

都市交通に関する施策の実施状況と住民の課題認識との比較

Comparison of enforcement of urban traffic policies with citizen's recognition

高柳百合子*・新階寛恭**・長瀬龍彦***
Yuriko TAKAYANAGI*, Hiroyasu SHINGAI** and Tatsuhiko NAGASE***

1.背景と目的

平成12年5月に都市計画法の大幅な改正が行われ（平成13年5月施行）¹⁾、原則として全ての都市計画区域に関して都市計画区域の整備、開発及び保全の方針の策定が必要になったことに伴い、全国の各都市圏で交通計画を含むマスタープランが検討されている。一方、都市交通をとりまく状況は、ハード施策に対するTDM等のソフト施策の重要性増大、LRTの復活、ITの進展による新たな交通システムの導入などの転期を迎えている。

以上を背景として、本研究では、平成13年に国が地方自治体に対して示す都市交通計画に関する技術的なガイドライン²⁾の策定に向けて、改めて都市交通関連施策を体系的に分類し、その分類に基づく都市交通関連施策の実施状況の実態把握を試みる。

更に、次の①～③を比較することにより、今後の交通施策のあり方について検討する。

- ① 平成12年度に実施した全国自治体調査に基づく、交通機関別の施策実施状況
- ② 平成11年度に多数の都市で実施された、サンプル数の小規模なパーソントリップ調査（全国PT調査）等の全国98都市における交通実態調査に基づく交通機関別分担の状況
- ③ ②の付帯調査に基づく住民の各種交通機関に対する交通機関別の課題認識

2.都市交通施策の実施状況調査

まず、様々な個別の都市交通関連施策について体

系的に整理するため、施策の中心となっている交通機関別に、その施策の目的によってグループ化し、施策群として体系化した。（表-1）

表-1 都市交通施策のグループ化

鉄 道	1	鉄道路線の整備、改善 (新線整備など)	16	自動車交通の高効率化 (HOV専用レーンなど)
	2	ターミナル駅の整備、改善 (駅前広場整備など)	17	公共自動車交通システムの 導入(相乗りタクシーなど)
	3	モード間の接続強化 (P&Rなど)	18	幹線道路の整備、改善 (道路拡幅など)
	4	ターミナルアクセスの改善 (空港への路線整備など)	19	地区内通過交通の排除 (車道空間の減少など)
	5	運行システムの工夫 (路線の相互乗り入れなど)	20	駐車場の整備、改善 (都心部の駐車場整備など)
	6	多様な鉄道運賃体系の導入 (乗継割引システムなど)	21	物流拠点の整備 (トラックターミナル整備など)
軌 道 系 統 等	7	中距離交通システムの整備 (新交通・LRT整備など)	22	人と環境にやさしい自動車車 両の導入
	8	利用インセンティブを高める運 賃システムの導入 (乗継割引システムなど)	23	課金による交通量のコントロ ール (駐車料金コントロールなど)
	9	円滑な移動ルートの確保 (バス路線整備など)	24	駐車率の強化 (違法駐車防止条例など)
バ ス	10	利用しやすいバスセンター の整備、改善 (駅前広場整備など)	25	交通利用ルールの強化(自 主規制) (ノーマイカーデーなど)
	11	バス停留所施設の整備、改 善(バスベイスン整備など)	26	交通利用ルールの強化(条 例・法規)(一方通行など)
	3	モード間の接続強化 (P&B&Rなど)	27	物流交通のコントロールに よる都市交通の円滑化 (共同輸配送・荷捌きなど)
ス テ ッ ト	12	人と環境にやさしいバス車 両の導入(低床バスなど)	30	人にやさしい歩行者道の整 備
	13	利用者ニーズに見合った多 様な運行形態の導入 (コミュニティバスなど)	31	歩行者支援システムの導入 (歩道のバリアフリーなど)
	14	IT技術を活用した交通の円 滑化 (駐車場案内システムなど)	32	地区内交通環境の向上(コ ミュニティゾーン) (植栽整備など)
自 転 車	15	多様なバス運賃体系の導入 (均一運賃制の導入など)	33	安全で快適な都心空間の整 備(トランジットモールなど)
	28	安全で快適な自転車走行 空間の整備 (駐輪場整備など)	34	短距離型交通システムの導 入 (キャビン型システムなど)
	29	利用システムの工夫 (放置自転車禁止条例な ど)		

キーワード：交通計画評価、意識調査分析

*正会員、国土交通省国土技術政策総合研究所都市施設研究室
(〒305-0802 茨城県つくば市立原1番地)

TEL: 0298-64-3952 FAX: 0298-64-6776)

**正会員、栃木県小山市建設部次長 (H13.3 まで上記研究所所属)

***正会員、国土交通省国土技術政策総合研究所都市施設研究室

(1) 施策実施状況調査の概要

整理された施策体系に基づき、現在の我が国各地

においてどのような都市交通施策が実際に行われているか、その実態を把握するための調査を実施した。

各地方整備局から全国の都道府県を通じて市区町村に対し、表-1の施策群に対応する詳細な個別施策を提示し、個々の施策について、該当自治体による実施程度を、{0:検討していない、検討の予定はない、1:検討中または検討予定、2:試行済み、3: 実施済み}の中から選択し、記入してもらった。

調査は、あくまでも任意であり、このため各地方による回収率にはばらつきが生じたが、約400の市区町村から回答があった。(表-2)

表-2 施策実施状況調査の回収状況

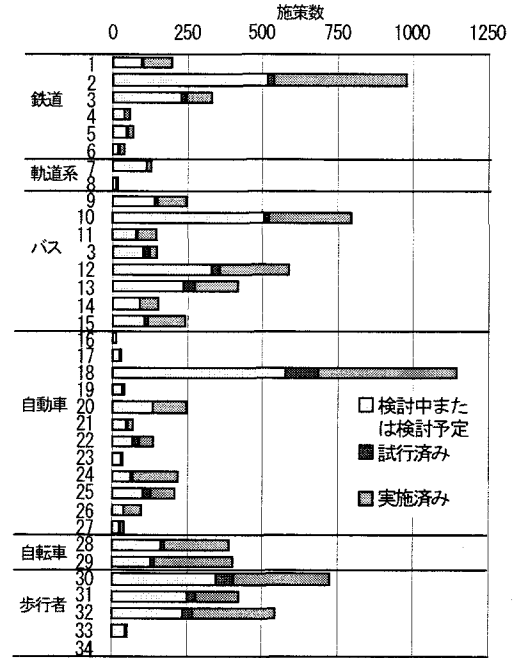
	都道府県	自治体数				都道府県	自治体数		
		県	市	計			県	市	計
東北	北海道	0	16	16	近畿	福井	1	22	23
	青森	1	8	9		滋賀	1	0	1
	岩手	1	13	14		京都	1	1	2
	宮城	1	12	13		大阪	0	0	0
	秋田	0	20	20		奈良	1	31	32
	山形	1	4	5		和歌山	1	5	6
	福島	1	10	11		兵庫	1	0	1
関東	茨城	1	4	5	中国	岡山	0	2	2
	栃木	1	8	9		広島	0	12	12
	群馬	1	4	5		鳥取	1	4	5
	埼玉	1	0	1		島根	1	7	8
	千葉	0	0	0		山口	0	13	13
	東京	0	2	2		香川	0	2	2
	神奈川	1	3	4		愛媛	0	10	10
	山梨	1	0	1		徳島	1	2	3
	長野	0	10	10		高知	0	2	2
北陸	新潟	1	30	31	四国	福岡	1	9	10
	富山	1	8	9		佐賀	1	7	8
	石川	0	23	23		長崎	1	7	8
	静岡	1	4	5		大分	1	10	11
中部	岐阜	1	36	37	九州	宮崎	1	7	8
	愛知	1	5	6		熊本	1	7	8
	三重	1	0	1		鹿児島	1	9	10
	沖縄	1	9	10		計	34	398	432

(2) 交通機関別の施策実施状況

実施程度が0以外の回答であった施策について、表-1の施策群別に集計した(図-1)。幹線道路の整備(18)が圧倒的に多いが、次いで結節点(2,10)や、バス(12,13)、自転車や歩行者(28~32)に関するものも多くなっている。

幹線道路の整備を進める一方で、高齢化の進行を背景とした交通バリアフリー法による結節点整備を含めて、自動車以外の交通機関を活用したモビリティの確保に向けた施策実施がなされていることが伺える。しかし、その一方でTDM(23,25,27)や、軌道システム等に関しては取り組みの数が少なく、

今後、これらの施策について普及促進の余地がある。



* 1~34までの施策群番号は表-1参照

図-1 施策群別実施状況

(3) 人口規模別の施策実施状況

市町村からの回答について、人口規模別に集計し、65万人以下の自治体の合計と、東京都23区内のデータを比較した。データは、人口規模別に1自治体あたりの実施施策数平均を求め、交通機関別に集計している。(表-3、図-2、図-3)なお、70万人以上の都市についてはデータの回収が極めて少数であったため、今回は比較から除外している。

図-2によると、65万人以下ならば人口規模によらず、バスに関する施策が自動車を上回って最も実施割合が大きくなっている。

表-3 人口規模別回答数

回答自治体数	人口(万人)	のべ施策数
218	~5	1906
80	5~10	1330
47	10~20	1274
17	20~30	636
16	30~40	757
8	40~50	460
3	50~60	124
2	60~65	108
391	65万人以下	6595
16区	23区内	274

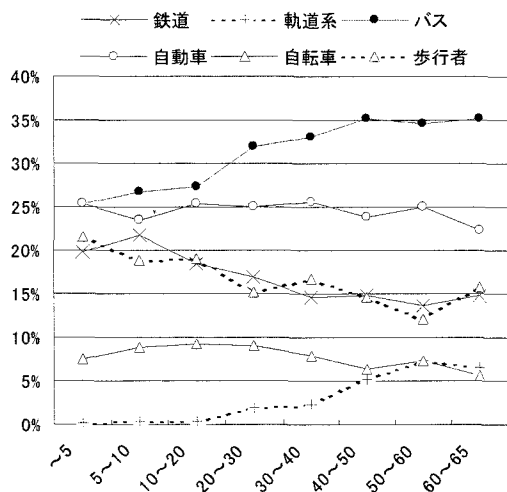


図-2 人口規模別の施策実施割合

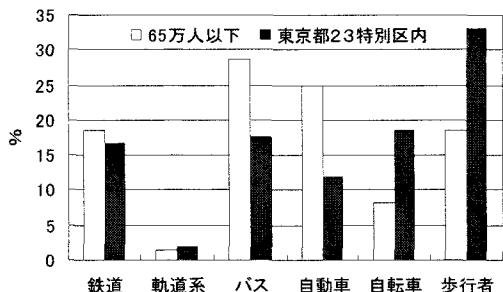


図-3 交通機関別の施策実施割合

図-3によると、自転車、歩行者、軌道系に関する施策の実施割合は23区内が高く、バス、自動車、それから鉄道に関する割合は、65万以下の自治体の方が高い。鉄道に関する施策とは、具体的には駅前広場の設置が最も多く実施されており、このためこのような結果になっているものと思われる。また図-2から、有る程度の人口規模の自治体に止まらず、人口規模の小さい地方自治体でも鉄道に関する施策が進められていることが伺える。

3.住民の都市交通に関する課題認識調査

(1)課題認識調査の概要

前記のとおり、平成11年度に、全国98都市で実施された全国パーソントリップ調査等の付帯調査として、アンケート調査が実施されている。

本調査は、対象者は世帯に住む20歳以上とし、質問は、住んでいる市において改善すべき最も重大な交通問題だと思うものについて、選択肢(表-4)から最大2つを選んで番号を記入してもらった。

表-4 交通問題の選択肢

自動車	1	平日の道路混雑や渋滞
	2	休日の道路混雑や渋滞
	3	施設や駅などの駐車場不足
	4	道路混雑や駐車場の情報不足
	5	歩道が無く自転車や歩行者が車道にはみ出して危険
バス	6	本数が少ない
	7	運賃が高い
	8	渋滞に巻き込まれてダイヤ通り来ない、目的地への到着が遅れる
	9	車両が乗り降りしにくく座席が少ない
	10	目的地へ向かう路線が無かったり、近くにバス停が無い
鉄軌道	11	本数が少ない
	12	運賃が高い
	13	車両が乗り降りしにくく座席が少ない
	14	ラッシュ時の車両の混雑
	15	駅までのバス路線や駐車場や駐輪場が少なく、駅までのアクセスが不便
自転車・徒歩	16	自転車だけが通れる通行帯や自転車道が少ない
	17	歩道のある道路が少ない、歩道が狭い
	18	施設や駅などの駐輪スペース不足
	19	緑地・ポケットパークなどのアメニティ空間が少ない
	20	住宅地や商店街等に自転車が進入し危険

(2)課題認識調査の結果

選択された交通問題について、1つの機関から選択した場合はその交通機関に1点を、また、2つの交通機関を選択している場合は1/2点をそれぞれの交通機関に配分した後、1自治体あたりの平均点数について交通機関別に集計した。(表-5、図-4)

表-5 課題認識調査の結果

	都市規模	自治体数	点数
①	地方中心都市圏	28	16220
②	地方中核都市圏(50万人未満)	19	9603
③	地方中核都市圏(50万人以上)	21	20062
④	地方中枢都市圏	9	9365
⑤	三大都市圏・その他	12	13884
⑥	三大都市圏・政令市	8	9049

図-4によると、住民の課題認識としては、都市規模が小さいほど自動車交通に対する課題認識が大きく、次いでバス及び自転車・徒歩となっている。

また、都市規模が大きい都市ほど、鉄道に対する改善要求の意識が強いが、具体的な課題について見ると、どの都市規模においても表-4の15が多かったが、加えて地方都市圏では11が多いが三大都市圏では14が多く、同じ鉄道に関する課題でも都市規模によって具体的な中身は異なっている。

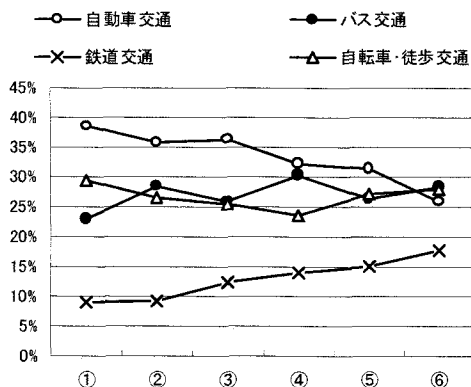


図-4 課題認識の交通機関別割合

(3) 施策実施、課題認識、利用実態の比較

施策実施調査と交通実態調査では、母集団が異なるため単純集計では厳密な比較が出来ないが、大まかな傾向を比べるため、2. で述べた人口規模 65 万人以下の施策の実施状況と、①～④の地方都市圏の課題認識を比較した。(図-5)

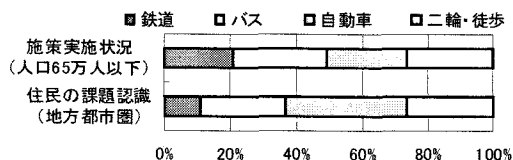


図-5 交通機関別割合の比較

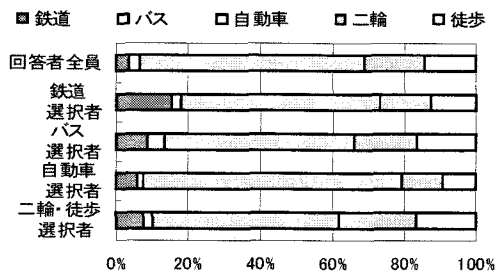


図-6 課題認識別の交通機関別分担

図-5によると、概ね 65 万人以下の地方都市圏においては、実際には自動車の利用率が 5 割以上を占めるが、課題認識としてはバスを中心とする自動車以外の交通機関の改善を求めている、これに対して行政側でも自動車以上に、鉄道、バス、二輪・徒歩等に関する施策を実施している。

また、アンケート回答者について、改善して欲し

い課題があると選択した交通機関別に交通機関別分担を集計した結果、利用している交通機関を改善要求している率が高い。(図-6)

図-5、図-6 より、バスについては交通機関別分担が最も低いにも関わらず課題認識が大きいことから、他の交通機関の利用者が現在使用している交通機関の他にバスの改善を要求していることが分かる。バス交通に不満があるからバスを利用せず別の交通機関を利用しているが、バス交通を改善することによってバスへと移行する潜在需要とも考えられる。

4.まとめと今後の課題

以上の成果をまとめると、次のようである。

- 都市交通に関する施策を体系的に整理し、全国の地方自治体における施策の実施状況を調査した。その結果、幹線道路整備以外では結節点やバス、自転車や歩行者に関する施策は比較的多く取り組まれていたが、TDM や軌道系システム等に関する施策は未だ実施事例が少なかった。
- 地方都市圏について、行政による施策の実施状況と住民の課題認識および交通行動とを比較した。その結果、交通機関分担は自動車が大半を占めているが、住民はバスや鉄道、二輪・徒歩についても相当の課題認識を持っており、行政はそれらの交通機関についてもそれぞれ自動車と同程度の割合で施策を実施していた。

今後の課題としては、今回は全てのデータを単純集計で行っているが、今後は重み付け等を検討する他、具体的な個別施策と個別の課題認識についての比較等を検討していく。

なお、本研究は、「都市交通計画ガイダンス、技術ガイド検討ワーキング」(座長:早稲田大学教授浅野光行、事務局:国土交通省)および「全国都市パーソントリップ調査ワーキング」(座長:東京大学教授原田昇、事務局:国土交通省)の成果の一部を活用している。

参考文献等

- 国土交通省:都市計画法及び建築基準法の一部を改正する法律,2000
- 国土交通省:都市交通計画ガイダンス,2001