

地域マネジメントの実践

梶田 佳孝（東海大学）

2014年11月27日（木）

都市交通の現状

- 自動車への依存の高まり（特に郊外部・地方）
 - 女性、高齢者で増加、短距離で増加

- 都心部での厳しい道路渋滞
 - 経済損失，環境問題の深刻化（騒音，排ガス）

- 公共交通利用は時系列的に減少傾向
 - 公共交通サービス水準の低下（負のスパイラル）

- 公共交通利用は特定の主体（高齢者、学生・生徒）に偏る

- 活動範囲の広域化（非効率な都市構造）
 - 居住地の郊外化，大型商業施設利用（中心市街地の衰退）
 - 通勤などの移動距離の増加，混雑

モータリゼーション以前

- 路面電車網沿いに形成された市街地（昭和40年）
- 城を中心とする、歩いて暮らせるコミュニティのデザイン（江戸）



昭和40年(1965年)DID

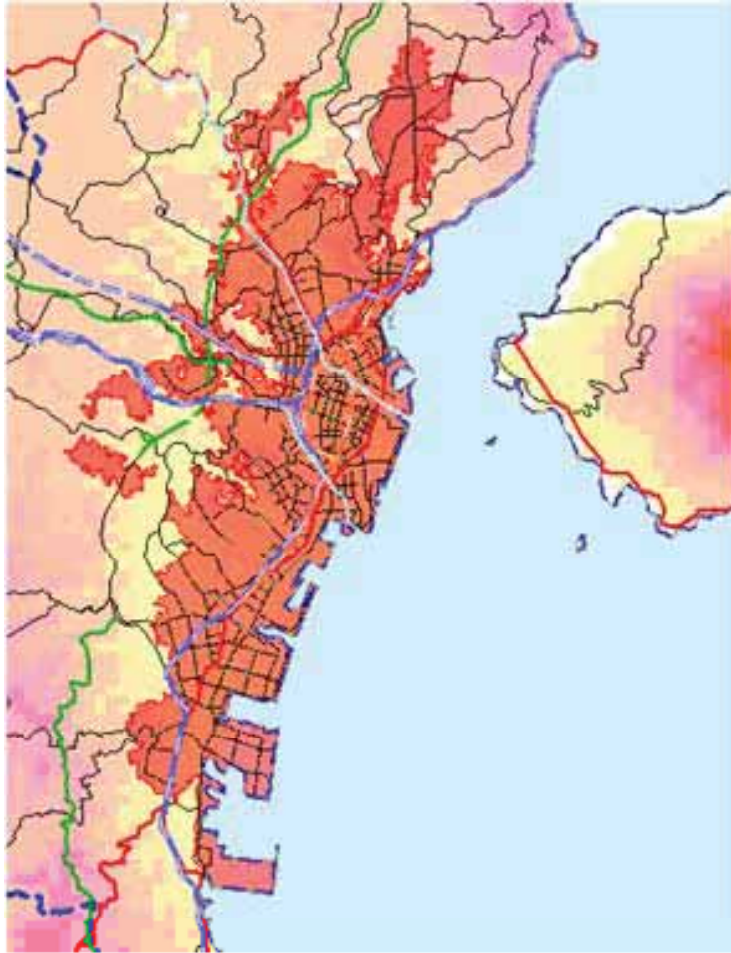


城下絵図(1670年頃)

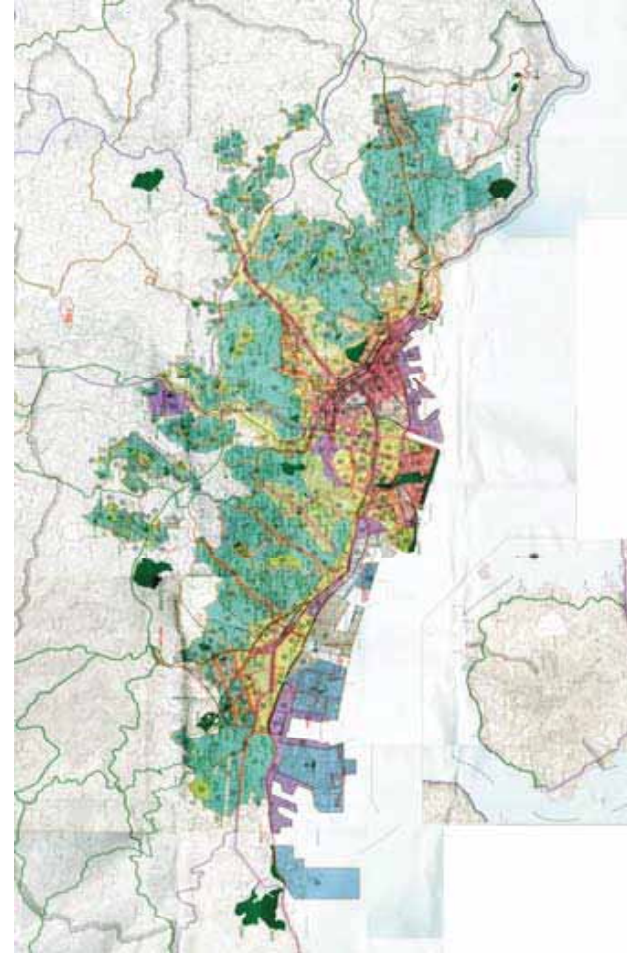
出典:城下町、平凡社(1998年)

モータリゼーション以後

- 鉄道路線網を考慮しない開発により低密度に広がる市街地（平成17年）
- 市街地の拡大に追いつかない公共交通網整備（平成17年）

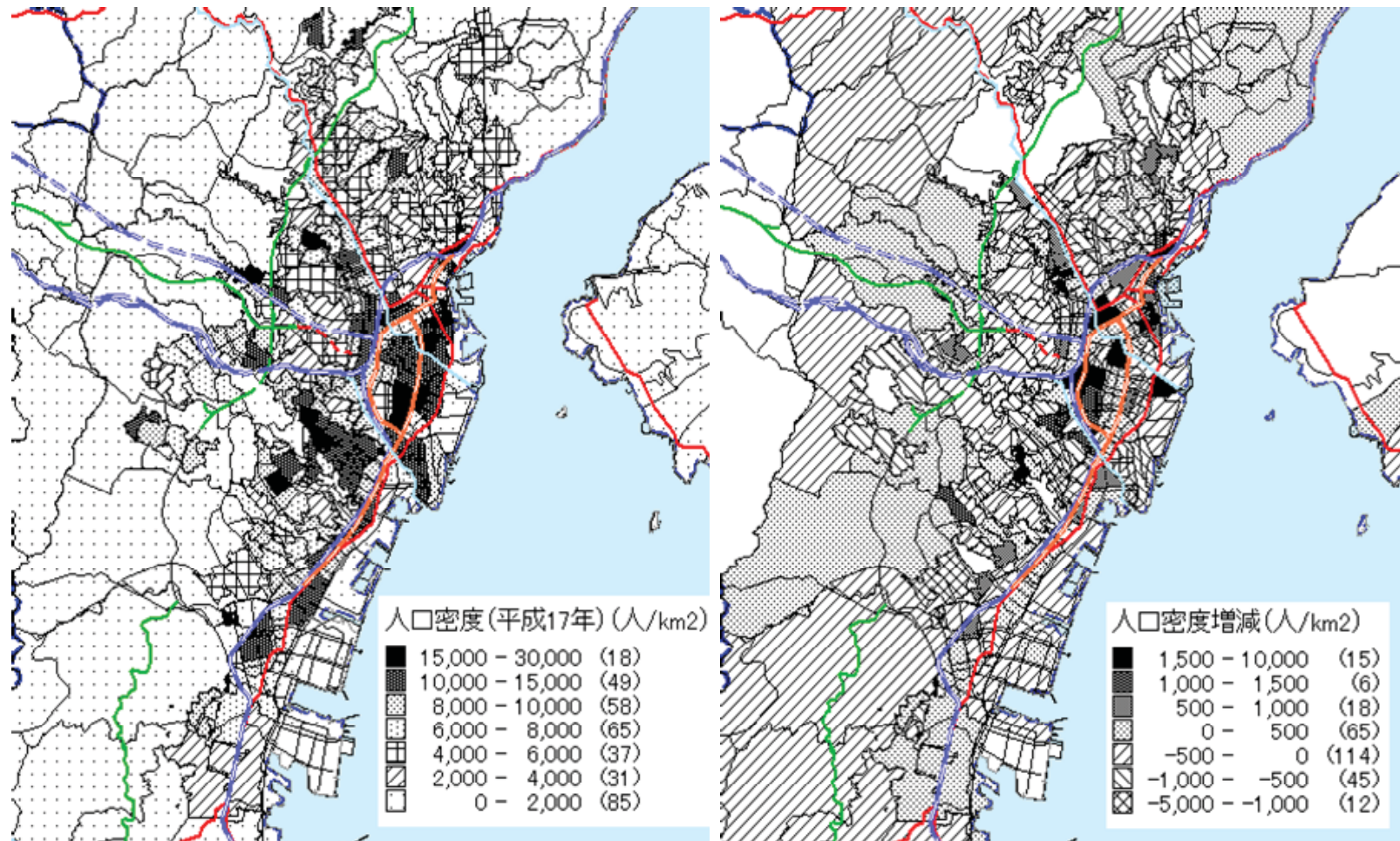


平成17年(2005年)DID



都市計画図

- 公共交通の利用が不便な郊外住宅地
- 渋滞や混雑が激しい都心部



(a) 人口密度(平成17年)

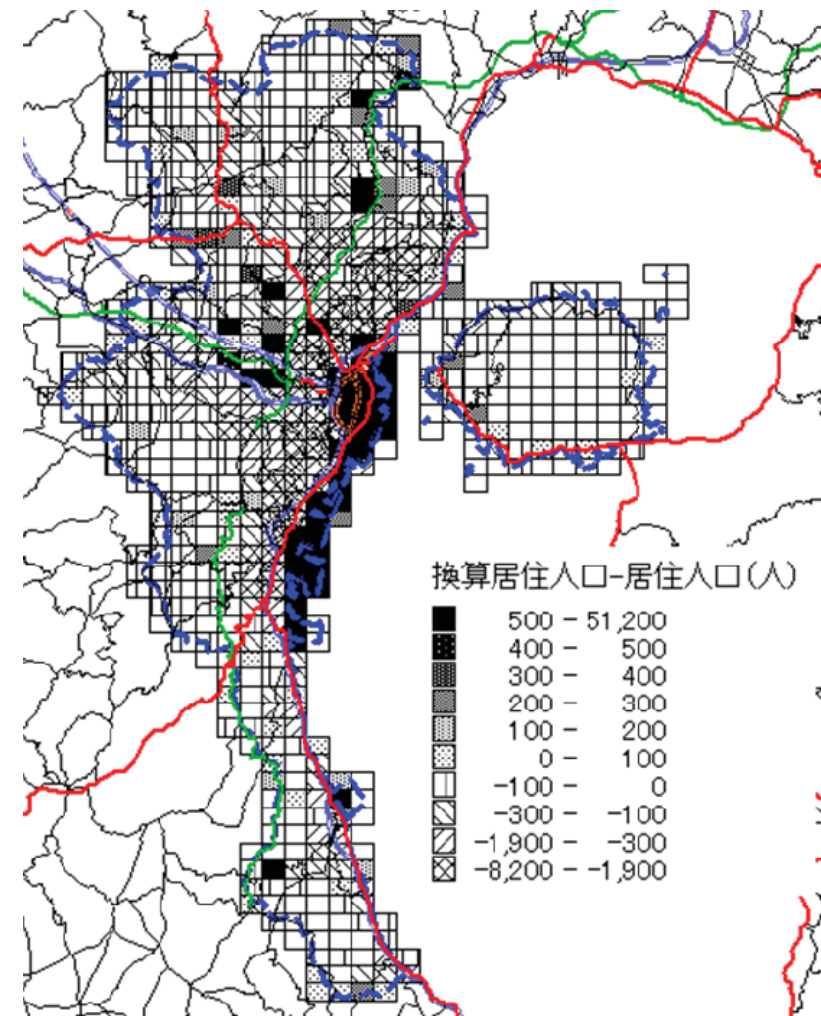
(b) 人口密度増減(平成12年-17年)

町丁目単位の人口密度変化

■ 従業地が都心部に一極集中する都市構造

換算居住人口
 $= \text{従業人口} \times \text{市平均住従比}$

市平均住従比
 $= \text{市全体居住人口} \div \text{市全体従業人口}$



換算居住人口と居住人口との差

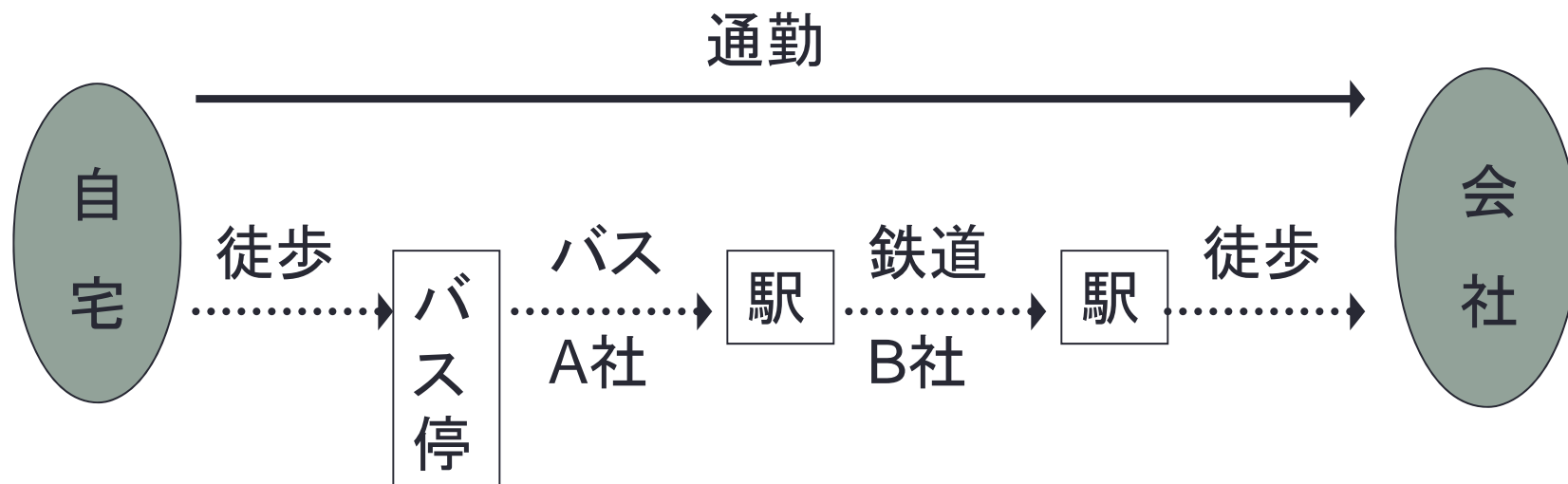
出典：国勢調査

そもそも交通とは？

- ・多くの交通は派生需要であり、何かの目的がなければ、交通行動はおきない。

(通勤、通学、打合せ、買い物、レクリエーション、帰宅など)

- ・利用者からみれば、公共交通を使う場合は、手段・交通事業者間の連携は必要不可欠



公共交通とは？

- 環境、健康にやさしい交通手段
- 交通事故防止、健康増進に寄与する手段
- 住民の移動の公平性確保に対応できる交通手段
- 住民の交流促進など、地域を活性化するための基盤
(地方創生を一翼担う)



公共交通は 「社会資本（インフラ）」

自動車は便利だけれども

- 歩いていけるところでも反射的（無意識）に自動車を利用してしまいう習慣が身に着く（健康にも悪影響）

- ✓ 1日10分クルマ利用を控えるは，冷暖房1度調節するよりCO₂排出量は約20倍の効果

- 事故の危険性が増す，費用もかかる（維持費も考えれば）

- ✓ 時速30kmでの停止距離 → 約15m（65歳以下），約20m（75歳以上）

- ✓ 小型車100万円，7年間利用，駐車場7000円/月，ガソリン1万円/月等 → 約1500円/日

自動車利用しすぎは，環境や社会にも悪いし、個人にも悪いと思っている人も多い。

⇒ 無理のない程度の転換の可能性もないわけではない

交通需要マネジメント (TDM)

自動車利用者の行動を変えることにより、道路渋滞をはじめとする交通問題を解決する手法。

① 自動車交通量の規制，抑制策

偏りがちな自動車利用を規制・抑制をする直接・間接的な対応策を導入し，自動車交通量を削減

② 既存の交通施設の有効利用策

交通施設を最大限に有効運用し，増大する交通需要に対応

③ 公共交通機関のサービスの改善策

公共交通のサービス内容，運用の改善により利便性を向上させ，自動車からの転換を促す。

自動車抑制のための手法

抑制段階	対象内容	具体的手法
車の 所有段階	所有に関わる諸税	自動車所得税・重量税
	所有条件	車庫法改正
	マイカー代替手段	レンタカー、カーシェアリングの充実
車の 利用段階	走行に関わる諸税	燃料税、ロードプライシング
	駐車関連	駐車場の整備抑制、 道路交通法改正（違法駐車規制強化）
	交通規制	トラフィックゾーンシステム、 特定車両流入規制
その他 （車の 効率的 利用）	マイカー相乗り	カープール、バンプール
	タクシー交通改善	相乗り・路線・ジャンボタクシー、 タクシーベイ、タクシー呼出電話
	貨物の積載効率改善	共同集配システム

既存の交通施設の有効利用策

適用対象		具体的手法
需要発生構造	特定時間集中	時差出勤（フレックスタイム制）、ピークロードプライシング
	発生場所	SOHO（サテライトオフィス、リゾートオフィス、ホームオフィス）、商物分離（流通センター整備）
道路空間運用	車線運用	一方通行規制、リバーシブルレーン、広幅員二車線道路の三車線運用
	交通疎外要因	右左折禁止、路上駐車規制、信号制御の見直し、バスベイ・タクシーベイの設置、交差点改良
交通流管理	交通流誘導	駐車場案内システム、道路交通情報システム
	交通制御	系統制御、面制御

公共交通機関のサービス改善策

課題		具体的手法
信頼性の確保	定時走行	バスレーン、バス専用道路、公共車両優先システム、基幹バス、道路の局部改良（狭幅員区間、交差点）
	高速走行	高速バス、急行バス
利便性の確保	運行時間帯拡大	早朝バス、深夜バス
	運行頻度増加	ゾーンバスシステム、バス増便
	アクセスの改善	多様な乗継システム（P&R）、デマンドバス、フリー乗降バス、新駅の設置
	空白地域の解消	バス路線新設、ミニバス
	運行情報の提供	バスロケーションシステム、案内施設整備
快適性の確保	車内の居住性	列車・バスの増発による車内混雑解消、車両改良（冷暖房、低床）、予約バス
	バス停施設	バス停の改善（屋根、照明、付帯施設）
経済性の確保	運賃制度	共通切符、ゾーン制運賃、時間帯別運賃体系
	補助制度	生活路線バス、無料バス

今後の地域公共交通システムの方向性

■ 地域に最も適した公共交通ネットワークの確立

- いくつかの公共交通と個別交通（徒歩、自転車、車椅子等）の組合せになるため、多様な交通事業者などの連携強化が必要（複合交通システムの確立）
- 地域に住む利用者行動に基づいたネットワーク
- 10～20年後を見越した地域のあり方の中の交通
- 個別の課題解決だけを議論するのではなく、地域全体の公共交通ネットワークを視野に
- 全体の体系の中に個々の課題を位置づけ
- 地域公共交通に関する計画が必要

■公共交通ネットワークを支えるのが「結節点」

➤ 利用しやすい交通施設

- ・ 駐車場、駐輪場、歩道が整備ーパーク&ライド、サイクル&ライド
- ・ バス停などの交通施設の場所が分かりやすい

➤ 円滑な乗継が可能

- ・ 乗継移動時間が短い、
- ・ 経路が分かりやすい、
- ・ バリアフリー化、
- ・ 公共交通機関相互の乗継時刻が連携

➤ 安心・安全の待ち空間

- ・ 天候、時間、季節に関わらず快適に待てる
- ・ 乗継時刻等の分かりやすい交通情報
- ・ 夜間照明、防犯対策設備等の安全対策

➤ 相互乗り入れによるシームレス化

■ 鉄道駅などの「結節点」を中心とする、まちなかの充実

- 地域の拠点性
 - ・ 日常的に人が集い、賑わい、憩う空間や施設がある
 - ・ 地域の交通や生活の情報が充実
 - ・ 不便地区からのアクセスが可能である
- 交通拠点を中心とした市街地整備
- 都市機能（商業機能、医療機能、文化機能）の集中的配置



交通ネットワークをより活かすには、交通の出発地と到着地を適切に配置する

パークアンドライドとは？

自動車のもつdoor-to-doorにアクセスできる機能

+

公共交通のもつ大量の需要を迅速に輸送する機能



自動車交通需要が集中する部分を公共交通にかえることで

- ①一部の交通混雑緩和、②到着の定時性の確保

交通手段の組み合わせ

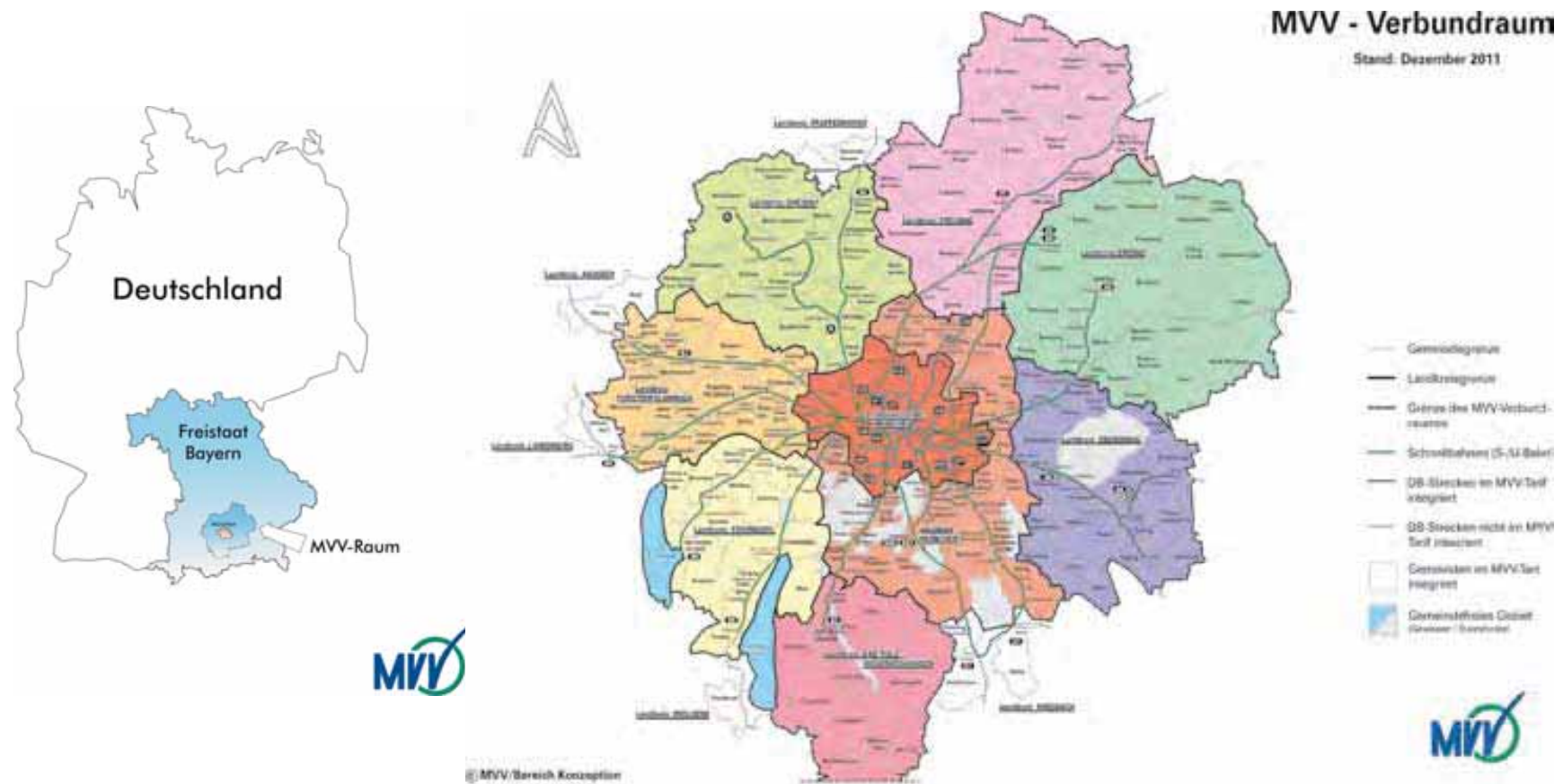
名称	組み合わせ
パークアンドバスライド	自動車駐車＋バス
パークアンドレールライド	自動車駐車＋鉄道
キスアンドライド	自動車送迎＋公共交通
サイクルアンドライド	自転車駐輪＋公共交通
パークアンドプール	自動車駐車＋相乗り
プールアンドライド	自動車相乗り＋公共交通
パークアンドサイクル	自動車駐車＋レンタサイクル

パークアンドライドの種類（需要）

需要のタイプ	主たる地域
通勤等の日常目的で自動車直行	都市周辺地域
イベント等の非日常目的で自動車直行	イベント実施地域、観光地
災害・緊急時のリタングンシー需要	都市周辺

ミュンヘン

- ・ドイツ南部、バイエルン州の州都
- ・人口140万人、面積310.43km²



取り組みの内容

- 中心部への歩行者専用区域の設置による都心部を通過する自動車交通の抑制
- 都心地下を縦横断するU-bahn(地下鉄)やS-bahn(郊外電車)を整備し、トラム・バスを含めて公共交通を有機的に連結（階層的）。
- 都心の駐車料金を高く設定し、P+R駐車場を鉄道駅近くに整備
- 自転車道を設置



■パーク & ライド駐車場箇所図

- ・駐車場設置箇所: Sパーン、Uパーンの駅126箇所
- ・収容台数: 約27,000台(うち有料約9,000台)



■高速と専用ランプで結ばれるP & R駐車場の例 (Uパーン: フラットマニング駅)

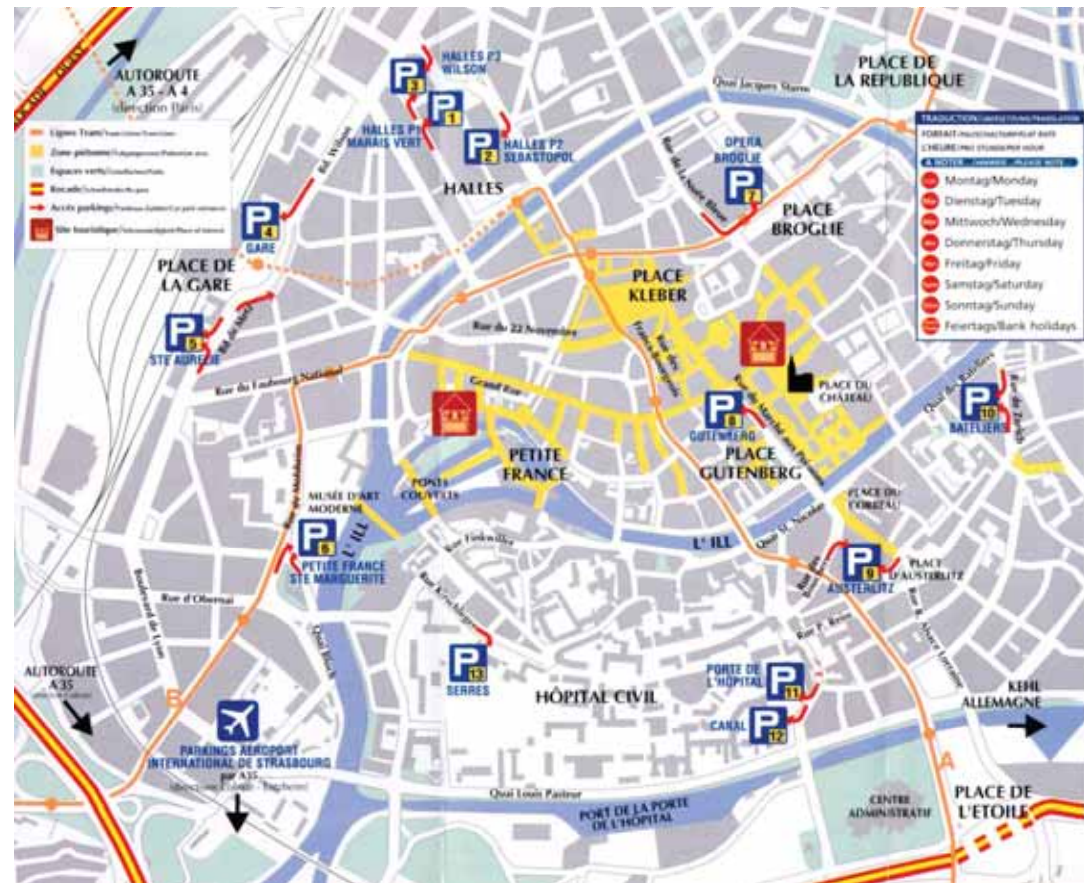


出典: 国土交通省

ストラスブール

概要

- ・ フランス東北部、ライン川の左岸、アルザス地方の中心地
- ・ 人口27万人、都市圏人口45万人、市域面積78.26km²



LRTの導入の経緯

- ・ 1960年、総延長80kmの路面電車を全廃
→自動車による都市環境の悪化
- ・ 1989年、路面電車によるまちづくりを公約に掲げた市長の当選。 → LRT：ユーロトラムを建設

交通政策

- ・ 都心の駐車場を撤去し、都心の外側に移設、郊外のP+R
- ・ トラフィックゾーンシステムを設けて自動車の都心の通り抜けを禁止
- ・ LRTを車より早い交通手段にする(専用路線、乗降時間の短縮、優先信号)
- ・ 歩行者専用ゾーンの拡大、自転車レーンの整備

料金

- 1時間有効で同方向の乗り降り自由な切符
UNI PASS 1.2ユーロ
MULTI PASS 5.2ユーロ(5人まで)
- 24時間有効な1日切符
TOUR PASS 3.1ユーロ
FAMILI PASS 4.2ユーロ(2~5人)
- P+R利用者は、駐車料金3.5ユーロ
(駐車場代+7名までの往復トラム切符)

10 Parkings Relais en contact direct avec le Bus et le Tram !

Les 10 Parkings Relais vous accueillent aux portes de la ville et le réseau CTS prend le relais pour vous conduire directement et rapidement jusqu'au centre-ville de Strasbourg.

Baggersee
460 places

Ducs d'Alsace
600 places

Elsau
800 places

Hoenheim Gare
680 places

Kimmeri
250 places

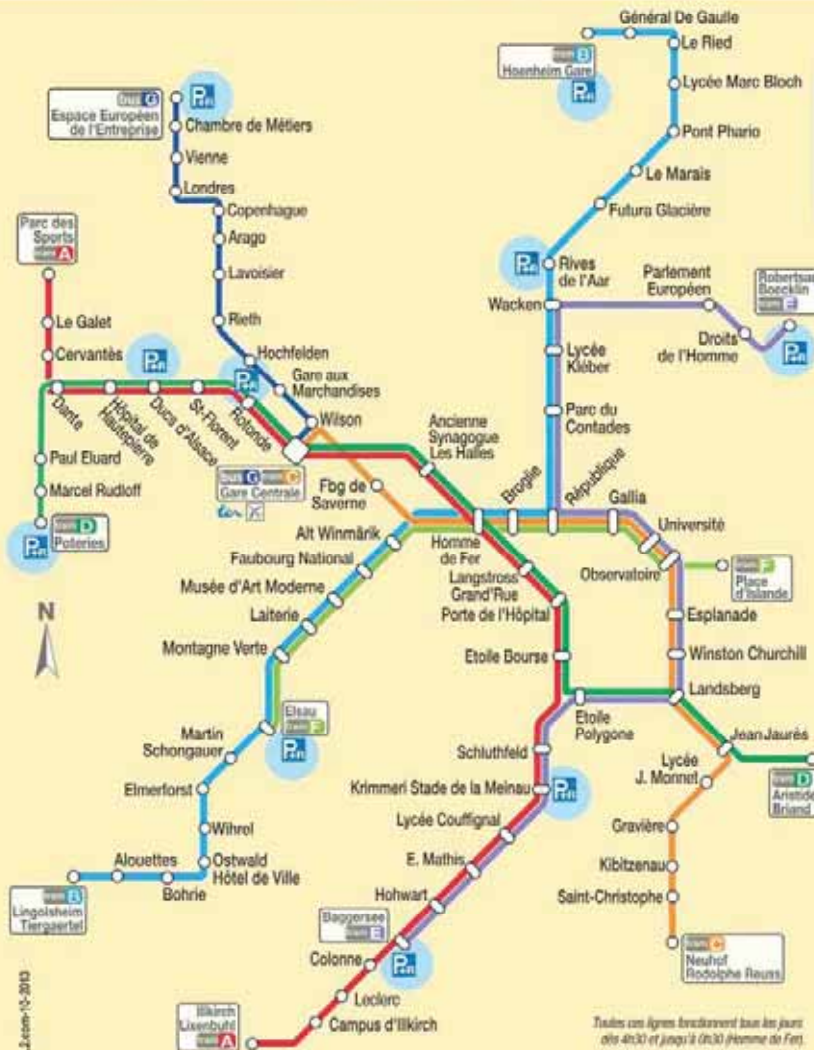
Rives de l'Aar
570 places

Robertsau Boecklin
150 places

Rolonde⁽¹⁾
450 places

Poteries⁽¹⁾
102 places

E3⁽¹⁾
170 places



PARKING RELAIS TRAM P+R
+
TICKET TRAM ALLER-RETOUR
pour tous les occupants du véhicule, jusqu'à 7 personnes.
3,50 €
(1-journée)
*Sauf P+R Rolonde 4 €

Simple et pratique !

Avec les Parkings Relais, aller en ville n'a jamais été aussi facile. Finies les difficultés de stationnement, finis les embouteillages ! Libérez-vous de votre voiture en la stationnant dans l'un des 10 Parkings Relais situé sur votre itinéraire et prenez directement le Bus ou le Tram pour rejoindre le centre-ville en quelques minutes. C'est simple, c'est pratique et, en plus, c'est bon pour l'environnement !

Economique !

Les Parkings Relais, c'est la façon la plus économique de se rendre en ville, seul ou à plusieurs, pour le travail ou les loisirs. Pour 3,50 €* seulement, vous stationnez votre voiture (jusqu'à une journée) et vous bénéficiez d'un Aller-Retour en Bus et Tram pour tous les occupants de la voiture (jusqu'à 7 personnes).

- Parkings Relais ouverts du lundi au samedi de 7h00 à 20h00 (horle libre 24h/24)**
- Un Tram toutes les 6 min sur chaque ligne, sauf ligne F toutes les 10 min
- Les lignes A, B, C, D, E, F et G fonctionnent du lundi au samedi de 4h30 et jusqu'à 0h30, les dimanches et jours fériés de 5h30 à 0h30 (Homme de Fer).

⁽¹⁾ P+R Rolonde, Poteries et E3 : voir modalités particulières au dos.

* Sauf P+R Rolonde 4 €.

10 PARK&RIDE CAR PARKS WITH DIRECT TRAM LINK!

The 10 P&R car parks welcome you and your car at the gates of the city, and the tram does the rest, giving you a fast and direct ride all the way into Strasbourg city centre.

TRAM & BUS STATION P+R – CAR PARK P+R

+ TRAM & BUS TICKET RETURN
for all the occupants of the vehicle, up to a limit of 7 people.

3.50 € for the day!

*Sauf P+R Rolonde 4 €.

- The P+R car parks are open Mondays to Saturdays from 7 am to 8 pm (exit possible 24 hours a day).
- One tram every 6 minutes on each line, except line F – every 10 minutes.
- Trams run from 4.30 am to 12.30 am from Monday to Saturday, and from 5.30 am to 12.30 am (Homme de Fer) on Sundays and public holidays.

10 P+R - PARKHÄUSER UND-PLÄTZE DIREKT AN DER STRABENBAHN (TRAM)!

Die 10 P+R empfangen Sie an den Toren der Stadt: Stabübergabe an die Straßenbahn, um Sie direkt und rasch ins Stadtzentrum von Straßburg zu transportieren.

P+R - STRABENBAHN P+R

+ STRABENBAHNFARHSCHHEIN HIN-UND RÜCKFAHRT
für alle Insassen des Fahrzeugs, bis zu 7 Personen.

3.50 € am Tag

*Sauf P+R Rolonde 4 €.

- Parkhäuser Relais Einfahrt Montag bis Samstag von 7 bis 20 Uhr (Ausfahrt jederzeit möglich).
- Die Straßenbahn fährt alle 6 Minuten auf allen Linien (Ausnahme: Linie F alle 10 Min.).
- Fahrten Montag bis Samstag von 4.30 bis 0.30, Sonn- und Feiertage von 5.30 bis 0.30 (ab Haltestelle Homme de Fer).



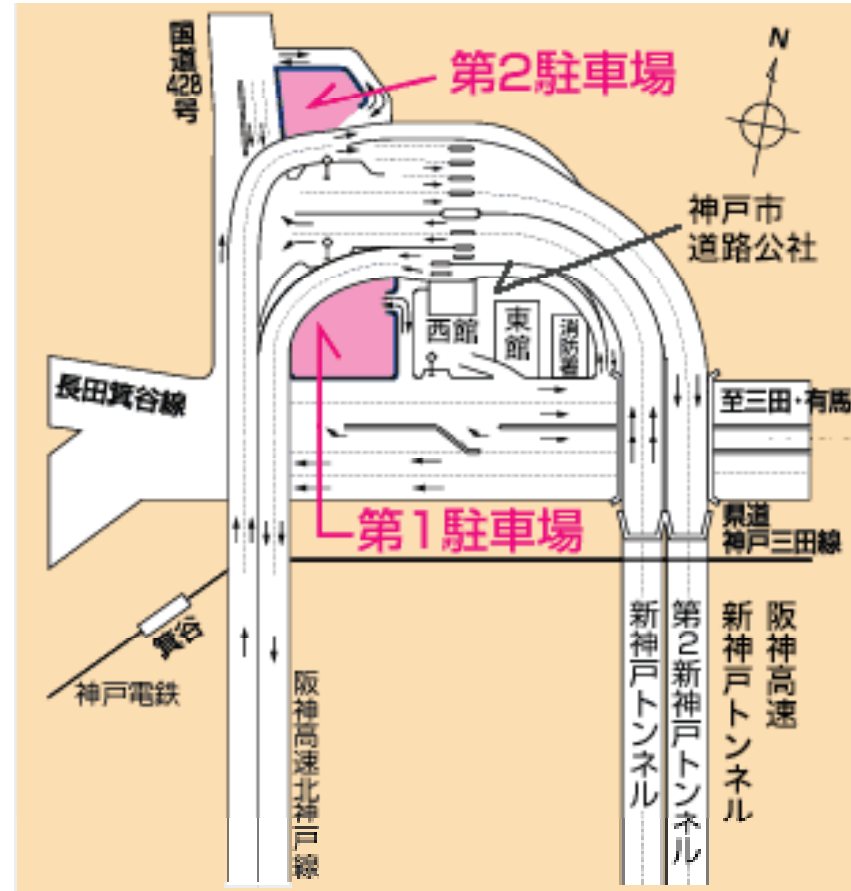
新神戸トンネル箕谷駐車場パーク&ライド

- 神戸市の六甲山地にある箕谷は、丘陵に囲まれた地形
- 都心方面に向かう道路が六甲越えか有料トンネル
- 有料トンネル入口の間近に駐車場を設け、都心までのバスを運行（1976年～）
- バス路線新設とパーク&ライド導入施策を同時実施
- 我が国のパーク&ライド成功例として有名な事例
- 朝ピーク時間帯の自動車交通量削減に貢献





- 利用時間／ 24時間
- 利用料金／
 - ・ 第1 駐車場
最初の1時間無料、
以降1時間毎に100円
1日最大料金500円
PiTaPaカード精算で10%割引
 - ・ 第2 駐車場
1日1回500円
PiTaPaカード精算で
1日1回450円

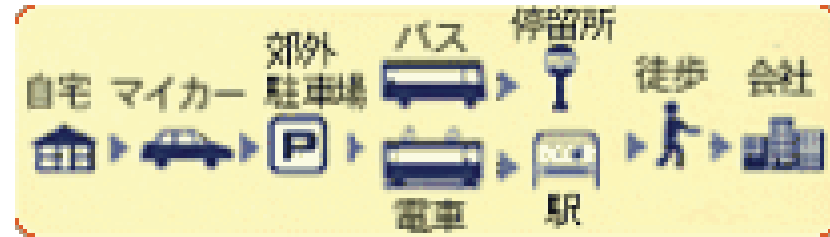


- 有料トンネル入口の間近に箕谷駐車場(377台)が設置
- 駐車場に隣接してバス停も設置
- バス停が駐車場の隣接し、バスの速達性も確保
- 有料道路がロードプライシングと同様の機能
- P&Rの利用は、自動車での有料道路利用より安価

Kパーク（石川県金沢市）



- マイカー通勤・通学者を対象に商業施設等の駐車場で、マイカーからバスや電車に乗り換えて通勤・通学していただくシステム



- 駐車場は、スーパーや公民館などで18箇所、路線バスか鉄道に乗り換える
- 利用時間は月～金曜日の7時～24時（一部を除く）
- 料金は、乗車券＋駐車料金（商品券）3,000円／月

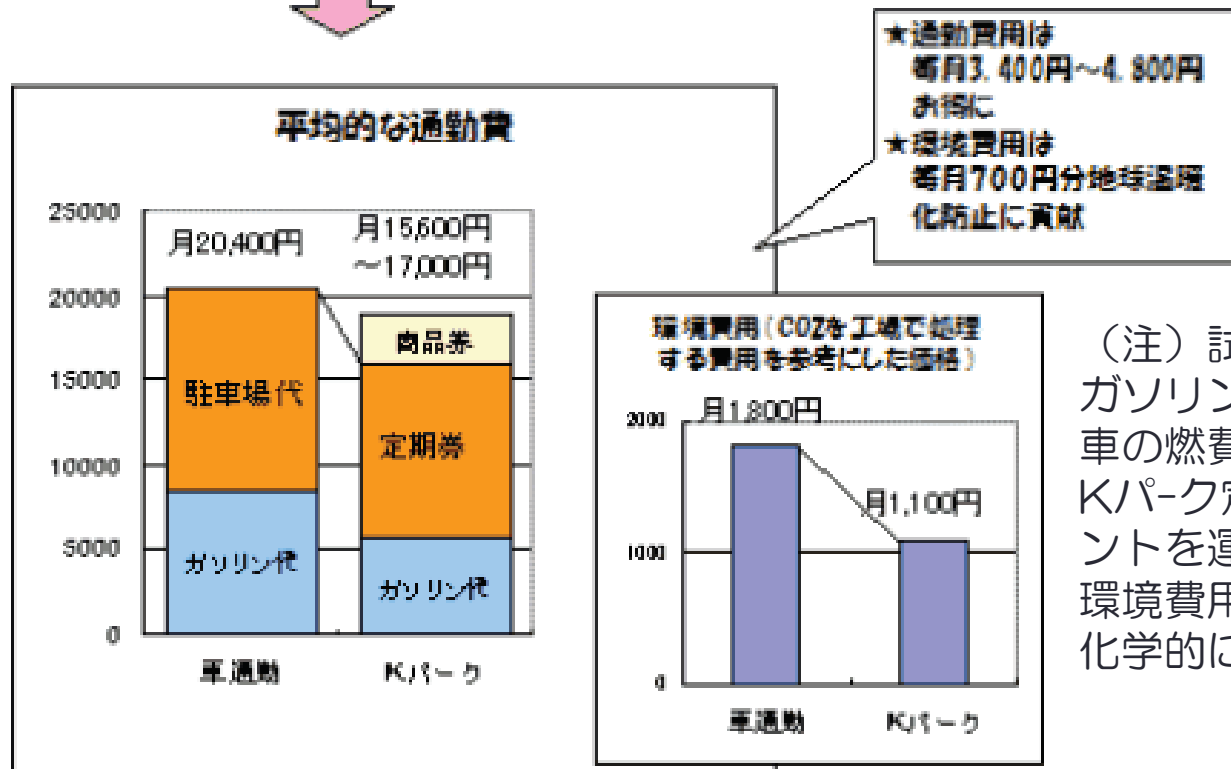
メリット

Kパーク専用バス定期券は通常運賃の4割引（通常の定期券は3割引）

駐車場代（商品券）で買物可能

CO₂排出量を約40%削減し地球温暖化防止に貢献

例えば、車の通勤距離15キロ、月極駐車場月12,000円の方が、都心部から5~7キロのKパークを利用すると、



(注) 試算条件

ガソリン代:140円/L

車の燃費:10キロ/L

Kパーク定期代:1ヶ月定期のエコポイント
を運賃に換算した後の金額

環境費用:ガソリン燃焼によるCO₂を
化学的に処理した場合の費用

商業施設との連携

福岡市初の 商品券購入方式によるP & Rであり、西 鉄 初の一般路線バスと活用したP & Rである。また、バス停のすぐ近くに駐車でき、都市高速経由のバスが約4分間隔で運行するなど利用者目線の取り組みが実現。

●実施内容

- ・場 所 : イオンモール香椎浜
- ・実施期間 : 平成24年11月1日
～平成25年4月30日
- ・利用時間 : 6:00～23:00 (平日)
- ・確保台数 : 約50台 (先着順)
- ・利用条件 : 商品券購入(5,000円/月)
交通ICカードの提示、
申込書の提出
- ・駐車場所 : 平面駐車場 東側出入口付近
(留学生会館前バス停すぐそば)
- ・最寄りの交通機関 : 西鉄バス 留学生会館前バス停
※都市高速経由のバスを約4分間隔で運行
(留学生会館前→天神(平日7時～9時))



社会実験 イオンモール香椎浜 パーク・アンド・ライド

～イオンまでマイカー、イオンから都市高速バスで都心部へ～

イオンモール香椎浜パーク・アンド・ライド 利用者募集!

■申込はイオンモール香椎浜1Fインフォメーションにて受け付けております。下記3点を確認の上、利用証をお渡しします。

申込書提出 nimocaの提示^{※1} 商品券の購入^{※2}

※1 その他の交通ICカードの提示でもご利用いただけます。
 ※2 イオンモール香椎浜までご利用いただける商品券5,000円をご購入いただけます。

■実施期間 : 平成24年11月1日～平成25年4月30日(社会実験)
 ●利用時間 : 6:00～23:00(平日)
 ※(都市高速バス)約4分間隔で運行(留学生会館前→天神、平日7時～9時)

駐車場の案内

5,000円分の商品券を2度うけて利用できるなんてお得よねー!

都市高速バスで天神まで約18分!

駐車場からバス停まで約3分!

安い! 商品券の購入だけで利用可能!
早い! 都市高速バスだから快速通勤!
便利! バス停からすぐ近くに駐車可能!
エコ! 公共交通利用で環境にやさしい!

イオンモール香椎浜パーク・アンド・ライドとは
 マイカーをイオンモール香椎浜駐車場に駐車し、都市高速バスで都心に乗り換えて都心部(天神)へ向かう取り組みです。都心部の交通混雑緩和やCO2の削減を図ることを目的としています。

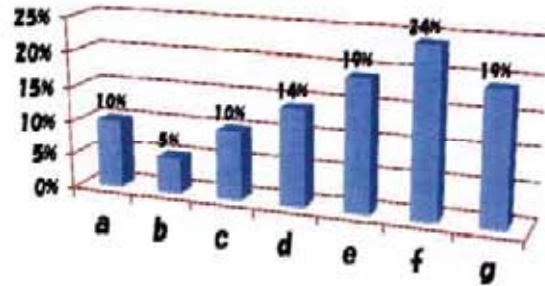
お問い合わせは、1Fインフォメーション
TEL:092-673-6100

香椎浜付近交通連携協議会
 福岡県 福岡市 Nishitetsu /EON MALL イオンモール香椎浜

『イオンモール香椎浜パーク・アンド・ライド』 お客様アンケート（結果）

1. P&R社会実験を最初にどのようにしてお知りになりましたか (n=21)

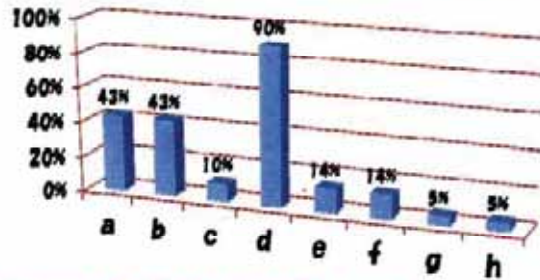
- a. ホームページ（福岡県・福岡市・イオン・その他） b. テレビ c. 新聞
d. チラシ（区役所・イオン・その他） e. ポスター（バス停・バス車内）
f. 市政だより g. その他（知人・友人に聞いて）



・いろいろな広報ツールに情報が分散しており、幅広い広報戦略が効果的である。

2. P&Rのどこに魅力を感じましたか (n=21 複数回答)

- a. 料金 b. バスの本数 c. バスの速さ d. 駐車場の場所 e. 環境への貢献
f. 利用時間 g. 都心部の渋滞緩和 h. その他（バスの利便性）



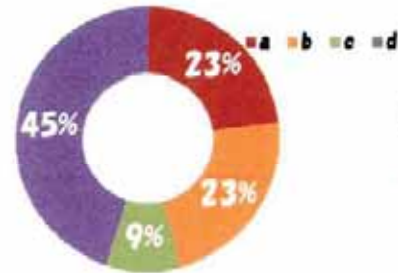
・料金・バスの本数・駐車場の場所に票が集中している。
・特に（バス停に近接した）駐車場の場所は9割以上と評価が高い。
・環境や渋滞など社会的な大義ではなく、個人の利便性に魅力を感じている。

3. P&Rをどの程度の頻度でご利用されていますか（概ね平均でお答えください）

- 週に（ ）日程度（（ ）～（ ）の時間帯）
・2/3の利用者が週5日と回答するが、毎日利用はその1/3程度
・調査日（2/20,21,22,23）中、毎日20台以下の利用者数

4. P&Rご利用以前は、どのような交通手段で出勤（通学）されていたか (n=22)

- a. マイカーで通勤先まで b. 他の駐車場に止めてP&R
c. イオンの駐車場に止めてP&R d. その他（バス・JR・自転車で直接通勤）

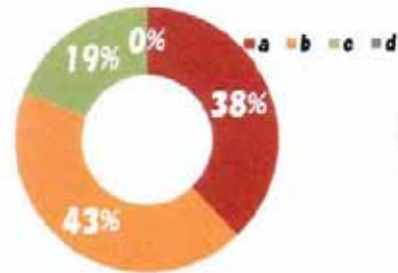


(n=22)

・約1/4の利用者が、本来の目的である
マイカーからの転換
・「勝手にP&R」からの転換は1割未満

5. P&Rご利用前後を比較して、イオンモール香椎浜でのお買い物額はどうなりましたか

- a. 増えた（1万円/月未満） b. 増えた（1万円/月未満）
c. あまり変わらない d. 減った



(n=21)

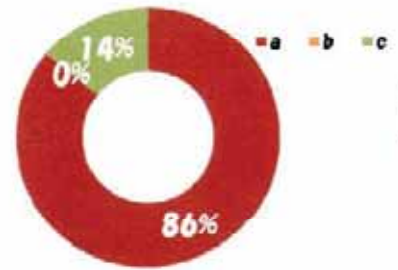
・「お買い物額」は8割以上が増えている。
・そのうち半分は1万円以上増えている。
・「お買い物額」が減った人はいない。

6. P&Rに対して、改善してほしいところはありますか

- a. 駐車場について（時間延長、夜間利用、土日利用等）、店舗から遠い
b. バスについて（定時性、ダイヤ、土日（遅い時間帯）本数、博多駅行き快速）
c. その他について（西鉄バス割引希望、もっと広めてほしい、続けてほしい）

7. 社会実験後も継続して実施された場合、P&Rを利用したいとお考えでしょうか

- a. 利用したい b. 利用しない c. わからない



(n=21)

・約9割の利用者が、継続利用の意向有
・利用者からの評価の高さがうかがえる。

パークアンドライドの導入の動機

- 道路の混雑緩和
- 路上駐車削減
- 環境の改善
- 自動車利用を組込んだ暮らしの質の向上

パークアンドライドの利用者の動機

- 時間の短縮
- 費用の軽減
- 自動車運転負担からの開放
- 自動車利用を組込んだ暮らしの質の向上
- 環境に優しい生活の実行

パークアンドライドを導入或いは導入しようとしたが・・・

- 道路混雑の程度
- 乗換先の重要性（運行頻度、時間帯）
- 乗換先の混雑
- 乗換後の所要時間
- 利用が変わることによる影響（駅周辺での入庫待ち渋滞）
- 利用しやすい駐車場の確保
- 通勤地最寄駅からの交通手段

出来る限りクリアしたい条件

- 乗換え駅にメリットがあるか
 - 運行頻度、快速停車有無、始発有無、渋滞区間との位置
- 乗り換えた交通機関のサービスレベルは
 - 車内混雑状況、乗り換えてからの所要時間
- 乗換え駅周辺での駐車場設置を簡単にできそうか
 - 空地状況、現状の駐車場の設置状況、既存のP&R状況
- 降りてからの利便性
 - 都心での公共交通状況、都心の道路・地形の形態
- 渋滞区間の交通特性
 - 通行車両種類、述べ渋滞長
- P&R導入による渋滞緩和の見込み
 - 混雑状況、混雑時間帯

地域公共交通（コミュニティバス）の課題

交通空白地域の解消、廃止路線の代替交通ばかりに目が向かうと・・・



- どんな目的・利用者のために走らせるか（ビジョンがない）
- 多くのものをとりいれようとするとうりよく利用しにくくなる
- 先進事例・近隣事例の表面的な模倣（特定の交通手段ありきで、考えてしまう。）
- 策定側の論理になり、住民にわかりにくい（不安である）
- 観光客などが情報をとるが難しい
- 本当のニーズを把握しきれていない（調査が足りない）

利用者主体

ニーズを把握するには、どのような人の意見を聞くのがいいのか。

- 実際に利用している人
- 現在利用していないけど、将来利用しようとしている人
- 利用するといいつつ、実際利用していない人
- 全く利用する意思がない人

全員の意見をカバーするのは不可能。

また、住民にはただ参加してもらっただけではなく、

- ・ 情報の開示等で、制約を示し、理解してもらいながら
- ・ なるべく地元住民主体で決めてもらい、

行政、交通事業者との責任分担の体制を築きながら、当事者意識をもって協力してもらい、さらには愛着を持ってもらう。

利用促進

1. 施策の概要

- 広島県・福山都市圏では、著しい交通渋滞を背景に、2002年（H14年）に「交通円滑化総合計画」が策定され、これをきっかけに、関係機関が連携し総合的な対策を推進していくことを目的とした「福山都市圏交通円滑化総合計画推進委員会」が設置された。
- 2006年（H18年）より、同委員会と協賛企業、会員および(株)エフエムふくやまの4者が連携（図-2）した「ベスト運動」（図-1）を本格的に開始した。→ 2012年では90社の企業が「ベスト運動」に参加している。

「ベスト運動」とは ⇒ 会員制の通年的ノーマイカー運動 ⇒ 参加者自身で任意に選べる仕組み
→月に1回できるときにできることを

Bingo 備後地域における
Environmentally 環境に配慮した
Sustainable 持続可能な
Transport かしこいクルマ使い方



図-1 「ベスト運動」の概要

2. 施策の特徴

- 「ベスト運動」の継続を支える条件として、「支援団体（パートナー）」の存在が挙げられる。
→「参加者への特典提供（図-3）」、「協賛金提供企業」、「広報支援」などを行う主体の存在。
- パソコン、携帯電話などを用いて、参加者とのコミュニケーション（図-4）がなされ、施策継続を支えている。

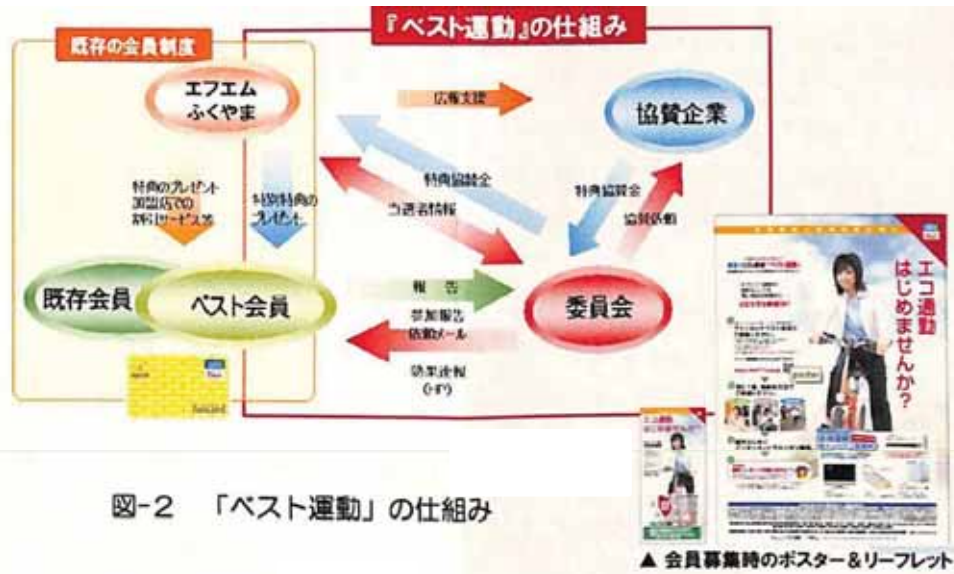


図-2 「ベスト運動」の仕組み



図-3 「ベスト運動」参加者の特典

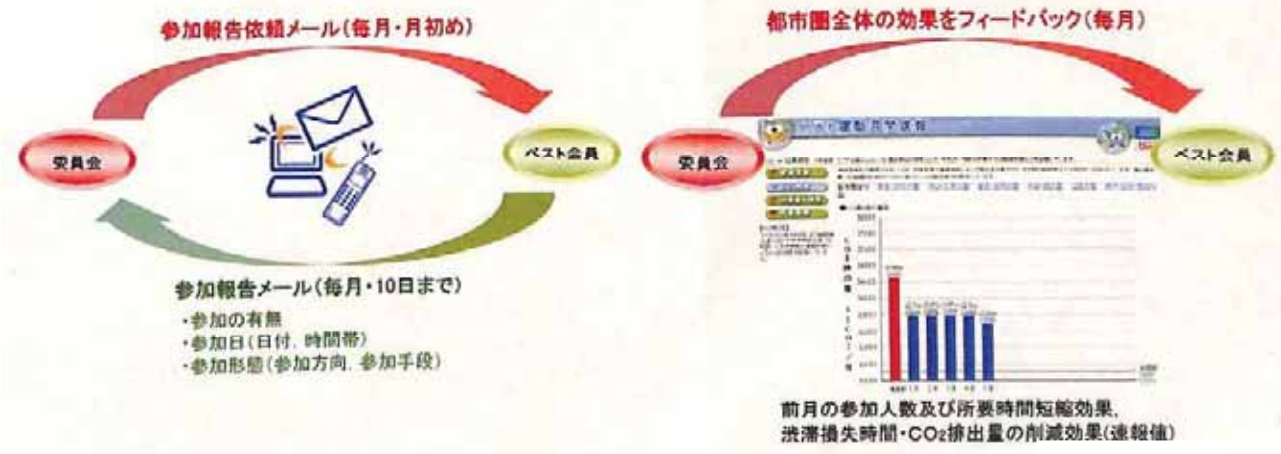


図-4 「ベスト運動」における参加者とのコミュニケーション方法

（出典資料：注1）環境的に持続可能な交通 EST ポータルサイト HP 掲載資料
 「備後のCO2削減『ベスト運動』を核とした持続的なモビリティ・マネジメント施策の展開」
 福山都市圏交通円滑化総合計画推進委員会（福山市建設局都市部都市交通課）

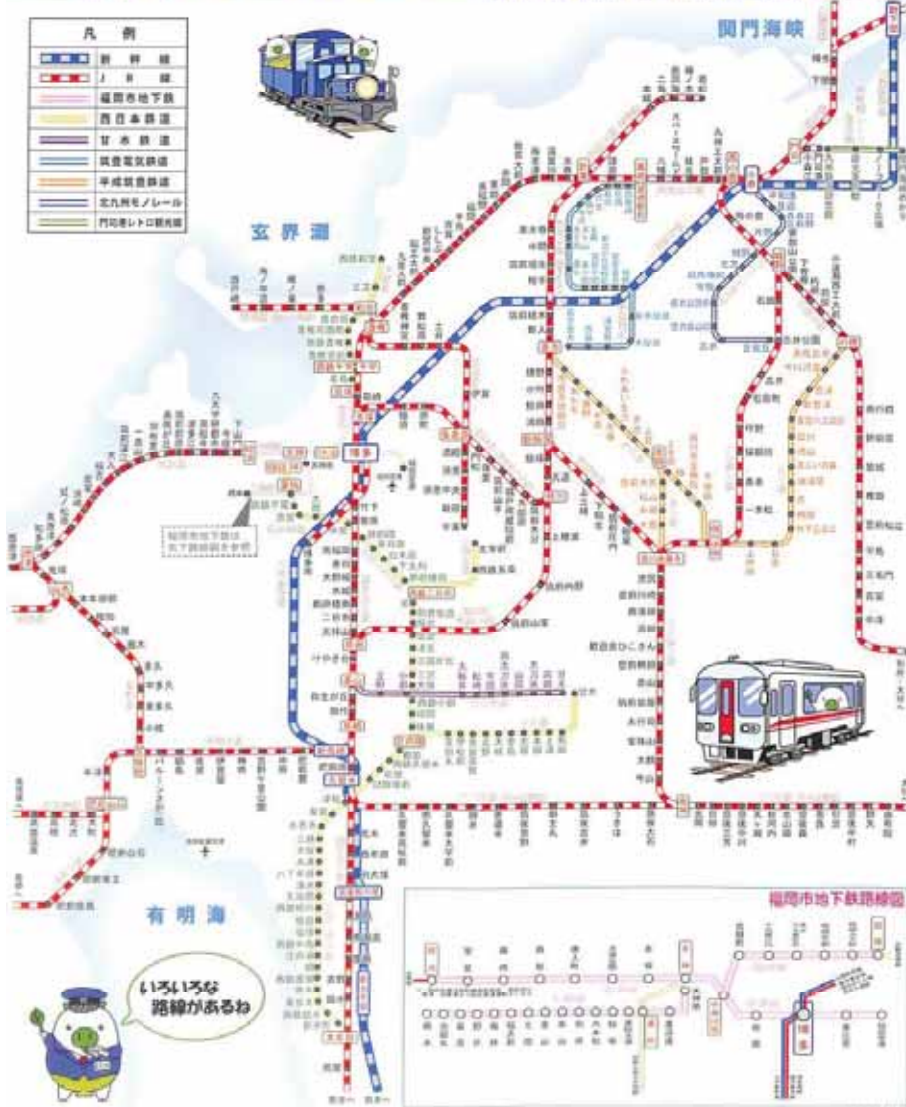
（出典資料：注2）日本モビリティ・マネジメント会議 HP 掲載資料
 附録地企画『地域との連携によるMMの定着』基礎講演「福山都市圏におけるMMの取り組み」
 （福山市建設局都市部松枝正己）

県内のまちを、個性ある列車で結ぶ

福岡県内の鉄道ネットワーク

～県内各地を東西・南北に結ぶ鉄道網～

凡例	
	新幹線
	JR線
	福岡市地下鉄
	西日本鉄道
	甘木鉄道
	筑豊電気鉄道
	平成筑豊鉄道
	北九州モノレール
	門司港レトロ観光線



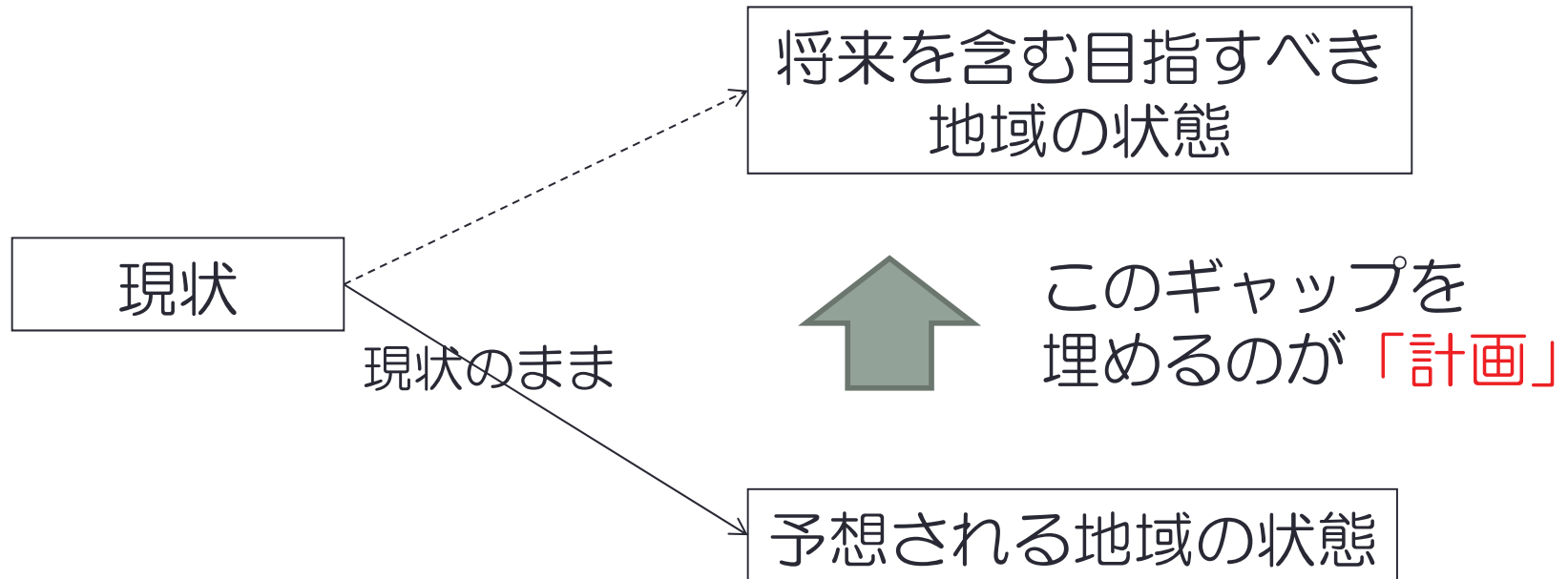
公共交通とクルマの「かしこい使い方」を考えてみよう

公共交通は
いろいろな種類がある **楽しい**のもの
でもね、利用者が少なくなると、**減便や路線の廃止**などの**問題が発生!**

クルマは
どこにも行ける **便利**なもの
でもね、多くないすぎると、**交通渋滞**などの**問題が発生!**

公共交通とクルマの利用は、**バランス**が大切です。

計画とは



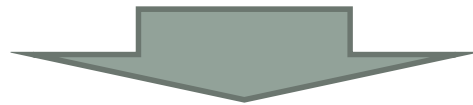
地域公共交通に関する計画とは

- 将来を含む目指すべき地域の実現するための計画
- 計画は、単独ではない。上位計画（総合計画等）に即して、土地利用（都市計画マスタープラン）に加え、医療福祉や教育の計画と相互連携する必要がある。

“持続可能”な地域公共交通を目指して

- とりあえず空白地域を埋めるなど、公共交通はあればいいというものではない。長期的に続けるビジョンをもつ。
- 成功事例や近隣の動向に惑わされず、地域の状況に合った身の丈に合った計画に。
- 今ある限りある資源を上手に活用できないかどうか考える。
- どこかに過大な負担がかかる仕組みでは続かない。（行政、事業者、住民）

- 支援制度は十分に活用すべきだが、それに左右されない計画が必要
- 将来の社会状況の変化（女性の社会進出、観光客の取り込み、ITSの活用）など、様々なニーズをキャッチして、改善を検討する努力が必要
- 車内やバス停など、移動するためだけの空間だけでなく、楽しめる交流空間にデザインする。



不安なく利用でき、楽しく「おでかけ」ができるような利用者主体の仕組み

まとめ

- 利用しやすい交通ネットワークの構築
 - 地域の実状に即したネットワーク構築を
 - ネットワークを支える交通結節点、パークアンドライド
 - 計画にもとづいて。長期的な視点もいれて。
 - ネットワークをより生かす土地利用計画との密接な連携と施設配置

- 利用者主体主体
 - アンケート調査だけでなく、しっかりとしたニーズを把握する
 - いかに住民に当事者意識をもっていただくか

- バランス（3つ）
 - 利用環境整備（交通ネットワーク）と利用促進
 - 自動車と公共交通
 - 住民、行政（各部局）、交通事業者（各モード）の責任分担と連携