

公共交通システムが導く持続可能な交通まちづくりについて

1、いまなぜ、公共交通か

- ①成熟社会における市民のモビリティ確保
- ②地球環境負荷を軽減する公共交通
- ③伸びきった都市の開発フロンティアの収縮に向けて

これらは、いずれも持続可能な地域社会の形成を目指すことに他ならない。

- ・成熟社会は持続的社会と同義
- ・コンパクトな使い方こそ持続可能性をもたらす

■このうち②は、先に報告されているので、省略

非炭素エネルギーの活用もさることながら、公共交通の乗合い効率の追求こそE S Tの本命

2、成熟社会における市民のモビリティ確保の意義

- ・成熟社会は交流の時代
- ・交流に根ざした地域社会づくりの重要性
 - ①福祉を支える交流
 - ②文化を育む交流
 - ③新しい産業の種としての交流
- ・人々の交流能力としてのモビリティ（社会的行動能力）
 - 全ての市民にモビリティを供給することの重要性
(ノーマライゼーション)
- ・「市民の足」としての公共交通

3、公共交通による街づくり（TOD）

- ・モータリゼーションがもたらした散開した都市形態
 - トロントの街にみる好事例（図1，2）
- ・成熟社会における散開都市の非効率
 - 行政コストの限りなき拡散
- ・撤収の都市計画の必要性
 - 消滅した都市の膨張圧力
 - コンパクトシティの流行(スマート・グロース・マネジメントとも)
- ・コンパクトな街づくりは公共交通で
- ・公共交通による街づくり（TOD）
 - ①交通結節拠点（ターミナル）の再開発

都心居住の促進

都市環境と田園環境の併進に向けて

工場跡地開発は自然復帰も

② 駅そばコミュニティの復活

歩いてくらせるコミュニティ（地域社会）

駅周辺に中高層住宅とショッピングセンターを

駅前託児所の流行

③ 「バス通り」商店街の再生

バス停が創り出す人の群れ

商店街の宝としての行き交う人々

公共交通が誘う雑踏

トランジットモールを目指して

4、地域公共交通計画の政策体系確立をこそ

(1) 市民の足を守る行政としての自治体の地域公共交通政策

- ・英国に地域公共交通計画（LTP）の先例（図3・・・事例）
- ・わが国は自治行政か運輸行政か
国の体制整備の遅れ
権限移譲もないままに
- ・地域公共交通政策は総合政策である
スクールバス・病院バスもまき込んで
必須の運輸事業者動員
道路行政との連携は不可欠
中心市街地活性化にも関連

(2) 地域公共交通とは

① 市民の足を守る公共交通サービス水準の公定

(図4・・・サービス基準マトリックス)

地区の特性に応じたゾーニング（都市計画との連携）

② 全市域公共交道路線網の策定

サービス水準とともに

③ 各路線担当事業者の決定と監督

路線サービス一体化請負競争入札制

採算路線は提供サービス水準で競争

要支援路線は支援金額で競争

④ サービス空白地区にコミュニティ・バス企画

ワンコインは適切か

投入車両はタクシー、自家用車まで

⑤利用者を喚起する制度の考案

案内情報の提供

走行環境の整備（道路行政）

運賃体系の設計

利用者を喚起する割引、補助システム

(3) 地域公共交通マスタープランの確立

市民が理解し、共有できる公共交通重視のまちづくりのイメージ

上記の理念を説得し、自覚に基づく行動を喚起できるように

地域行政の首長の態度宣明

行政の全庁不退職体制を導くため

議会の同意も大切

地域公共交通マスタープランの内容

①地域における人々のモビリティの計画像

②公共主体の公共交通政策推進の宣言

・公共交通サービス確保の基本方針

・公共交通政策推進への公的介入の宣言

③公共交通事業の効率的運営の方針

④市民への行動喚起

⑤地域公共交通計画策定への基本姿勢

(4) 地域公共交通政策への市民のコミットメント

二つの市民参画

①乗る立場から、乗りやすい交通計画策定への参画

ワークショップ方式なども

②自覚的行動選択による交通政策の達成

払って乗るか、税で支えるか

■対立する政策への対抗姿勢の確立も必要か

例えば高速道路無料化政策の無政策

一ポピュリズム的断片的施策は政策体系を破壊する

公共交通システムが導く持続可能な交通まちづくりについて

- 1、いまなぜ、公共交通か
- 2、成熟社会における市民のモビリティ確保の意義
- 3、公共交通による街づくり(TOD)
- 4、地域公共交通計画の政策体系確立をこそ

1、いまなぜ、公共交通か

- ①成熟社会における市民のモビリティ確保
- ②地球環境負荷を軽減する公共交通
- ③延びきった都市の開発フロンティアの収縮に向けて

これらは、いずれも持続可能な地域社会の形成を目指すことに他ならない。

- ・成熟社会は持続的社会と同義
- ・コンパクトな使い方こそ持続可能性をもたらす

2、成熟社会における市民のモビリティ確保の意義

- ・成熟社会は交流の時代
- ・交流に根ざした地域社会づくりの重要性
 - ①福祉を支える交流
 - ②文化を育む交流
 - ③新しい産業の種としての交流
- ・人々の交流能力としてのモビリティ(社会的行動能力)

全ての市民にモビリティを供給することの重要性
(ノーマライゼーション)

「市民の足」としての公共交通





公共交通による街づくり(TOD)

- ①交通結節拠点(ターミナル)の再開発
- ②駅そばコミュニティの復活
- ③「バス通り」商店街の再生

4、地域公共交通計画の政策体系確立をこそ

- (1) 市民の足を守る行政としての自治体の地域公共交通政策
- (2) 地域公共交通とは
- (3) 地域公共交通マスタープランの確立
- (4) 地域公共交通政策への市民のコミットメント

SYPTE Service Level Matrix										
FREQUENCY REQUIRED										
Community size	Destination	Mon-Fri off-peak	Mon-Fri peak	Mon-Fri before 0800	Mon-Fri evas	Sat before 0800	Sat day	Sat eve	Sun morn	Sun pm / evening
200-2000 population	Main town of district	2 Hourly	2 Hourly	One journey	One journey	NONE	2 Hourly	NONE	NONE	Two Journeys
	Nearest major town (within SY)	2 Hourly	2 Hourly	Two journeys	Two journeys	NONE	2 Hourly	NONE	NONE	Two Journeys
	Nearest major town (if outside SY)	2 Hourly	2 Hourly	One journey	One journey	NONE	2 Hourly	NONE	NONE	Two Journeys
	Nearest smaller town (within SY)	2 Hourly	2 Hourly	One journey	One journey	NONE	2 Hourly	NONE	NONE	Two Journeys
	District Hospital	Three journeys	One journey	NONE	NONE	NONE	One journey	NONE	NONE	One journey
2000-10000 population	Main town of district	Hourly	Hourly	One journey	2 Hourly	One journey	30 mins	Two journeys	One journey	2 Hourly
	Nearest major town (within SY)	Hourly	Hourly	One journey	2 Hourly	One journey	Hourly	Two journeys	One journey	2 Hourly
	Nearest major town (if outside SY)	Hourly	Hourly	One journey	2 Hourly	One journey	Hourly	One journey	One journey	Two Journeys
	Nearest smaller town (within SY)	Hourly	Hourly	One journey	Two journeys	One journey	Four journeys	One journey	NONE	Two Journeys
	District Hospital	Hourly	Hourly	NONE	Two journeys	NONE	One journey	Two journeys	NONE	Two Journeys
10000-20000 population	Main town of district	30 mins	20 mins	Two journeys	Hourly	Two journeys	30 mins	Hourly	Hourly	Hourly
	Nearest major town (within SY)	30 mins	20 mins	Two journeys	Hourly	Two journeys	30 mins	Hourly	Hourly	Hourly
	Nearest major town (if outside SY)	30 mins	30 mins	One journey	Hourly	One journey	30 mins	Two journeys	Two Journeys	Hourly
	Nearest smaller town (within SY)	Hourly	30 mins	One journey	Two journeys	One journey	Hourly	Two journeys	Two Journeys	Every 2 hours
	District Hospital	Hourly	One journey	One journey	Hourly	NONE	One journey	Two journeys	NONE	Four Journeys
Over 20000 population	Main town of district	20 mins	20 mins	Hourly	30 mins	Hourly	30 mins	Hourly	Hourly	30 mins
	Nearest major town (within SY)	20 mins	20 mins	Hourly	30 mins	Hourly	30 mins	Hourly	Hourly	30 mins
	Nearest major town (if outside SY)	30 mins	20 mins	Two journeys	Hourly	Hourly	30 mins	Hourly	Hourly	Hourly
	Nearest smaller town (within SY)	30 mins	20 mins	Two journeys	Hourly	Hourly	30 mins	Hourly	Hourly	30 mins
	District Hospital	Hourly	Hourly	One journey	Hourly	Hourly	30 mins	Hourly	Hourly	30 mins
Interchange point	Main town of district	20 mins	20 mins	Hourly	1 Hourly	Hourly	20 mins	Hourly	Hourly	30 mins
	Nearest major town (within SY)	20 mins	20 mins	Hourly	Hourly	Hourly	20 mins	Hourly	Hourly	Hourly
	Nearest major town (if outside SY)	30 mins	20 mins	Two journeys	1 Hourly	Two journeys	30 mins	Hourly	Hourly	Hourly
	Nearest smaller town (within SY)	30 mins	30 mins	Two journeys	Hourly	Two journeys	30 mins	Hourly	Hourly	Hourly
	District Hospital	Hourly	Hourly	Two journeys	1 Hourly	One journey	Hourly	Hourly	Hourly	30 mins

表 サービス水準マトリクスの例

ゾーン		保障する活動の機会の種類			
表示例 1 (地区特性)	表示例 2 (人口規模)	通勤	通学	買物	通院
		(それぞれの目的地のある場所に向けての往復数)			
辺地部	○人未満	毎日 2 往復	毎日 1 往復	隔日 2 往復	週に 2,3 日 2 往復
郊外部	○人～ ○○人	毎日 2 往復	毎日 2 往復	毎日 1 往復	隔日 2 往復
:	:	:	:	:	:
市街部	○○人～ ○○○人	毎日 6 往復	毎日 4 往復	毎日 5 往復	毎日 3 往復
都心部	○○○人以上	毎日 10 往復	毎日 5 往復	毎日 6 往復	毎日 5 往復

地域公共交通計画（LTP）とは （図4）

①市民の足を守る公共交通サービス水準の公定

地区の特性に応じたゾーニング（都市計画との連携）

②全市域公共交通路線網の策定

サービス水準とともに

③各路線担当事業者の決定と監督

路線サービス一体化請負競争入札制

採算路線は提供サービス水準で競争

要支援路線は支援金額で競争

④サービス空白地区にコミュニティ・バス企画

ワンコインは適切か

投入車両はタクシー、自家用車まで

⑤利用者を喚起する制度の考案

案内情報の提供

走行環境の整備（道路行政）

運賃体系の設計

利用者を喚起する割引、補助システム

地域公共交通計画は、人々に地域の中でどのように動き活動してもらうかのヴィジョンを提示し、行政がそれをいかに保障するかを示す政策体系でなくてはならない。その策定作業の前提となるのは、この目的を果たすために、自治体行政が公共交通サービスの提供に責任を持ち、公的資金を投入してでも政策的にそれを達成することの決断であり、それを地域住民の大多数の合意の下に市民や市民企業に対して宣明することである。

そして、それは地域公共交通計画(LTP)の策定に当たって、方向性を示し、一定の枠をはめる性格をもつものであって、「地域公共交通マスタープラン(LTPマスタープラン)」と呼ぶことが出来る。その内容は次のような項目より成ることが望ましい。

- ① 地域社会における人々の交流構造の把握
- ② 地域における人々のモビリティの計画像
- ③ 公共交通サービス確保の基本方針
- ④ 公共交通政策推進への公的介入の宣言
- ⑤ 公共交通事業の効率的運営の方針
- ⑥ 地域の市民への行動喚起(共働の呼びかけ)
- ⑦ 地域公共交通計画(LTP)策定への基本姿勢