

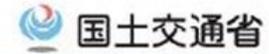
将来的な地域公共交通網の あり方について

2017

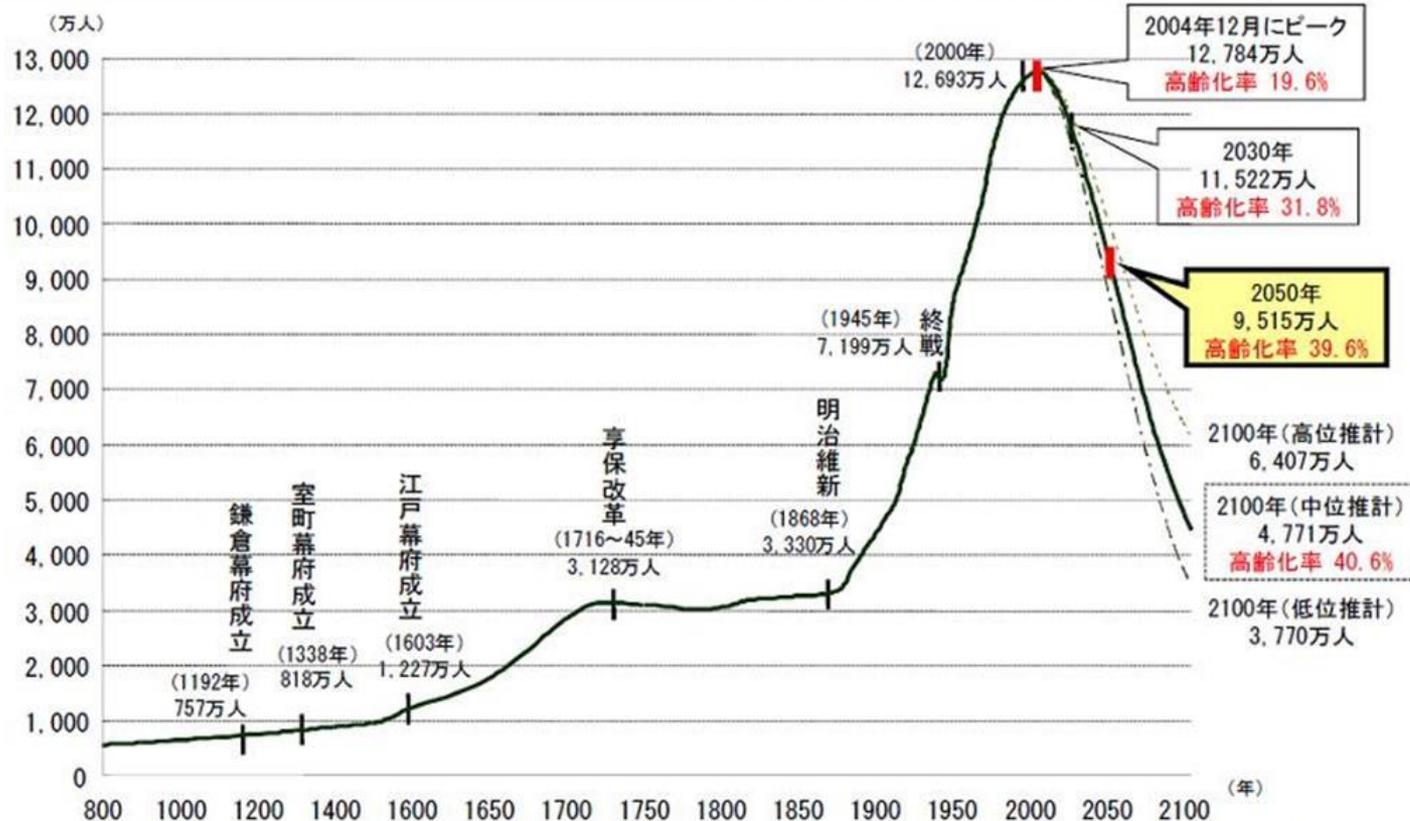
By kitamura

日本の現状

我が国の人口は長期的には急減する局面に

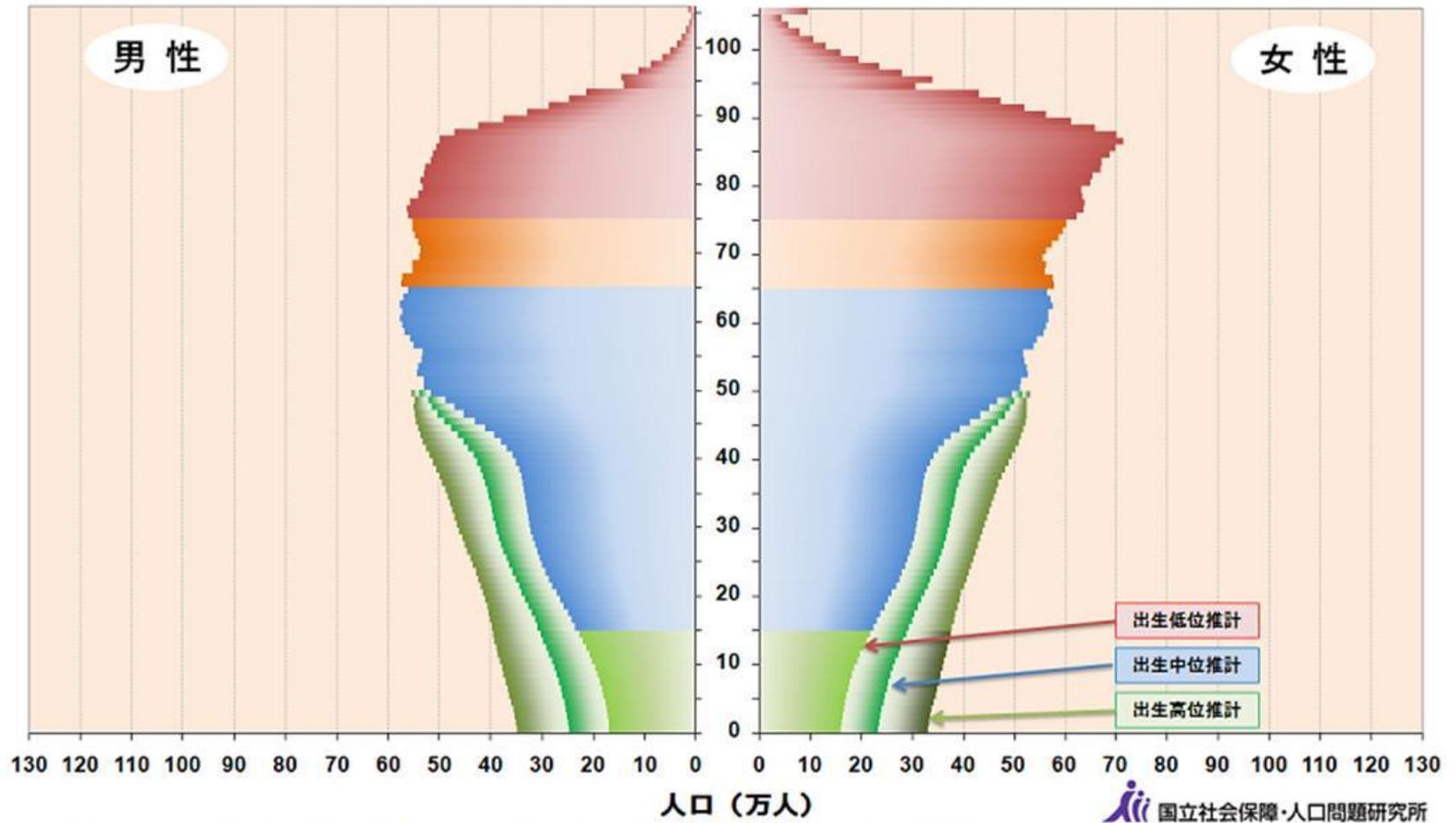


○日本の総人口は、2004年をピークに、今後100年間で100年前(明治時代後半)の水準に戻っていく。この変化は千年単位でみても類を見ない、極めて急激な変化。



(出典)総務省「国勢調査報告」、同「人口推計年報」、同「平成12年及び17年国勢調査結果による補間推計人口」、国立社会保障・人口問題研究所「日本の将来推計人口(平成18年12月推計)」、国土庁「日本列島における人口分布の長期時系列分析」(1974年)をもとに、国土交通省国土計画局作成

2060年



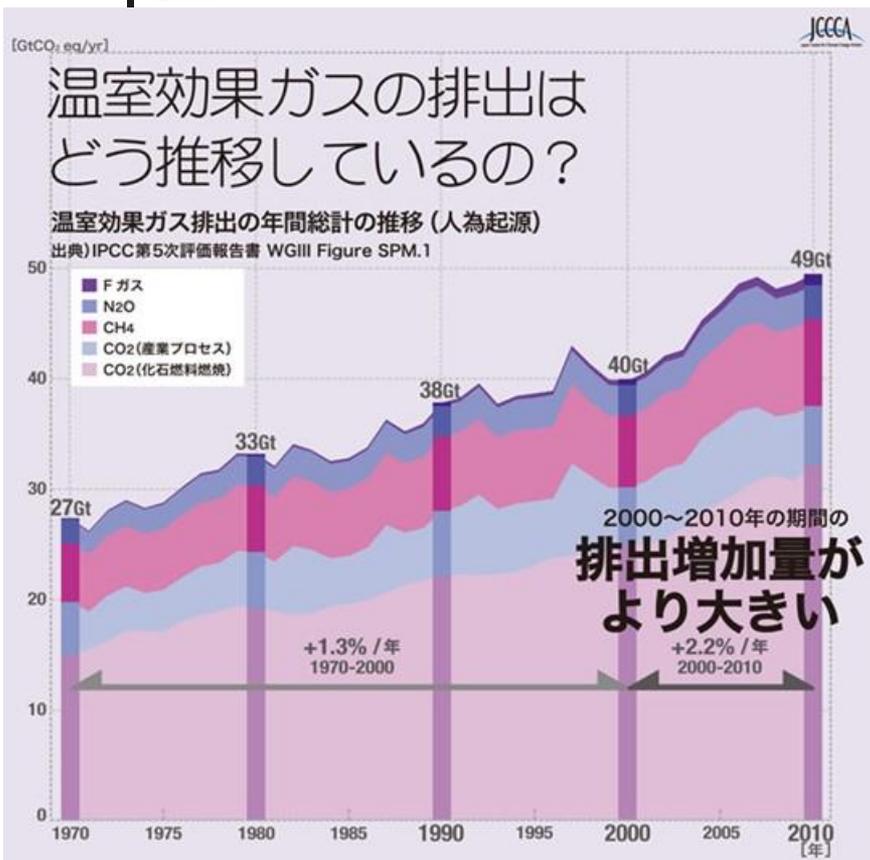
資料：1920～2010年：国勢調査、推計人口、2011年以降：「日本の将来推計人口（平成24年1月推計）」。

低位 1.25 中位 1.44 高位 1.65

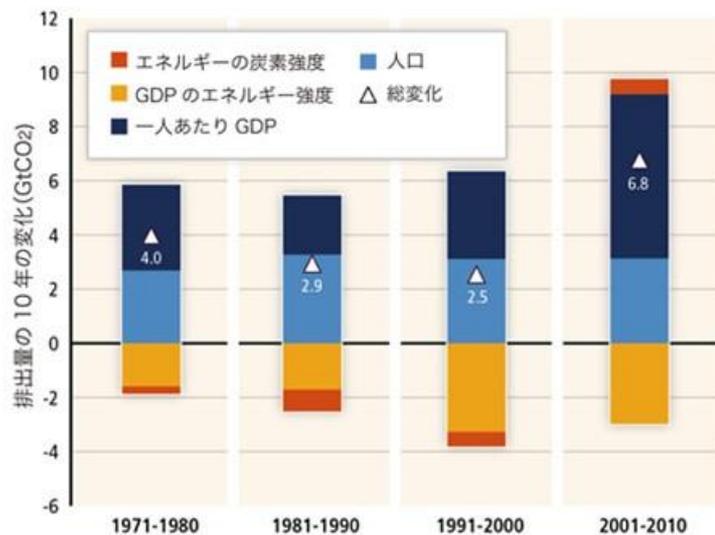
交通による環境への影響

- 交通部門と民生部門が日本のCO₂排出量を増大
- 交通部門におけるCO₂排出量の増加は、貨物輸送よりも旅客輸送が圧倒的に大
- 人の総移動量は9.3%の増加の中、自家用車による移動は30%増加
- 日本のCO₂排出増加の大方の部分は自家用車(25.5%)に起因

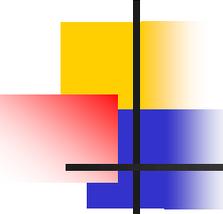
温室効果ガス排出の推移等



世界全体の温室効果ガス排出量推移の要因分析



出典) IPCC 第5次評価報告書 WGIII Figure SPM3

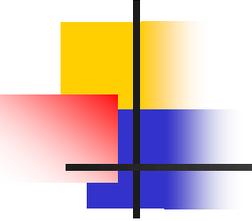


これからの公共交通に求められるもの

絶対的な魅力と相対的な魅力

(相対的な魅力での勝負どころ)

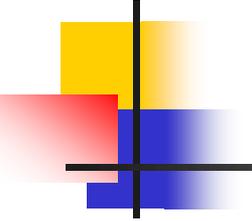
- 所要時間での優位性
- 運行頻度
- 専用通路走行での速度確保
- 都心部歩行者空間通行(トランジットモール)
- 総支払い費用での優位性
- 補助制度の工夫による直接支払運賃額の調整



道路交通政策(規制)

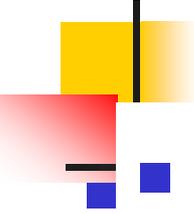
自動車利用者への課金

- ロードプライシング(都心流入車両への課金)
- パーキングプライシング(都心部駐車場利用に課金)



ストラスブールの都市交通

- 市のトラムの歴史は古く、1878年から1960年まで市電が運行されていた。
- 1906年には電力利用による車両が開発され、1937年には「市電」が運行されるも1960年に一旦廃止
- 現在のLRTは、1994年に再度運行が始まり、現在は6系統で総延長は55.8km

- 
- 1980年代に渋滞や大気汚染、中心市街地の衰退が顕在化
 - 自動車による中心市街地の通行は原則禁止
 - 駐車も厳しく規制する代わりに、公共交通と自転車を優先

住民に快適な都市空間を確保する
ための都市交通環境政策を改革

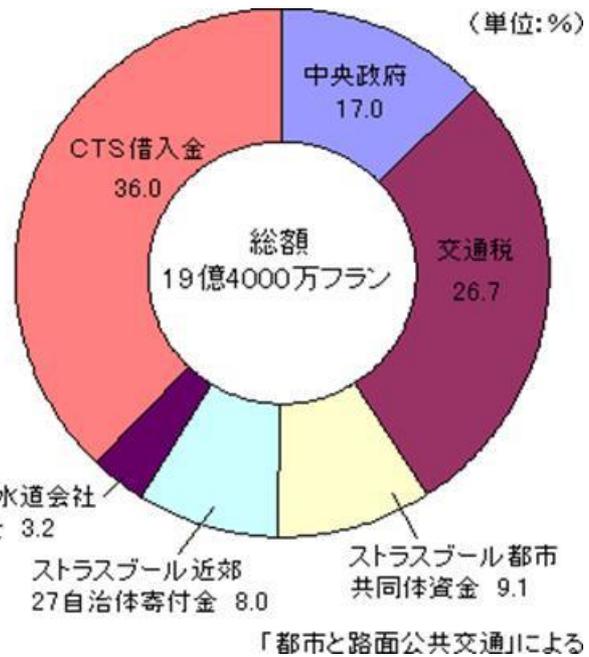
Réseau TRAM

- tram A Hautepierre Maillon
Homme de Fer
Illkirch Lixembuhl
- tram B Hoenheim Gare
Homme de Fer
Lingolsheim Tiergaertel
- tram C Gare Centrale
Homme de Fer
Neuhof Rodolphe Reuss
- tram D Rotonde
Homme de Fer
Aristide Briand
- tram E Robertsau Boecklin
République
Baggersee
- tram F Elsau
Homme de Fer
Place d'Islande

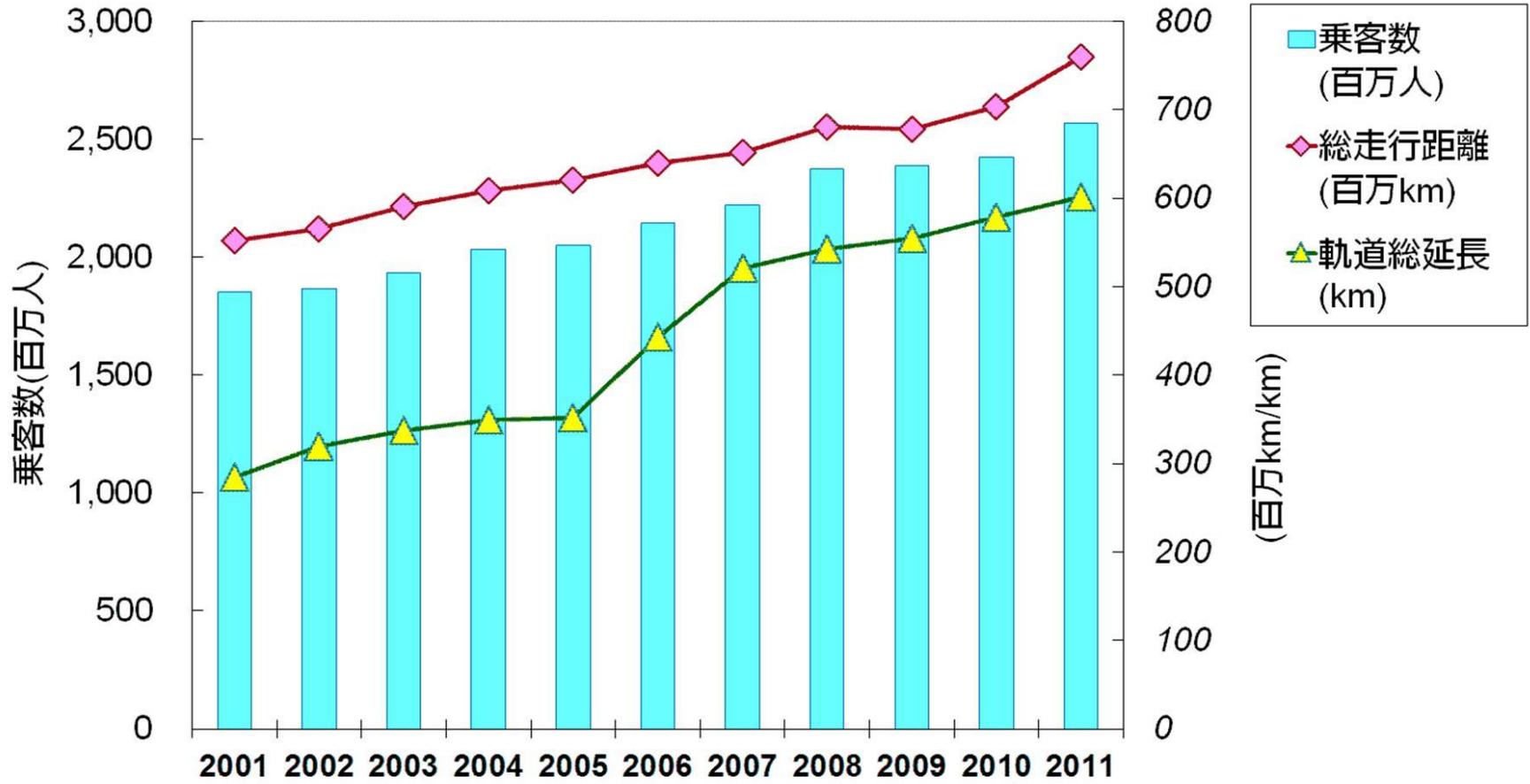


L2com - 10/2010

Le réseau Tram fonctionne tous les jours dès 4h30 et jusqu'à 0h30 (Homme de Fer).



フランス地方都市における都市公共交通(地下鉄、トラム、路線バス)の乗客数・走行距離・軌道総値超の推移



出典:GART都市交通年鑑(2003~2011各年)

New LRT in Strasbourg



New LRT in Strasbourg





ストラスブールでの 政策の成功のポイント

- 政策を実現可能にする権限の保証
- 「交通税」による市の独自財源
- 地方交通計画策定における市民参加と対話の促進

カールスルーエ市(独)の事例

- ドイツでは持続可能な発展に係る国家戦略のなかに交通に関する規定があり、Sustainabilityの観点からの交通戦略が立てられている。
- 「鉱油税」を自治体の交通政策支援のために配分するGVFG法

自治体が適切な交通政策を実施すれば、それに応じた多くの財源を配分する仕組み



トランジットモール

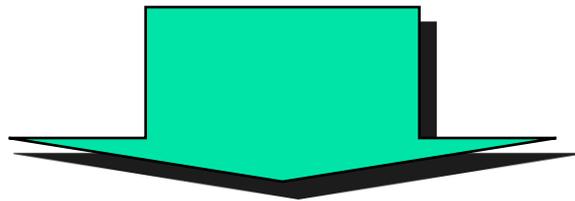


Park and ride. Freiburg



日本では

- ・道路特定財源のさらなる柔軟化
- ・道路整備から交通需要抑制へ
- ・高齢化も影響しモータリゼーション志向が持続. 事故の多発も社会問題化



- 都市の空洞化と衰退が進行
- 自動車依存の社会構造は持続

富山ライトレール



広島市電





これからの方向性

- ・道路投資から多様な交通政策を展開
- (道路特定財源のさらなる柔軟化)
- ・公共交通の衰退の歯止め
- 事業収支ではなく社会的な便益を考え直す。
- ・環境負荷の増大への対応
- (環境税と未来の都市基盤)
- ・誰もが安心して安全に移動できるシステムづくり
- ・バリアフリー化と低コスト化の推進