

都市の特性と交通政策の関係分析

(財) 豊田都市交通研究所

○三浦 朗

(財) 豊田都市交通研究所 正会員 伊豆原浩二

1. はじめに

20 年以上前に初めて日本に紹介された欧米の先進的な交通政策の日本における導入状況を探るため、平成 6 年にトヨタ自動車㈱の協力により、全国の人口 10 万人以上の都市を中心にアンケート調査を実施した。その結果は、平成 9 年 3 月発行の都市交通レポート⑥「欧米交通政策の日本における展開状況」にて発表した通りである。アンケート調査では、各地で実施されている様々な交通施策の状況を把握することができたが、さらにそのデータを活用し、人口規模や産業構造、土地利用といった指標により把握される都市の実態と、導入されている施策との関連を分析することにより、それぞれの指標ごとの特徴的な交通施策が抽出できれば、それに基づいて他の都市においても、個々の都市特性に応じた適切な交通施策像を描くことができるものと考えられる。そこでまず今回は、都市特性と交通施策との関連について事例分析を試みた。

2. 方法

(1) アンケート概要

アンケートは平成 6 年 4 月に全国の人口 10 万人以上の都市と、10 万人以下のうち既存文献資料から何らかの交通施策実施が確認された都市、合計 326 地区（東京 23 区を含む）に対して行い、有効回答数は 190 であった。内容は、表 1 の分類に従い、各都市での交通環境改善施策実施の有無とその詳細を記述してもらったものである。

(2) 分析方法

まず全体の施策導入数や、施策導入年次と施策との関係分析を行った。さらに回答のあった各都市について、人口、財政力指数、産業構造等の基礎的都市データを調査し、それらの指標により 190 都市を分類した。そしてその都市の分類と、上記アンケートで得られた各交通施策の導入状況との関係を分析した。

1	駐車場に関する施策
2	交通結節点整備に関する施策
3	道路整備に関する施策
4	歩行者支援に関する施策
5	公共交通整備に関する施策
6	交通需要管理に関する施策
7	総合的都市整備に関する施策
8	物流システム改善に関する施策

表 1 交通施策の分類

3. 事例分析結果

(1) 概要

- a) 全体像：自動車、歩行者、公共交通それぞれへの対応がまんべんなく行われていることがわかる。最近注目されている交通需要管理や、物流システム改善も実際の実施件数ではまだまだ少ない（図 1）。
b) 施策導入年次：道路整備は従来から継続的に実施されてきたことがわかる。逆に最近になって積極的に取り組まれるようになってきたのは、交通需要管理と総合的都市整備である。駐車場整備、交通結

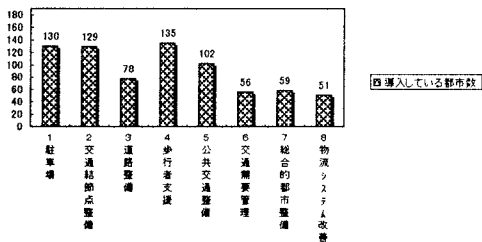


図 1 回答都市全体の施策導入状況

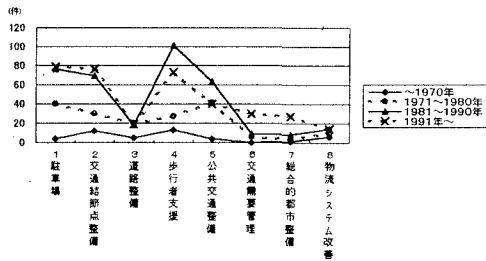


図 2 施策導入初年度による分類

節点整備、歩行者支援の各施策はここ15年程度の間に集中的に取り組まれてきているが、これはそれぞれ近年の「自動車交通量の増加」、「マルチモーダル化の推進」、「人にやさしいまちづくりの定着」がその背景にあるものと思われる。公共交通に関しては80年代から進められた整備が一段落したようである(図2)。

(2) 個別の視点から(各項目の都市分類結果は表2)

a) 人口規模：交通結节点整備は人口規模に関わらず導入率が高いこと、逆に総合的都市整備は全般的に導入率が低いことが確認されるが、おおむねどの施策も、人口規模が大きいほど導入率が高くなっている。日本の都市が抱える交通課題の内容は、その対策の必要性に関して、人口集積が大きいほど大きいものとなっていると言えよう。例えば物流システムの改善で、50万人以上の都市における導入率が際立っているのは、大きな都市ほど多くの物資が集積し、施策実施の必要性がより高くなっているからであろう(図3)。

b) 財力：各都市の財政力指数*と導入率の間には、明確な関連は見られない。わずかに、物流システム改善のみが、指数の高さと導入率の高さが一致している。歩行者支援、交通需要管理、総合的都市整備は指数の低い都市での導入率が、指数の高い都市のそれを上回るなどのことから、交通政策の導入はその都市の財政力に関係するのではなく、各都市の政策方針や、国や県からの補助と関わっていると推察される(図4)。

* 財政力指数 = (基準財政収入額 ÷ 基準財政需要額) の3年間平均

c) 昼夜間人口比率：総合的都市整備や物流システム改善という例外はあるが、概して昼間人口の多い都市の方が施策実施には積極的である。つまり、昼間に集中する割合が低い都市では、まだ交通問題があまり深刻化しておらず、財政上の問題ともあいまって施策導入に積極的な姿勢は打ち出されていないものと思われる。逆に、集中の割合が高く産業中心的な都市では様々な課題を抱えているがゆえに、多くの施策が導入されていると言える。今後の都市の郊外化や高齢化を考慮すると、昼間人口比率の低いベッドタウンの都市においても、特に交通基盤整備がすすめられるべきであろう(図5)。

4. おわりに

以上、いくつかの都市特性と交通施策との関連について概観したが、当初の目標達成のためにはさらに、各都市の土地利用特性、産業特性、交通施設整備率、公共交通整備率等を調査し、導入されている施策との関係分析をすすめる必要があるものと思われる。また、各都市における施策実施状況は、最低2～3年ごとに継続してアンケート調査を実施し、随時更新していきたいと考えている。

人口での分類	財政力指数	昼夜間人口率
人口50万人以上	17 0.7未満	59 昼間110以上
人口30万人以上50万人未満	39 0.7以上1未満	69 昼間105以上110未満
人口10万人以上30万人未満	95 1以上	48 昼間100以上105未満
人口10万人以下	39 データ不明	14 昼間100未満
計	190 計	190 データ不明

表2 都市分類結果

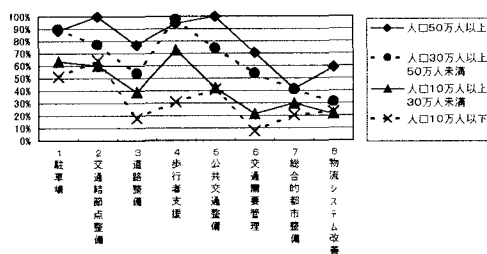


図3 人口規模と施策導入率の関係

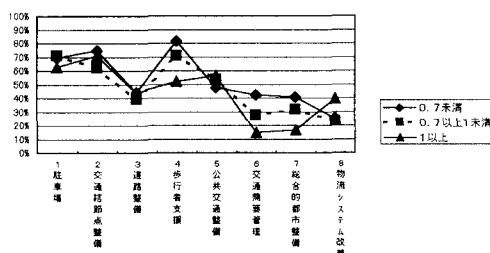


図4 財政力指数と施策導入率の関係

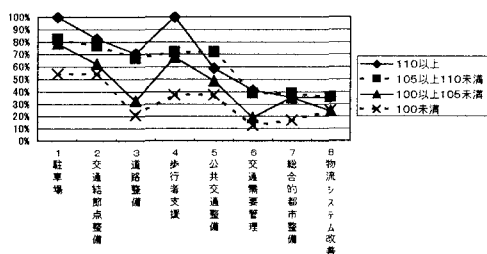


図5 昼夜間人口比率と施策導入率の関係