

交通システムのUD事例

1. 自動車を気にせず歩ける都心部のUD

・トラム整備前:

自動車が多く人がいない



BEFORE



AFTER

↑
Avant

Rue des Francs-Bourgeois
Station Langstross - Grand'Rue

↓
Après



・トラム整備後

都心は人が多く自動車がいない

2. 乗換抵抗を無くすUD バスとトラムの共通利用のプラットフォーム



3. プラットホームのユニバーサルデザインのアクセス



4. 自転車の通行確保のUD LRT通行と自転車道



5 ・ 歩道と自転車道の両立のUD

歩行者道路と自転車道



横断歩道の自転車道と歩行者道



6 ・ 自転車道確保のUD LRTの中央に自転車道



6 . 交通政策基本法

6.1 交通政策基本法の制定まで

●交通政策基本法案

我が国経済・社会活動を支える基盤である国際交通、幹線交通及び地域交通について、国際競争力の強化や地域の活力の向上、大規模災害時への対応等の観点から、国が自治体、事業者等と密接に連携しつつ総合的かつ計画的に必要な施策を推進していくため、交通に関する施策についての基本理念を定め、関係者の責務等を明らかにするとともに、政府に交通政策基本計画の閣議決定及び国会報告を義務づける。

国際競争の激化・我が国経済の低迷

災害に強い国土・地域づくり

人口減少・少子高齢化

我が国が抱える喫緊の課題に対し、交通政策に求められる役割は極めて大きい

6.2 交通政策基本法の制定まで

「交通政策基本法案」の制定

基本理念や関係者の責務等を明確化

交通政策基本計画の閣議決定・国会報告

- 国際競争力の強化に必要な施策
- 大規模災害時への対応
- 環境負荷の低減に必要な施策
- 地域の活力の向上に必要な施策
- **生活交通確保やバリアフリー化**
- まちづくりや観光立国の観点からの施策 等

必要な支援措置(法制上、財政上等)

毎年国会に年次報告(「交通白書」)

我が国が抱える喫緊の課題に対し、
政府・関係者が一体となり強力に交通政策を推進するための枠組みを構築

6.3 交通政策基本法の概要

- 【目的】（第1条）交通に関する施策について、
 - 基本理念及び交通に関する施策の基本となる事項
 - 国及び地方公共団体の責務等を明らかにする
 - 交通に関する施策を総合的かつ計画的に推進し
 - 国民生活の安定向上及び国民経済の健全な発展を図る。
- （第2条）交通に関する施策の推進：基本的認識
- 【交通の果たす以下の機能の発揮】
 - 国民の自立した生活の確保
 - 活発な地域間交流・国際交流
 - 物資の円滑な流通
 - 国民等の交通に対する基本的需要の充足
- （第3条）交通機能の確保・向上 【交通の果たす以下の機能の発揮】
 - 豊かな国民生活の実現
 - 国際競争力の強化
 - 地域の活力の向上
 - 大規模災害への対応

6.4 交通政策基本法の概要

- 環境負荷の低減（第4条）
- 適切な役割分担と連携（第5条・第6条）
- 交通の安全の確保（第7条）
 - － 国民等の生命・身体・財産を守る交通安全の確保については、交通安全対策基本法と相まって、本法案の交通施策と十分に連携の上推進

関係者

- 関係者の責務等（第8条～第11条）
 - － 国の責務（第8条）
 - － 地方公共団体の責務（第9条）
 - － 交通関連事業者等の責務（第10条）
 - － 国民等の役割（第11条）
- 関係者の連携・協力（第12条）
- 法制上、財政上の措置（第13条）
- 年次報告等（第14条）
 - － 交通の動向及び政府が交通に関して講じた施策に関する報告の国会への提出等

6.5 理念を体现する基本的施策(第16条～第32条)

- 【日常生活の交通手段確保】(第16条)
 - 離島等の自然的経済的社会的条件に配慮した、通勤、通学、通院、物流等に必要な交通手段の確保等
- 【高齢者、障害者等の円滑な移動】(第17条)
 - 高齢者・障害者・妊産婦・乳幼児を同伴する者等の円滑な移動の促進のための自動車・鉄道・船・航空機・旅客施設・道路・駐車場のバリアフリー化等
- 【交通の利便性向上、円滑化、効率化】(第18条)
 - 定時性確保、速達性向上、快適性確保、乗継ぎ円滑化、交通結節機能高度化、輸送の合理化等
- 【我が国産業・観光等の国際競争力の強化】(第19条)
 - 国際海上・航空輸送網の形成、輸送拠点となる港湾・空港の整備、国内・国際の結節強化等
- 【地域の活力の向上】(第20条)
 - 地域経済の活性化等のための企業立地促進、地域内・地域間交流・物流の促進に資する国内交通網・輸送拠点の形成等
- 【運輸事業等の健全な発展】(第21条)
 - 交通に関する事業の安定運営・健全な発展のための事業基盤強化、人材育成等
- 【大規模災害時の機能低下の抑制及び迅速な回復】(第22条)
 - 大規模災害による交通機能低下の抑制・迅速な交通機能の回復のための耐震性向上、代替交通手段の確保、関係者の連携、円滑な避難の確保等
- 【環境負荷の低減】(第23条)
 - 温室効果ガス等の排出抑制に資する車両・船舶等の開発・普及の促進、交通の円滑化、モーダルシフト、移動効率化、公共交通の利便増進、大気・海洋汚染・騒音防止等

6.6理念を体现する基本的施策(第16条～第32条)

- 【大規模災害時の機能低下の抑制及び迅速な回復】（第22条）
 - 大規模災害による交通機能低下の抑制・迅速な交通機能の回復のための耐震性向上、代替交通手段の確保、関係者の連携、円滑な避難の確保等
- 【環境負荷の低減】（第23条）
 - 温室効果ガス等の排出抑制に資する車両・船舶等の開発・普及の促進、交通の円滑化、モーダルシフト、移動効率化、公共交通の利便増進、大気・海洋汚染・騒音防止等
- 【我が国産業・観光等の国際競争力の強化】（第19条）
 - 国際海上・航空輸送網の形成、輸送拠点となる港湾・空港の整備、国内・国際の結節強化等
- 【地域の活力の向上】（第20条）
 - 地域経済の活性化等のための企業立地促進、地域内・地域間交流・物流の促進に資する国内交通網・輸送拠点の形成等
- 【運輸事業等の健全な発展】（第21条）
 - 交通に関する事業の安定運営・健全な発展のための事業基盤強化、人材育成等

6.7 理念を体现する基本的施策(第16条～第32条)

- 【総合的な交通体系の整備】（第24条）
 - 徒歩、自転車、自動車、鉄道、船、航空機等の交通手段間の役割分担と連携強化、需要動向や施設の老朽化等に配慮した重点的・効率的な整備等
- 【連携による施策の推進】（第25条～第27条）
 - まちづくり施策との連携、国際交流の拡大や経済社会の発展に資する観光立国施策(外国語による情報提供等)との連携、行政・事業者
 - 施設管理者・住民その他の関係者の連携・協働
- 【調査研究】（第28条）
 - 交通に関する調査研究
- 【技術の開発及び普及】（第29条）
 - 情報通信技術その他の技術の活用、研究開発目標の明確化、研究機関の連携、新技術の導入促進等
- 【国際連携確保・国際協力】（第30条）
 - 日本の知識・技術の海外展開、国際規格の標準化、国際連携確保、開発途上国等への協力等
- 【国民等の立場に立った施策の実施】（第31条）
- 【地方公共団体の施策】（第32条）
 - まちづくり等の観点を踏まえた交通政策の総合的・計画的推進

7 ・ 地域公共交通の活性化及再生
に関する法律・事業
(平成19年から)

7.1 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：1年
 - － 地域公共交通特定事業：3年
 - 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)

7.2 平成20年の地域公共交通活性化・再生 総合事業

協議会

連携計画1年

事業計画3年



7.3 「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」が創設された。

7.4 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

8 . 地域公共交通の活性化及再生
に関する法律の一部を改正する法律案
について (平成26年度)

8.1 活性化再生法の改定(26年度)

●地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の一部を改正する法律案

<予算関連法律案>

持続可能な地域公共交通網の形成に資する地域公共交通の活性化及び再生を推進するため、

- ・市町村等による地域公共交通網形成計画の作成
- ・同計画に定められた地域公共交通再編事業を実施するための地域公共交通再編実施計画の作成
- ・同計画が国土交通大臣の認定を受けた場合における同事業の実施に関する道路運送法等の特例等について定める。

公共交通網形成計画

コンパクト

◆人口減少や高齢化が進展する中、地域社会の活力を維持・向上させるために、地域公共交通が果たす役割は増大

地域住民の通院、通学、買い物などの日常生活上不可欠な

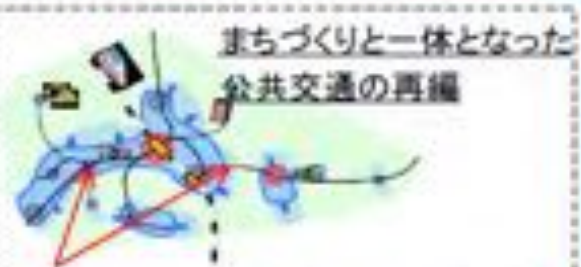
移動の確保
コンパクトシティの実現のため、拠点間などを結ぶ公共交通ネットワークの構築

・国内外の観光客を含む地域外からの来訪者との交流の活発化 等

◆これらの要請に応えるためには、民間事業者の事業運営に任せきりであった従来の枠組みから脱却し、

地域公共交通の再定義

地域の総合行政を担う地方公共団体が先頭に立って、関係者との合意の下で、まちづくり等の地域戦略と一体で持続可能な地域公共交通ネットワーク・サービスを形成することが重要



計画的に配置された生活サービス機能へのアクセスの確保のため、公共交通の充実が必要。



▲LRT

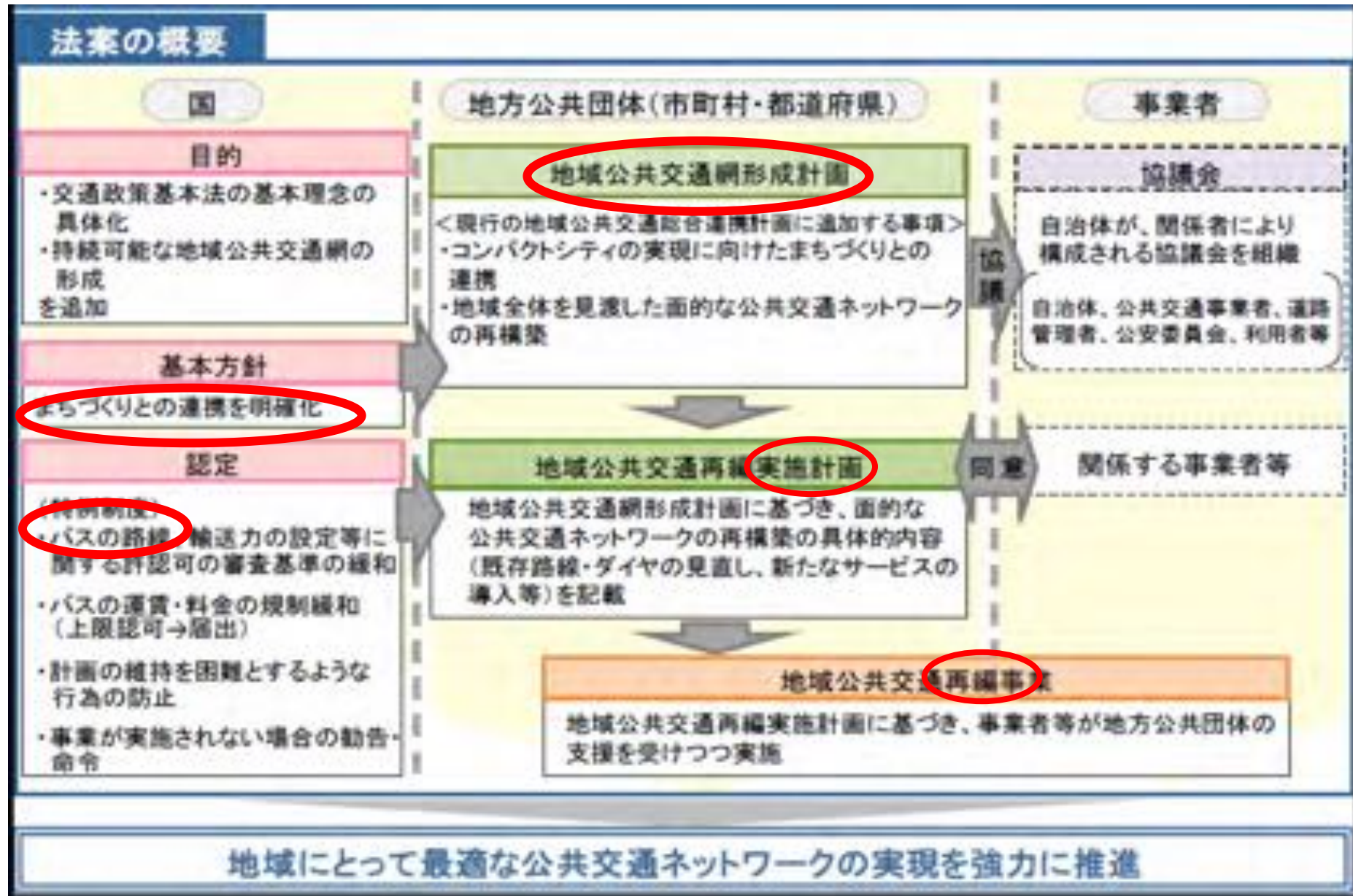


▲デマンド交通

ネットワーク

ク

8.2 活性化再生法(26年度)



8.3 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の一部を改正する法律案について

• 背景

- 人口減少、少子高齢化が加速度的に進展
- 公共交通事業をとりまく環境が年々厳しさを増している中、
- 地方部においては、公共交通機関の輸送人員の減少により、公共交通ネットワークの縮小やサービス水準の一層の低下
- 人口減少社会において地域の活力を維持、強化

• 喫緊の課題

- コンパクトなまちづくりと連携
- 地域公共交通ネットワークを確保
- 行政が側面援助から主体に：
 - 地方公共団体が先頭に立って枠組みを構築

8.4 概要(26年度)

- (1) 目的
 - － 交通政策基本法の基本理念
 - － 持続可能な地域公共交通網の形成に資するよう地域公共交通の活性化及び再生のための取組を推進する旨を目的に追加する。
- (2) 地域公共交通網形成計画
 - － 市町村が作成することができる地域公共交通総合連携計画に「地域公共交通網形成計画」
 - － 当該計画の策定主体に都道府県を追加

8.5 概要(26年度)

(3) 地域公共交通再編実施計画

- ① 地域公共交通網形成計画

- 路線の再編等を行う事業(地域公共交通再編事業)に関する事項が定められたときは、地方公共団体は、当該事業が行われる区域内の関係する
- 公共交通事業者等の同意を得て、当該地域公共交通再編事業を実施
- 地域公共交通再編実施計画を作成⇒国土交通大臣の認定を申請。

- ② 認定を受けた地域公共交通再編実施計画に定められた地域公共交通再編事業について、**道路運送法等の法律上の特例**を設ける。

8.6 コンパクトなまちづくりと連携

- コンパクトとは何か
 - コンパクトシティとは、都市的土地利用の郊外への拡大を抑制すると同時に中心市街地の活性化が図られた、生活に必要な諸機能が近接した効率的で持続可能な都市、もしくはそれを目指した都市政策のことである。
- コンパクトシティの効果
 - 医療のような基礎的サービスであっても、人口密度の低い地域では過少になる傾向
 - 車で移動のできない高齢者等の交通弱者が日常生活を送るうえでの困難が懸念される
 - 効率的な行政の遂行のためにはより高密度の居住による人口密度の上昇が求められている
 - 中心部へのより集中した居住と各種機能の集約等により、高齢者等が徒歩で生活できる

9 . 地域交通計画

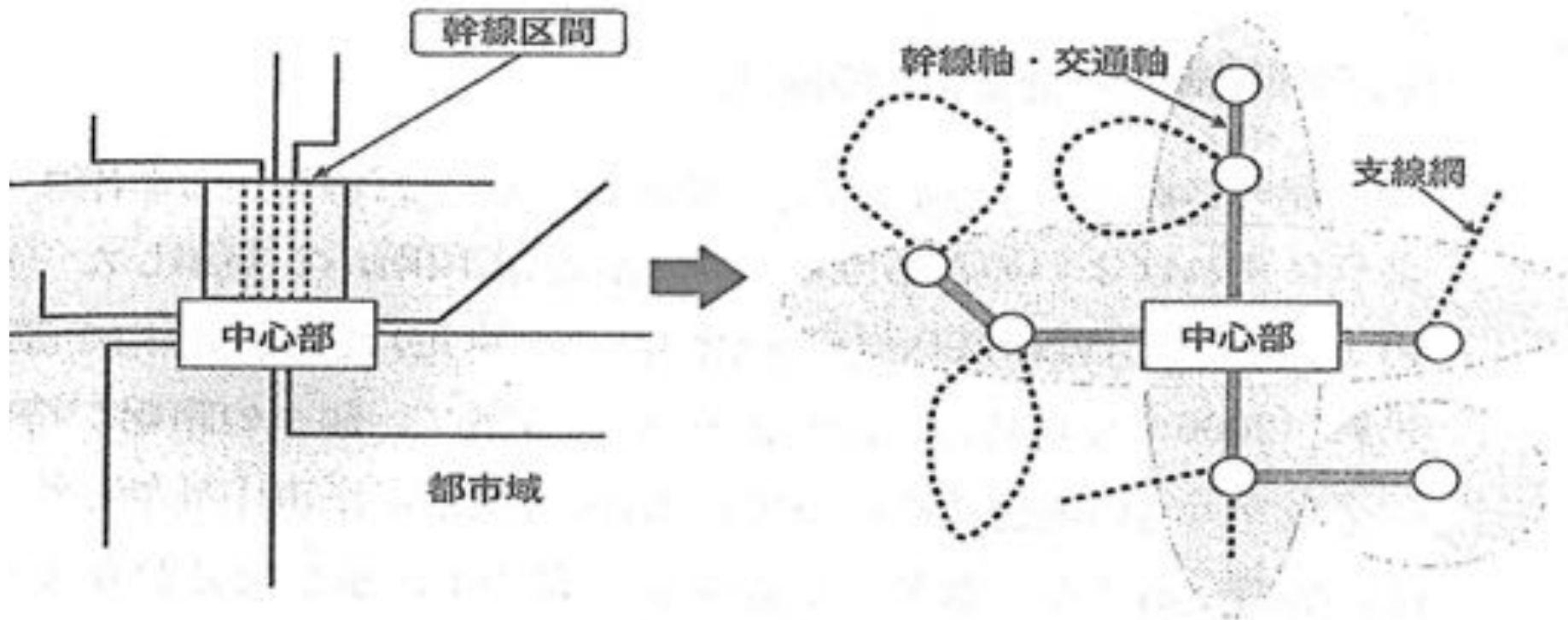
- A.幹線軸を創ること(骨格を決める)と交通のランドデザインの作成
- B.市民モビリティ確保地域を決める←骨格
- C.小規模交通需要の交通モードを決める
- D.過疎地有償運送や福祉有償運送

A.幹線軸を創ること(骨格を決める)と交通のグラウンドデザインの作成

9.1幹線軸を創る(骨格を決める)

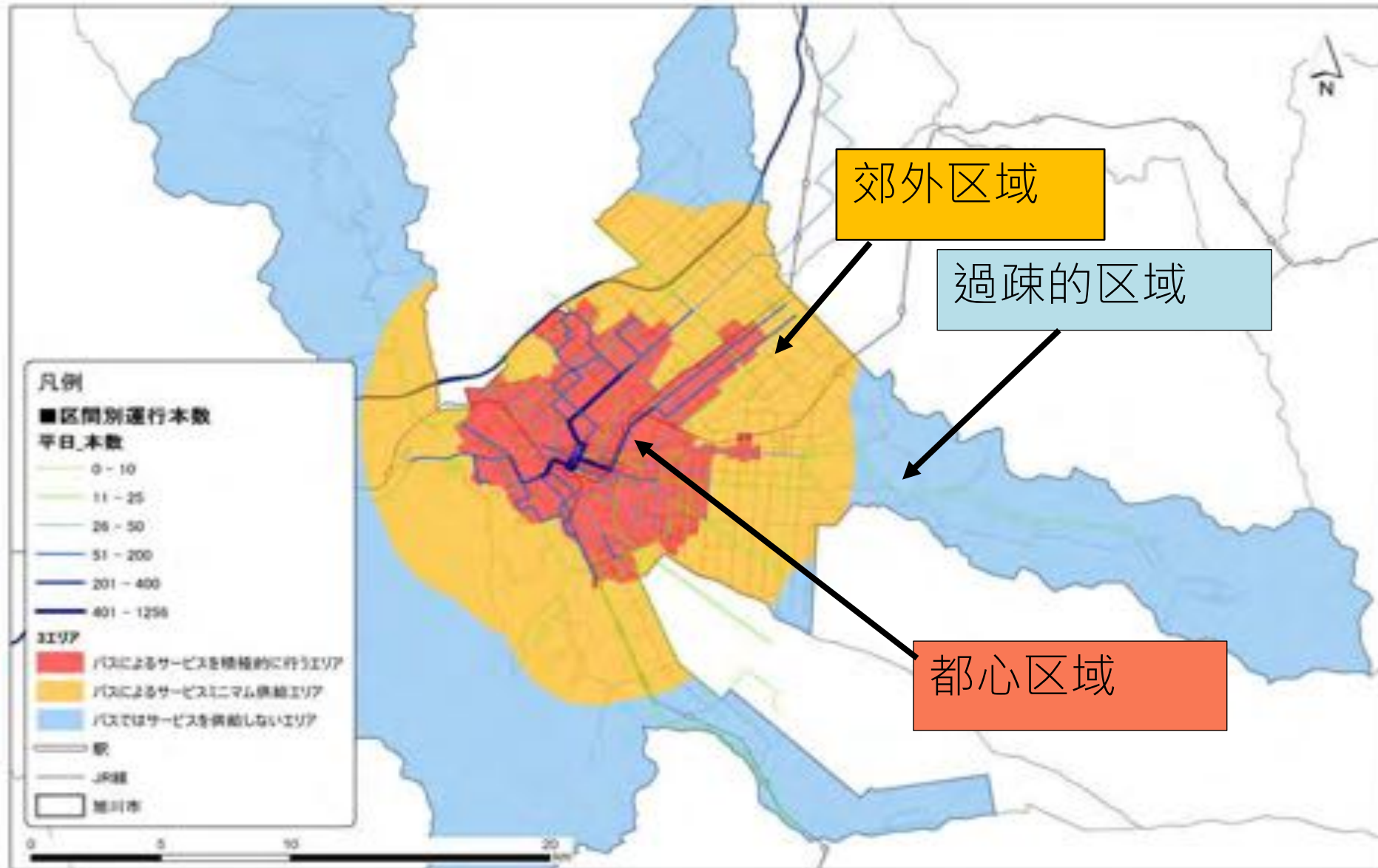
■骨格を決める

既存の地域公共交通ネットワークの中から、「幹線軸」や「交通軸」を明確に示すことによって各路線の維持・活性化に向けた方針を定めることが出来る



「幹線軸」「交通軸」の設定イメージ

9.2 旭川市の3つの地域区分



9.3 旭川市の3つの区分の人口とバス指標

エリア	バスサービス水準	人口数・ (%)		65歳以上人口数・ (%)		面積 (%)	人口密度(人/ha)	バス路線延長(km)・ (%)	
都心区域	バス積極的供給エリア	330,576人	93%	70,908人	90%	10%	42.2	181km	60%
郊外区域	バスミニマム供給エリア	21,035人	6%	6,538人	8%	24%	1.2	88km	29%
過疎的區域	バス維持困難なエリア	3,297人	1%	1,331人	2%	65%	0.1	33km	11%

9.5 グランドデザイン

- (1) 集約型都市構造を目指した公共交通サービスの検討
- (2) 中心部のバス路線再編や交通モードの適用等検討

現在のバスサービスと人口分布状況（イメージ）



集約型都市に向けた現在の居住地分布状況（イメージ）



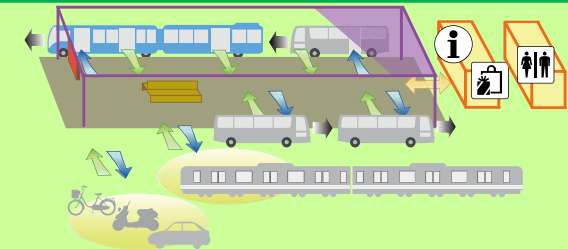
路線重複や非効率性の改善や、
集約型都市を目指したバス路線再編



9.6 まちづくりと交通の一体化→集約型都市構造

[1]バスサービスの積極的供給エリア(利便性向上)、[2]バスサービスのミニマム供給エリア(再編などによる効率化)、[3]バス以外のサービス再検討エリアといった3層構造に分類

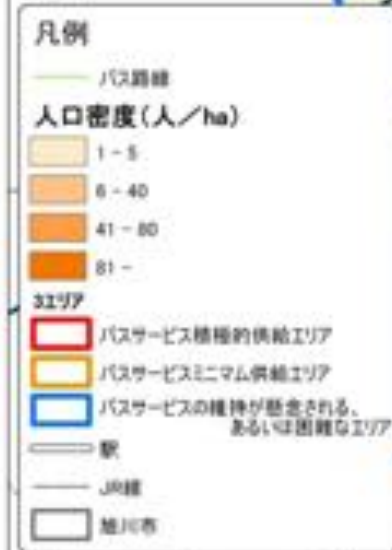
基幹交通(BRT)



中心部のバス路線再編



情報提供などサービス向上



0 5 10 20 km

9.7 共通テーマ(ベースとなる考え方)

2) 集約型都市構造を目指した公共交通サービス水準検討

目指すべき方向性として、バスサービスの供給エリアやサービス適用の考え方(案)を設定

	エリア	人口		65歳以上人口		面積		人口密度 (人/ha)	高齢化率
		数(人)	比率	数(人)	比率	数(ha)	比率		
[1]	バスサービスの積極的供給エリア (利便性向上)	321,586	93%	83,917	91%	7,830	10%	41.1	26%
[2]	バスサービスのミニマム供給エリア (再編などにより効率化)	22,503	6%	6,723	7%	18,141	24%	1.2	30%
[3]	バス以外のサービス再検討エリア (適正なサービスにより利便性向上)	2,933	1%	1,296	1%	48,773	65%	0.1	44%
	合計	347,021	100%	91,936	100%	74,743	100%	4.6	26%

※100メートルメッシュ人口を面積比率で案分しているためエリア人口の合計は旭川市の人口総数と一致しない
面積についてはGISの解析精度や四捨五入の関係上、旭川市の面積とエリア合計面積は一致しない

凡例

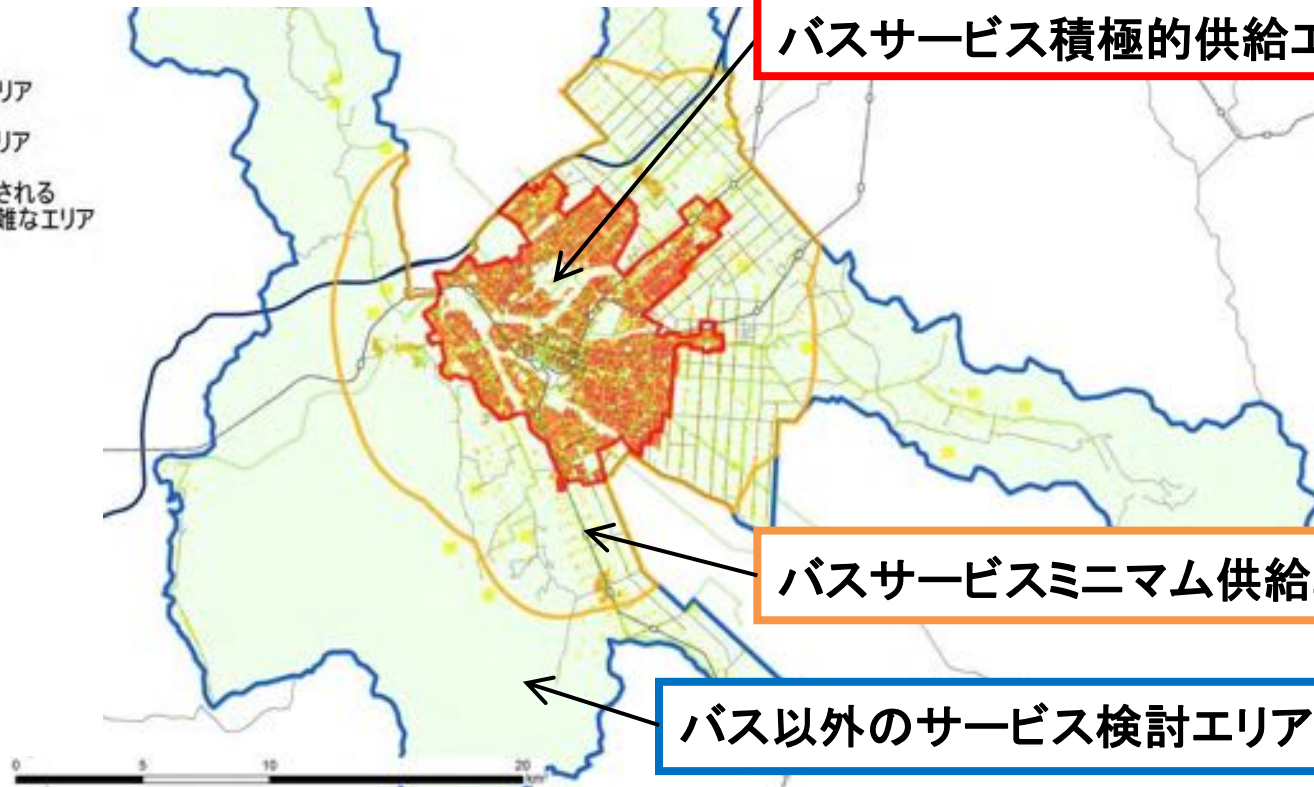
- バスサービス積極的供給エリア
- バスサービスミニマム供給エリア
- バスサービスの維持が懸念される
あるいは困難なエリア
- バス路線
- 駅
- JR線

H22 100mメッシュ

推計人口密度

- 0 - 5
- 6 - 30
- 31 - 50
- 51 - 70
- 71 - 人/ha

市区町村

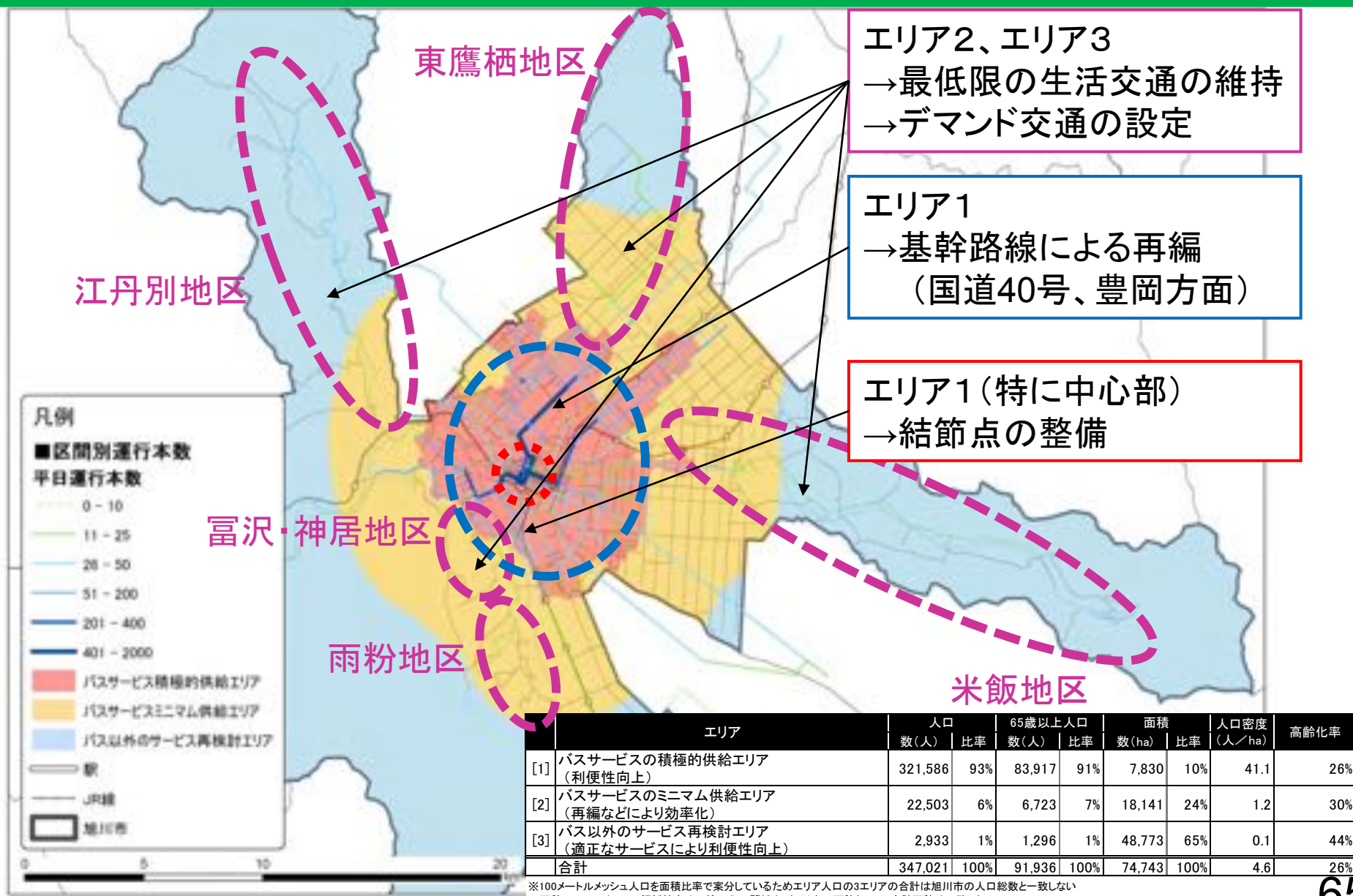


バスサービス積極的供給エリア

バスサービスミニマム供給エリア

バス以外のサービス検討エリア

9.7バスサービス供給エリアや適用の考え方(案)に基づく旭川市の公共交通体系の全体像を以下の通り設定 ⇒3)～5)に展開



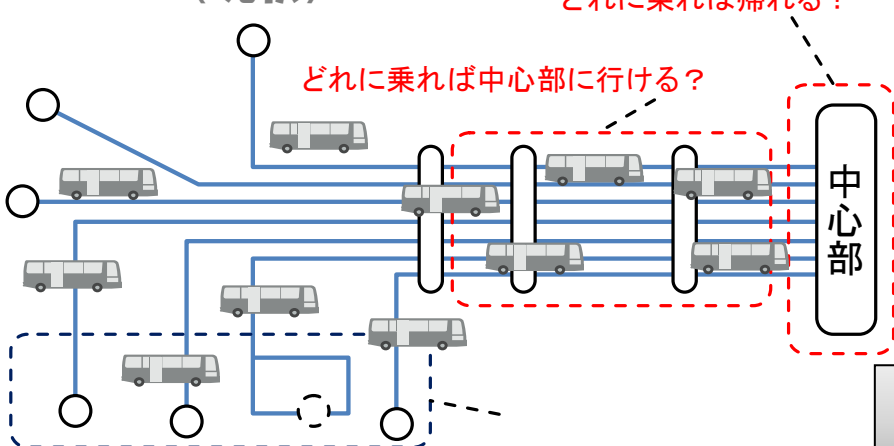
9.8 新たな交通システム(基幹交通)の検討

●中心部でのバス路線再編の考え方

集約型都市を目指すため、市内移動の中心となるバス路線について、市の中心部における路線重複の見直しなど、バス路線の非効率性の改善及び路線再編について検討を行う。



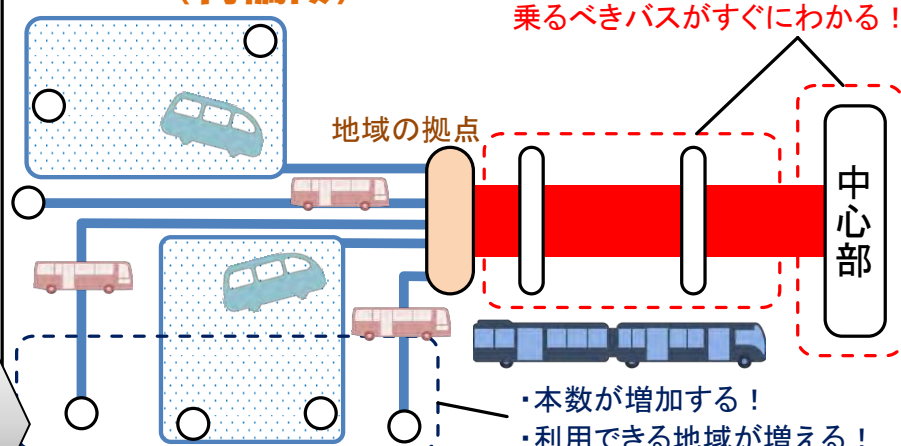
Before (現状)



<課題>

- × 本数は多くても、どれに乗れば良いかわからない
- × 方面は同じでも、自分の行先のバスは少ない
- × 郊外に行くと本数がほとんどなくなってしまう

After (再編後)



<効果>

- ◎ 幹線での方面が統一され、「わかりやすさ」が向上
- ◎ 郊外部での「ニーズに応じたサービス」が提供可能
- ◎ 結節点において「地域の拠点」ができる

63 人／台

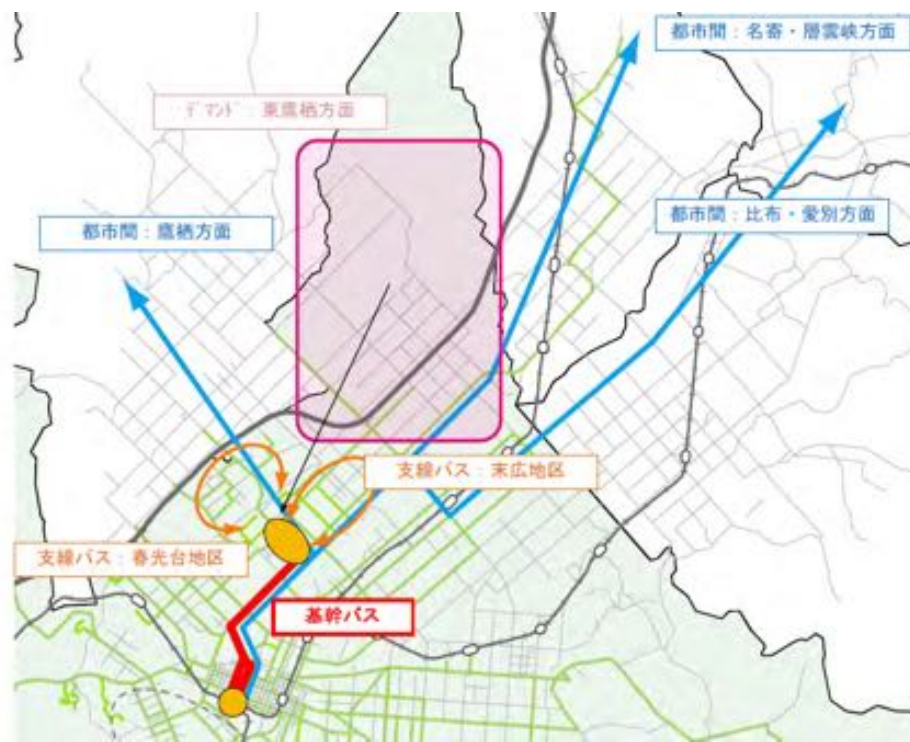


輸送力 115 人／台

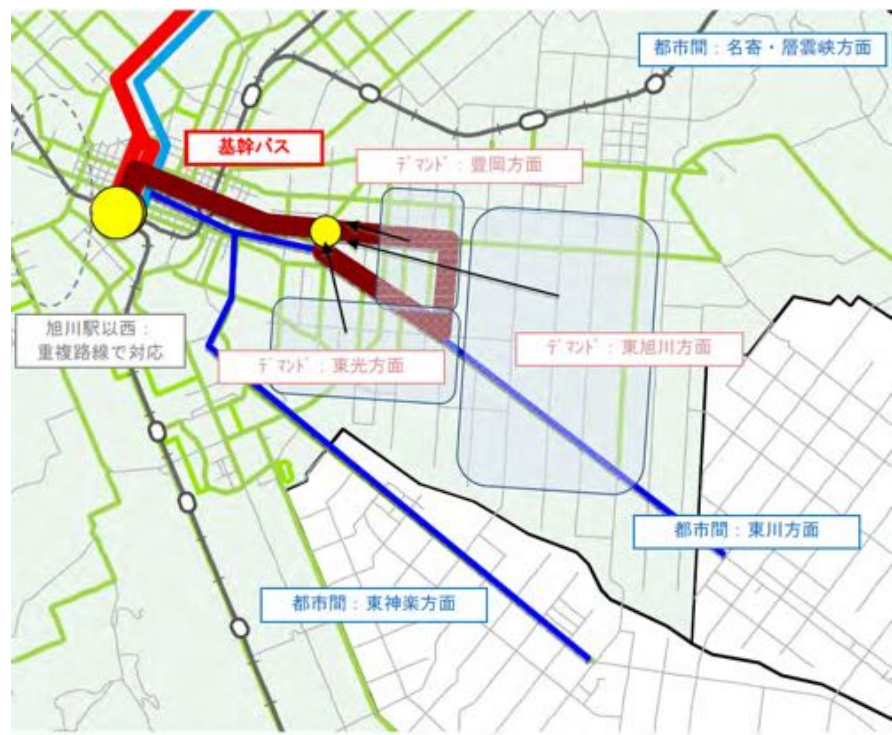


9.9 具体路線における基幹交通・路線再編案の検討

国道40号での再編方針



豊岡方面での再編方針



<ワークショップで検討した対応策>

○基幹交通は「速さ」と「早さ」が必要

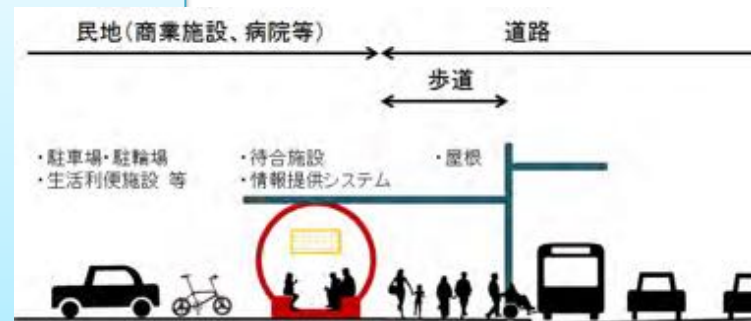
⇒ 速達性向上、定時性確保、走行空間の確保

○支線部分は地域のニーズを踏まえた交通手段を

⇒ 地域に状況に合わせた地域交通が必要

○冬が長い旭川では、乗り継ぎが快適になるかが最大の課題

⇒ 待合環境、乗継時間の短縮、情報提供の充実



B.市民モビリティ確保地域を決める←骨格

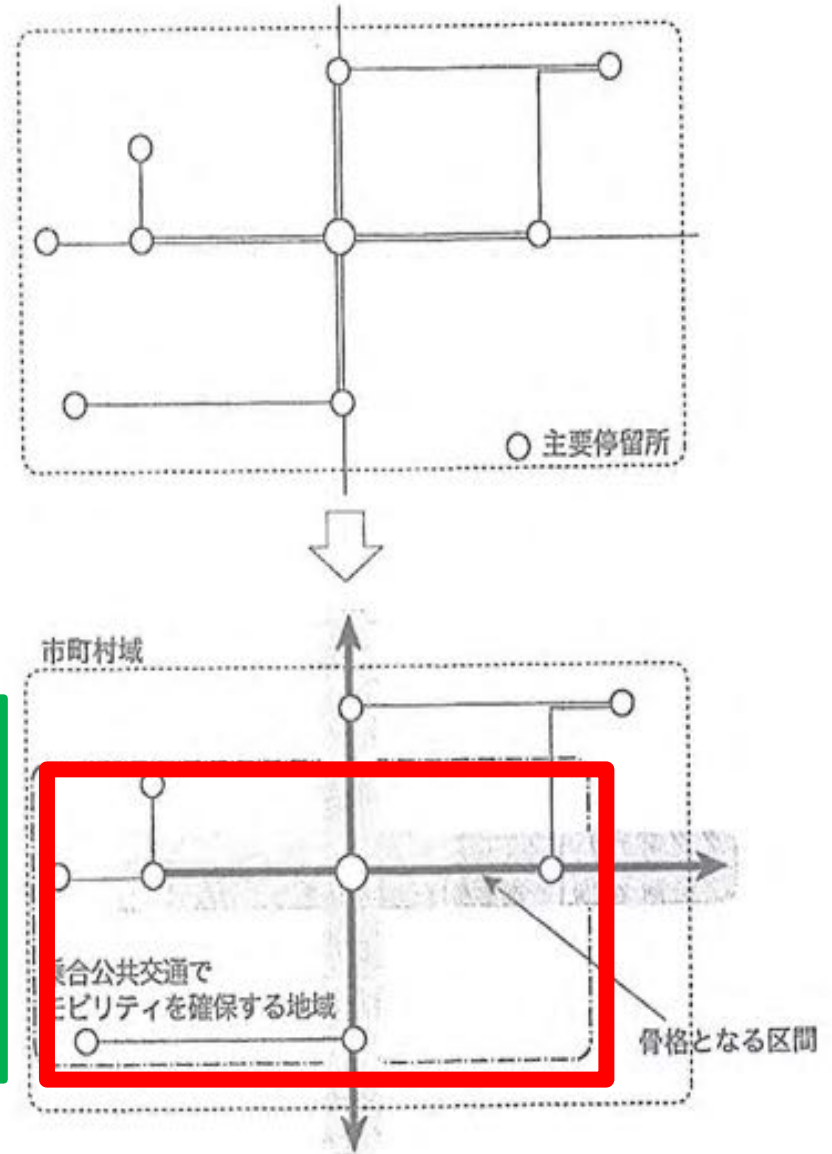
■②乗合公共交通
(路線バスなど)に
よって市民のモビリ
ティを確保する地域
を設定。

○乗合公共交通で
市民のモビリティを
確保する

○目標基準を設定
することが重要

骨格
を決
める

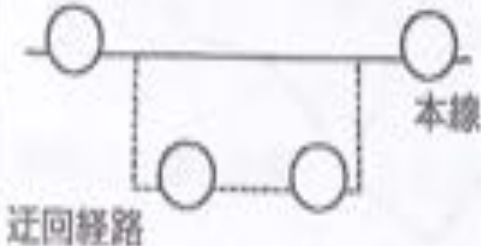
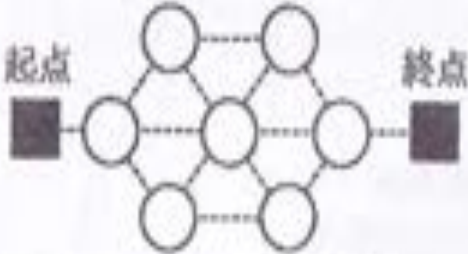
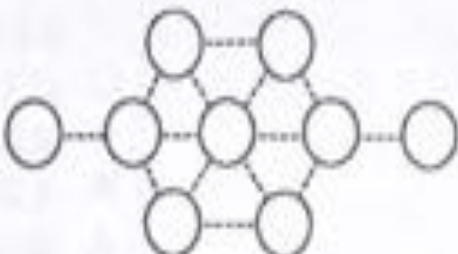
モビリ
ティ
確保地
域



C.小規模交通需要の交通モードを決める

- 「幹線軸」や「交通軸」の沿線にはない地域の交通モードを選定する。

表 7・7 デマンド型交通の多様な形態

①迂回型	②起終点固定デマンド型	③完全デマンド型
・本線に加えて、予約が入ったときにのみ迂回する経路を持つ形態。デマンドバスも一形態	・起終点があり、一定の方向性をもって運行する形態 ・市街地と郊外を結ぶようなケースに適用される	・市街地内部等人々の移動に方向性がない場合に向く ・相乗りの成立が難しく、効率化が図りにくい
		

(出典：青森県「生活交通ハンドブック」より作成)

D.過疎地有償運送・福祉有償運送

- 過疎地有償運送や福祉有償運送が道路運送法79条に基づく「登録」の対象に。(2006年10月の道路運送法改正)
- 条件
 - 地域に交通事業者がないケースや交通サービスの事業性が成立しにくい
 - ケースにおいて、地域住民のモビリティを確保する方策として有効。
 - 地域特性に応じた運行方式を考えることができる。
 - 運転者を継続的・安定的に確保することができるかが課題となる。
 - 地域に交通事業者がある場合、「役割分担」について明確にしておく必要がある。