

# 郊外部を活性化させる 持続可能な地域交通

横浜国立大学  
副学長・教授  
中村文彦

# 基本（日本）

- 鉄道事業
- 地下鉄
- 新交通システム
  
- 路面電車（公営と民営）
- 路線バス（公営と民営）
- コミュニティバス
- デマンドバス
- 乗合タクシー

# 基本(海外の用語)

- **LRT** (車両は**LRV**)
- **BRT** (いくつかの例で車両は連節バス)
- **DRT** (リクエストに応じる運行。いつでも乗れるわけではない)。
  
- **Paratransit**
  
- **Park and Ride**
- **Kiss and Ride**
  
- **Car-share**
- **Bike-share**
- **Ride-share (Ride-hailing)**

# 基本 交通のマネジメントの用語

- **Traffic と Transportation**
- **TSM      Transportation System Management**
- **TDM      Transportation Demand Management**
- **MM        Mobility Management**

# 基本用語追記

- 交通空白地域と交通不便地域
- 不便とは？
  - バス路線があれば
  - 駅にいければ
  - 1時間に〇本あれば
  - 220円だったら
  - 夜10時までであれば

# 基本 現在の交通分野の流行

- シェアリング
  - 必ずしも所有から共有になりきれていない
  - 外部不経済
- 自動運転
  - 事故回避技術は進展
  - コスト問題
  - 制度問題
- **MaaS (Mobility As A Service)**
  - 地域で一元的にならねば
  - 政策目的(自家用車利用からの転換、外出促進等環境や福祉の政策)と連携せねば(観光ではなく) 他

# 政策動向

- 国土交通省交通政策審議会地域公共交通部会
- 自家用有償
- **MaaS**運営
- 独禁法との調整

# 郊外のまちづくりの関連用語

- コンパクト・シティ
- **TOD (Transit Orientede Development)**
  - 公共交通指向型開発
- コンパクト アンド ネットワーク
  - 立地適正化計画
  - 地域公共交通網形成計画

# 都市交通政策の枠組み

- 重要課題

- 交通事故の削減
- 環境問題改善（地球環境、広域環境、局地環境）
- 社会包摂（障害のある人、高齢者、移動困難者）
- 運転士不足（給与が安すぎることに尽きる）

- 渋滞は問題か

- 物流機能という点では問題
- 人流→渋滞解消というより移動の選択肢と移動の自由度の確保（時間が読める移動の選択肢があること）

- 方向：自家用車利用への過度な依存からの脱却

- 供給側（システム整備、システム運用、道路設計や運用）
- 需要側（交通行動変更の誘導、動機付け）
- 政策枠組み側（費用負担、財源配分、空間割り付け等）

# 世の中の先端のほうの動き

- 道路の車線数を減らす
  - 歩道空間を増やす or 公共交通の空間を増やす
  - あるいは、自転車通行空間、駐輪場所を増やす  
→渋滞は改善しない(自家用車利用者は得しない)
- 高架道路を撤去して公園にする
  - ソウル、ボストン、ポートランド他
- 歩行者天国、自転車天国を増やす

# 横浜郊外の議論

- 高齢化 & 一部地域での空家増加、人口減
- 移動選択肢の確保が必要
  - なぜか → 外出することが健康の基本だから
  - 自家用車を運転しなくても済む外出の自由度
- 在来の公共交通＋サポートするシステム
  - 財源面での持続性をどう確保するか。

# 総論 横浜郊外

- 全国と比べると人口密度が高い
- 住民の意識も高い
- ある程度利用し運賃収入が増えれば、多くの場合、ランニングコストはカバーできる。
- もっと関心をもってもらい、もっと使ってもらうのが基本。

# 総論 公共交通

- 住民にとって必要なサービスの整理
- 適材適所でのメニュー整理（タクシーも活用）
  - 車両、運行本数他
- メニューを実現する事業体制を決めていく（事業者が先にあるという発想はしない）
  - 事業者は事業を担う企業体（ボランティアではない）。
- 運賃収入でコストを賄えないのは誰のせいか
  - コストがかかりすぎていれば事業者のせい
  - 運転士さんの態度が悪い、施設が悪い は事業者のせい
  - 利用者数が少ないのは事業者のせいでない場合がほとんど（都市計画のせいと言える場合もある）

# 各論 現在の施策について

- サポート事業
  - 住民主体であることの意義
  - 財源は十分とはいえない
  - 行政(区政推進)が地域により入り込んでいくべき
- 生活交通バス路線維持
  - 論理の再整理
  - サポート事業との切り分け？
- 敬老パス
  - 現状の正確な把握とメニューの多様化(受益者負担をもう少し増やし総補助額を減らす)→ICカード必須(長期的効果と連携効果を勘案すること)
  - なぜバスだけ？ サポート事業も鉄道も全部入れるべき
    - バス会社のための制度ではなく、市民の移動のための制度であることを確認する。

# 各論 これから

- バス路線の見直し
  - 住民と行政が必ず関与するかたちへ
    - 事業者→運輸支局で済ませない
  - 現在の路線バス事業でできるところはそのまま
- 通常のバスでできないところ→サポート事業
  - 住民組織→実証実験→サポート事業
    - バス路線の経路やサービスの工夫での改善
    - 小型車両での工夫(バン、セダン他)(緑ナンバー)
      - タクシー事業の活用(緑ナンバー)
    - 自家用有償の活用、連携

# 考え方の工夫

- 駐車場割引(減免)の不公平
  - バスで来た人はなぜ割り引かれない？
  - 商業施設の場合→バスで来る客からの売り上げも駐車場維持費用にまわされていると解釈すると
- 街中に人が増え、地価上昇で固定資産税収が増えたとして→公共交通に(事前)還元できれば
- 外出する高齢者が増え、罹患率下がり医療費補助が減ったとして→公共交通に(事前)還元できれば
- 海外事例
  - 地域でのガソリン税上乘せ、駐車場税上乘せ、消費税上乘せ、法人税上乘せ分(名称は別として)あるいは区域内進入税の税収を、公共交通にまわしている

# 未来 幅広くとらえることで

- 公共交通利用者増強での運賃収入増加
  - 施設立地での工夫(公共的施設や商業施設、教育施設も)
  - 市民意識啓発での工夫
- 運賃収入以外のお金をまわしていく(補助金と言わず)
  - 地域負担、沿道負担、施設負担、開発者負担
  - 自家用車利用者からのお金のまわし
  - 開発利益の還元の発想でのお金のまわし
  - 環境政策、福祉政策、事前防災の政策とつないでおかねをまわす
    - 炭素税的な運用、医療費削減効果前倒し、防災マップ連動バスマップほか
  - スクールバスではなく路線バス活用(教育委員会財源狙い)。

# 要望

- 縦に割らない(タクシーも含めて)
- 利用者の視点で考える(本当に必要なもの)
  - 事業者保護を先にしない。利用者が増えればおのずと事業者は潤っていく。
- 市民、行政と一緒にした具体的提案と実験
  - 住民の意識を高める(なにが問題か、リスクがどこかを共有)
- 政策領域を横断的に
  - 環境、安全、福祉、防災、経済活性化を含め