

ポストコロナの 都市交通・まちづくりに関する検討WG

第3回研究会

2022年 10月6日
10:00～12:00



公益財団法人

日本都市センター

本日の議題・進行

時間	議事次第等
10:00	1 開会
10:00-10:15	2 事務局資料説明 本研究会の企画概要・論点について
10:15-10:50 (30分話題提供 +5分質疑応答)	3 話題提供：浅見 知秀 氏 小山市 都市整備部 技監
10:50-11:00	4 コメント・論点の定期：松浦 健治郎 氏 千葉大学大学院工学研究院 准教授
11:00-11:55	5 フリーディスカッション
12:00	6 閉会



公益財団法人

日本都市センター

ワーキンググループ全体の趣旨・目的

- 「感染症への対応を踏まえた都市政策に関する調査研究」として、新型コロナウイルス感染症への対応にまつわる様々な政策課題について調査研究を行っている。
- 交通分野においては、コロナ禍によって人の移動の自粛・制限が求められ、交通需要が大きく縮小したことから、公共交通の事業者は交通手段や規模を問わず、全体的に大きなダメージを受けている。
- 都市自治体・都市圏の移動を担う地域公共交通は、特に地方部において、コロナ禍以前より人口減少・高齢化やモータリゼーションによって需要が縮小しており、一方では生産年齢人口の減少に伴う働き手(特に運転手)の不足によって供給も不安定になっていた。
- 短期的な事業者の救済・支援に留まらず、中長期的な視点から、コロナ以前から指摘されてきた課題と、ポストコロナの新たな常態を踏まえ、都市・交通のあり方の変化を見据えた議論が必要である。
- **三大都市圏、地方圏という地域特性や、都市規模の違い**によって、抱える課題と対応策は異なることから、各研究会では地域特性等を限定したうえで、事例紹介とディスカッションを行う。



公益財団法人

日本都市センター

ワーキンググループ構成員

- 座長：谷口 守
筑波大学システム情報系社会工学域 教授
- 委員：南 聡一郎
国土交通省国土交通政策研究所 主任研究官



公益財団法人

日本都市センター

対象地域と交通機関による論点の整理

■ 地域特性

- 三大都市圏 or 地方圏
 - 都心部への日常的な移動(通勤・通学)が現実的に可能で、一定数存在するか否か
- 地域の産業(雇用)の特性
 - 公共交通機関による通勤が一定数見込まれる産業構造であるか
- 都心・中心部からの距離(実距離・時間距離)による区分
 - 都心～近郊～郊外～周縁と距離帯が離れるにつれて公共交通の利用は少なくなる
 - 都心に近いほど土地が高く自動車の保有にかかるコストが大きい

■ 交通機関特性

- ネットワーク特性
 - 都市間幹線
 - 都市内幹線
 - 都市内支線
- 需要・収支特性(主に鉄道)
 - 単独で黒字となる路線
 - 単独で赤字だが他モードで代替できない需要がある路線
 - 単独で赤字だが広域ネットワークの形成において不可欠な路線
 - 他モードへの転換が合理的な路線



公益財団法人

日本都市センター

各研究会のテーマ・対象都市

- 研究会① 「地方中核都市における公共交通網再編」
 - 熊本市、高松市のような地方の政令市、中核市
 - 路線バスや鉄道・軌道を軸とした幹線-フィーダーの路線網再編
 - モード間、複数事業者による連携（共同経営→運輸連合へ）
- 研究会② 「自治体の都市経営におけるローカル鉄道」
 - 事業者単独による維持・投資が難しいローカル鉄道
 - 地域・自治体としての鉄道の必要性和その維持・活性化のための方策
 - バスやデマンド交通も含めた公共交通利用促進のための方策
- 研究会③ 「大都市圏郊外-周縁都市におけるモビリティ・マネジメントとウォーカブルシティ政策」
 - モータリゼーションが進行した大都市圏郊外-周縁都市
 - 自治体が主体となって運行するコミュニティバスなどの利用促進
 - 公共交通の利用を促すためのウォーカブルなまちづくり



公益財団法人

日本都市センター

第2回・第3回研究会の位置づけ

	第2回	第3回
話題提供	滋賀県東近江市	栃木県小山市
地域特性	大都市圏郊外-周縁都市としての位置づけは類似・共通	
	京都まで約50km・約1時間 大阪まで約90km・約1時間半 (八日町から近江鉄道・近江八幡乗り換え)	大宮まで約50km・約50分 東京まで約80km・約1時間20分 (上記は在来線利用) (新幹線利用の場合、大宮約15分・東京約40分)
議論の対象	主にローカル鉄道	主にコミュニティバス
主な論点	- 都市間・都市内の基幹的交通機関としての鉄道の維持に向けた方策 - 鉄道と連携したフィーダー交通のあり方	- 自家用車利用を前提とした都市構造になっている状況における公共交通利用促進のための方策(MM) - 郊外・周縁都市におけるまちづくりと交通政策の連携のあり方(ウォーカーブルシティ政策)

第3回の論点は地域特性によるものであり、第2回にも共通する



公益財団法人

日本都市センター

第3回研究会のテーマ

「大都市圏郊外－周縁都市におけるモビリティ・マネジメントとウォークブルシティ政策」

■ コロナ禍以前からの都市構造的な課題・背景

- ・ モータリゼーション・自動車依存が進む大都市圏郊外-周縁部(都心から概ね50~100kmの圏域)の都市
- ・ 公共交通利用者数の減少・路線バスの縮小・撤退
- ・ ロードサイド型商業立地の進展と中心市街地の衰退

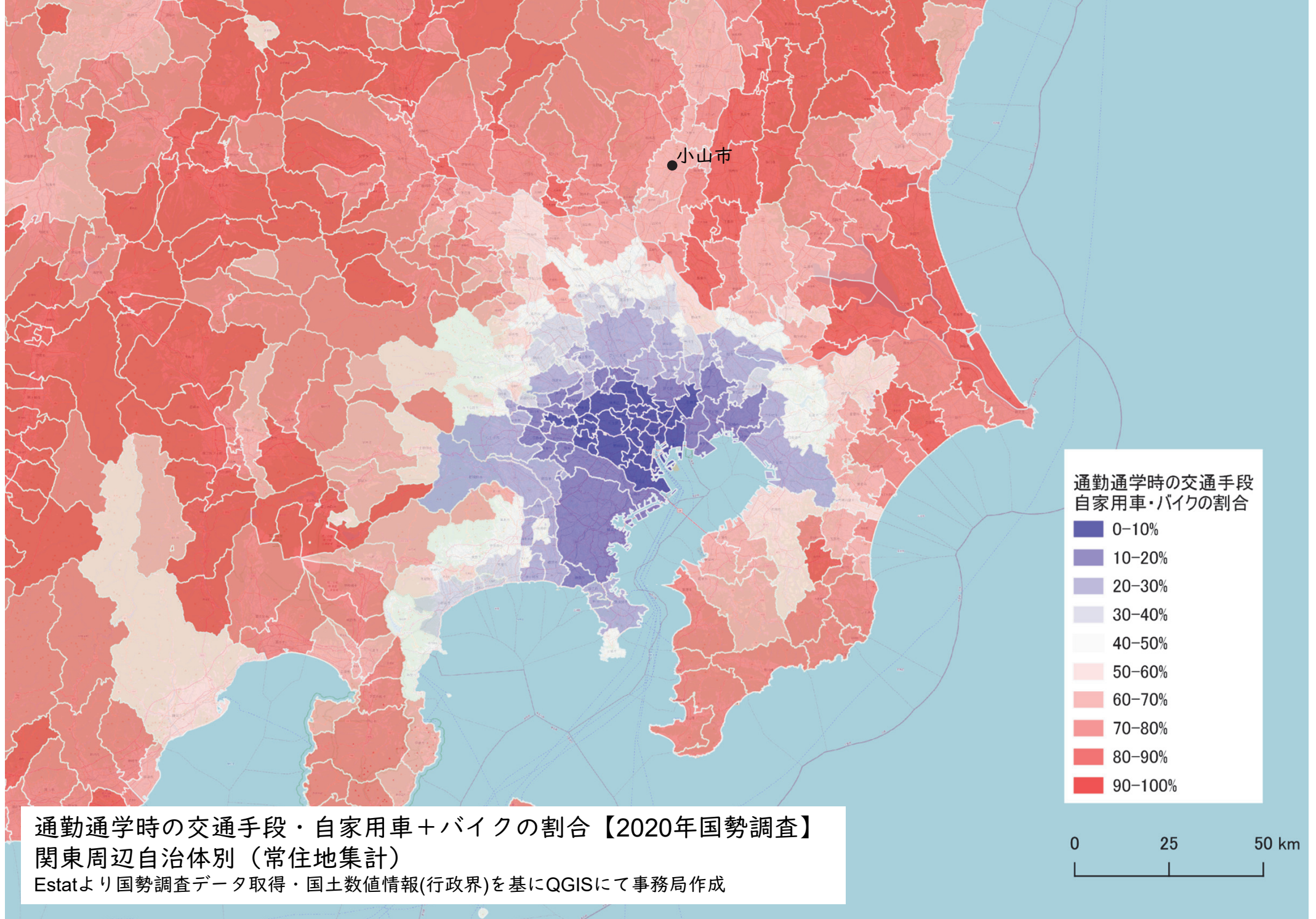
■ 対象地域を取り巻く中長期的な人口動態の変化

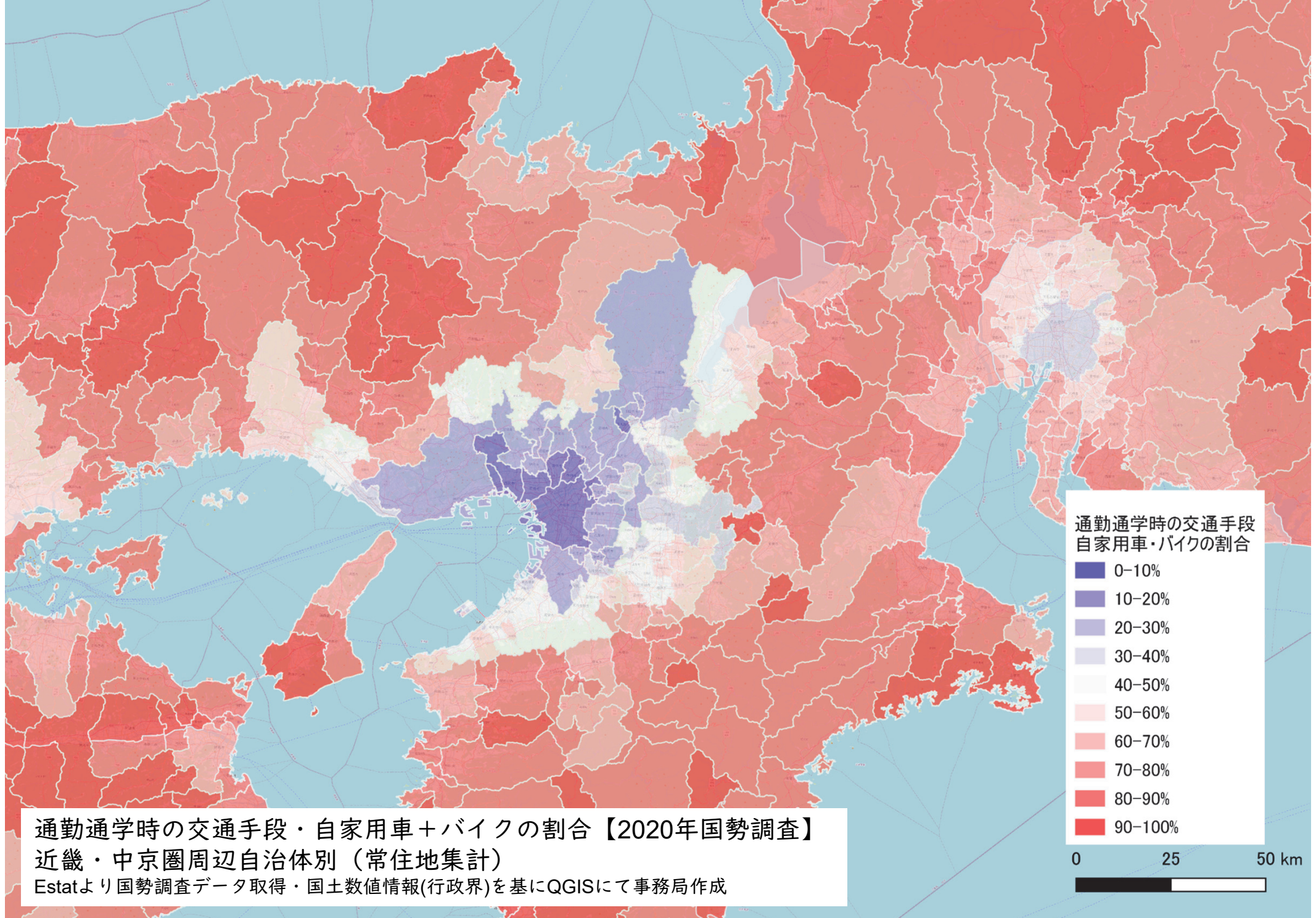
- ・ バブル期まで：都心部の地価高騰・住宅需要逼迫による通勤圏の拡大
- ・ バブル崩壊～経済低迷期：地価下落による都心回帰・職住近接指向
- ・ コロナ前後の働き方の多様化：職住近接に拘らない居住地選択の可能性
- 郊外-周縁都市は、独自の経済・産業・雇用を持つ自立した中小都市圏としての性格と、都心へも通勤可能な大都市圏の都市という性格の両面を持つ



公益財団法人

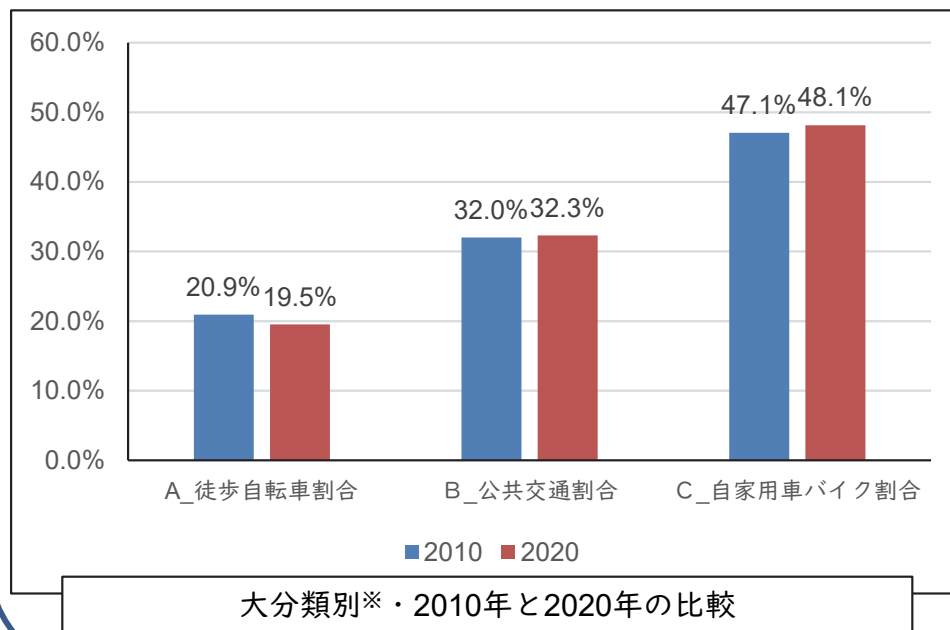
日本都市センター





通勤通学時利用交通手段【国勢調査】

- 令和2年(2020年)国勢調査における通勤通学時の利用交通手段の統計
- 平成22年(2010年)調査時と比較して、自家用車・バイクの割合は若干増加。公共交通の割合はほぼ不変、徒歩のみ・自転車の割合が若干減少。
- コロナによる極端な公共交通敬遠の傾向は、国勢調査レベルでは観測されず

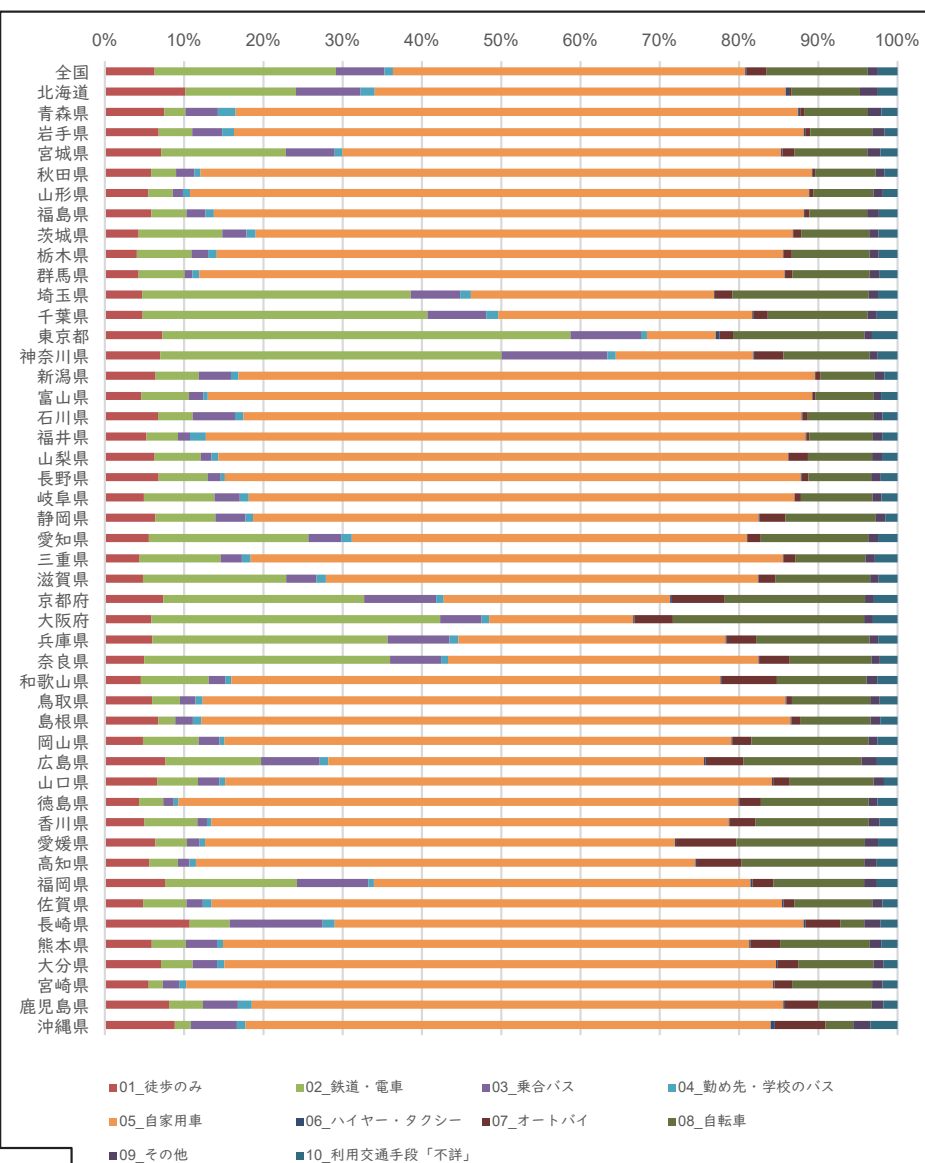


※A=01徒歩のみ+08自転車

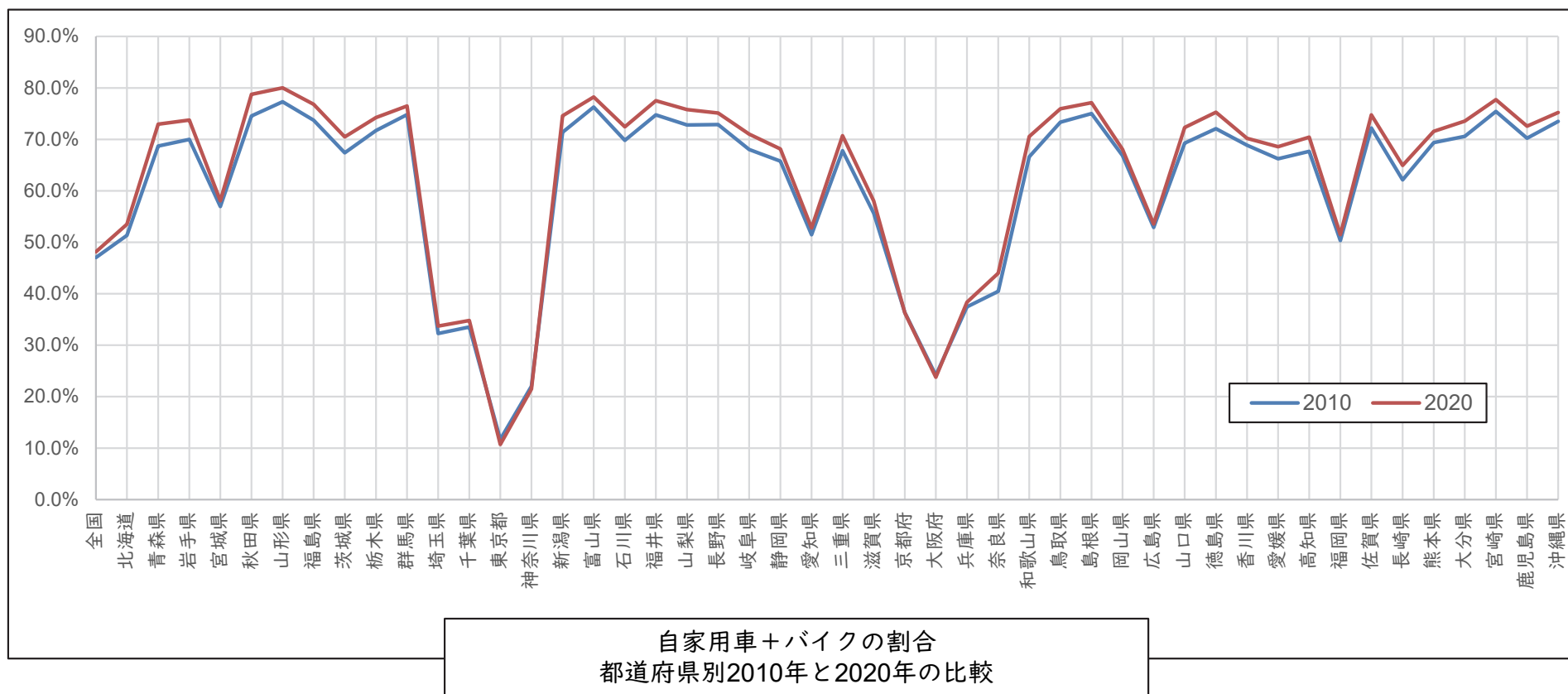
B=02鉄道・電車+03乗合バス+04勤め先・学校のバス+06ハイヤー・タクシー+09その他
(「09その他」にフェリー・渡船の利用が多く含まれると判断し、公共交通の範疇に含めた)

C=05自家用車+07オートバイ

(以上を10_利用交通手段「不詳」を除いた母数にて割合算出)



通勤通学時利用交通手段【国勢調査】



- ・自家用車・バイクの割合が全体として約1ポイント増加している中、減少したのは東京都、神奈川県、京都府、大阪府に限られる。
- ・もともと自家用車・バイクの利用割合が高かった地方部において、より自動車依存が進んだという傾向が読み取れる。



公益財団法人

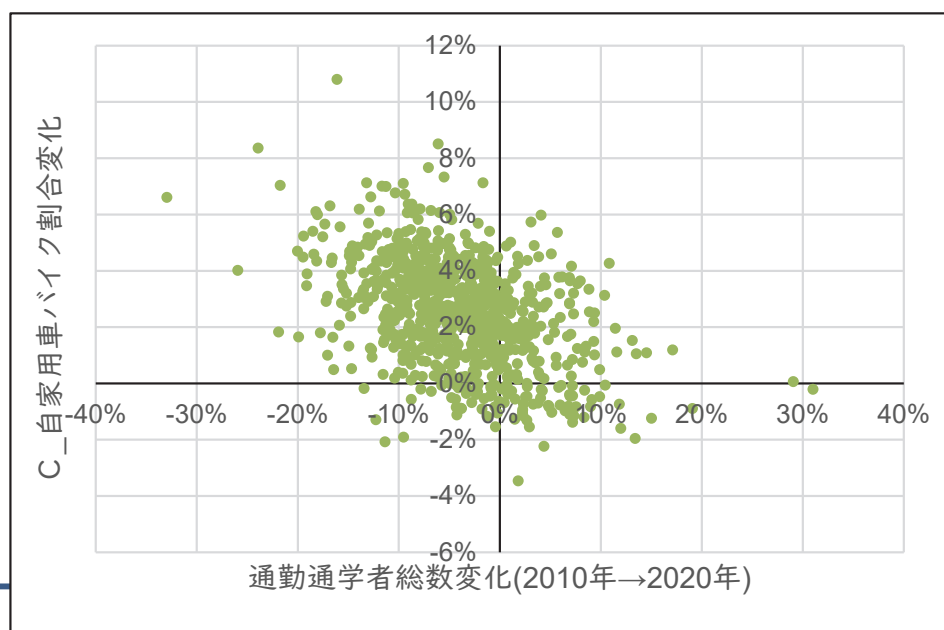
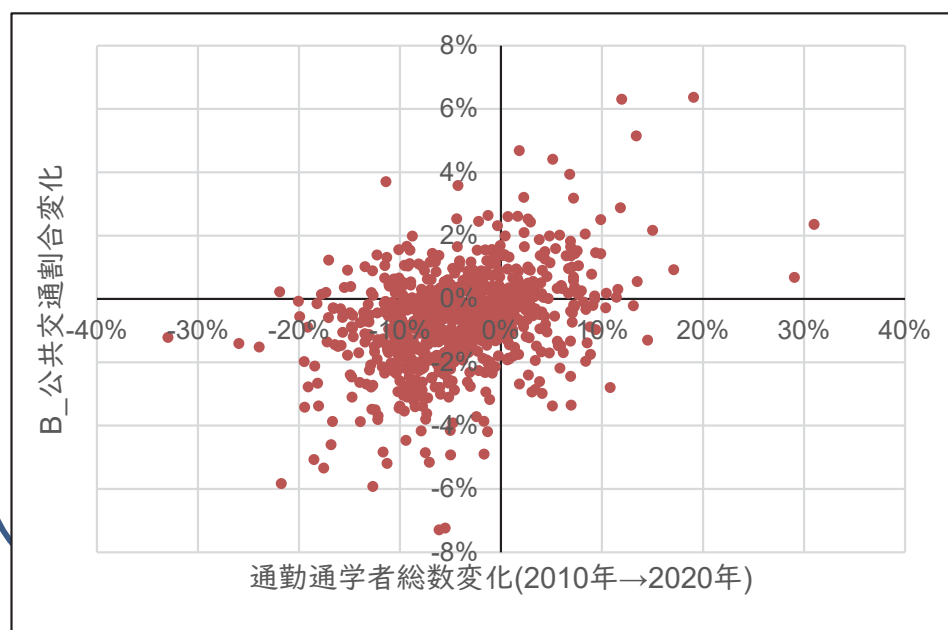
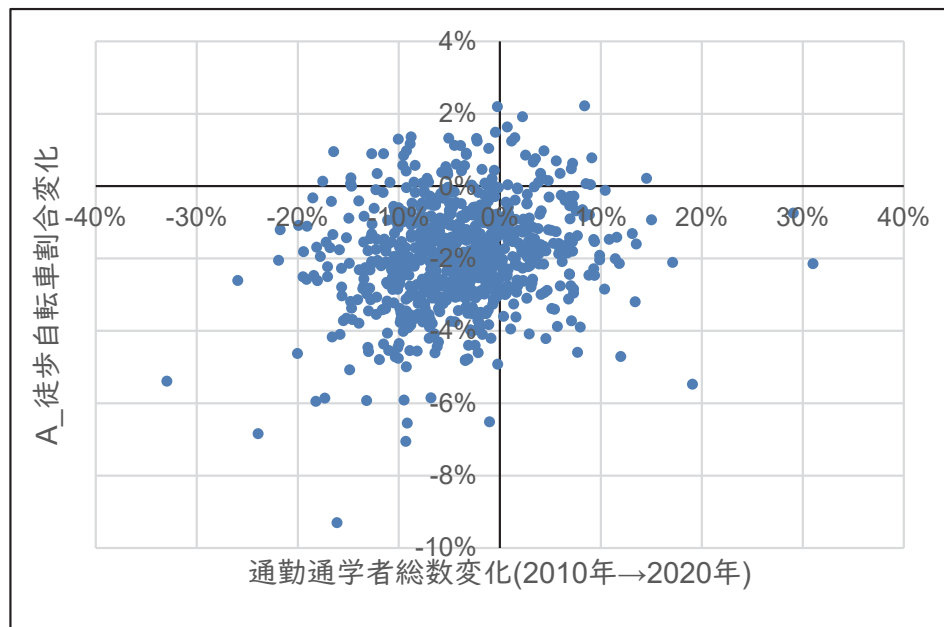
日本都市センター

自治体ごとの変化

- 15歳以上の通勤通学者の総数は全体で約2%減少。これは総人口の減少以上に少子高齢化の影響を受けている。

	総人口	15歳以上通勤通学者数
2010	128,057,352	58,423,465
2020	126,146,009	57,152,761
	-1.49%	-2.17%

- 直接的には徒歩・自転車利用する学生(高校・大学)が減少し、間接的に自家用車・バイクの割合が増加しているように見受けられる。



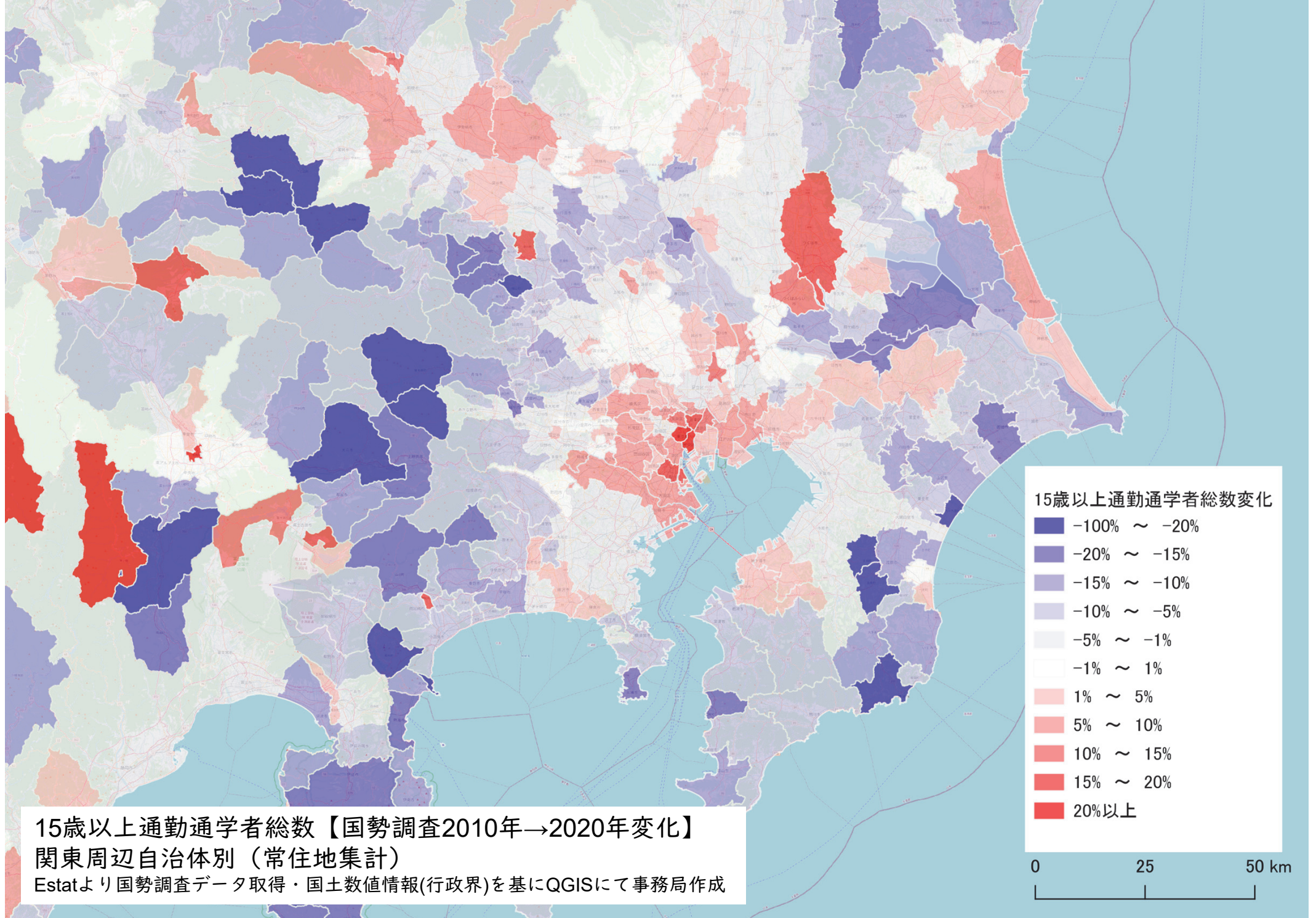
都市の持続可能性と交通

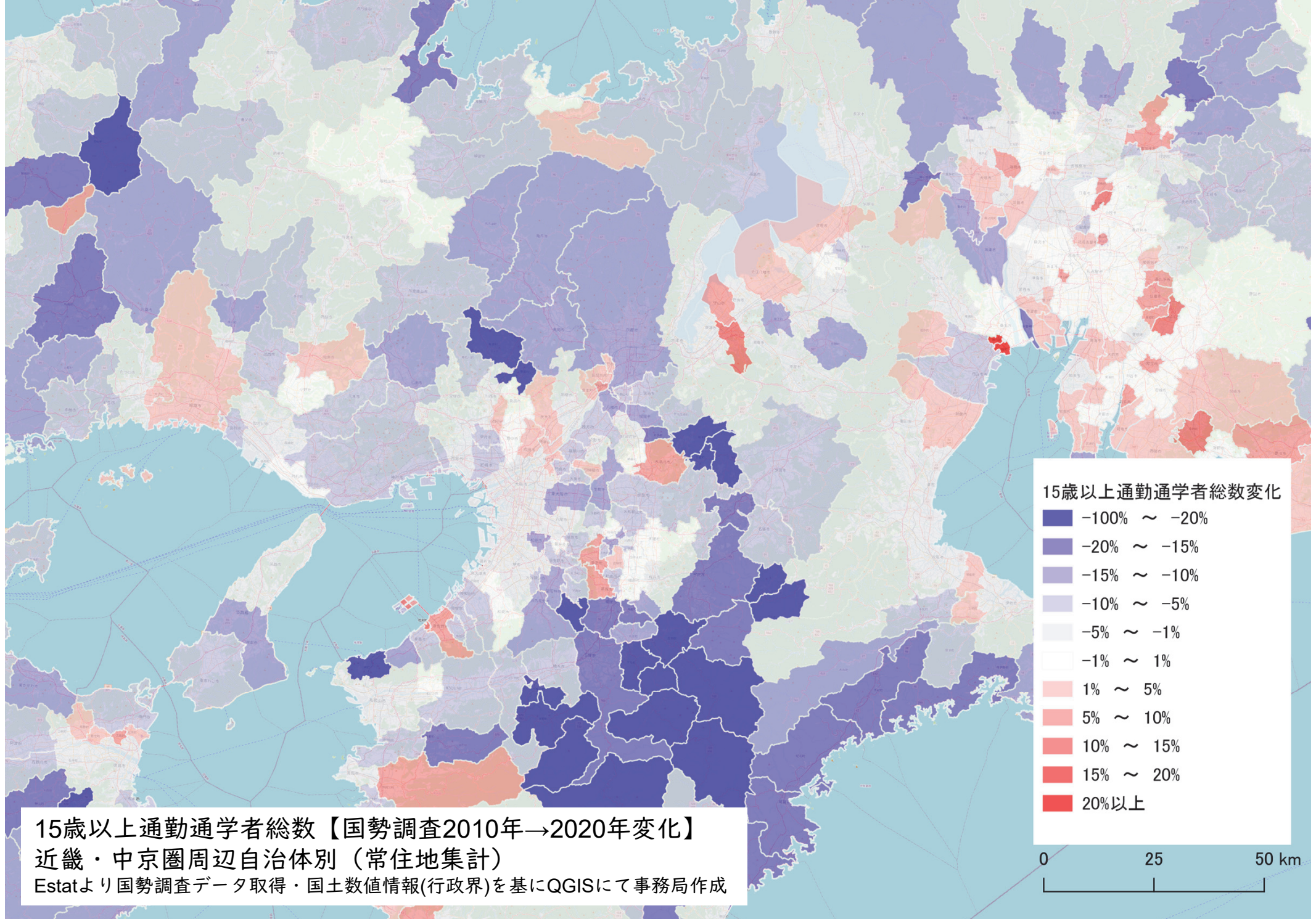
- 人口、とりわけ生産年齢人口の維持は、都市の持続可能性を担保するうえで重要な目標となる
- 交通利便性が高い(相対的に高くなった)都市は、人口(通勤通学者)が比較的維持・増加しているように見受けられる
- 「コンパクト・プラス・ネットワーク」や「ウォーカブルシティ政策」によって交通利便性を高めることは、都市の魅力・競争力を高め、ひいては人口の維持につながる優位性がある
- 特に自動車依存度が高い（住民の日常的な移動手段が自家用車主体になっている）都市において、公共交通利用に行動変容を促す手法として、「モビリティ・マネジメント」が位置付けられる



公益財団法人

日本都市センター





「ウォーカブル」にまつわる諸概念

- 「ウォーカブルシティ」
 - 自動車に依存しない、公共交通と徒歩を中心とした生活様式が実現できる都市（≡コンパクトシティ）
 - 徒歩圏内で生活に必要な機能がおおよそ満たされる都市
 - 「ウォーカブルなまちなか・公共空間・道路」
 - 歩行空間の安全性が確保され、快適な歩行者空間
 - 公共空間を占有して行われる多様なアクティビティ
 - 空間デザインや活動をマネジメントする主体
 - 歩行者優先の道路とするための自動車の流入コントロール
- 「ウォーカブル」を実現するためには、公共交通政策と、公共空間のデザインやマネジメントに加え、道路交通計画も併せて考えなければならない。



ウォーカビリティの10のステップ

ウォーカブルシティ入門(ジェフ・スペック著)より



- 利便性の高い歩行
 - STEP1 車を適切に迎え入れよう
 - STEP2 用途を混在させよう
 - STEP3 駐車場を正しく確保しよう
 - STEP4 公共交通を機能させよう
- 安全な歩行
 - STEP5 歩行者を守ろう
 - STEP6 自転車を歓迎しよう
- 快適な歩行
 - STEP7 空間を形作ろう
 - STEP8 樹木を植えよう
- 楽しい歩行
 - STEP9 親しみやすくユニークな表情をつくろう
 - STEP10 優先順位を付けよう



公益財団法人

日本都市センター

政策間の連携・関係性

公共交通

- ・ 鉄軌道、バスなどの公共交通網の充実(実質的な利便性の向上)
- ・ 利用を促すモビリティ・マネジメント
- ・ 小型モビリティによる短距離移動の補助・促進

公共空間

- ・ 歩行・滞留空間デザインの質の向上
- ・ 暫定利用を含めた多様なアクティビティの展開
- ・ 空間利用に関わる主体のマネジメント

中心部へのおでかけの
目的・動機付け

道路交通

(交通計画・交通工学)

- ・ 環状道路整備による中心部への自動車流入抑制
- ・ 公共交通優先レーンなどの設置
- ・ 中心部における自動車の速度抑制策

公共交通の通行円滑化
(自動車利用抑制による
公共交通利用促進)

道路空間再配分による
歩行者空間の創出



公益財団法人

日本都市センター

ディスカッションにおける論点案

■ 公共交通の充実とモビリティ・マネジメント

- 実質的なサービスレベルの向上
- 情報・コミュニケーションによる利用促進
- コロナ禍の影響を踏まえた施策効果の評価

■ 中心市街地・拠点におけるウォーカブルなまちづくり

- 公共空間、公共交通、道路交通の各政策間の連携
- ウォーカブルシティ政策による都市の魅力向上と自治体経営

➤ ウォーカブルシティ・コンパクトシティが都市の持続可能性に寄与することをどのように評価、共有していくか



公益財団法人

日本都市センター