

都市における交通施策導入とその評価

(財)豊田都市交通研究所 正 会 員 川本 義海

(財)豊田都市交通研究所 フロ-会員 伊豆原浩二

1. はじめに

本研究では、都市における交通施策の導入状況は都市の規模に依存しているとの仮定のもと、全国の自治体を対象に実施したアンケート結果をもとに、施策の導入状況、また施策に対する評価に着目し施策と都市規模の関係について考察する。

2. 都市交通施策に関するアンケートの実施

東京 23 区、全国の市ならびに 3 万人以上の町村計 795 自治体の道路担当部署宛に対し、平成 11 年 3 月、「交通政策・施策に関するアンケート」を実施した。おもな内容は、最近の交通施策について（注目しているもの、重点施策、新たな取り組み）、交通施策の実施状況・予定とその効果などについてである。回収数（回収率）の内訳は表 - 1 のとおりである。

表 - 1 アンケートの内訳

対象自治体	配布数	回収数	回収率
東京 23 区	23	6	26.1%
市	665	165	24.8%
町	103	25	24.3%
村	4	1	25.0%
合 計	795	197	24.8%

3. 都市交通施策の分類

交通計画に関する諸文献等を参考に、本研究では表 - 2 に示すように、対象とする交通施策として 10 施策群全 102 施策を取り上げることとした。

表 - 2 本研究で対象とした交通施策群

A 交通施設整備(16 施策) B 公共交通(18 施策) C 移動形態・交通結節(12 施策) D 交通需要管理・運用(18 施策) E 歩行者・自転車交通(10 施策) F 利用喚起・促進、環境(7 施策) G 社会福祉、バリアフリー(7 施策) H 交通安全(5 施策) I 物流(4 施策) J 制度、組織など(5 施策)

4. 都市規模からみた都市交通施策の導入状況

各自治体において、これまで（2000 年までの予定を含む）導入された交通施策群の内訳を示したものが図 - 1 である。全体では「E：歩行者・自転車交通」「B：公共交通」「社会福祉・バリアフリー」の占める割合が

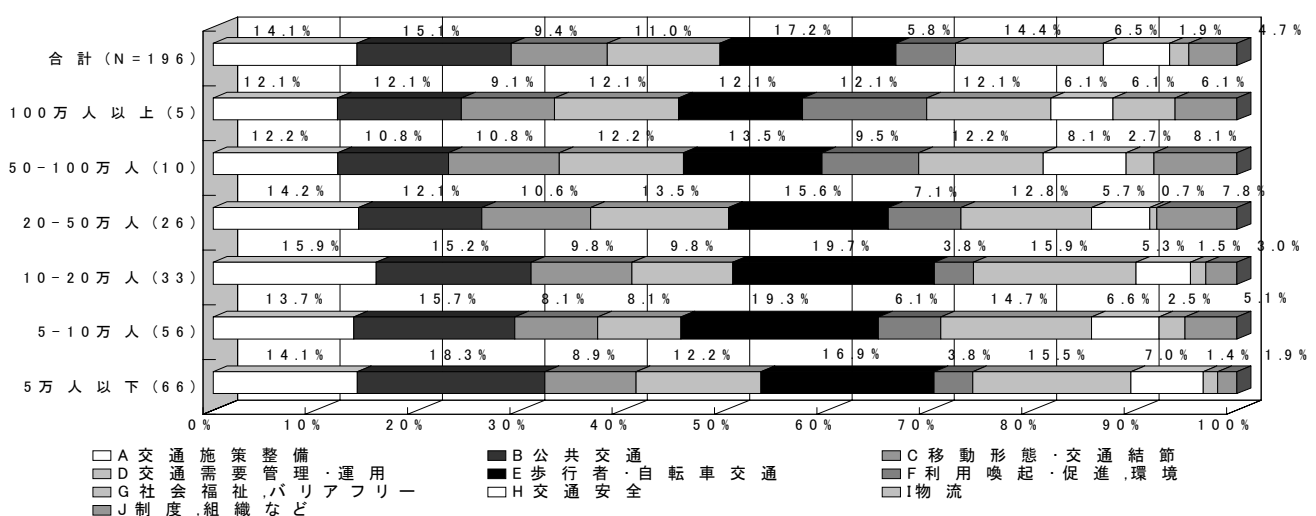


図 - 1 都市規模別にみた施策群の内訳

キーワード：交通施策，都市規模，施策評価

連絡先：〒471-0025 豊田市西町 4-25-18，TEL：0565-31-7543，FAX：0565-31-9888

E-mail：kawamoto@ttri.toyota-mta.co.jp，izuhara@ttri.toyota-mta.co.jp

高く、「I：物流」をはじめ「J：制度・組織」「F：利用喚起・促進，環境」「H：交通安全」の占める割合は低くなっている．これを都市規模ごとに6つの都市群に分けてみると，「B：公共交通」「E：歩行者・自転車交通」は都市規模が小さくなるに従いその占める割合が高まっており，また「F：利用喚起・促進，環境」「J：制度・組織」は都市規模が大きくなるに従いその占める割合が高くなっている．その他の施策群については都市規模によらず，およそ一定の割合を占めていることが分かる．

次に，都市規模別にみた場合の個別の施策導入割合を示したものが表-3である．「E7：駅周辺駐輪場」「A1：都心駐車場」といった施策は都市規模によらず多く導入されている．また，10万人以下の都市では「B9：スクールバス」「G1：福祉バス」「G7：介護（福祉）タクシー」といったいわゆる交通弱者に対する施策が多く導入されている．さらに，10～50万人程度の中都市では，「E10：電線類地中化」「E1：コミュニティ道路」「G5：バリアフリー施設」といったいわゆる歩行者に対する施策が多く導入されている．また20～50万人規模の都市になると，「D7：バス専用・優先レーン」「D3：ノーマイカーデー」「A2：路上駐車場」といったような交通渋滞対策に主眼を置いた施策が多く導入されていることが分かる．

表-3 都市規模別(4都市群)にみた施策導入の割合(50万人以下都市)

順位	5万人以下(66都市)	導入率	5-10万人(56都市)	導入率	10-20万人(33都市)	導入率	20-50万人(26都市)	導入率
1	E7:駅周辺駐輪場***	42.4%	E7:駅周辺駐輪場***	57.1%	E7:駅周辺駐輪場***	72.7%	E10:電線類地中化***	76.9%
2	B9:スクールバス*	36.4%	B4:循環・巡回・ループバス***	30.4%	E10:電線類地中化***	48.5%	E7:駅周辺駐輪場***	69.2%
3	G1:福祉バス***	31.8%	A1:都心駐車場***	30.4%	G5:バリアフリー施設***	39.4%	E1:歩車共存(コミュニティ)道路**	53.8%
4	D16:交通指導員***	24.2%	G5:バリアフリー施設***	28.6%	A1:都心駐車場***	36.4%	D7:バス専用・優先レーン*	46.2%
5	B12:高速バス**	21.2%	G1:福祉バス**	21.4%	B4:循環・巡回・ループバス***	33.3%	G2:低床式バス*	46.2%
6	A5:幹線道路バイパス**	19.7%	G7:介護タクシー，福祉タクシー**	21.4%	B3:シャトルバス*	27.3%	A11:駐車場案内システム*	46.2%
7	G7:介護タクシー，福祉タクシー**	18.2%	E10:電線類地中化***	21.4%	A5:幹線道路バイパス**	27.3%	G5:バリアフリー施設***	42.3%
8	B4:循環・巡回・ループバス***	16.7%	D16:交通指導員***	17.9%	A10:連続立体交差*	27.3%	A1:都心駐車場***	42.3%
9	A1:都心駐車場***	15.2%	C3:サイクル&ライド**	17.9%	G1:福祉バス**	24.2%	A2:路上駐車場*	42.3%
10	C3:サイクル&ライド**	15.2%	J4:違法駐車等防止条例**	17.9%	D16:交通指導員***	24.2%	J4:違法駐車等防止条例**	42.3%
					B12:高速バス**	24.2%	D3:ノーマイカーデー・ノーカーデー*	42.3%
					G6:バリアフリー信号*	24.2%		
					E1:歩車共存(コミュニティ)道路**	24.2%		

注1) 導入率の上位10位を表している。

注2) 太字はいずれの都市群にも上位10位内に入っているものを表す。

注3) * 印の数は，4つの都市群のうちいくつかの都市群で上位10位内に入っているかを表す。

5．交通施策に対する評価

施策の導入率ならびにその効果（表-4）についてみると，導入率の高い施策の多くはその効果も大きいとされていることが分かる．また導入率の高い施策は市街地再活性化に関わる施策が多くなっている．効果が高いとされる施策の上位はいずれも道路整備に関わる施策であり，加えて社会福祉関係の施策が多くなっていることが分かる．

6．まとめ

都市における交通施策の構成比率は都市規模に応じて異なり，またその施策数・導入率ともに規模に応じて比例的に高まる．

社会福祉関係の施策の導入率・評価は高くなっているものの，それにも増して道路整備をはじめとするハード施策の評価は依然として高い．

表-4 導入率・実施効果が高い施策

順位	導入率の高い施策	導入率	効果の高い施策	重み付け平均
1	E7:駅周辺駐輪場	57.9%	A10:連続立体交差	2.71
2	E10:電線類地中化	33.0%	A5:幹線道路バイパス	2.56
3	A1:都心駐車場	29.9%	A6:高規格幹線道路	2.50
4	G5:バリアフリー施設	29.4%	A7:地域高規格道路	2.49
5	D16:交通指導員	27.4%	A4:環状道路	2.40
6	B4:循環・巡回・ループバス	24.9%	E10:電線類地中化	2.39
7	G1:福祉バス	23.9%	E7:駅周辺駐輪場	2.39
8	B9:スクールバス	22.8%	G5:バリアフリー施設	2.34
9	B12:高速バス	22.3%	G2:低床式バス	2.27
10	A5:幹線道路バイパス	21.8%	C11:鉄道新駅の開設	2.26
11	E1:コミュニティ道路	21.8%	C3:サイクル&ライド(C&R)	2.25
12	C3:サイクル&ライド(C&R)	20.3%	B9:スクールバス	2.25
13	A6:高規格幹線道路	19.8%	B8:無料バス	2.22
14	G2:低床式バス	19.3%	G1:福祉バス	2.21
15	J4:違法駐車等防止条例	19.3%	G7:介護(福祉)タクシー	2.21

注1) 導入率は，全都市(197)における施策導入の割合を表す。

注2) 効果は重み付け平均による．また，「非常に効果あり」=3「ある程度効果あり」=2「あまり効果なし」=1として算出しており，「効果なし」「わからない」は除いている。

注3) 〇は導入率，効果がともに高いとされた施策(上位15位)を表す。