを歩く楽しみを邪魔しないように配置された駐車場が配置されていること

VIII. この憲章に参加する国は、歩行者の権利と環境にやさしい交通体系に関する包括的な情報が、最も適切な方法で社会に周知され、また、子供たちが就学した初期の段階から教えられるように保障しなければならない

(和訳 社団法人 日本交通計画協会)

[参考] 海外の公共交通に対する考え方 (公的支援の背景等)

諸外国では、「A:人の交通権」や「B:環境問題への対応」、「C:都市の活性化 (=都市の装置)」を背景として建設費および運営費等に対して公的支援を行っている。
(出典:都市と公共交通研究会資料、「都市と路面公共交通」(西村幸格ほか))

	公的支援の内容と内訳	公共交通に対する考え方 (公的負担の背景等)
アメリカ	建設費 連邦補助最大80% 地方 (不足分負担) 運営費 連邦と地方の補助30~70% 運賃収入	1. 低所得者等 (非白人などのマイノリティ層) へのモビリティの確保 (→就業のための通勤手段の確保) 2. オイルショックに伴う運賃値上げの抑制 3. 大気浄化法 (1990年) 制定に伴う、自動車交通量削減の必要性 4. 単なる輸送手段ではなく都心部の再生と活性化の役割を担い、都市機能維持に欠かせない都市の装置
フランス	建設費 (ストラスブル) 国の補助金 17% その他不明 13% 借入金 35% 交通税 27% 自治体 8% 運営費 (トゥーロン) 国の補助金2.8% 自治体拠出金 14.1% 運賃収入 42.5% 交通税 40.6%	1. LOTI (国内交通の方向付けの法律の制定 (1982年)) いかなる経済的、肉体的条件にかかわらず移動する権利「人の交通権」の明示。移動手段の多様性の確保 (←石油危機に伴うクルマ依存社会への反省) 2. 都市の再活性化を目指すための公共交通サービスを実現しようとすると運賃収入だけでは交通事業が成り立たないことが判明 (→中央政府の補助制度導入やコミュンの交通税創設につながる)
ドイツ	建設費 国及び州からの補助 60% 自治体 20% 州からの補助 20% 運営費 運賃収入 60~40% 州からの補助 40~60%	1. 道路整備による混雑緩和策の限界 (→公共交通への転換の必要性) 2. 交通事故や環境問題への対応 (→自動車交通の削減) 3. モビリティの確保 (←地域化法の中において「公共近距離旅客輸送の十分な提供は生存配慮の任務」と明記)
イギリス	建設費 (ウェストミッドランド) 政府補助金 (TSA) 30% EU補助金 23% 地方自治体3% 借入許可 (SCA) 30% 地元運営会社 13% 運営費については、基本的には我が国と同様独立採算性を主としている。	1. サッチャー政権時代においては、市場原理最優先による地方行政改革の一環として公共交通への補助を段階的に廃止 2. その後、政権変更に伴う路線変更、自動車交通の増加、環境問題への対応の必要性から、補助制度を復活・拡充 3. 交通需要管理、公共交通整備、交通安全、都心の活性化といった総合交通計画を策定することで、TSG (交通負荷交付金) やCA (借入許可) を交付

(2) 今後の検討

- 現行の独立採算を前提とする方式で基幹的公共交通軸に必要とされるサービス水準を確保できない場合には、従来のように「公平なモビリティの提供」「社会的コストの軽減」に加えて、「効率的な都市経営への寄与」の観点から、公益性の範囲内で公的支援を拡大する必要がある。
- 公的支援のあり方については、「効率的な都市経営への寄与」という観点を重視し、「正のスパイラル」への転換の契機となりうる公共交通サービスの提供を念頭において、協議会方式などにより地域の合意を図りつつ決めていく必要がある。
- 公共交通の公的支援については、インフラ部等の施設整備や運営面などソフト面に対する支援内容、支援の方法、市町村をまたがる都市圏を対象とする場合の負担のあり方などについて引き続き検討が必要である。

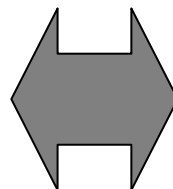
【参考】各種文献における公共交通の公益の捉え方①

「バスサービスハンドブック」(土木学会)より

■公的資金の投入に向けた考え方

効率性の追求

- ・ 単純な公共財源による赤字補填は、バス事業の生産効率の低下をもたらす
- ・ **民間事業者を複数導入**し、公共交通サービス提供における**競争的市場の整備**のために公的資金の投入が行われることが必要



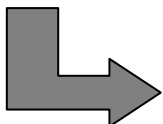
両者を両立するための公的資金の投入

公共性の追求

地球環境の問題等を考慮して、**マイカーとの競争条件を公共交通に有利に導くために**公的資金の投入が行われることが必要

■公的資金投入の主体

市民生活全般にわたって責任を有しており総合交通政策をまさに総合的・体系的に担うにふさわしい**市町村**



そのためには

- ・ 従来の単なる各種交通計画を組み合わせた総合計画にとどまらない、市民のモビリティを確保するための真の総合交通政策を立案することが必要

■公的資金投入の範囲

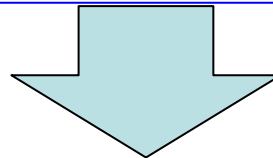
- ・ 公的資金の投入を最小限にとどめるために**利用者の適切な費用負担**をもとめることを含めて、事業運営に**民間事業者の活力を最大限活用**
 - ・ **公的資金投入額については、供給サービスとの関連**となるため、最終的な判断は、市民もしくは議会等の**政治的プロセスで決定**せざるを得ない
- サービス水準も高く、そして公的資金も最小限に言うことを市民が望むのであれば、市民が自ら積極的に公共交通を利用するよりほかはない

【参考】各種文献における公共交通の公益の捉え方②

「公共の役割は何か」(奥野信広著)より

〔公共交通支援の背景〕

- 公共交通は、上下水道などと同じ都市基盤であるが、住民はそのことを認めても利用しようとししない。これは、自家用車は公共交通に対して完全に優位性を持っているからである。
- その要因として、自動車利用者は実際にかかる費用を過小評価し、公共交通を使うときの費用は過大に感じる傾向があることなどが指摘されている。
- このため、公共交通が多くの人にとって快適さと便利さで自家用車に及ばないとするならば、それを補って余りある費用面の優位さが必要である。
- 公共交通が市民に選択されるようになるには、利用者の負担には自ずから限界があるため、事業者の経営努力も大事であるが、行政のバックアップが必要である。



〔公的補助の根拠〕

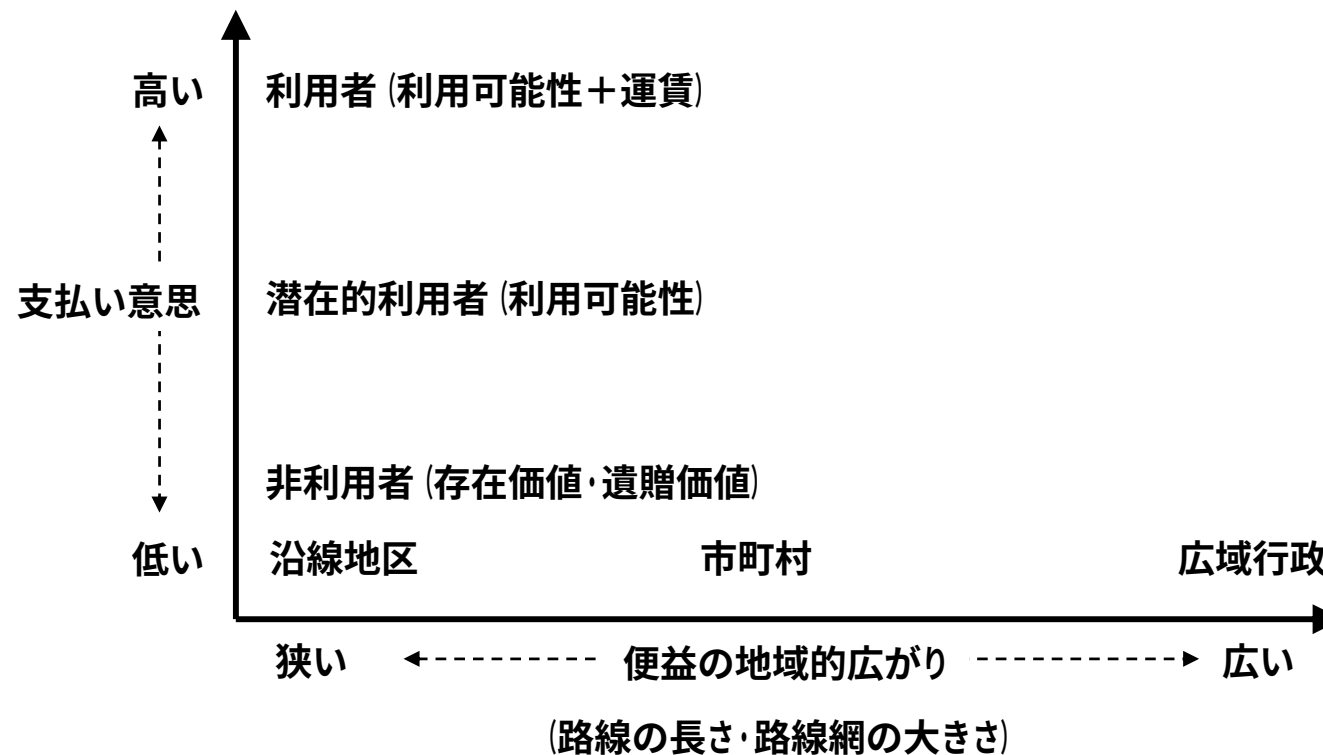
- 建設投資が膨大、建設期間が長期にわたる、権利調整が困難などを背景として、民間企業では供給できない財・サービスでも、社会的便益が費用より十分大きいならば税投入の論拠となる。
- 高齢者や学生などの公共交通利用者に対して低料金を適用する場合など、所得分配への配慮は税投入の論拠となる。
- 都市交通環境改善や地域開発などの利用者以外の便益やいつでも誰でも使えるという「存在の効用」などの外部経済効果は税投入の論拠となる。

【参考】各種文献における公共交通の公益の捉え方③

「地域交通政策の新展開～バス輸送をめぐる公・共・民のパートナーシップ～」(高橋愛典著)より

■ (公共交通の利用可能性に対する) 公的資金投入の範囲

- ◎ 「**潜在利用者の利用可能性**」そのものは**純粹公共財**であっても、それを享受する**潜在的利用者の数は限定される**ので、その便益は一国全体には帰着しない。
- ◎ 従って、公的資金投入の主体については、**便益の広がり (受益者の範囲)**に応じて**設定すべき**と述べている。



[利用可能性の便益の「地域的広がり」と支払い意思]