

公共交通を活かした「まちづくり」のすすめ

名城大学理工学部 松本幸正

地域公共交通に対する市町の役割の変遷

無関与

- ▶ 民間収益事業, TOD ←所得格差, 経済成長, 人口増

税投入

- ▶ 欠損補助, 廃止代替路線運行 ←バス利用者の減少

時間
↓

税投入, バス運行計画, バス運行

- ▶ コミュニティバス ←道路運送法改正

税投入, 地域公共交通計画, バス運行&利用促進

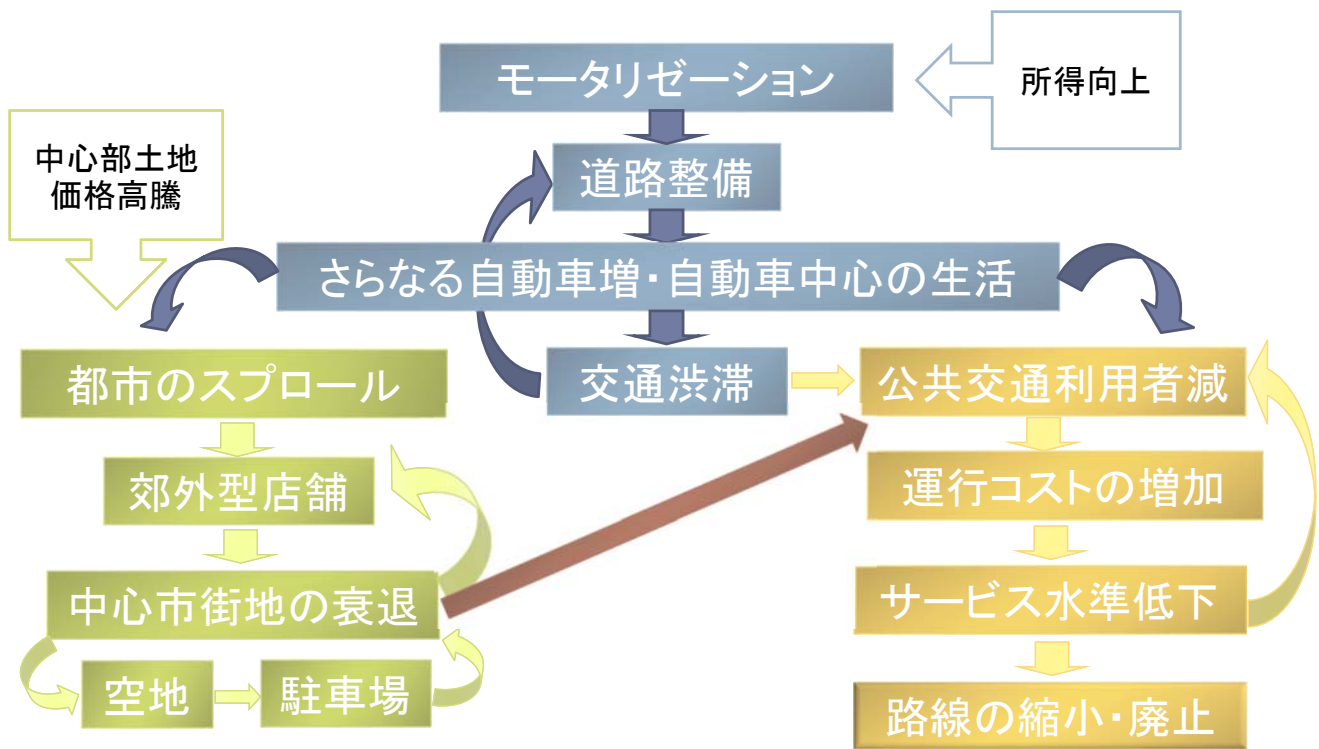
- ▶ 他手段との連携 ←活性化再生法

税投入, 都市計画&地域公共交通計画, 都市整備&バス運行&利用促進

- ▶ まちづくりとの連携 ←都市再生特措法・活性化再生法の改正
- ▶ 医療, 福祉, 観光, 商業, コミュニティ, …

市町の役割

まちづくりとの連携が必要となった背景



愛知運輸支局第2回地域公共交通セミナー

平成28年10月20日

現在のまちが抱える問題

- ▶ モータリゼーション&都市のスプロール
⇒ 中心市街地 & 公共交通の衰退

- ▶ 人口減少(生産年齢人口の減少)
- ▶ 高齢者増
- ▶ 経済成長・税収の鈍化

- ▶ 都市の持続可能性?
 - ▶ 都市経営(インフラの維持管理, サービス提供)
 - ▶ 住民のQOL?

愛知運輸支局第2回地域公共交通セミナー

平成28年10月20日

問題の解決策

- ▶ 中心市街地の活性化
 - ▶ ショッピング・フード・歩道の整備
 - ▶ イベント, 空き店等の活用
 - ▶ 広報
 - ▶ コンパクト
- ▶ 公共交通の利便性向上
 - ▶ ルール, ダイヤの直し
 - ▶ ICカード, 乗り継ぎ改善
 - ▶ 意識啓発
 - ▶ ネットワーク形成



合理的な選択肢に
なっていない

個別の対応の限界

まちのカタチを変え,
公共交通でつなぐ

BRTが満たすべき要件

- ▶ バス専用レーン(少なくとも, バス優先信号)
- ▶ 駅(バス停ではない)
- ▶ 車外での運賃収受
- ▶ 複数の乗降口
- ▶ ノーステップ乗降(プラットフォームとステップが同じ高さ)
- ▶ 複数車両の連節 ← 需要に応じて

にぎわいのあるまちには
公共交通が大いに関係

コンパクト & 拠点 & ネットワーク

立地適正化計画

地域公共交通網形成計画



クルマへのムチ

愛知運輸支局第2回地域公共交通セミナー

平成28年10月20日

これからのトリップに見られる変化

- ▶ トリップ原単位の減少
 - ▶ トリップ総数の減少(いずれ人口減)
 - ▶ 外出率の減少
- ▶ トリップの変化
 - ▶ 鉄道の減少 ⇔ 自動車の横ばい
 - ▶ 通勤・通学の減少 ⇔ 自由目的の増加
- ▶ 高齢者
 - ▶ トリップは増加
 - ▶ 自動車分担率の増加
 - ▶ 市内々での移動・昼間の移動
- ▶ 若年者
 - ▶ 自動車分担率の減少
 - ▶ トリップは減少
- ▶ 地域差
 - ▶ 人口の増減
 - ▶ 交通状況の違い



公共交通の
将来は？

愛知運輸支局第2回地域公共交通セミナー

平成28年10月20日

シナリオと公共交通利用者数の予測

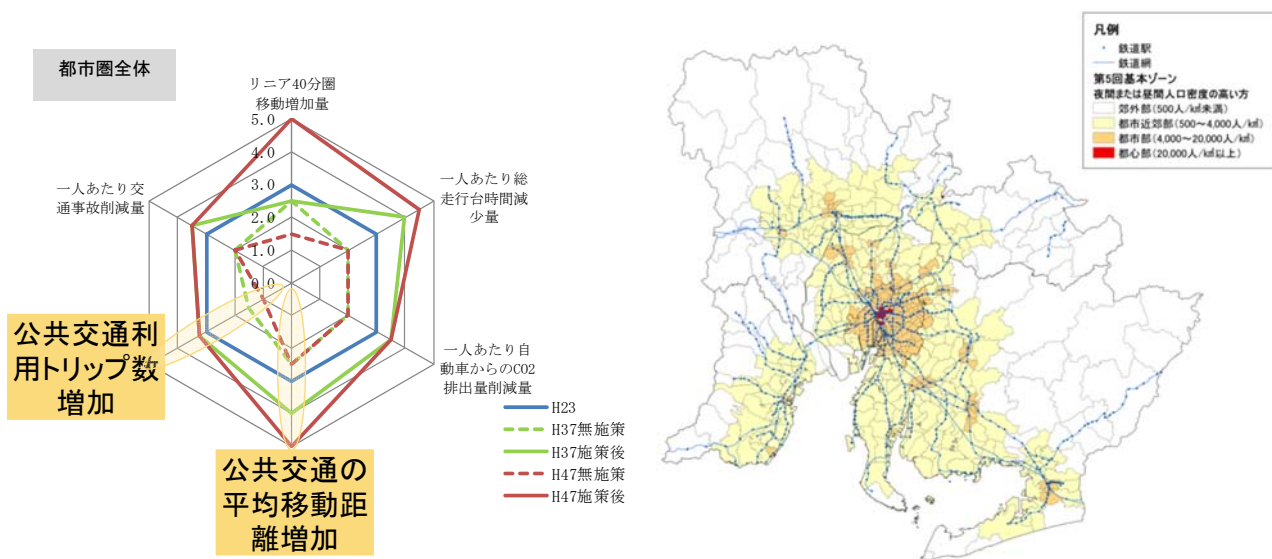
項目	シナリオの条件	公共交通利用者数の比 (H37対H23)	公共交通利用者数の比 (H47対H23)
①	【交通サービス低下】 インフラ整備: 予定通り実施されず	94	87
②	【趨勢】 インフラ整備: 予定通り、交通サービス: 現状	96	88
③	【②+交通サービス改善】 H37: 待ち時間や所要時間短縮 H47: H37の施策+運賃割引や自動車利用課金	98	94
④	【③+都市構造変更】 H37: 鉄道駅があるDID地域に昼夜間人口移動 H47: H37より多くの人口が移動	99	99
⑤	【④+生活様式の見直し】 H37: エコモビリティライフが浸透 H47: H37よりさらに上記の生活様式が浸透	100	100

出典: 平成26年度中京都市圏総合都市交通計画協議会会議資料

愛知運輸支局第2回地域公共交通セミナー

平成28年10月20日

シナリオ実施の効果

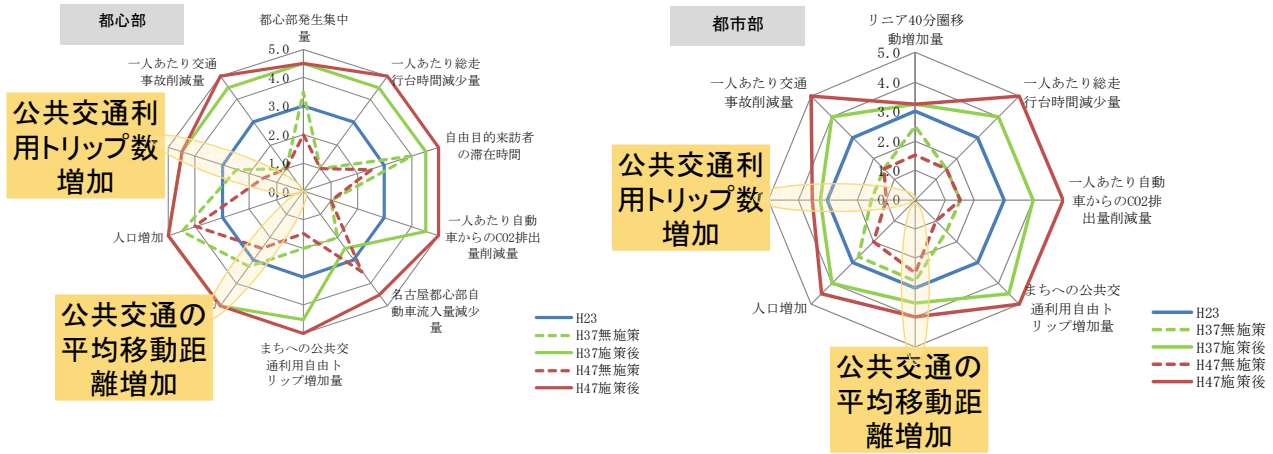


出典: 平成26年度中京都市圏総合都市交通計画協議会会議資料

愛知運輸支局第2回地域公共交通セミナー

平成28年10月20日

シナリオ実施の効果

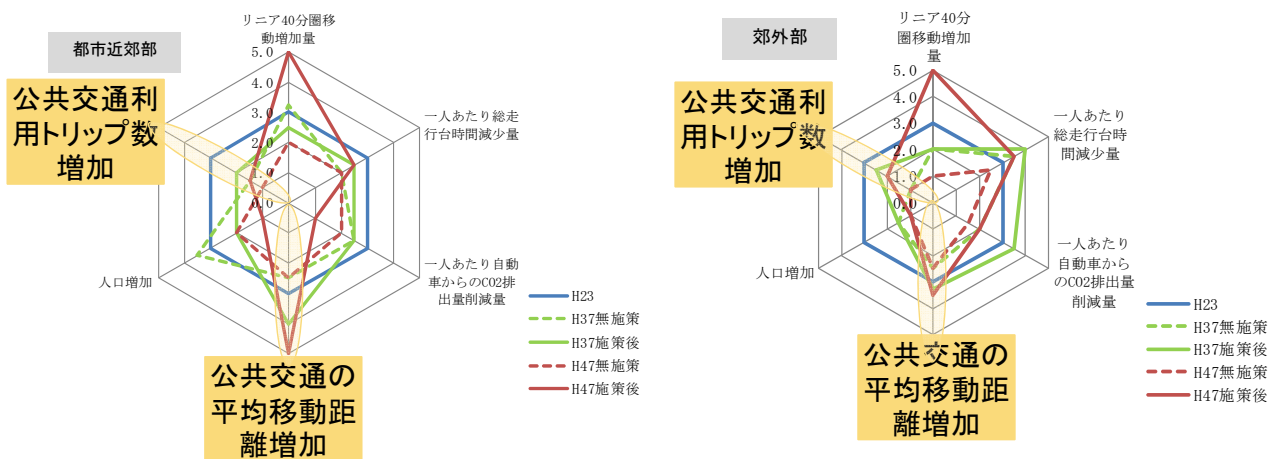


出典: 平成26年度中京都市圏総合都市交通計画協議会会議資料

愛知運輸支局第2回地域公共交通セミナー

平成28年10月20日

シナリオ実施の効果



出典: 平成26年度中京都市圏総合都市交通計画協議会会議資料

愛知運輸支局第2回地域公共交通セミナー

平成28年10月20日

公共交通の将来の姿

- ▶ このままでは
 - ▶ 鉄道・バスともに利用者減少
 - ▶ 郊外部での減少が大
- ▶ 都市のコンパクト化 or 公共交通サービス向上の単独
 - ▶ 大きな利用者増につながらない

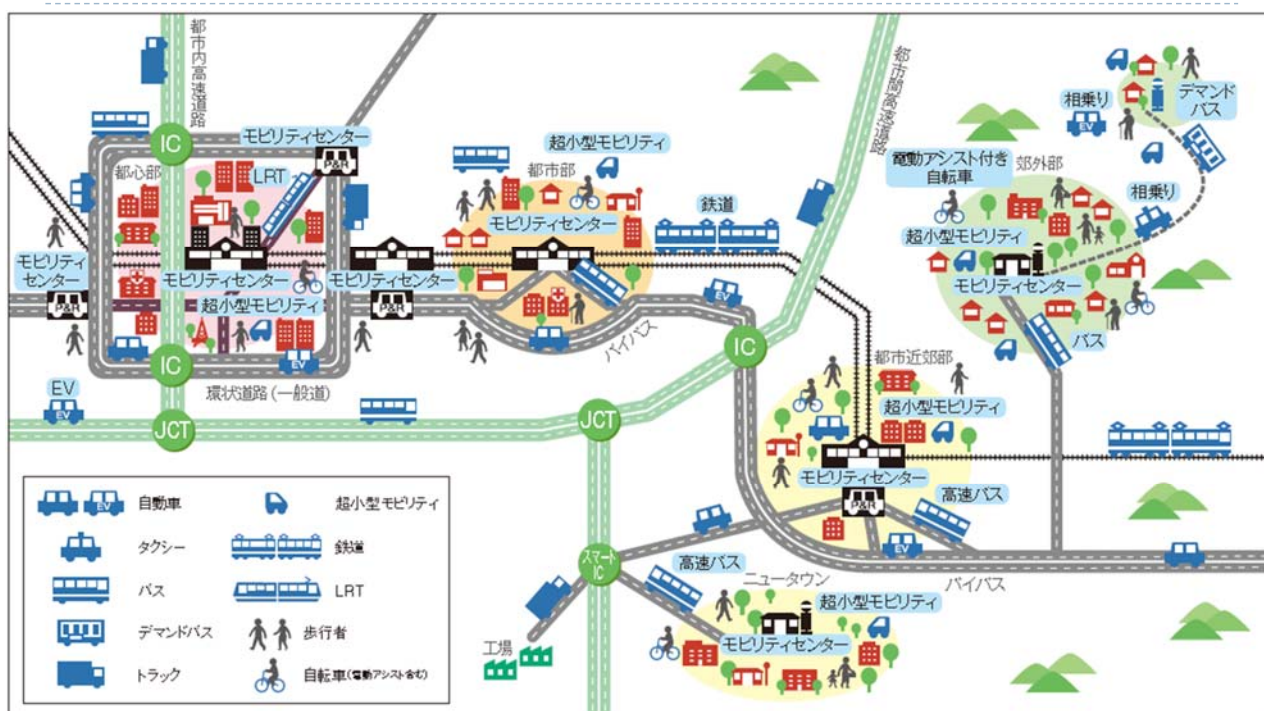


- ▶ 都市のコンパクト化 & 公共交通のサービス向上

- ▶ 公共交通の利用者増
- ▶ まちの活性化
- ▶ クルマにも良い(渋滞の解消)
- ▶ 環境にも良い

＋ クルマへのムチ

中京都市圏の将来の姿



「国際競争力と住みやすさを備えたモビリティ首都：中京都市圏」, 中京都市圏総合都市交通計画協議会HP

想像

- ▶ 将来のまちの姿(それぞれのまちに合わせて)
 - ▶ 歩く人々でにぎわう中心部の姿
 - ▶ 公共交通で便利で快適に移動できる姿
 - ▶ 豊かな歩行空間と美しい景観
- ▶ 新たなライフスタイル
 - ▶ 成熟
 - ▶ ゆったり
 - ▶ 交流
 - ▶ 自然

創造

- ▶ マスタープラン
 - ▶ 総合計画・都市計画マスタープランへの位置づけ
 - ▶ 立地適正化計画
- ▶ 中長期での取組
 - ▶ 土地利用と人口構成の動向
 - ▶ 財政基盤と民間活力(PPP)
 - ▶ 社会福祉費・維持管理費の増大
 - ▶ 住民税・固定資産税の減少
- ▶ 都市計画・都市整備との連携
 - ▶ 同じベクトルで相乗効果
 - ▶ 国庫補助制度の有効活用
 - ▶ 小さな事象から少しずつ
 - ▶ 生産緑地, 駅前の種地

都市の姿を少しずつ変えていく

- ▶ **都市のコンパクト化**
 - ▶ インセンティブ, 郊外はそのままの生活
 - ▶ 核となる施設の整備, 再開発
 - ▶ 嫌われ役
- ▶ **公共交通を軸とした都市づくり**
- ▶ **中心市街地の魅力向上**
 - ▶ 集積された公共・公益施設, 豊富なオフィス街
 - ▶ 学びの場(大学, 生涯学習センター)
 - ▶ 人を惹きつける商店街(郊外店との差別化), 多様な飲食街
 - ▶ 洗練された街並み, 快適な歩行空間
 - ▶ オープンカフェ, ストリートパフォーマンス, 出店, 祭り, …
 - ▶ クルマ無しで周遊(巡回バス, 自転車)

都市の姿を少しずつ変えていく

- ▶ **住宅地**
 - ▶ 無駄なクルマの排除
 - ▶ 安心して歩ける歩行空間
 - ▶ 近所で用が足せる施設立地
 - ▶ スーパー・飲食店, 診療所, 郵便局, 公園, …
 - ▶ 公共交通への容易なアクセス
- ▶ **中心市街地と住宅地をつなぐ公共交通**
 - ▶ 魅力ある中心市街地(市外へも)へいつでも行ける

公共交通の充実

- ▶ **公共交通網の充実**
 - ▶ 鉄道, バスでのアクセス性向上
 - ▶ バス路線の再編(道路網の整備, 交通量の減少→バスレーン)
 - ▶ 中心市街地循環・住宅地巡回バス(コミュニティバス)
- ▶ **公共交通手段間の連携・ネットワーク化**
 - ▶ 公共交通から公共交通への乗り換えをスムーズに
 - ▶ 時間・空間的にネットワーク化
 - ▶ 統一料金, 乗り継ぎ割引
 - ▶ 時刻表の調整
 - ▶ 乗り換え施設の充実
- ▶ **公共交通施設のバリアフリー化**
 - ▶ 中心市街地と一体になった面的なバリアフリー化

さらにアメとムチ

- ▶ **公共交通, 徒歩, 自転車への優遇(アメ)**
 - ▶ バスレーン, PTPS
 - ▶ トランジットモール
 - ▶ 歩行者専用空間, 歩行者優先施策(ゾーン30, 交通静穏化)
- ▶ **クルマの抑制(ムチ)**
 - ▶ 容量の削減(車線減), 一方通行規制, 遮断
 - ▶ 乗り入れ規制, 混雑税, 道路課金
 - ▶ 道路空間の再配分
 - ▶ 駐車料金の値上げ, フリンジパーキング&バスライド

一般的には

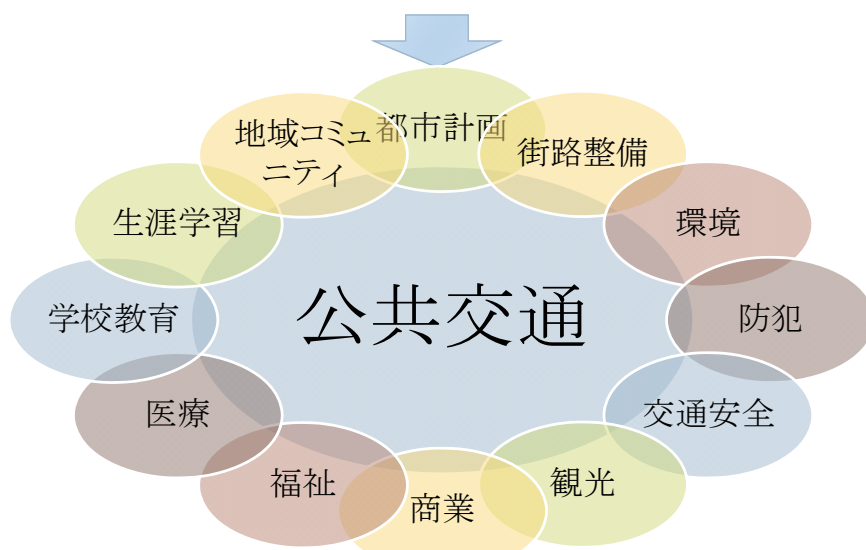
- ▶ 多くの人たちは鉄道・バスにあまり乗らない
 - × 必要ない
 - ○ 必要(将来やいざとなった時の自分, 他人)
- ▶ 税金投入については
 - × 削減すべき
 - × 不便なものへの支出
 - ○ 便利なものへの支出



公共交通を便利にするための投資

クロスセクターベネフィットとは

- ▶ ある部局での出費が、他部門に利益(節約)をもたらす
- ▶ 部局を超えた総合的な便益を計る
 - ▶ 公共交通への税投入は、他の様々な分野に便益をもたらす



市民は利便性の高い公共交通を必要とし、税金投入も幅広い便益をもたらしている



さらに便益を大きく！

地域公共交通に対する住民の認識

- ▶ 地域のバスを知っている人は少ない
 - ▶ どこに行けるか？
 - ▶ 何時に走っているか？
 - ▶ 目的地まではいくらかかるか？
 - ▶ 乗車口、運賃の支払い方はどうか？
- ▶ 公共交通がもたらす効果を理解している人も少ない



MM(Mobility Management)

MMとは

- ▶ 一人ひとりの移動が、個人的にも社会的にも望ましい方向へ自発的に変化することを促す、コミュニケーションを中心とした交通施策
- ▶ 広く、移動を改善しようとする取組
 - ▶ 道路混雑の緩和
 - ▶ 地方鉄道・バスの利用促進
 - ▶ 歩くことの推奨
- ▶ 目標と進捗の共有
- ▶ 効果の計測
- ▶ 持続&PDCA

MMの方法

- ▶ ハード対策
 - ▶ 道路改良, 駅前広場の整備, バス停環境の改善
- ▶ ソフト対策
 - ▶ パークアンドライド, バスの増便, 家族割引の導入
 - ▶ 需要の創出活動
- ▶ コミュニケーション施策
 - ▶ TFP, ワンショットTFP
 - ▶ 宣伝(チラシ, 公共交通マップ, メディア)
 - ▶ 教育(学校, 住民WS, シンポジウム)

MMの事例

- ▶ 需要創出
 - ▶ バスを活用したお出かけ創出
 - ▶ 市街地から来た人への観光ガイド
- ▶ 宣伝
 - ▶ 有名人起用の広報活動
- ▶ 教育
 - ▶ 公共交通を題材としたWS
 - ▶ 総合学習での教材作成
 - ▶ 「返活」

JCOMM 発表資料

検索

▶ 愛知運輸支局第2回地域公共交通セミナー

平成28年10月20日

バスを活用したお出かけ創出

- ▶ 豊後大野市と大分大学
- ▶ 社会見学と称してバス利用
- ▶ 「高齢者」ではなく「大人」
- ▶ 「健康」をテーマ
 - ▶ 講話
 - ▶ 食事づくりとランチ
 - ▶ 市内での買い物

▶ 愛知運輸支局第2回地域公共交通セミナー

平成28年10月20日

有名人起用の広報活動

- ▶ 沖縄県
- ▶ 県民の路線バスに対する意識転換と利用促進をはかる広報活動
- ▶ 知名度のあるタレント起用
 - ▶ ユーモアを交えて「やわらかく」伝える
- ▶ 政党をモチーフ
 - ▶ わった〜バス党
 - ▶ 政党活動ばりのパフォーマンス
 - ▶ 「まちなか」での草の根活動

小学校の総合学習での教材作成

- ▶ 札幌市内の複数の小学校
- ▶ 初等教育から公共交通の役割を学ばせるため、教材・授業プログラムの開発
- ▶ 小学校教諭が教材を開発
 - ▶ 副読本, 教師向け指導書
 - ▶ 各学年での教育実践

「返活」 — 運転免許返納に向けた活動

- ▶ 免許返納後の急激なモビリティの低下
 - ▶ 外圧による免許返納
 - ▶ 閉じこもり, 気力・体力の低下
- ▶ 返納後のスムーズな移動手段の転換
 - ▶ わからないことだらけ
 - ▶ 数百mを歩くのが億劫
- ▶ 免許のあるうちに, バスや鉄道の使い方の習得
 - ▶ 免許返納を意識させない
 - ▶ 目的を見せる
 - ▶ 史跡巡り, グルメ, お酒, 図書館, 映画鑑賞, 講演会
 - ▶ 鉄道やバスに乗ることを目的としない