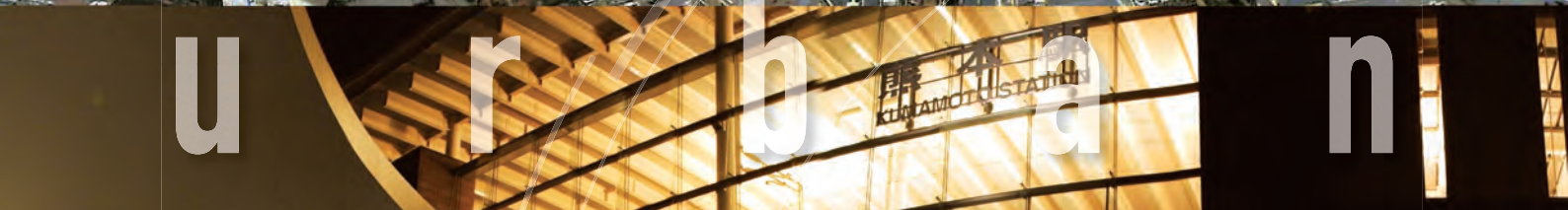




Kumamoto



urbani

# ④ 将来の交通体系の考え方



transport



masterplan

# 公共交通の再生は、豊かで 活力ある地域社会の形成に不可欠です。

## 公共交通再生の必要性

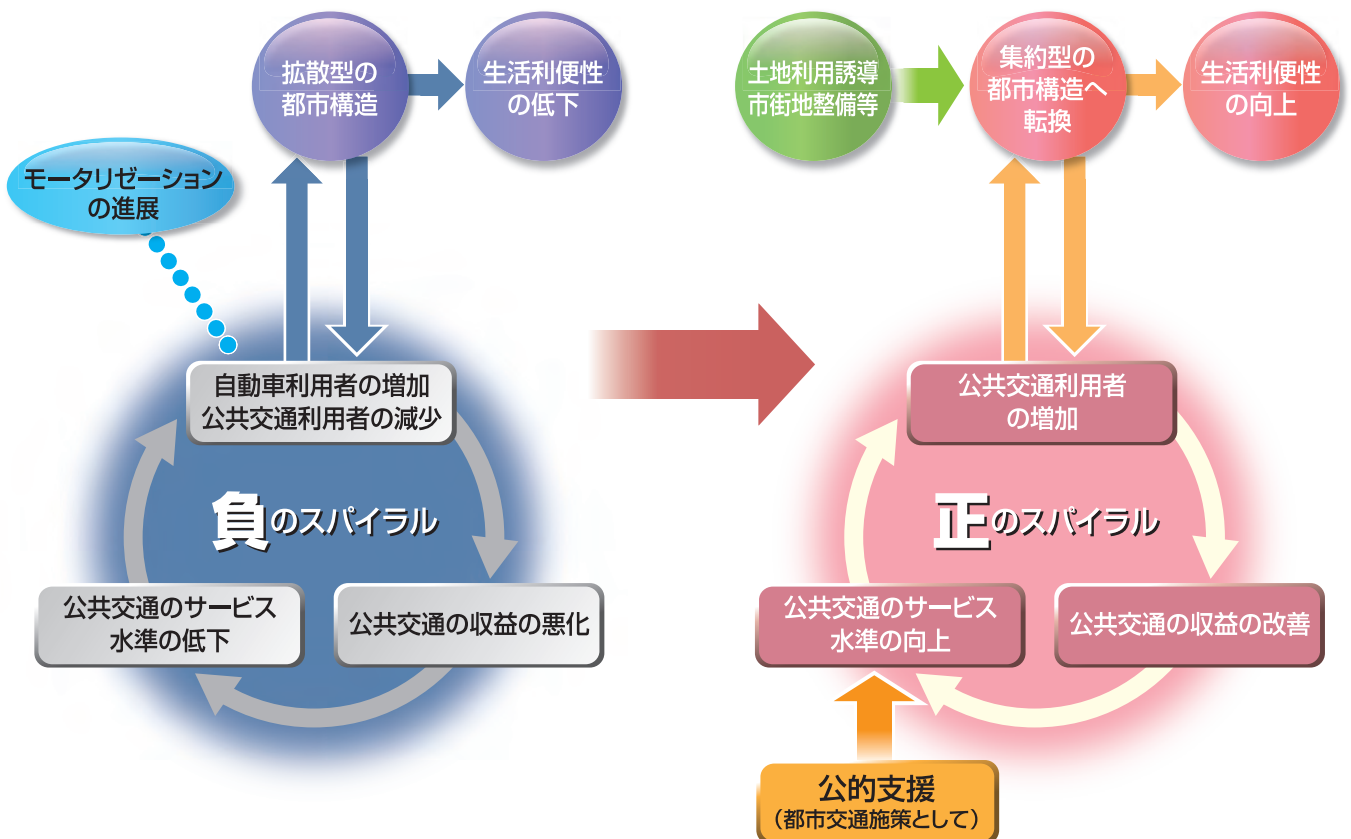
公共交通は、自家用車が各家庭に普及するまで日常生活の様々な移動を支え、また、交通事業者も都市圏住民が求める交通サービスに応じて、その提供を自らの責務として企業努力を続けてきました。

一方で、市街地の拡大や都市施設の郊外立地及びモータリゼーションの進展により、日常生活での自動車利用が進み、市街地部での慢性的渋滞、中心市街地の活力低下、地域間交通の質の低下などの問題を引き起こすとともに、公共交通利用者の減少に歯止めがかからない事態を招いています。

将来にわたって自動車利用が増加するならば、幹線道路などでの渋滞悪化や交通事故の増加、公共交通網の衰退等により、運転免許を持たない人、高齢者、障がい者は都市機能サービスを十分に享受できない不自由な生活を強いられることが懸念されます。

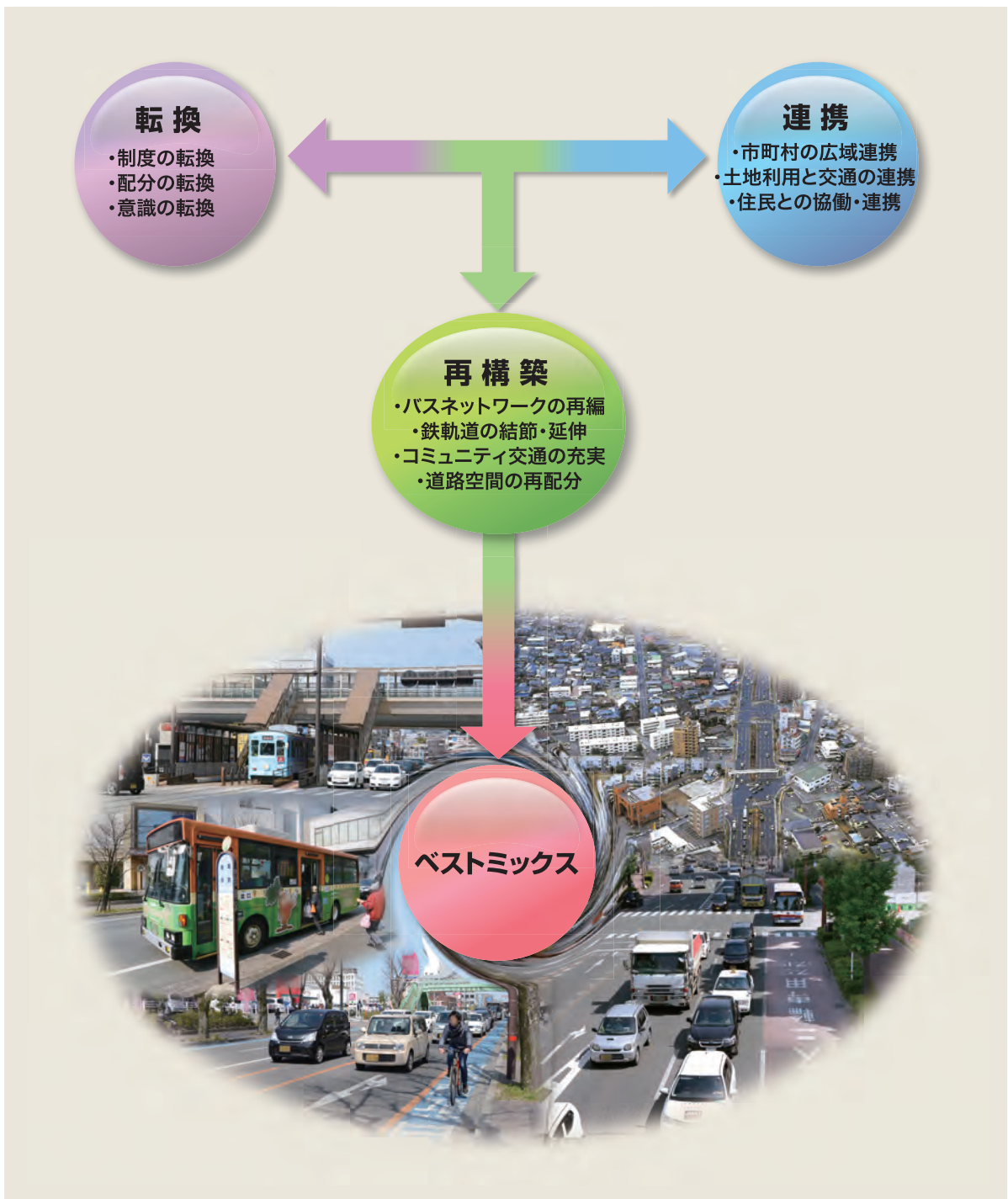
このような事態に陥らないために、今後は、土地利用政策と連携しながら地域公共交通の維持・充実のための体制や仕組みを見直すとともに、「公共交通の再生」に資する施策を総合的かつ計画的に推進し、誰もが住み慣れた地域社会で安心して自立した社会生活が過ごせるような取り組みを進める必要があります。

### 都市と交通に関するスパイラルイメージ



このため、これまでのようにすべての地域が過度に自動車利用に依存してきた交通体系を見直し、住民意識の転換や関係市町村の広域連携のもと、地域特性に応じた公共交通ネットワークや道路空間の再構築により、利便性と効率性を兼ね備えた新たな交通体系(ベストミックス)の構築を目指します。

## 将来交通計画の体系イメージ



# 様々な視点での“交通政策の転換”が必要です。

## 交通政策の転換

### 制度の転換

公共交通が地域へもたらす公益性を踏まえ、都市に備わるべき「都市の装置」、つまり「公共サービス」の一つとして捉え、公共交通の維持・確保のために制度を転換していくことが必要です。

<理由>

フランス、アメリカなどの欧米の主要国では、日本よりもモータリゼーションの進展が早く、深刻化する道路交通渋滞等の対策として、公共交通に積極的な投資を行い、自動車利用の拡大抑制や地域活性化などの成果を挙げているといわれています。

これら欧米主要国では、公共交通の運営財源に占める運賃収入の割合は2割から5割程度で、その他は地方自治体の一般財源等が占めるなど、公共交通に関する国、地方自治体、交通事業者の役割分担や運営の仕組みが、基本的に民間の独立採算により運営される日本とは異なります。

日本においても、近年、交通政策基本法の制定や地域公共交通活性化・再生法が改正され、行政及び交通事業者が連携し、住民の移動手段を維持・確保することが明文化されました。

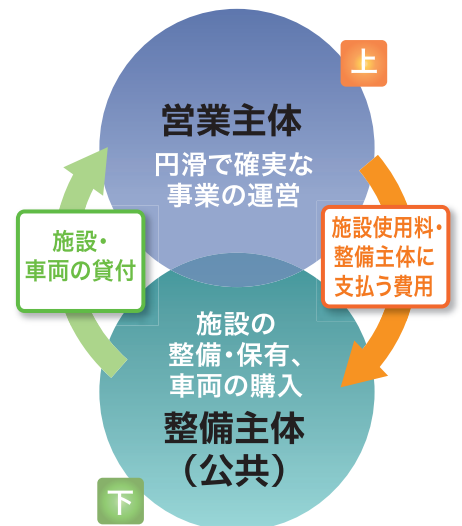
公共交通は、自動車を自由に使えない人の日常生活や将来的に自動車運転をやめたいと考える高齢者の安全・安心な移動を支えるほか、その整備・拡充による渋滞や環境負荷の軽減、さらには、沿線の人口密度の維持や中心市街地などへの来訪者の増加など都市機能の維持・確保に資する効果も期待されます。

そのためにも、基幹公共交通軸などの交通需要が高く公益性の高い路線においては、運営補助並びに税制の軽減措置及び公共交通の整備・運営方式の一つである上下分離方式などの新たなスキームの導入についても検討を行うなど、行政と交通事業者とが連携しながら、制度の転換に取り組み、持続的な公共交通の維持・確保を図ることが必要です。

### 海外の事例

	フランス	アメリカ	ドイツ
都市内公共交通に関する理念・考え方	基本的人権として交通権を規定し、公共交通によって漸進的に実現する	交通システムの整備を奨励・促進し、人や物のモビリティを効率的に最大化するとともに、交通分野の燃料消費量と大気汚染を最小化することは国の利益	都市内公共交通サービスを提供することは生存配慮（行政サービス）の一環
交通事業者	料金収入 20.4% 国の助成 2.9%	料金収入 22.2% 連邦助成 16.7%	料金収入 45.4% 連邦・州助成 35.8%
整備及びび運営のための資金内訳	管理者財源（交通税） 45.1% 自治体負担 31.6%	事業者財源（売上税等） 21.7% 州助成 20.2% 自治体負担 19.3%	自治体負担 18.9%

### 上下分離方式のイメージ



営業主体	施設保有経費の軽減と運営の安定化によるサービスの向上。 施設使用料の支払い。
整備主体	公共交通を運行するために必要な施設や車両を社会基盤として整備、保有。 施設使用料を徴収。

※1 2003年。ドイツは2000～2002年の平均値（推計）。フランスは都市内公共交通。アメリカ、ドイツはさらに通勤・近距離鉄道を含む。  
（出典：LRTに関する制度・施策の現状と課題 [IATSS Review Vol.34 No2]）

## 配分の転換

多様な交通手段が安全・円滑に共存できるように道路空間の配分を転換していく必要があります。

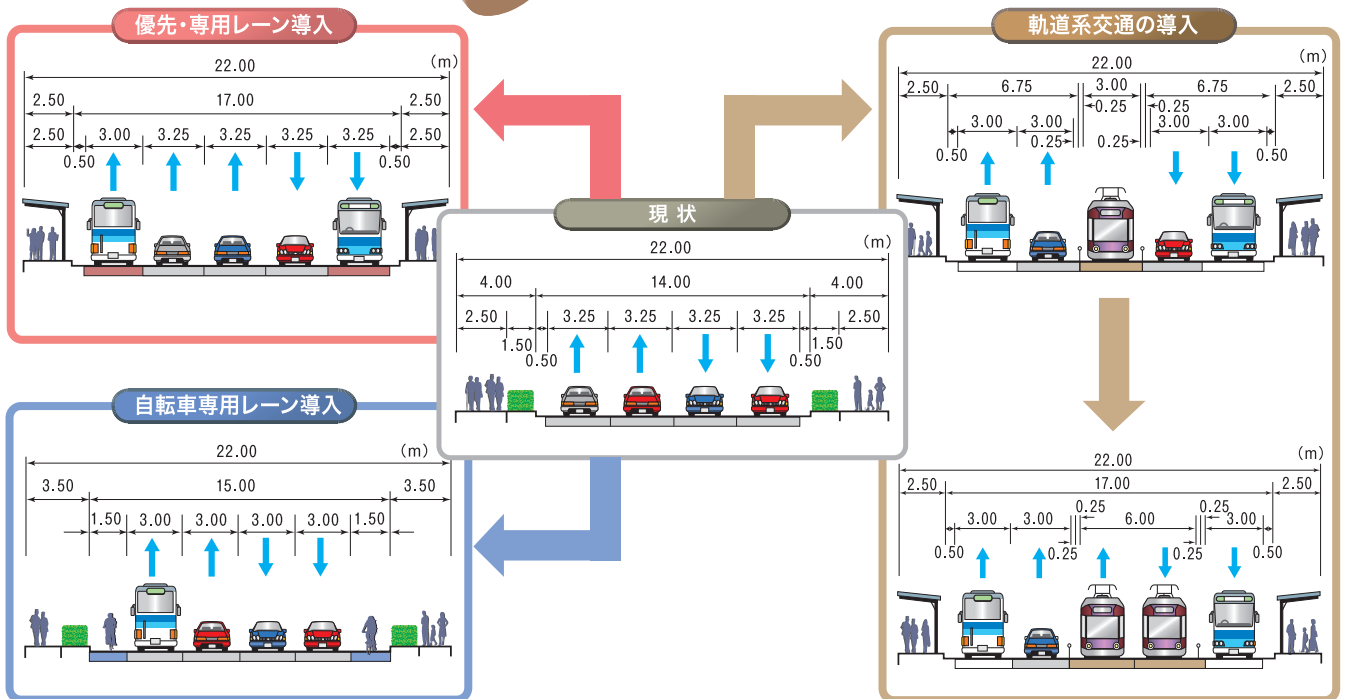
<理由>

これまでの交通政策は、増大する自動車交通に対応するため、道路の量的拡大を中心に進めてきており、自動車以外の交通手段が利用する空間は必ずしも十分とは言えない状況です。

特に、市街地部では、バスや軌道系の公共交通に加え、自転車、歩行者など多様な利用者が道路空間を利用しています。

人口減少・超高齢社会を迎え、公共事業費が減少する中、既存の交通インフラの有効活用のためにも、既存の道路空間を多様な交通モードが利用可能な形に再配分して、道路を「賢く使う」ことが必要です。

### 道路空間の再配分イメージ



## 意識の転換

都市圏住民や地域社会に望ましい都市環境を実現するために、これまでの行動や生活様式について意識の転換が必要です。

<理由>

交通渋滞や公共交通の利用者離れに伴う地域モビリティの質の低下などの都市圏が抱える交通に関わる様々な課題は、増大する自動車利用や拡散した土地利用によって発生しています。

しかしながら、人口減少・超高齢社会の進展に伴い、これらの課題に対する社会的コストを負担することが難しくなることが予想されるとともに、自動車がないと生活が出来ない不便な地域社会となるおそれがあります。

必要以上に自動車に依存しないという一人ひとりの意識の変化は、混雑緩和及び交通事故や環境負荷低減などの社会的コストの縮小だけでなく、多様な移動手段の確保や賑わいの創出など都市圏住民や地域社会に望ましい都市環境の実現につながります。さらに企業や様々な組織においても、このような意識の転換が進めば、その効果はさらに大きなものとなります。

このような視点に立って、公共交通に関する制度の転換や道路空間の配分の転換を進めるためにも、一人ひとりの意識と行動の転換を進めていくことが必要です。



## 連携・分担のもと、公共交通網の再生・充実を進める必要があります。

### 連携と分担

#### 関係市町村等の広域連携

関係市町村等の広域的な連携により、行政区域の枠組みにとらわれない住民にとって利用しやすい交通網の形成が必要です。

<理由>

パーソントリップ調査の結果から、通勤・通学、通院、買い物などに伴う周辺市町村から熊本市へ向かう交通は依然として多い状況です。また、近年では、大型商業施設や大規模事業所等の立地に伴い、これらが立地する市町への熊本市や他市町村からの交通が増加傾向にあります。

このような行政区域を越えた交通動態に的確に対応するためには、生活圏や経済圏を形成する複数の市町村等が行政区域の枠組みにとらわれず広域的に連携し、機能的で利用しやすい公共交通網や道路網を形成していくことが必要です。

#### 土地利用と交通の連携

将来の望ましい都市構造の実現と住民の移動の利便性を確保するため、土地利用と交通の相互の連携が必要です。

<理由>

都市圏の将来像である多核連携型の都市圏構造の実現を効果的に進めるため、医療・福祉、商業、学校等の各種機能が立地する地域核の維持・確保と、地域の実情に応じて地域核相互や地域核と生活拠点相互を結ぶ公共交通網や道路網の形成に連携して取り組み、住民の暮らしやすさと利便性を確保していくことが必要です。

#### 住民との協働・連携

安全・安心な交通環境を維持・確保するためには、国・地方自治体、交通事業者、住民等の関係者間の協働・連携が必要です。

<理由>

安全・安心な交通環境を維持・確保するためには、住民を含め幅広い関係者が、人口減少や超高齢社会の進展などの社会情勢の変化に対応した交通のあり方をともに考え、自家用車の使い方の見直しや公共交通の利用促進等の取り組みを推進するほか、公共交通が不便な地域においてNPO法人や住民団体等が主体となったコミュニティ交通の導入に取り組むなど、協働・連携していくことが必要です。

# 交通体系の再構築により、効率的で利便性の高い “ベストミックス”を構築することが必要です。

## ベストミックスの構築

これまでのようにすべての地域が過度に自動車利用に依存してきた交通体系を、今後は地域ごとの交通特性に応じて見直し、交通体系を再構築することで、公共交通と自動車交通を効率的に組み合わせた都市交通体系の最適化、いわゆる「ベストミックス」を進めることが必要です。

### 中心市街地

中心市街地は、人口密度が最も高く、行政機関や企業の本店、交通網の拠点である熊本駅や交通センターが立地するなど都市機能の集積が進んでいます。

都市圏住民や観光客にとって魅力ある中心市街地としていくためには、安全で快適な歩行空間のネットワークを形成するとともに、公共交通や自転車交通との連携を高め、安全・安心に回遊できる移動環境を整備することが必要です。

また、中心市街地及びその他市街地においては、自動車など他の交通手段と比較しても早く移動できる自転車を、都市交通における重要な近距離移動手段として、その利用を促進するため、より安全に快適に走行できる自転車走行空間の整備を行うことが必要です。

### 市街地部

市街地部には多くの交通が集中していますが、市街地部の自動車量に見合うだけの道路を整備することはできません。

このため、公共交通の利用を促進することが市街地部での交通円滑化を図るためには合理的と言えます。

そこで、既存ストックを有効活用したバス優先・専用レーンや軌道敷への車線構成の再配分により基幹公共交通軸を形成し、公共交通を主体とした交通体系へ転換することが必要です。



交通体系の方向性

歩行者交通主体 (回遊)      自転車交通      公共交通

施策イメージ  
(歩行者交通と自転車交通と公共交通のベストミックス)

歩行空間のネットワーク形成  
歩行者の安全性・快適性の向上

自転車交通のネットワーク形成

公共交通のネットワーク形成

熊本城周辺エリアと熊本駅周辺エリアのネットワーク強化



交通体系の方向性

公共交通主体

施策イメージ  
(公共交通と自動車交通のベストミックス)

基幹公共交通軸の強化

路線バス等の運行効率化  
乗換拠点の整備

道路断面の再配分

交差点改良・立体化

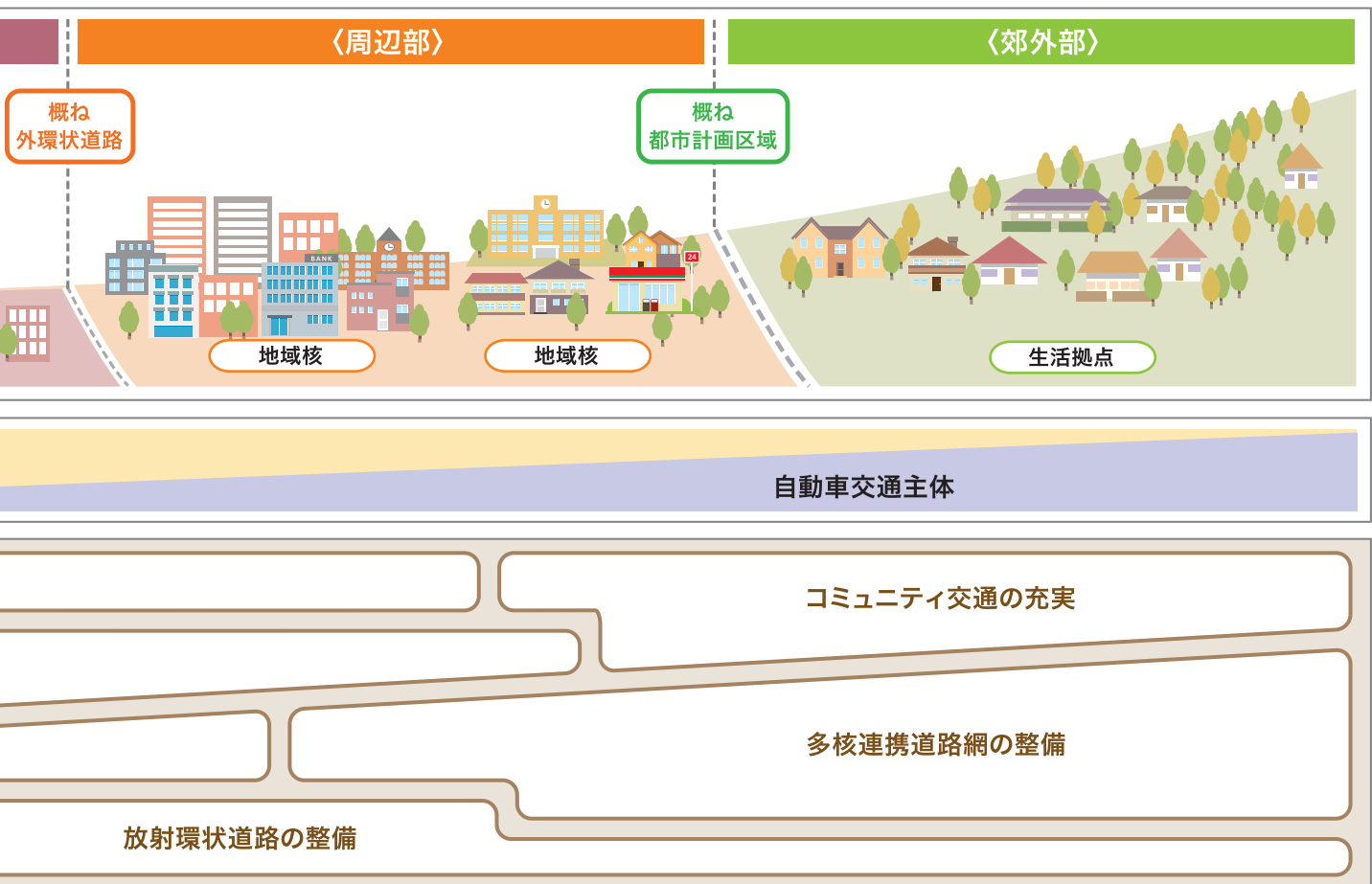
## 周辺部

熊本都市計画区域内においては、放射環状道路を中心に多くの交通が集中しています。

そのため、放射環状道路の強化や交差点の立体化などにより自動車交通の円滑化を図る一方で、運行効率化によるバス路線の維持や自動車による移動と遜色なく中心市街地へ移動できる基幹公共交通軸の整備により、自動車交通と公共交通とが共存する効率的な交通体系を構築することが必要です。

## 郊外部

自動車交通を主体とした交通体系となっている郊外部においては、地域間の円滑な移動を確保する道路整備に取り組む一方で、自動車利用が困難な人々の移動支援や基幹公共交通軸と連携されたコミュニティ交通の充実を図ることが必要です。





# 公共交通網の再生・充実を段階的に進めることが必要です。

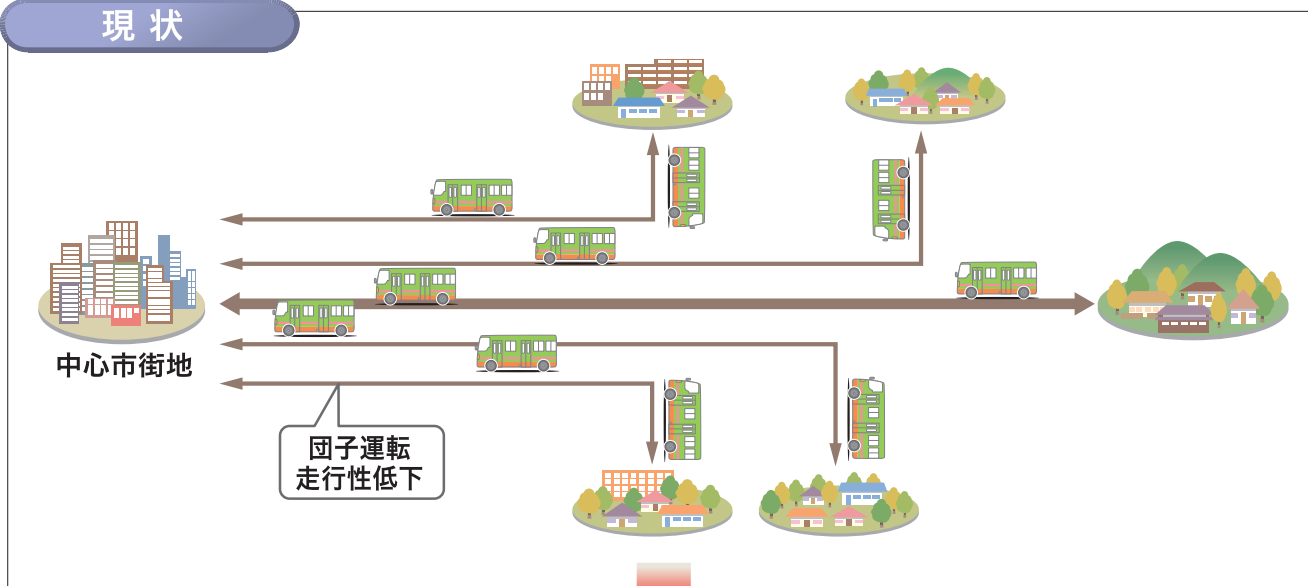
## 公共交通の段階的整備

公共交通網の再生・充実は、長期的なスパンの中で、段階的に取り組みを進めていきます。

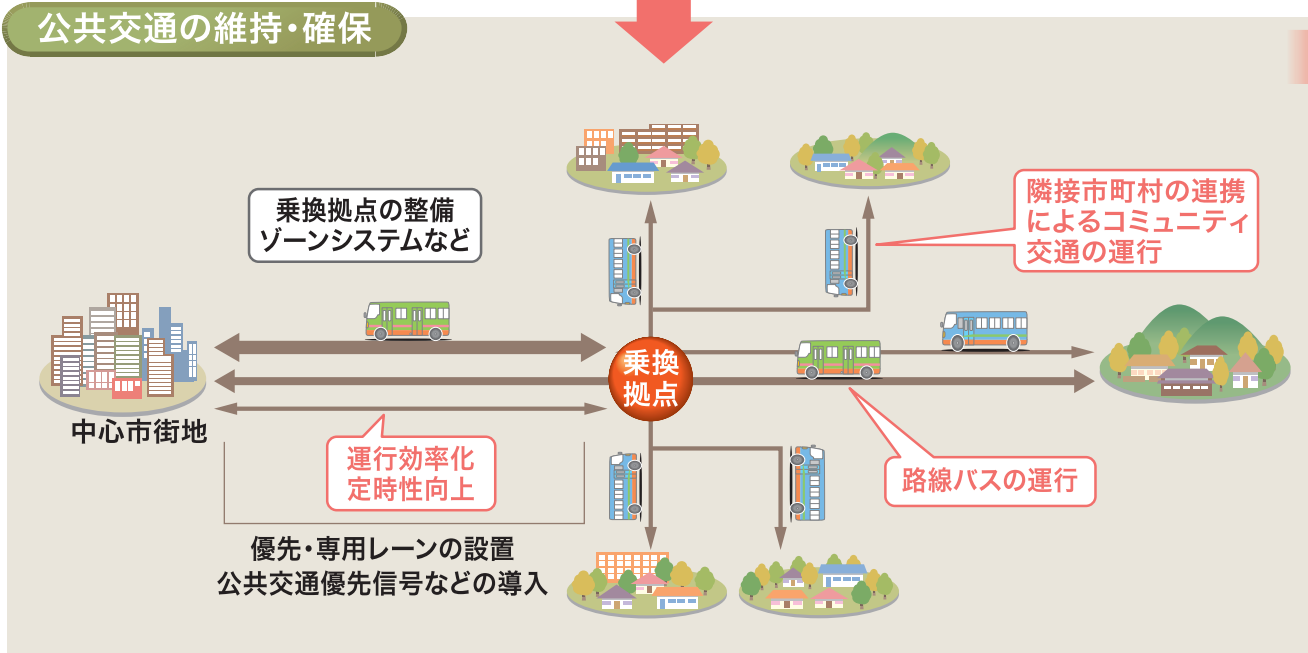
はじめに、バス路線での優先・専用レーンなどの導入による定時性等の向上や、長大路線でのゾーンシステム導入による運行効率化など路線バスの安定的な運行を図る施策に優先的に取り組み、公共交通網の維持・確保を図ることが必要です。また、これらと並行して、渋滞対策や都市計画道路の整備と一体となった専用空間化に取り組み、公共交通の速達性を向上させることが必要です。

### 段階整備イメージ

#### 現状



#### 公共交通の維持・確保



次に、方面別の特性や利用状況に応じて輸送力の向上や利用圏域の拡大を図るため、幹線バスと軌道系公共交通の充実等を進め、利便性や事業採算性を段階的に改善させることで、安定的で持続可能な公共交通網の形成を図ることが必要です。

