

千葉市総合交通政策会議

2010.12.27

地域公共交通まちづくりのステップアップ —千葉市総合交通政策への示唆—

日本大学 理工学部 社会交通工学科

教授 轟 朝 幸

todoroki.tomoyuki@nihon-u.ac.jp



自主創造
日本大学

公共交通サービス向上のポイント

クルマの交通サービスと同等レベルを目指す

- 所要時間短縮(速達性向上) →事業者にとってもメリット
 - 余計な路線延長・迂回は避ける
 - 乗換抵抗の削減
- 高頻度運行
 - 待ち時間を極力減らす
 - 待ち時間の活用(商業施設などとの連携)
- ドアツードア性の向上
 - アクセスの改善を重視(乗換利便の向上も)

利用者本位のサービスの 実現にむけて

理念

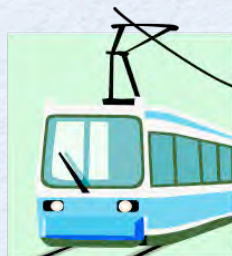
- インターモーダリティ
(利用者本位の総合交通体系の確立)

実現のポイント

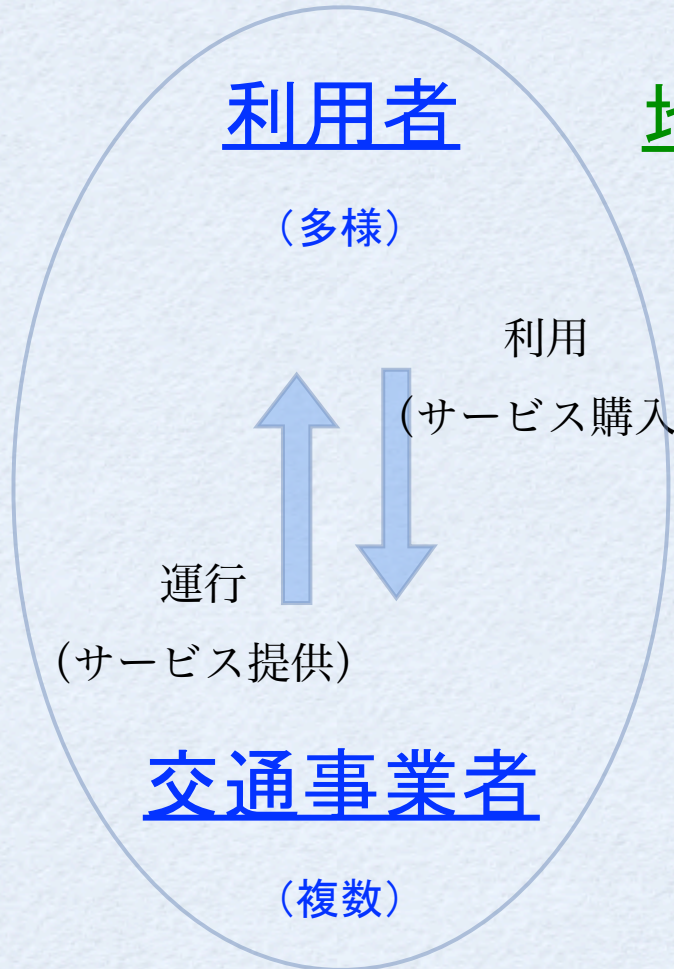
- 地域公共交通ガバナンス
 - 施策を時空間的に組み合わせた総合施策
 - 運輸事業者・行政・新たな公の役割分担と連携
- 地域と交通の連携
 - 都市政策や地域(地元)と連携
 - 自動車抑制策の検討
- 継続的改善
 - PDCAサイクル(とくにモニタリング)

交通にかかわる主体

多様な主体が介在



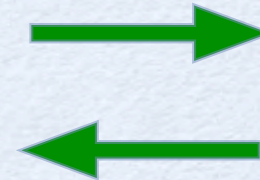
交通市場



地域

(地方政府)

税負担



行政

交通市場

維持・活性化

(中央政府)



自主創造
日本大学

交通にかかわる主体

民間活力事業

地域公共交通活性化
総合事業



交通市場



利用者

(多様)

地域

(地方政府)

利用
(サービス購入)

税負担

行政

運行
(サービス提供)

交通市場

維持・活性化

交通事業者

(複数)

支援

(中央政府)



自主創造
日本大学

多様な主体が介在

多様な主体間でコンフリクトや調整不足が存在

- 地域間
- 事業者間
- 自治体間
- 行政間
- …



都市

民間による運営



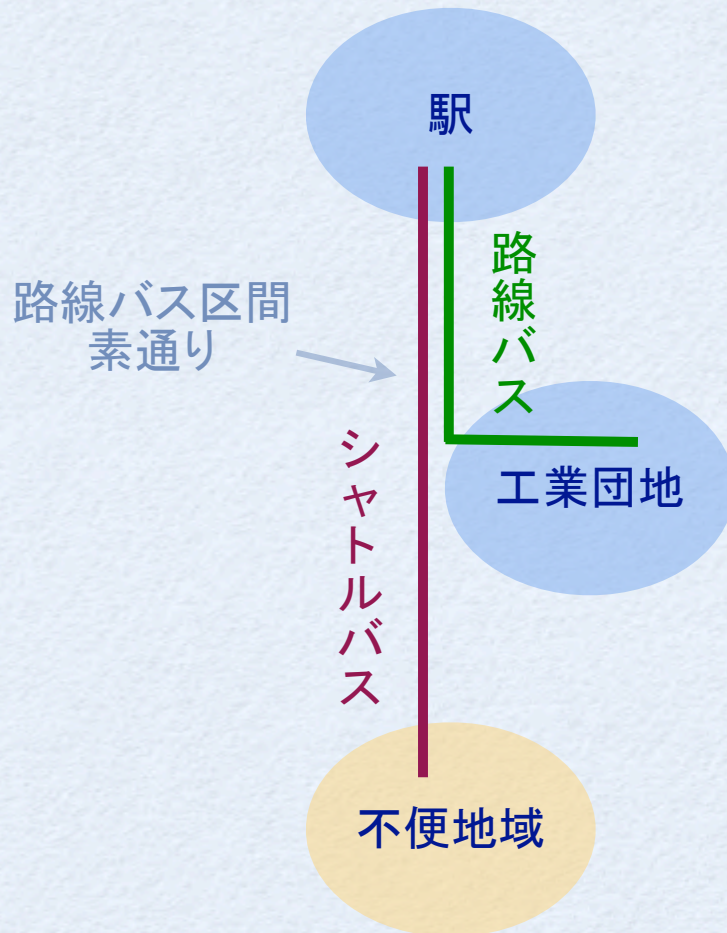
コンフリクト

過疎地域
公共による運営

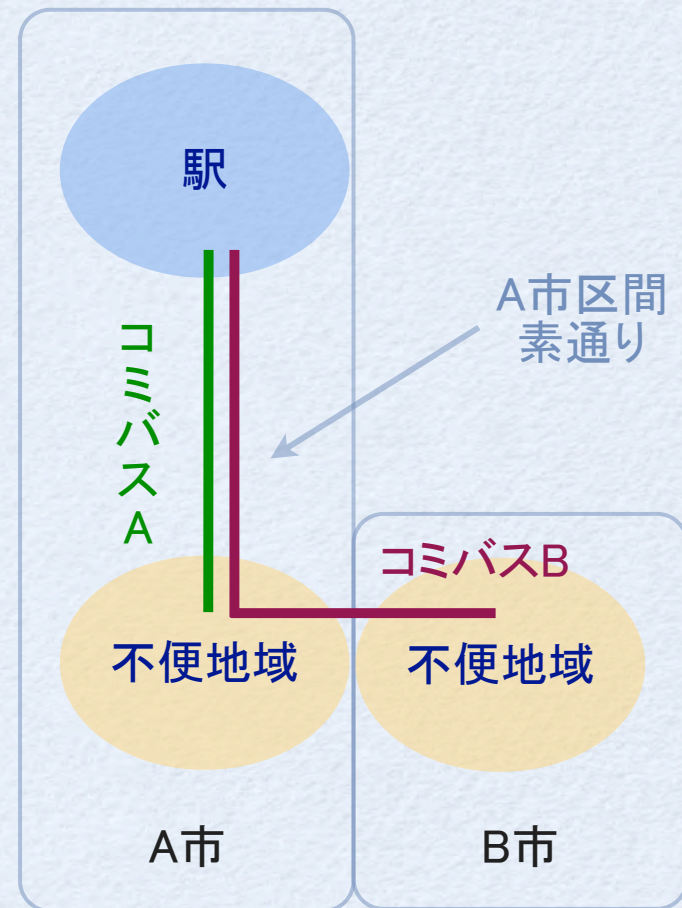


調整不足の典型例

事業者間コンフリクト



自治体間の調整不足

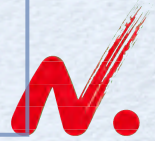


2つの計画・運営・運行の形態

地域の公共交通を統括

- 全体を見渡す役割は極めて重要
- 誰がその任務にあたるか？

	行政	運営共同体 NPO等	交通事業者
計画			
運営			
運行			



地域公共交通ガバナンス

多様な主体が介在する地域交通を統括する
総合交通ビジョン・マネジメントが必要

期待される効果

- 利用者の視点
 - 運賃の共通化(乗換時の初乗り運賃の低減)
 - ダイヤ調整による利便性向上(乗り継ぎなど)
 - 路線再編によってわかりやすい路線ネットワーク
- 交通事業者の視点
 - 過当競争の抑制
 - 連携による利用者需要増
- 行政の視点
 - 公的負担の一元化による効率化
 - 面的(全域的)にサービスを提供可能
 - 運行情報の一元管理・提供



ソウル市交通改善プログラム(事例)

交通改善プログラムで何を変えたか？

- 基本方針
 - 道路整備中心の都市交通政策
 - 公共交通の育成, 乗用車の利用抑制
- ガバナンス形態
 - 事業者任せの計画・運営・運行
 - 計画＝市, 運営＝事業者協議会, 運行＝事業者
- 施策(パッケージ・アプローチ)
 - → 大規模な路線再編・ダイヤ再編, 料金体系見直し, 走行空間整備, ITS, モニタリングによる改善, 等々

千葉市交通体系

鉄道

- JR: 総武, 京葉, 内房, 外房など
- 京成電鉄: 本線, 千原線

新交通システム

- 千葉都市モノレール
- バス
- 京成バス
- 小湊鐵道 など多数



公共交通の運行環境整備

行政等の支援

バス走行環境整備が不可欠

- バス優先レーン
- PTPS
- 路上駐車排除

アクセス交通の整備

- パーク&ライド・サイクル&ライド

乗り継ぎ環境の整備

- 乗り継ぎ施設
- 乗り継ぎ情報の提供
- 乗り継ぎサービス向上



利用者本位のサービスの 実現にむけて

理 念

- インターモーダリティ
(利用者本位の総合交通体系の確立)

実現のポイント

- 地域公共交通ガバナンス
 - 施策を時空間的に組み合わせた総合施策
 - 運輸事業者・行政・新たな公の役割分担と連携
- 地域と交通の連携
 - 都市政策や地域(地元)と連携
 - 自動車抑制策の検討
- 継続的改善
 - PDCAサイクル(とくにモニタリング)

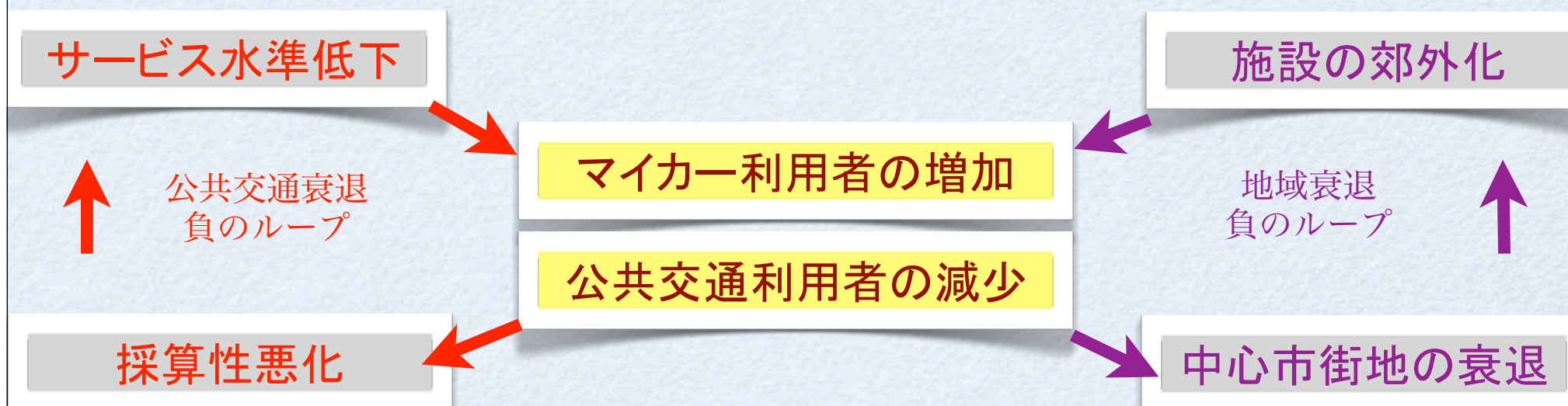
地域と交通の連携

都市政策と連携

地域（地元）と連携

地域活性化のための「交通」

公共交通交通活性化のための「まちづくり」

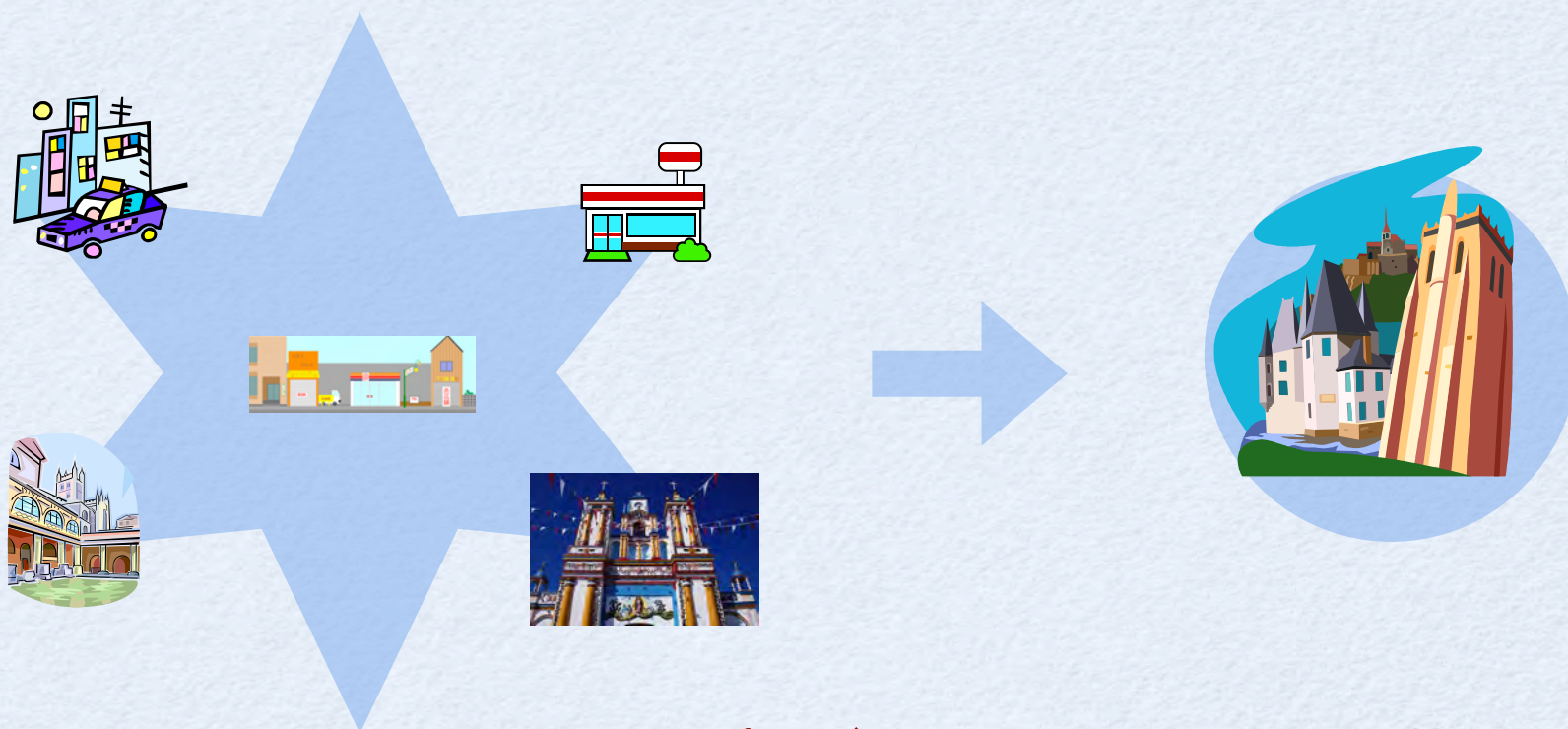


コンパクトシティ

スプロール化の抑制

- 交通・環境負荷を低減
- 中心市街地の衰退を抑制

自動車→公共交通

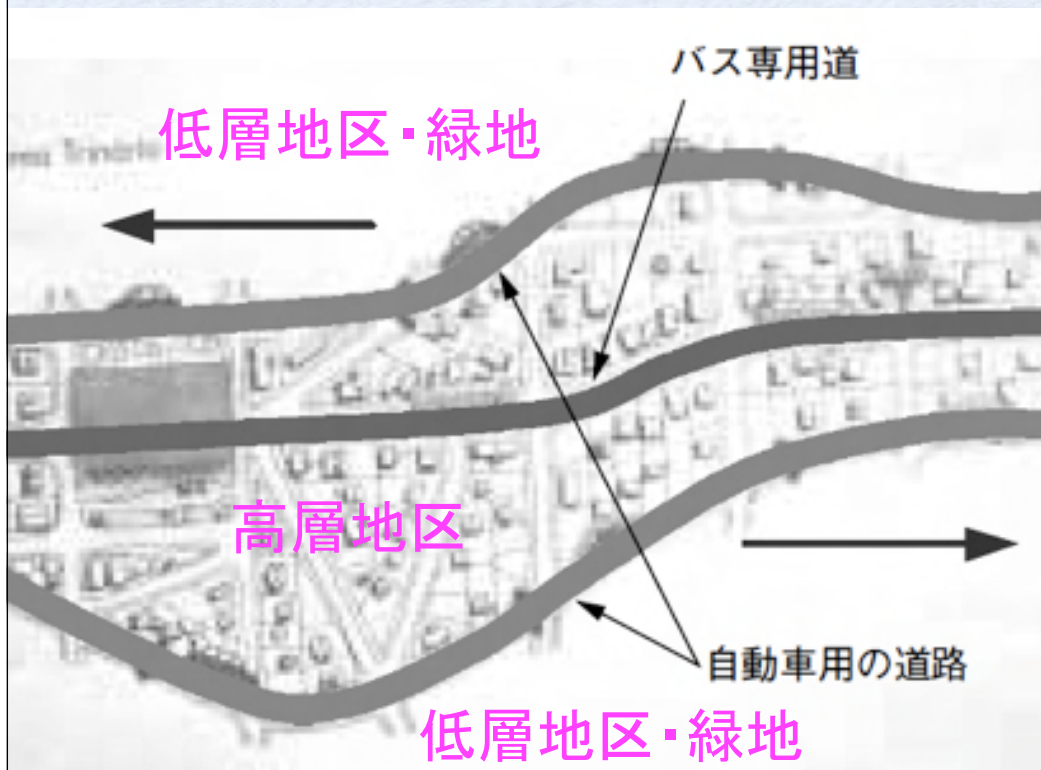


郊外型住宅地，郊外型ショッピングセンター，郊外型大規模公共施設などの開発許可は交通制約を前提に考えるべき

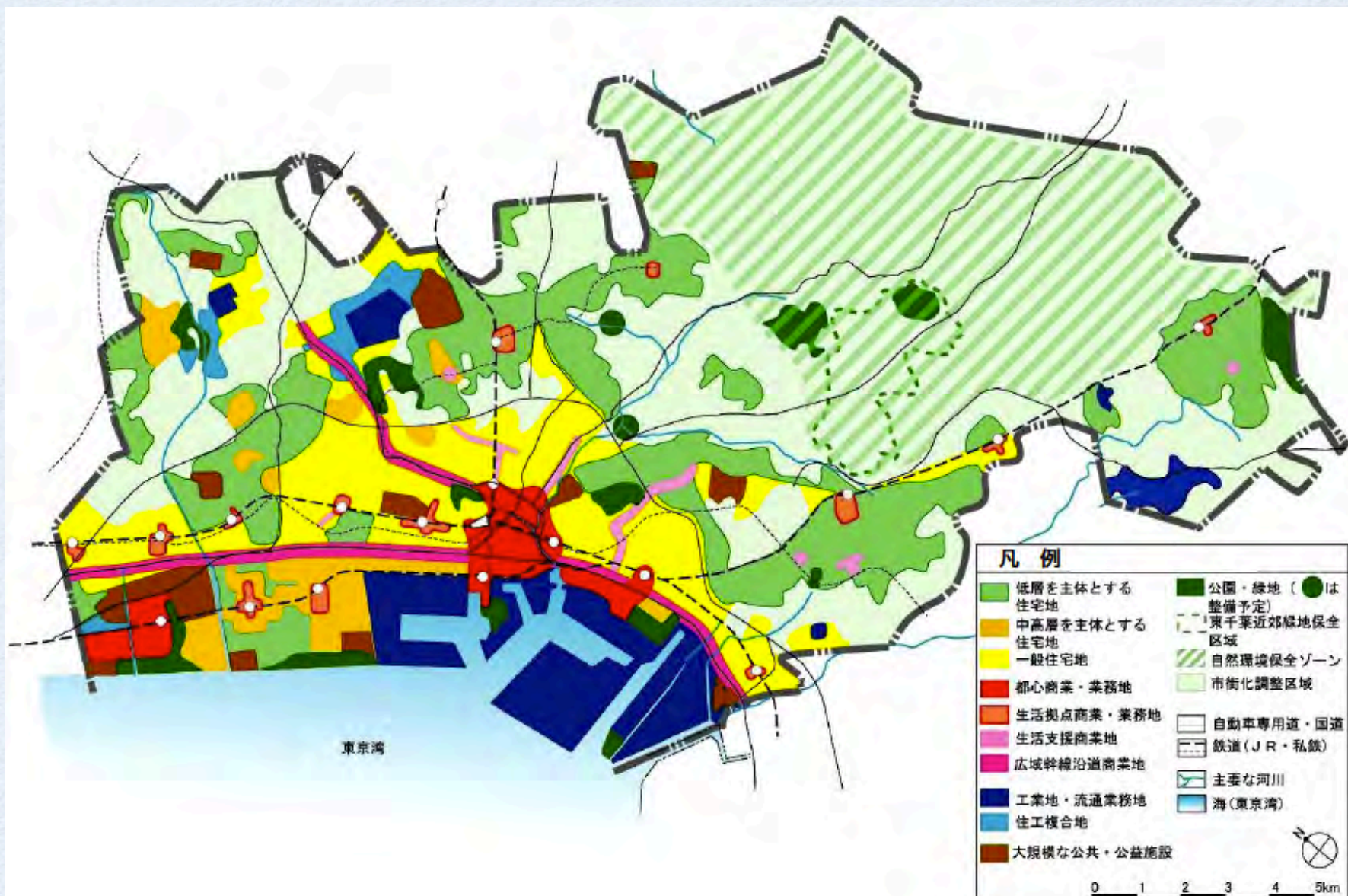
TOD 公共交通志向型開発

Transit Oriented Development

- ブラジル・クリチバの例
 - 自家用車を使うより公共交通を使う方が便利なまちづくり



市街化調整区域等の適正運用



千葉市都市計画マスタープランより転載

注：この回は、土地利用の主なパターンを示したものです

Freiburg

トランジットモール



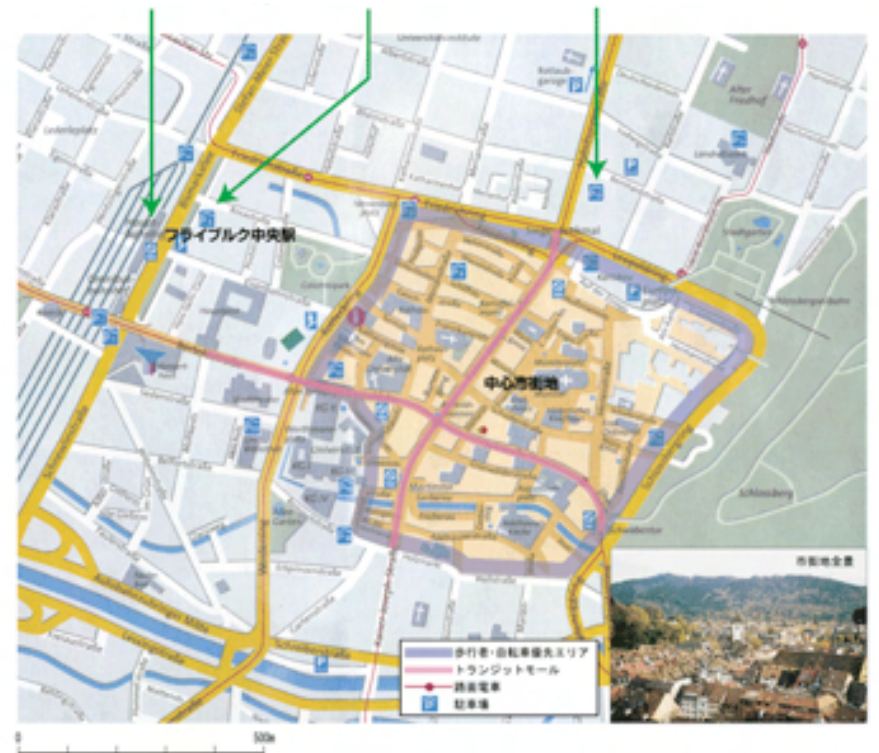
トランジットモール内を走行する連接バス



駅は乗り換え便利 駐輪場も 街中外縁部に駐車場 P&Rも



トランジットモール内をゆっくりと走る路面電車とまちのにぎわい



域内移動をサポート

コミュニティトランスポート

- サイクルシェア
- ベロタクシー
- セグウェイ

走行空間の整備
利用システムの整備
公共交通との連携



那覇国際通り(トランジットモール)の
ベロタクシー



台北のサイクルシェア

日本大学船橋キャンパスでの
セグウェイ利用



自主創造
日本大学

利用者本位のサービスの 実現にむけて

理 念

- インターモーダリティ
(利用者本位の総合交通体系の確立)

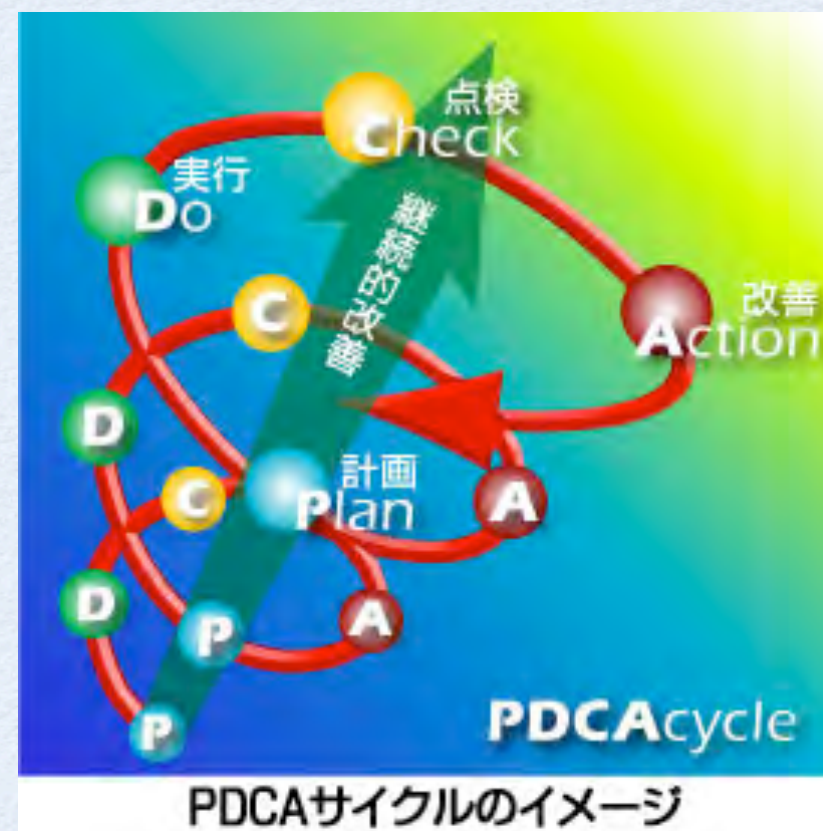
実現のポイント

- 地域公共交通ガバナンス
 - 施策を時空間的に組み合わせた総合施策
 - 運輸事業者・行政・新たな公の役割分担と連携
- 地域と交通の連携
 - 都市政策や地域(地元)と連携
 - 自動車抑制策の検討
- 継続的改善
 - PDCAサイクル(とくにモニタリング)

継続的改善

PDCAサイクルによる継続的改善

- 利用者ニーズ・動向を常に把握
 - **モニタリングが重要**
- 地道な改善により・・・
 - 利便性向上
 - **潜在需要を開発**



→ 実証運行後も詳細な調査が不可欠

モニタリングの重要性

十分な調査・分析が成功のカギ

市場調査

- 運輸サービスへのニーズ調査
- 需要予測
- 実証運行による試行調査
 - マーケティング的(4Pなど)の視点が重要
 - Product, Price, Place, Promotion
- 利用者動向調査

顧客(利用者)満足度調査

- 利用者の意見・要望の吸い上げ

運行コスト調査

- 公共交通のアセットマネジメント
- コスト縮減



総合交通管理センター(事例)

ソウル TOPIS (総合交通管理センター)

- 公共交通(特にバス)の効率化・利便性向上の徹底した追求
 - 走行環境維持
 - バスレーンの駐車車両排除
 - 運行情報提供
 - バスロケ, インターネット, ラジオ放送
 - 運行・利用状況のモニタリング
 - GPSデータ・ICカードデータの解析
→ PDCAによる改善

