

新しい時代の交通計画

北星学園大学客員教授
秋山哲男

01. 社会の問題

- 人口減少:
 - 高齢者が安心して住める旭川へ
 - 子育てがしやすい環境づくり
- まちなかの崩壊:
 - 中心市街地を再生するのか?
 - 郊外ショッピングセンターを都市の中軸に据えるのか?
- 環境負荷の大きい社会システム
 - 交通: 環境負荷の少ない交通システムに変える
 - エネルギー:

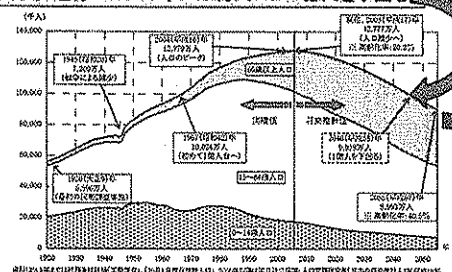
02 生活の基本要素と交通

- 衣食住⇒医職住
 - 医: 医者にかかる
 - 職: 働く
 - 住: 住まう
 - 遊: 遊ぶ
- 交通:
 - 発生的交通: 目的に付随して生ずる交通
 - 本質的交通: 交通が目的

A. 人口減少社会

1. 人口減少社会の到来

少子化進行⇒2046年には総人口が1億人を下回る



3 人口減少社会の将来

- 少子化現象: 急速な少子化が進行
 - 合計特殊出生率: 一人の女性が一生に産む子供の平均数
 - 1949年の出生数: 269.6万人 合計特殊出生率 4.32
 - 2005年の出生数: 106.3万人 合計特殊出生率 1.26
- 現状のまま: 日本の労働力人口は激減
 - 労働人口 2006年 6657万人
 - 労働人口 2059年 4228万人 (3分の2に減少2400万人減)

B. 中心市街地が崩壊に向かって いる

1. 中心市街地の現状

- ・ ① まちの郊外化に構造変化
 - 道路整備・モータリゼーション
 - 中心市街地の地価の高さ
 - ・ 住居・事業所の郊外化
 - ・ 病院・役所などの公共施設の郊外移転
 - 生活権が 中心市街地⇒郊外に移る
- ・ ② 小売業の衰退
 - 小売業：平成14年 GDP全体の5.2%（約26兆円）
（10%減）
- ・ ③ 都市の中心が郊外へ移る
 - 中心市街地において「大型店」vs「小売店」
 - 都市広域において「中心市街地」vs「郊外」

2. 魅力ある店舗・まちづくりができてない

- ・ ① 店舗等の原因
 - 消費者ニーズに対応してない業種構成
 - 営業時間や関連施設（トイレ・駐車場）
 - ・ 現在の住民のライフスタイルに合致していない
 - ・ 地価・賃料・道路アクセス・敷地の広さ・権利関係
 - 郊外に比べ条件が悪い
 - 消費形態に対応しにくい
- ・ ② 土地問題が原因
 - 借地権など独立な主体の細分化（多数存在）
 - 賃貸化や相続により細分化

3. 魅力ある店舗・まちづくりができてない

- ・ ③ 商店経営者の意識が原因
 - 主体の意向が食い違うケースが多い
 - まちづくりの熱心なリーダーの不足
 - 商業地区関係者の一丸となったと取組が困難
- ・ ④ 地権者
 - まちづくりに非協力的
 - 賃料の高止まりなどによって新規開業希望者の流入を阻む
 - 自分の土地などのテナントミックスは頑張るが

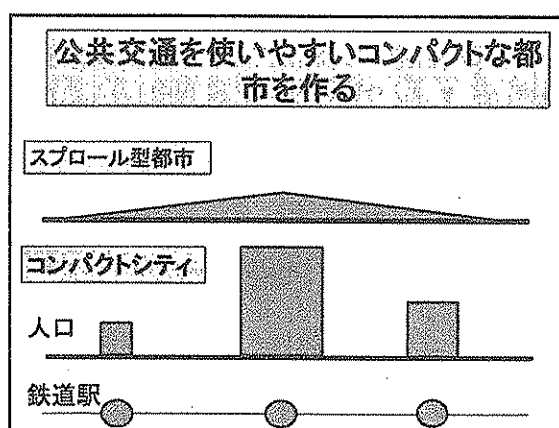
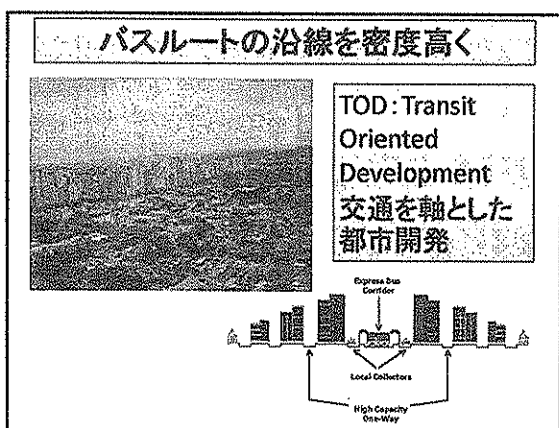
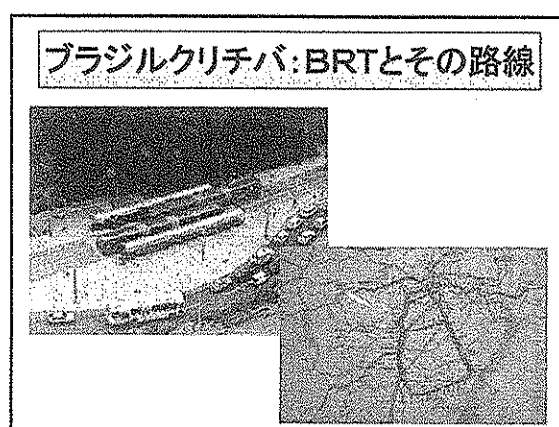
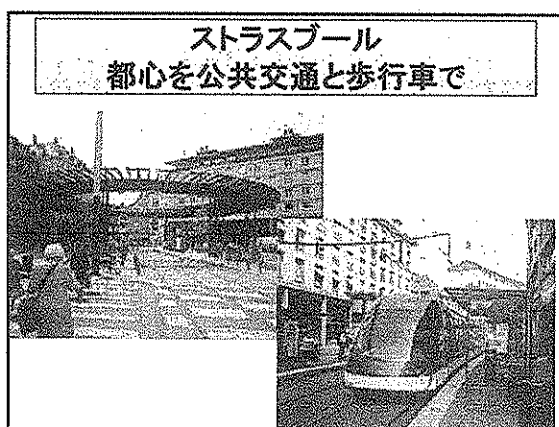
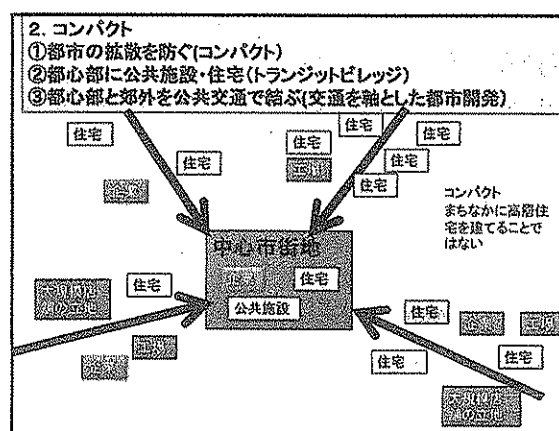
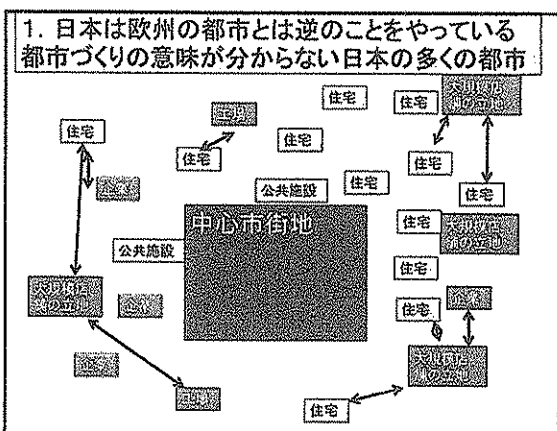
4. 商店街の衰退

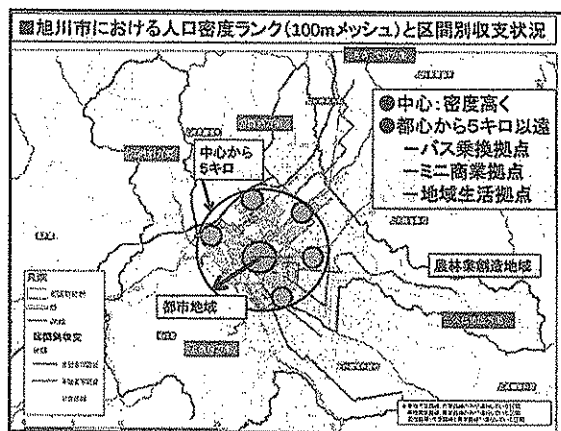
- ・ ① 「個々の取組」と「共同的な取り組み」がカギ
 - 相互に影響を及ぼしあっている
 - 個店の活力や営業状態は中心市街地全体の魅力に影響を与える
- ・ ② 商店街の活力の低下
 - 商店街の共同事業の成否は構成店舗の活力や後継者問題と深く関係する魅力低下
 - 商店街の衰退は、空き店舗の増加、異質な業種の立地を招くなど魅力低下に直結
 - コミュニティたる中心市街地固有の魅力全体の低下は「まちの誇り喪失」といった事態をもたらす

C. 環境負荷が大きいまち

↓

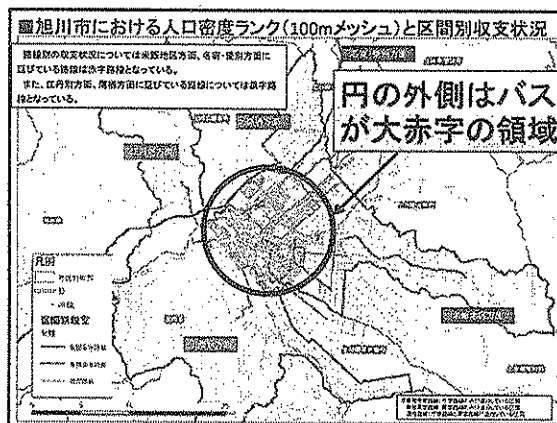
都市の形を住みやすく変える





D. 財政問題を抜きに語れない交通

- ・バスは儲からない商売
 - 動く公共施設である
 - 市場の原理では郊外はバスなくなる
 - 税金である程度負担するが過度な負担はできない
- ・STサービスは社会福祉そのもの
 - 米国・英国など公共が9割支出、個人の負担1割
 - ソーシャルキャピタル(社会関係資本): 地域が支える交通
 - 行政の隘路で運輸も福祉もしっかり考えてない



E. 法律と事業で地域を再生できるか？

平成19年から

1. 「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」

平成19年10月

- ・平成20年度予算において、同法律を活用し、鉄道、コミュニティバス・乗合タクシー、旅客船等の多様な事業に創意工夫をもって取り組む協議会に対し、
- ・パッケージで一括支援する新たな支援制度「地域公共交通活性化・再生総合事業」が創設されました。

2、地域公共交通活性化・再生総合事業

19年度

・現状

- 公共交通サービスの低下
- 交通事業者の厳しい経営状況
- 公共交通からマイカーへシフト

・計画の作成・実施

- 地域公共交通総合連携計画:
- 地域公共交通特定事業:
 - ・ LRT、BRT鉄道の再構築
- 新たな形態による輸送サービスの円滑化
 - ・ DMV(デュアル・モード・ビークル)、IMTS(インテリジェント・マルチモード・トランジット)

3、地域公共交通活性化・再生事業

20年度

・地域公共交通総合連携計画:1年

- 地域公共交通を活性化及び再生を総合的かつ一体的に推進するための計画

・地域公共交通活性化・再生総合事業計画:3年

- 鉄道・バス・乗り合いタクシー・旅客船の実証運行
- スクールバス・福祉バス等の活用
 - ・ 公共交通利用促進活動・IC、P&R
 - ・ ボランティアセンター設置・運営
- 公共交通利用促進:
 - ・ レンタサイクル、イベント、乗り継ぎ運賃割引

4.交通基本法

23年3月

交通基本法4.1 23年3月

・交通基本法(案)

- 交通に関する施策を総合的かつ計画的に推進するため、交通に関する施策について、基本理念を定め、及び国、地方公共団体、事業者等の責務を明らかにするとともに、交通に関する施策の基本となる事項を定める。

・これまでの交通に関する施策

- 交通は、国民生活及び経済活動にとって不可欠な基盤であるものの、交通に関する取組についての骨格となる枠組みが存在しないため、個々の分野での個別対応に終始

交通基本法4.2

・交通を取り巻く社会経済情勢の著しい変化

- 人口減少・少子高齢化の進展
- 我が国の経済的低迷、国際競争力の低下
- 切迫した地球環境問題への対応[エネルギー問題]

・国民目線・利用者目線に立つ行政への転換

●新しい交通への施策の転換

交通費基本法及び交通基本計画を策定することによって、交通分野の諸課題に対して交通に関する基本的施策を包括的に示すことによって、国、地方公共団体、事業者、施設管理者及び国民が一体となって、総合的かつ計画的な取り組みを推進

交通基本法4.3

・交通に関する施策について基本理念等を定める。

- (国民等の交通に対する基本的ニーズの充足、交通の機能の確保及び向上、交通による環境への負荷の低減、交通の適切な役割分担及び有機的かつ効率的な連携、連携等による施策の推進、交通の安全の確保について交通安全対策基本法と十分に連携)

責務

国、地方公共団体、事業者、施設管理者、国民など関係者それぞれの責務を定める。

基本施策

国、地方公共団体が関する交通に関する基本施策について定める。日常生活等に必要不可欠な交通手段の確保等、高齢者、障害者等の円滑な移動のための施策、物流を含めた交通の利便性向上、円滑化及び効率化、国際競争力の強化及び地域の活力向上、交通にかかる環境負荷の低減、まちづくりの観点からの施策の促進、観光立国の実現/の観点からの施策の推進等)

交通基本法4.4

- 交通基本計画の策定
 - 交通に関する施策の目指すべき姿を国民目線・利用者目線からわかりやすく提示。
 - 今後の具体的目標を設定
 - *交通基本計画と社会資本整備重点計画を車の両輪として施策の推進
- 年次報告
 - 交通の動向及び政府が交通に関して講じた施策について、毎年国会に報告を行う。

フランスの法制度

- 環境と障害者の移動を統合した法律

フランスの交通法制

(寄望財団[南駿一郎氏の作成を基に作成])

- 交通基本法(LOTI)
 - 1982年に制定された交通政策の基本方針を定めた法律。2010年に交通法典に事実上発展的解消を遂げた。
- 交通法典
 - 2010年に制定され、あらゆる交通法制を統合した法典。交通権や環境保護の理念や目標は、交通基本法の理念を引き継ぐ。

フランスの法制度の歴史

- 1982年[LOTI制定]: 公共交通を再生する
 - 交通権の保障
 - 公共交通財源制度
- 1996年[大気法]: 自動車依存を見直す
 - 環境保護と自動車削減義務
 - 都市交通計画
- 2009年[クルネル法]
 - 低炭素社会
 - 道路投資中止と軌道投資拡充
- 2010年[交通法典]クルマ依存社会を根本から作り替える
 - 交通権の再定義
 - 環境と福祉の再定義

交通法典で障害者の移動に関する記載

- 障害者あるいは移動制約者の介助も含む**交通権の保障**のために記載した条項(第L1111-5条)
- 2015年2月12日を期限として、公共交通サービスは**アクセシビリティ**を達成しなければならない(第L1112-1条)
- 技術的困難を抱える既存の路線の**アクセシビリティ強化**における、**最低限の適合義務**を定めた条項(第L1112-4条)
- **交通ネットワークのアクセシビリティの実現のための方法を義務付ける法律**、アクセシビリティの指導スキームの創設(第L1112-2条)

交通権の再確認

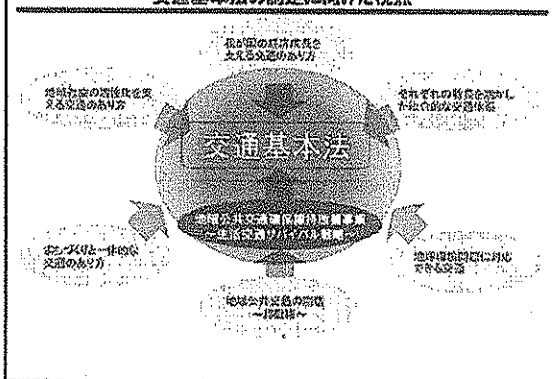
- 肉体的・経済的・地理的なハンディキャップを考えなくても済む状態をもたらす交通権の明示。

障害者のアクセシビリティ

- ・ 車両:
 - － 新車や中古で車両を購入する場合のアクセシビリティの義務
(第L1112-10条)
- ・ アクセス確保
 - － 公共交通開発の公的な補助金は、アクセシビリティに従属しなければならぬ。(第L1112-6条)
- ・ 苦情
 - － すべての交通政策担当当局は、移動制約者が自由に移動することとを妨げることに關する苦情の登録を進めなければならない。
(第L1112-7条)
- ・ 優先席
 - － 傷者保険カードないし障害者優先カードの保持者は、公共交通機関内の優先座席の権利を有する。(第L1112-8条)
- ・ 介助力
 - － 障害者の介助力は、公共交通に対して自由で無料のアクセスを要するわけではない。(第L1112-9条)

4.6 交通基本法 22年度の

交通基本法の制定に向けた視点



「交通基本法の規定と関連施策の充実に向けた基本的な考え方(案)」のポイント

1. 移動性の増進と交通情報の充実一般社会に必要といわれる移動性増進は、
 - ① 地域文化の歴史・風土・生活様式を踏まえた上での交通手段の展開、
 - ② 交通手段の多様化、多岐化によるバス、タクシー、レンタカー、自転車、徒歩等の利用、
 - ③ 交通手段の多岐化による利用の柔軟性、
 - ④ 交通手段の多岐化による利用の柔軟性、
 - ⑤ 交通手段の多岐化による利用の柔軟性、
 - ⑥ 交通手段の多岐化による利用の柔軟性、
 - ⑦ 交通手段の多岐化による利用の柔軟性、
 - ⑧ 交通手段の多岐化による利用の柔軟性、
 - ⑨ 交通手段の多岐化による利用の柔軟性、
 - ⑩ 交通手段の多岐化による利用の柔軟性、
 2. 交通体系、まちづくり及び緑地・三世代一体の低炭素型の推進
 - ① 自転車、バス、路線電車、道路などを利用した移動手段の活用、
 - ② 自転車、バス、路線電車、道路などを利用した移動手段の活用、
 - ③ 自転車、バス、路線電車、道路などを利用した移動手段の活用、
 - ④ 自転車、バス、路線電車、道路などを利用した移動手段の活用、
 - ⑤ 自転車、バス、路線電車、道路などを利用した移動手段の活用、
 - ⑥ 自転車、バス、路線電車、道路などを利用した移動手段の活用、
 - ⑦ 自転車、バス、路線電車、道路などを利用した移動手段の活用、
 - ⑧ 自転車、バス、路線電車、道路などを利用した移動手段の活用、
 - ⑨ 自転車、バス、路線電車、道路などを利用した移動手段の活用、
 - ⑩ 自転車、バス、路線電車、道路などを利用した移動手段の活用、
 3. 地域の活力を引き出す交通網の充実一層の充実を必要とすると移動性増進の推進
 - ① 交通網の充実による、人の移動の促進、
 - ② 交通網の充実による、人の移動の促進、
 - ③ 交通網の充実による、人の移動の促進、
 - ④ 交通網の充実による、人の移動の促進、
 - ⑤ 交通網の充実による、人の移動の促進、
 - ⑥ 交通網の充実による、人の移動の促進、
 - ⑦ 交通網の充実による、人の移動の促進、
 - ⑧ 交通網の充実による、人の移動の促進、
 - ⑨ 交通網の充実による、人の移動の促進、
 - ⑩ 交通網の充実による、人の移動の促進、

地域公共交通に係る現行の支援制度（地域公共交通ルネサンス）

～既存ストックの活用活用による地域公共交通活性化・再生支援の充実・強化～

平成22年度 地域公共交通関係予算案総額 193億円
(前年度21年度と同額 216億円)

地域公共交通	地方バス路線維持対策	地域鉄道
地域公共交通活性化・再生総合事業 「地域の公共交通の活性化・再生」を目的とし、国・道・県・市町村の連携による公共交通の活性化を図る。また、地域の公共交通の活性化を図るための施策を実施する。 （国・道・県・市町村の連携による公共交通の活性化を図る。） （国・道・県・市町村の連携による公共交通の活性化を図る。） （国・道・県・市町村の連携による公共交通の活性化を図る。）	国・道・県・市町村の連携による公共交通の活性化を図る。また、地域の公共交通の活性化を図るための施策を実施する。 （国・道・県・市町村の連携による公共交通の活性化を図る。） （国・道・県・市町村の連携による公共交通の活性化を図る。） （国・道・県・市町村の連携による公共交通の活性化を図る。）	地域鉄道の活性化と安全確保対策 地域の鉄道の活性化と安全確保を図る。また、地域の鉄道の活性化を図るための施策を実施する。 （地域の鉄道の活性化と安全確保を図る。） （地域の鉄道の活性化と安全確保を図る。） （地域の鉄道の活性化と安全確保を図る。）

生活交通サバイバル戦略と既存制度の関与

