

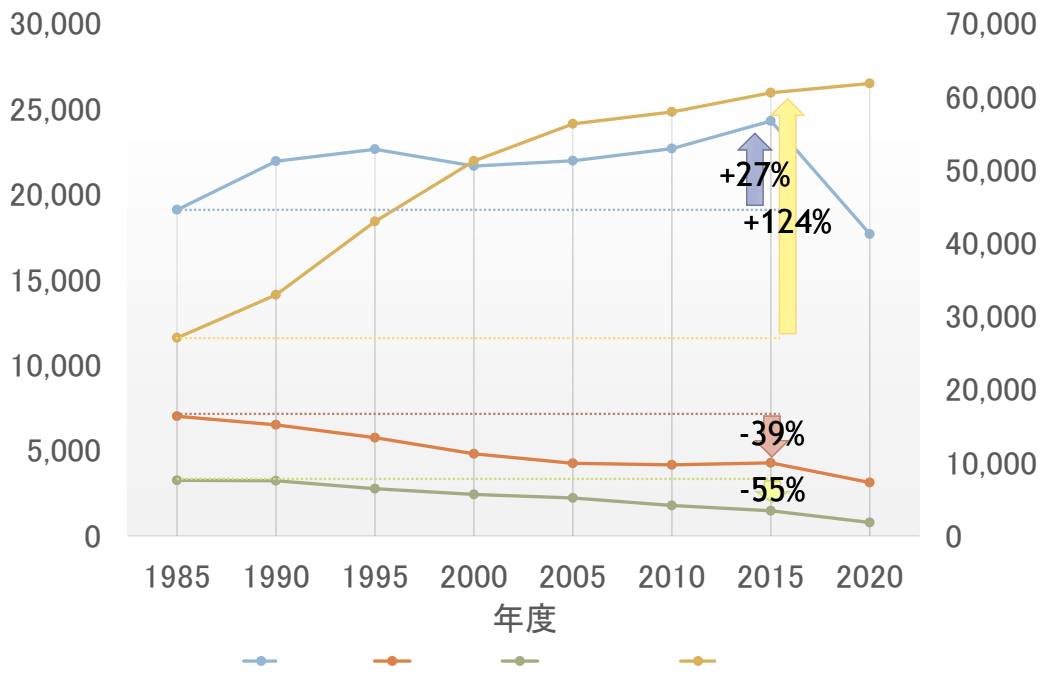
相乗効果を生む 地域公共交通とまちづくりの共創

名城大学理工学部 社会基盤デザイン工学科 松本幸正

2つの「まちづくり」

- ▶ まちづくり(活動)
 - ▶ ソフト施策
 - ▶ 利用促進, お出かけ創出, 改善検討, 周知・情報提供
 - ▶ 短期で開始可能
 - ▶ 費用小
 - ▶ 地域公共交通計画における主要な取組の一つ
- ▶ 都市(まち)づくり
 - ▶ ハード整備
 - ▶ 都市の形の改変(面整備, 拠点開発, 施設整備, コントロール)
 - ▶ 既存空間の使い方見直し
 - ▶ 中長期の取組
 - ▶ 費用大
 - ▶ 地域公共交通計画は従属的位置づけ

の推移



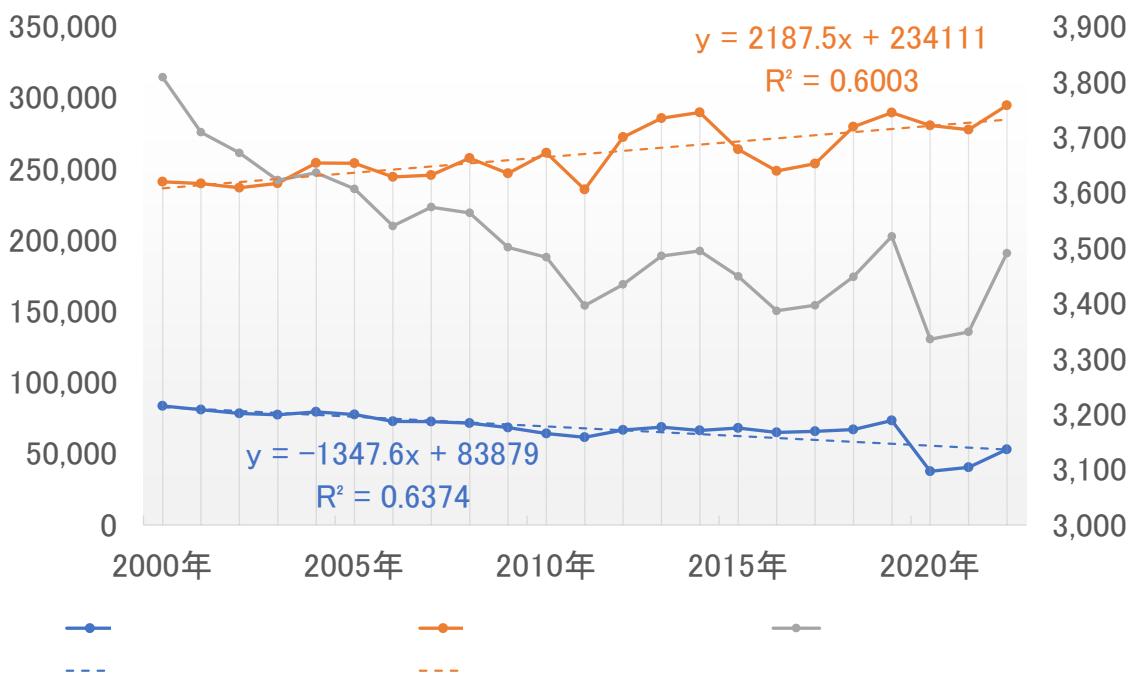
Data Source :

▶ 3

令和5年度地域公共交通シンポジウム in 中部

令和5年11月28日

の推移



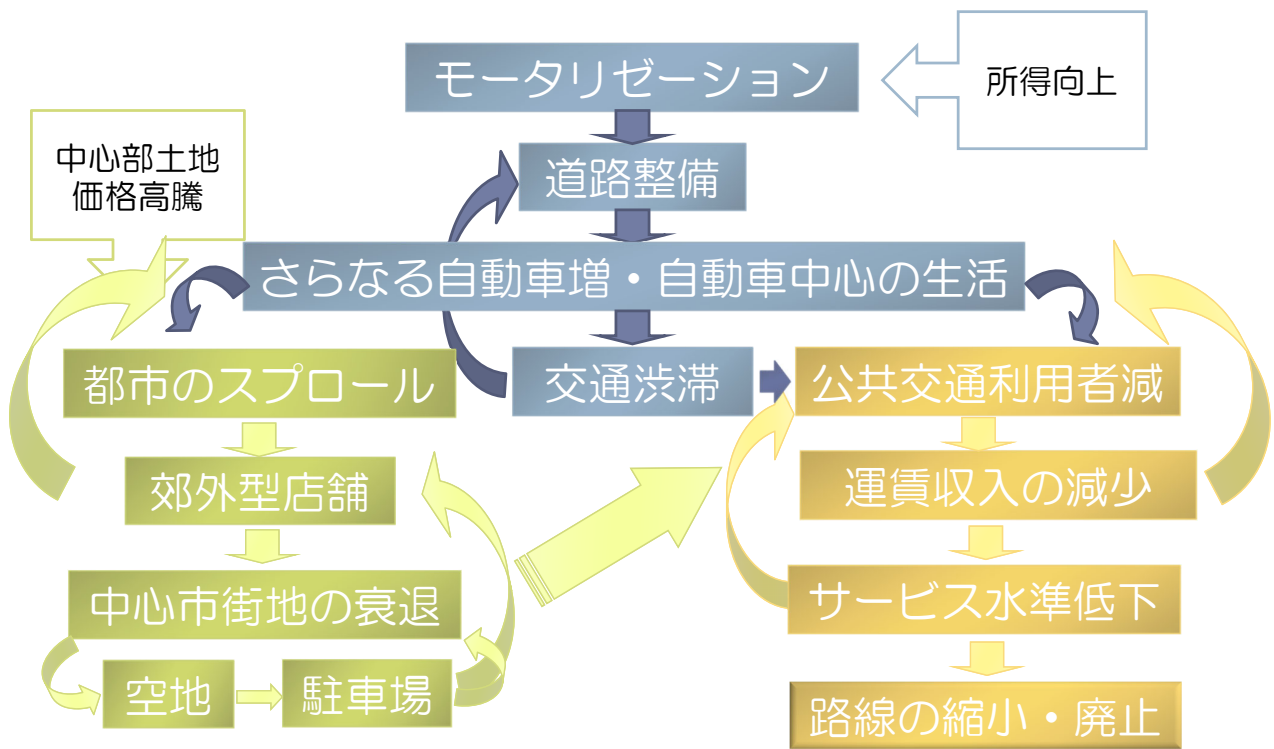
Data Source :

▶ 4

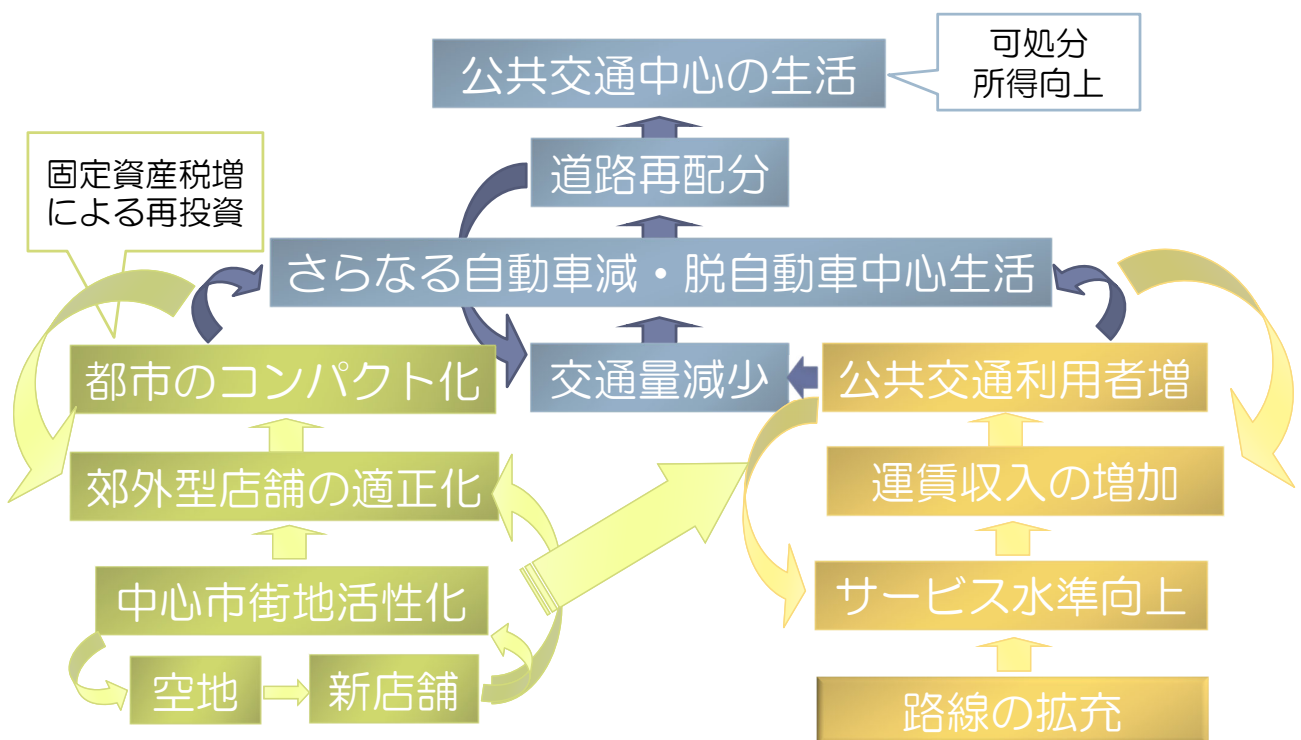
令和5年度地域公共交通シンポジウム in 中部

令和5年11月28日

クルマ依存のスパイラルアップ



クルマ依存スパイラルアップの逆回転



共創の基本的な方針

- ▶ 都市の形が変わるのには時間を要す
- ▶ 公共交通のサービス水準向上は短期で可能
 - ▶ ただし、利用者はすぐには増えない ←投資されない
- ▶ 正論だけでは人々は動かない
 - ▶ 都市経営，地球環境，超高齢社会



- ▶ 公的資金による公共交通のサービス水準の上積み
- ▶ クルマへのムチ
 - ▶ 公共交通・歩行者優先の徹底(走りにくい道路)
 - ▶ 通勤手当，駐車場，利用・保有制限
- ▶ 都市の改変の加速



社会的
合意形成

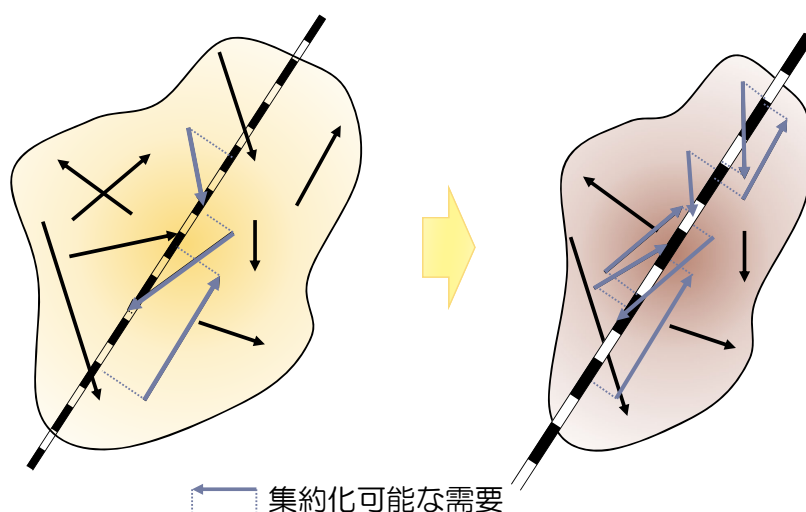


- ▶ 先行的に都市の改変に取り組む
 - ▶ 歩調を合わせて公共交通のサービス向上 (アメ)
 - ▶ 歩調を合わせてクルマの利用抑制 (ムチ)



共創

相乗効果を生む共創の仕組み

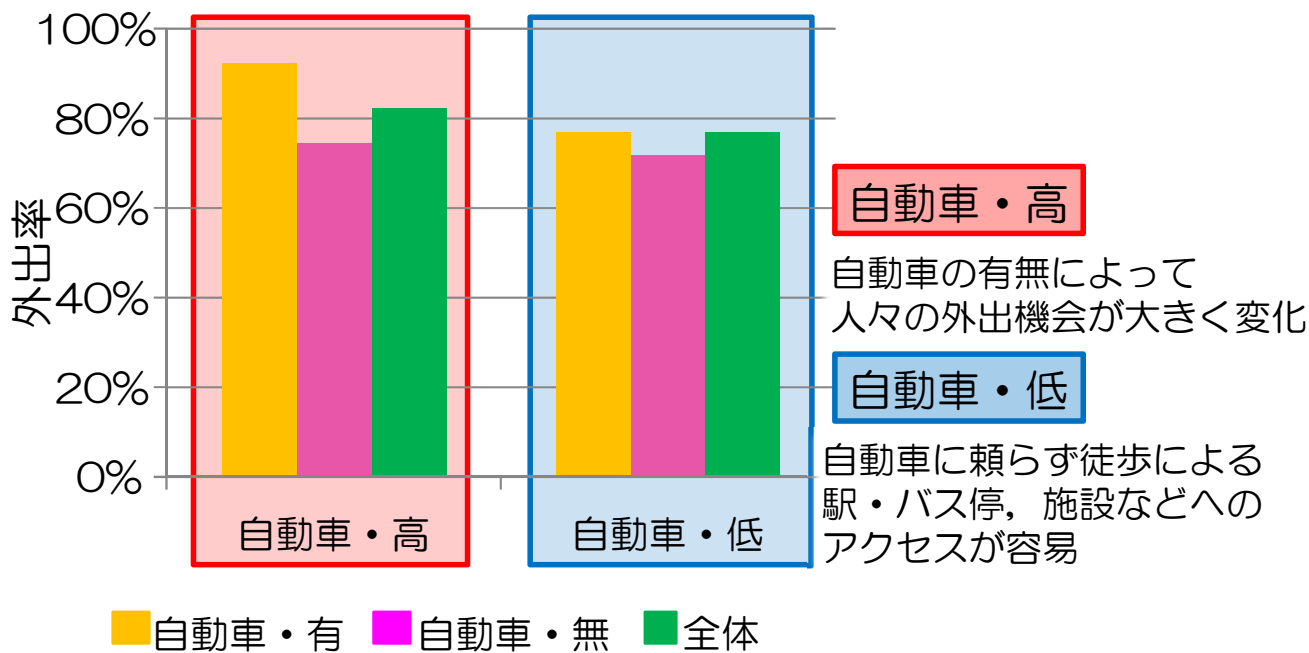


移動の保障

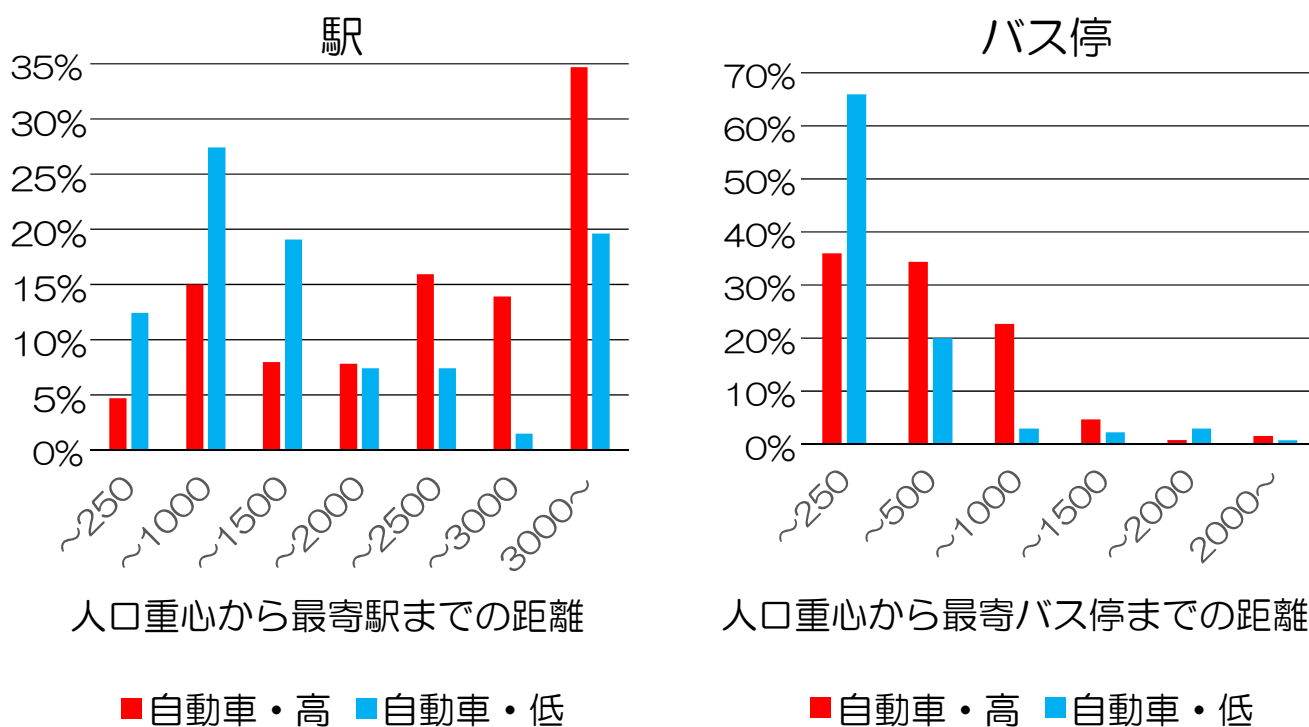


移動の効率化

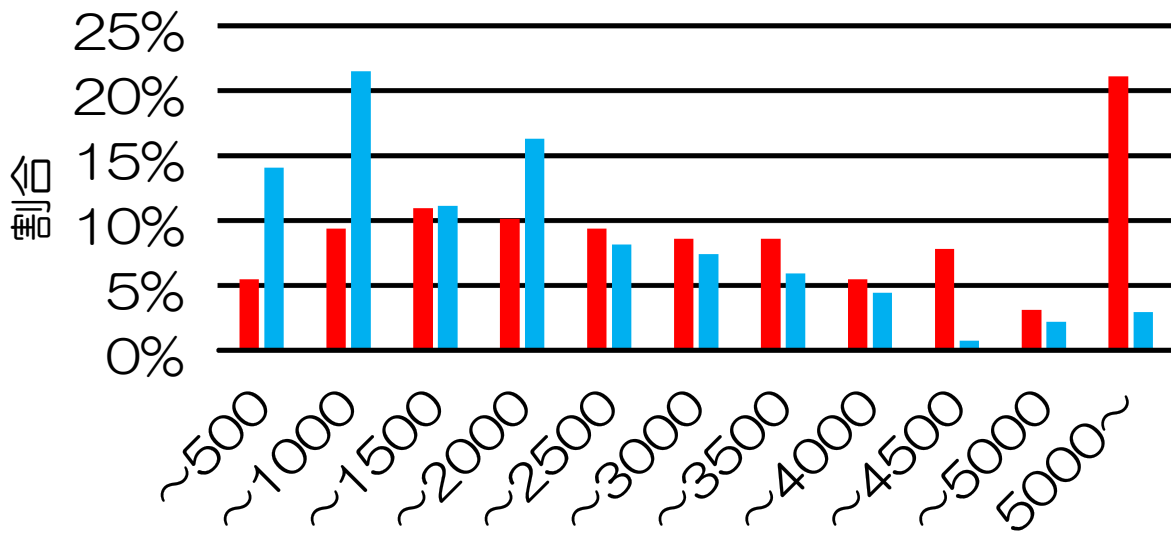
自動車の有無による外出率の比較



人口重心と駅，バス停の距離



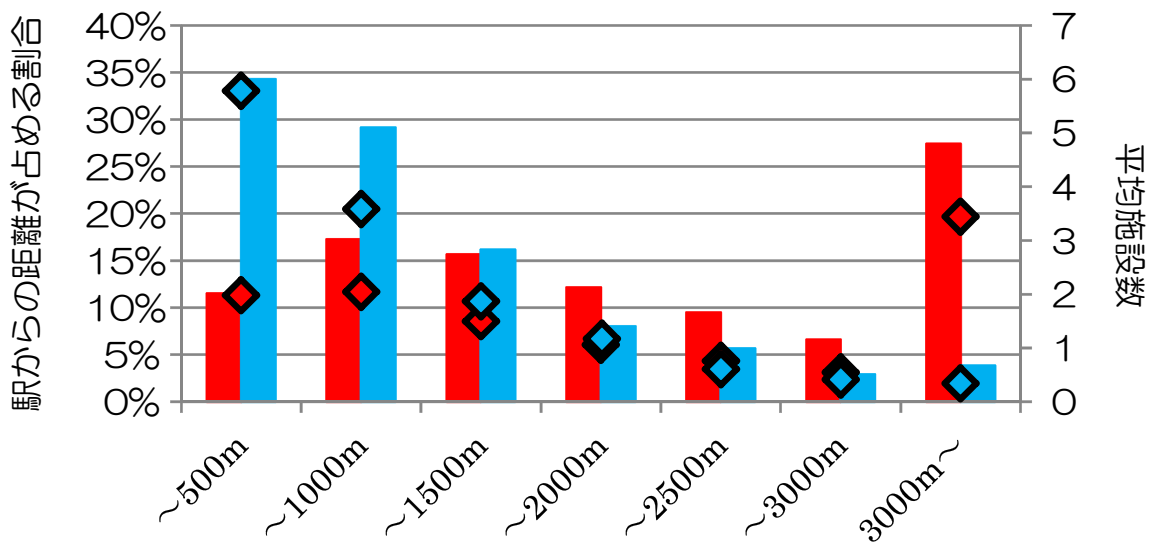
人口重心と商業施設の距離



人口重心から最寄施設までの距離

■ 自動車・高 ■ 自動車・低

駅からの距離と平均施設数



駅からの距離

■ 自動車・高 ■ 自動車・低
 ◆ 自動車・高の施設数 ◆ 自動車・低の施設数

施設配置から見たもの

- ▶ 自動車に依存した地域
 - ▶ クルマに乗れないと外出できない
 - ▶ マイカーディバイド (車非保有のQOL大幅低下)
- ▶ 自動車の分担率が低い地域
 - ▶ 住宅地周辺への鉄道・バスの整備
 - ▶ 住宅地周辺への商業施設集積
 - ▶ 駅周辺への施設集積



施設配置&交通ネットワーク ⇒手段分担

都市づくりの方針

- ▶ コンパクト&ネットワーク
 - ▶ 都市のコンパクト化
 - ▶ 公共交通ネットワークの充実
- +
- ▶ 中心市街地の魅力向上
 - ▶ にぎわい創出
 - ▶ ウォーカブルな空間
 - ▶ 周遊できる交通手段
- ▶ 歩いて暮らせる住宅地
 - ▶ 近所で日常的な用が足せる施設立地
 - ▶ スーパー, クリニック, 飲食店, 郵便局, 公園, . . .
 - ▶ 公共交通へのアクセス
 - ▶ ウォーカブルな空間

都市づくりのヒント(クルマへのムチ)

- ▶ 通過交通の排除
 - ▶ バイパス, 環状道路の整備(トラフィック機能に特化)
 - ▶ 中心部は走りにくい道路
 - ▶ フリンジパーキング
- ▶ 歩行者のための空間整備
 - ▶ 歩道の整備・拡充, 電線の地中化
 - ▶ 安全な横断施設(スムーズ歩道, 2段階横断)
 - ▶ ベンチ, ポケットパーク, パークレット
- ▶ バスのための空間整備
 - ▶ バスレーン
 - ▶ バス停, テラス型バス停
 - ▶ 充電設備

公共交通とまちづくりの共創の効果

- ▶ アメリカのポートランドの事例
 - ▶ 1970年代から, 自動車中心からの脱却
 - ▶ 都市のコンパクト化, 道路のスリム化
 - ▶ 公共交通網・自転車道の整備
 - ▶ 歩いて暮らせる都市環境
- ▶ 一人あたりの平均運転時間は全米平均より20%少ない
 - ▶ 6.4km, 11分に相当
 - ▶ 地域全体の収入の3.5% → レジャー費・住居費
- ▶ 転入人口の増加(若くて高学歴)
 - ▶ 全米で最も住んでみたい都市, 最も環境に優しい都市, 最も自転車通勤に適した都市, 最も外食目的で出かける価値のある都市, 最も出産に適した街

立地適正化計画との連携の実態

- ▶ 立地適正化計画
 - ▶ 公共交通関連施策が記載
- ▶ 地域公共交通計画
 - ▶ 関連計画として立地適正化計画を位置づけ
 - ▶ 連携の必要性を明記
 - ▶ 課題で立地適正化計画との連携の必要性
 - ▶ 計画期間の整合を取る
 - ▶ 取組で立地適正化計画で位置づけられた拠点間を結ぶ
 - ▶ 目標で居住誘導区域内の数値を設定



- ▶ **都市機能誘導区域**や**居住誘導区域**に対する**取組**はほとんどの自治体で**記載無し**

居住誘導区域に対する取組例

- ▶ 岡崎市
 - ▶ 居住誘導重点区域に対し、高いサービス水準の確保、利便性の向上を図ります
 - ▶ 新たな交通手段の導入、バス路線等の見直し、待合環境整備、結節点整備、自転車との連携等
- ▶ 豊川市
 - ▶ 都市機能誘導区域・居住誘導区域を意識した運行ルートに見直します
- ▶ 関市
 - ▶ 市街地（都市機能誘導区域や居住誘導区域）内においては、「関市立地適正化計画」と連携を図り、より魅力的なおでかけ先としての機能を高める運賃設定とします
- ▶ 伊勢市
 - ▶ 立地適正化計画における誘導区域との関係を明記
 - ▶ 伊勢市中心部居住誘導区域：運行頻度が高い観光交通軸への連節バス導入により、観光客だけではなく、地区住民の各拠点などへのアクセスも強化

居住誘導区域に対する取組例

▶ 三島市

- ▶ (都市機能誘導区域で位置づけた)地域拠点となる鉄道駅やバス停において、待合環境や案内の充実を図ります

▶ (袋井市)

- ▶ 居住誘導区域外の集落地域において、運転できない高齢者だけでなく、高齢ドライバーの運転免許証自主返納を後押しできる地域主体の公共交通サービスの導入に取り組みます

▶ 大野市

- ▶ まちなか循環バス：居住誘導区域を中心とした停留所の増設

まとめ

▶ クルマへの依存

- ▶ 便利な生活(クルマ利用を前提とした都市のカタチ)
- ▶ クルマを失うとともに生活が困難



▶ 施設配置や土地利用で交通手段分担が異なる



▶ 地域公共交通とまちづくりの共創

- ▶ 都市づくりを先行
 - ▶ 都市のコンパクト化
 - ▶ 中心市街地の活性化
 - ▶ 住宅地の空間づくり
- ▶ 公共交通ネットワークの充実 & クルマ利用の抑制



▶ 地域公共交通計画

- ▶ 都市機能誘導区域と居住誘導区域に対する取組
- ▶ まずは短期的取組，できれば将来展望を見据える