

5 . 公共交通活性化の必要性と担うべき役割

5.1 公共交通活性化の必要性

ここでは、社会的要請を踏まえた、公共交通活性化の必要性を整理します。

(1) 地球環境保全からの必要性

- ・地球環境保全の面から二酸化炭素の排出削減は世界的要請です。
- ・我が国の二酸化炭素排出量は運輸部門が全体の役割 2 割を占め、そのほとんどが自家用車に起因しており、また、三条市においても自動車からの CO2 排出量が年々増加している状況にあります。
- ・一方、1 人・1km 当たりの二酸化炭素排出量は、自家用車に比べバス、鉄道等の公共交通が圧倒的に少なくなっています。
- ・このため、公共交通の利便性を高め、マイカーから公共交通への転換を促進することは、地球環境保全の面から必要です。

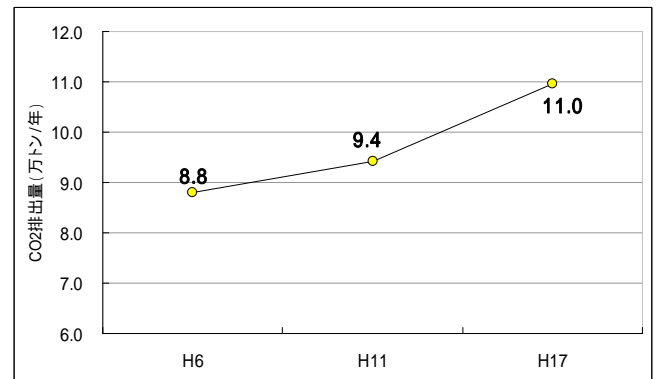
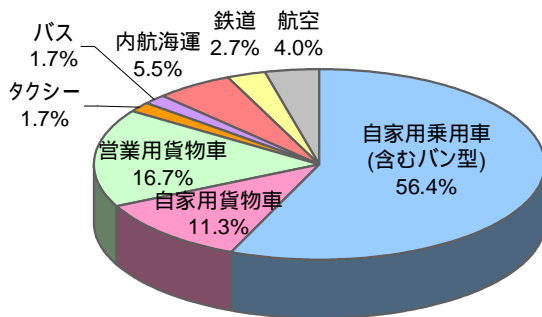
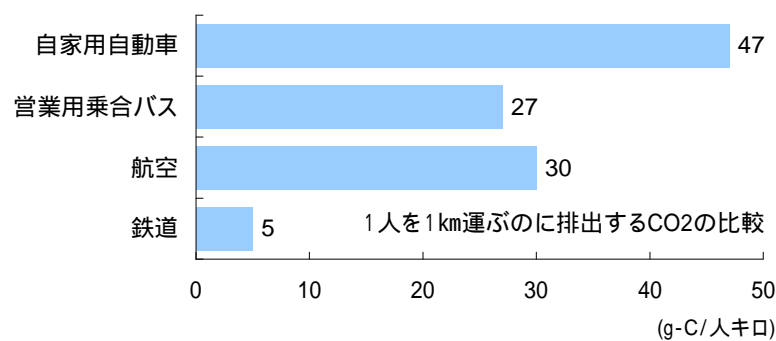


図 . 国内の輸送機関別二酸化炭素排出割合

図 . 三条市内での自動車からのCO2排出量の経年変化



資料:国土交通省(H11年度)

図 . 旅客輸送機関の二酸化炭素排出原単位炭素換算

(2) 交通の公共性からの必要性

- ・ バス路線廃止に係わる規制緩和が実施され、その結果、交通事業者の不採算路線からの撤退が進み地域の足が確保されない交通空白地域が見られるようになってきています。
- ・ 三条市においても、公共交通の不便地域において高齢者等が、移動を家族の送迎に頼っている実態があります。
- ・ 一方、交通を行う機会には運転免許を持たない人や高齢者等すべての人に平等に与えられる必要があり、公共交通機関の運営に際しては採算性にこだわらない見方をすることも重要です。
- ・ このため、バス路線維持について、交通事業者のみならず行政や地域住民が相互一体的に、これを支援していく必要があります。

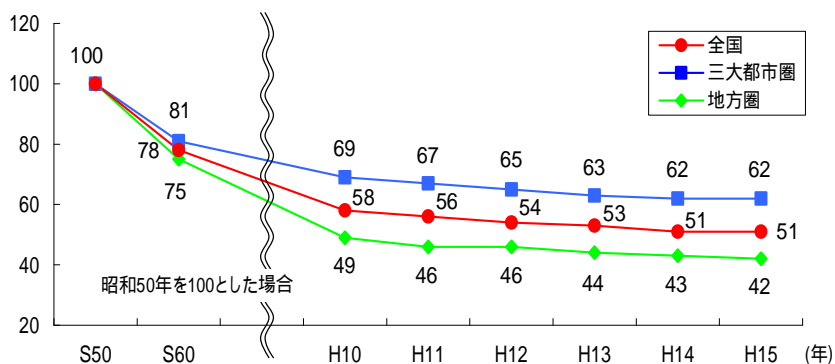
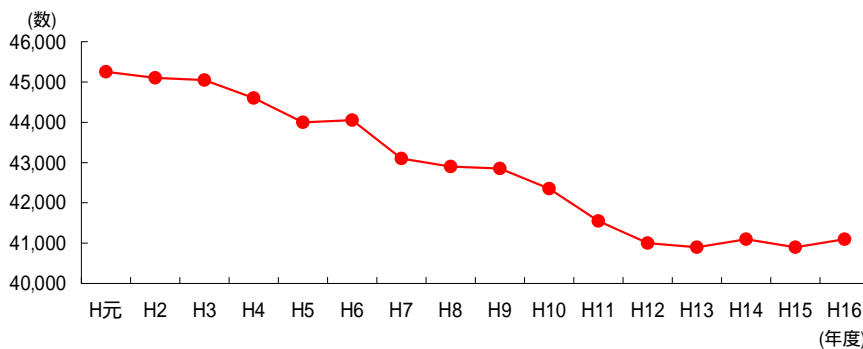


図. 全国のバスの輸送人員の推移

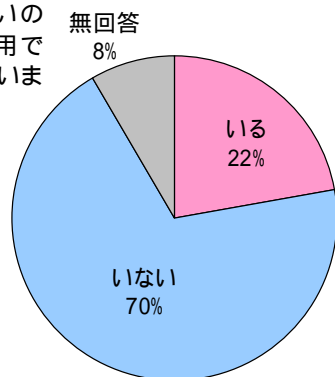
資料:国土交通省



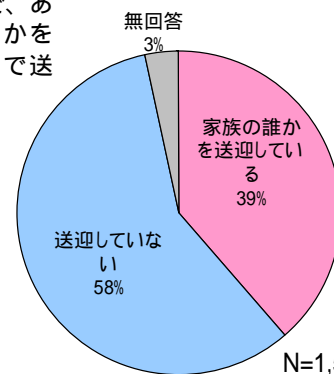
(注) 道路運送法に規定する「一般乗合旅客自動車運送輸送」を行う事業者を対象
資料:国土交通省

図. 全国のバスの系統数の推移

Q. あなたのご家族に「バスを利用したいのに便が悪いため利用できない」という方はいますか？



Q. 日常活動の中で、あなたはご家族の誰かを定期的に自家用車で送迎していますか？



N=1,552

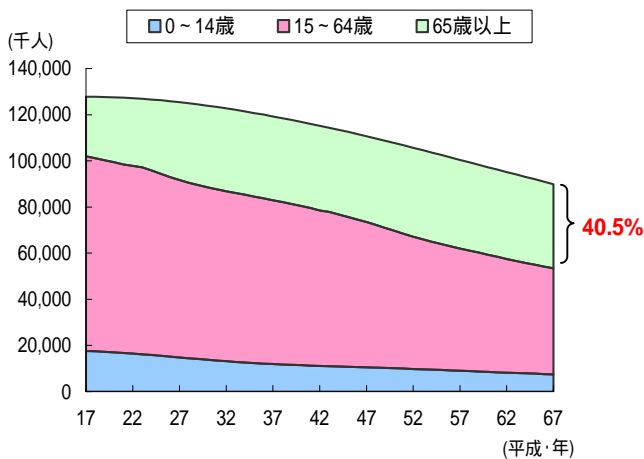
N=1,552

図. 三条市民のバス利用に対するニーズと送迎実態

(資料)三条市の公共交通に関するアンケート調査(H19年12月実施)

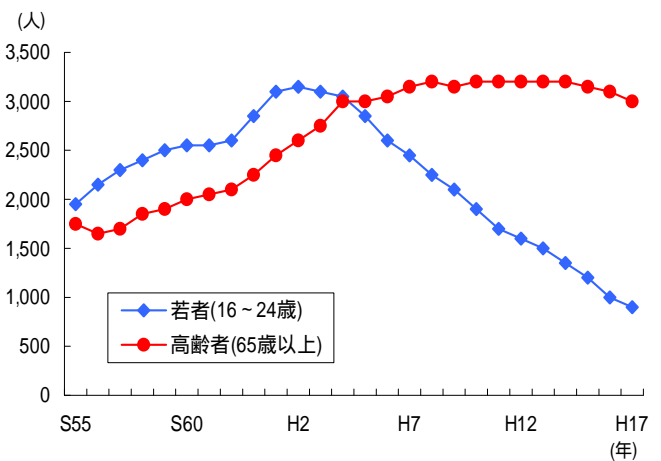
(3) 福祉政策としての必要性

- ・ 我が国は、世界的に見ても急速に高齢化が進み、65歳以上の人口割合は、平成67年には総人口の約40%(平成17年:約20%)に達すると予想されます。
- ・ 三条市においても高齢化が進み、高齢化率は県平均を大きく上回る状況にあります。
- ・ 高齢者は身体機能の低下から外出頻度の低下や交通事故の多発等が問題視されており、今後、高齢化の進展に伴いこの傾向が一層強まると予想されます。
- ・ 公共交通は一般に、身近で安全性の高い交通手段であることから、高齢者に対応した公共交通利用のやさしいシステムやサービスの提供は福祉政策としても重要です。



資料: 国立社会保険・人口問題研究所(平成18年12月推計(中位推計))
平成17年は国勢調査報告による実績値

図. 日本の将来人口の予測値



資料: 警視庁HP

図. 全国年齢層別の交通事故死者数の推移

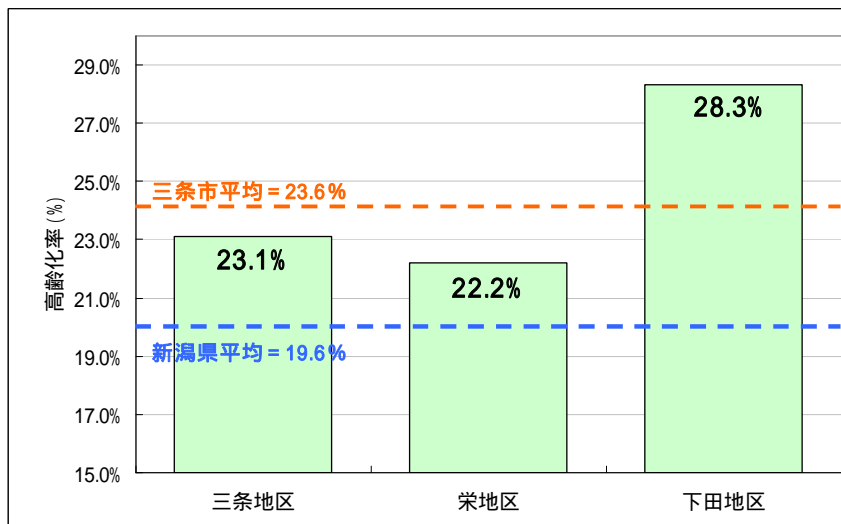


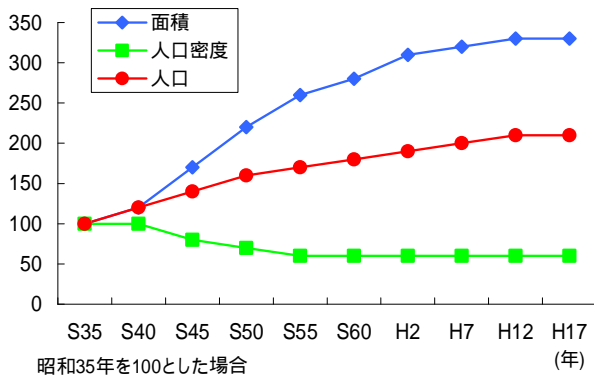
図. 三条市内の地区別の高齢化率

資料)H17国勢調査

注) 高齢化率: 全人口に占める65歳以上人口の割合

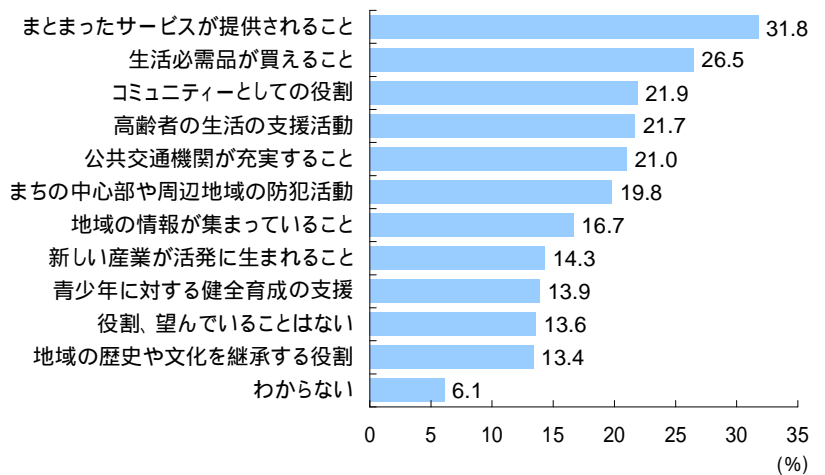
(4) 人口減少下でのまちづくり支援からの必要性

- ・ 高度経済成長期以降のモータリゼーションの進展に伴い、我が国の市街地は人口密度を低下させながら拡大することとなり、商業機能を始めとする都市機能の郊外化が進んできました。
- ・ 三条市においても人口が減少し、市街地の低密度化が進んでいます。
- ・ このような拡散した市街地は、公共施設の維持管理等の都市経営に係るコスト面からも非効率となっています。
- ・ 今後、人口減少社会が到来する中で、自治体財政を保ちつつ地域コミュニティを維持するためには、都市機能の無秩序な拡散を廃し、過度に自家用車に依存しないまちづくりを目指す必要があります、そのようなまちづくりを支援する上で公共交通の活性化が重要です。



(注) 人口集中地区は、国勢調査における概念で、都市的地域を表す。市町村の境界内で人口密度の高い基本単位区(原則として人口密度が1km²当たり4,000人以上)が隣接して、その人口が5,000人以上となる地域と定義される。

資料:総務省「国勢調査」



資料:内閣府「小売店舗等に関する世論調査(H17年度)」

図. 全国の人口集中地区の面積、人口、人口密度の推移

図. 「まちの中心部の役割や中心部への希望」についての意識

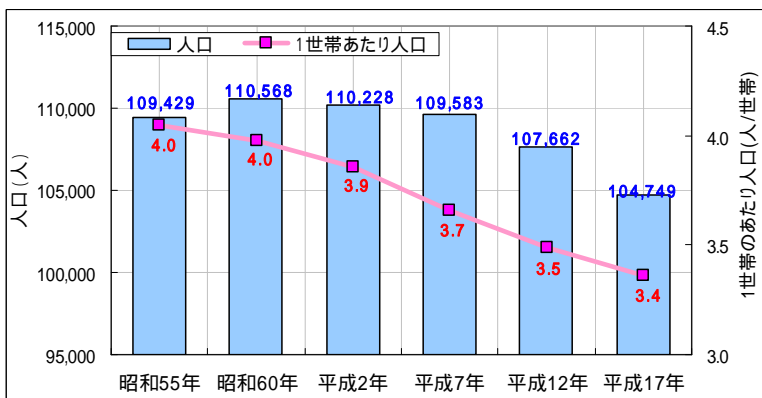


図. 三条市の人口推移 資料)国勢調査

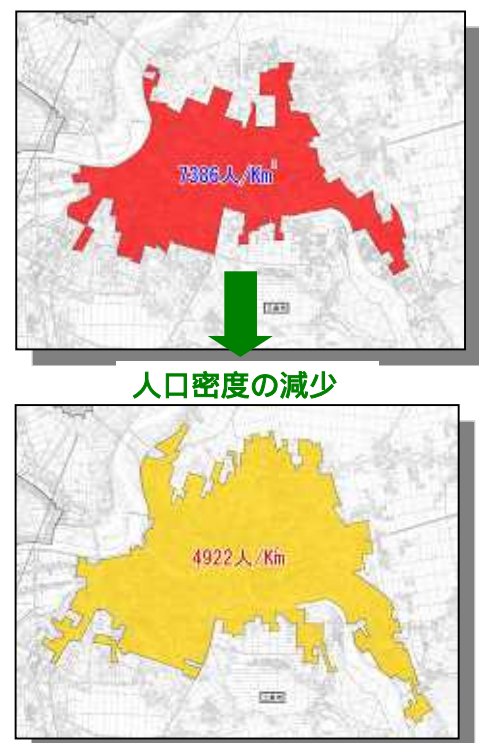
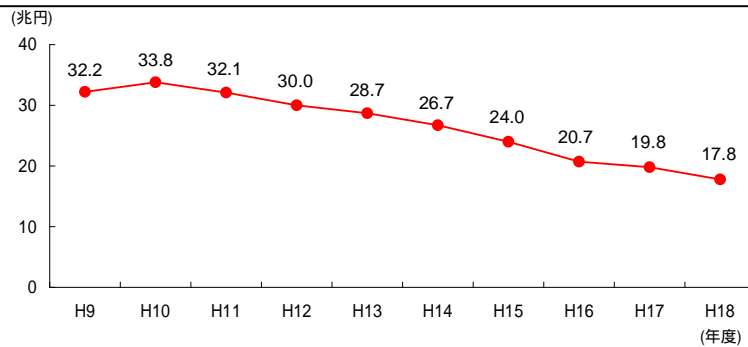


図. 三条市の人口集中地区の拡大状況と人口密度

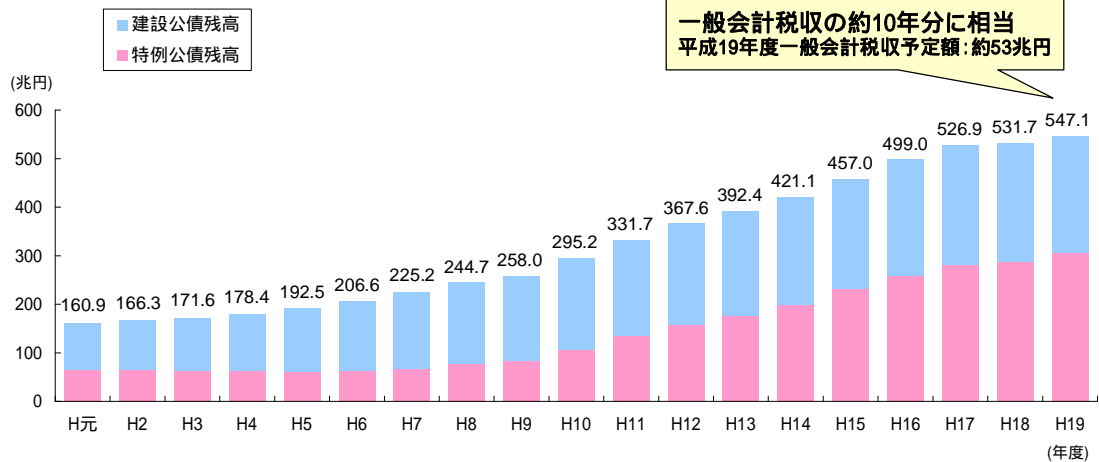
(5) 交通円滑化からの必要性

- ・今後、我が国の財政状況がさらに厳しくなることが予測される中で、公共事業としての道路政策のあり方は「作る」ことから「使い方を工夫する」という考え方にシフトしています。
- ・三条市においても、自動車需要に道路整備が追いつかず、交通渋滞が年々悪化する状況にあります。
- ・公共交通は1台当たりの輸送効率が自家用車に比べ高く、自家用車の利用者が公共交通利用に転換することにより自動車総量が削減されることから、道路整備を行わず渋滞緩和などの交通問題の改善が可能となります。
- ・このため、限られた財政制約の下で、道路交通の円滑化を推進するためには、公共交通利用を促進する必要があります。



投資額については、平成15年まで実績、16・17年度は見込み、18年度は見通し
資料: 国土交通省

図. 国の建設投資 (政府投資額: 実質値) の推移



一般会計税収の約10年分に相当
平成19年度一般会計税収予定額: 約53兆円

図. 国の公債残高の推移

資料: 財務省

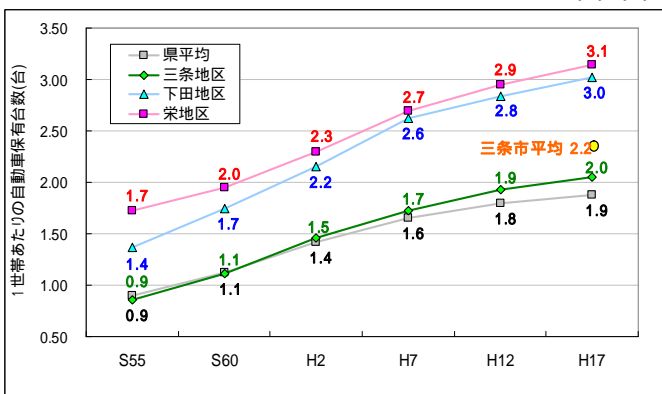


図. 三條市の自動車保有率の経年変化

資料) 新潟県統計年鑑

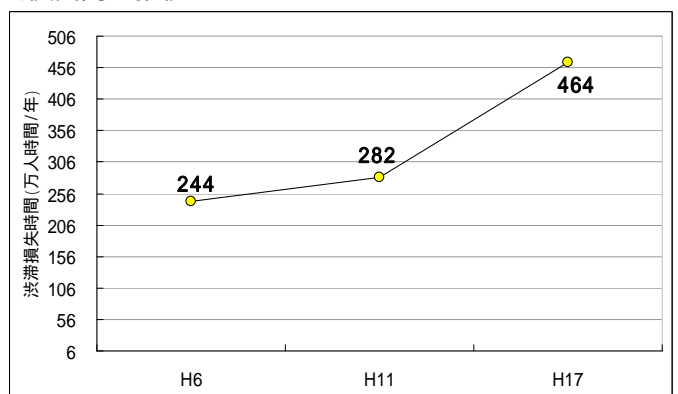


図. 三條市の渋滞損失の経年変化

道路交通センサスに基づく三條市の一般県道以上の昼間12時間・年間渋滞損失時間

5.2 三条市において公共交通が担うべき役割

ここでは、社会的要請からの公共交通活性化の必要ならびに三条市の地域特性を踏まえ、三条市において公共交通が担うべき役割を整理します。

(1) 適正な土地利用への誘導を支援する

- ・三条市の中心市街地においては、自家用車に依存する拡散した市街地からコンパクトなまちづくりへの転換が求められており、その実現のためには、市街地の集約等の取り組みと合わせて、自家用車に変わる中心市街地アクセスを行う交通手段を確保する必要があります。
- ・このため、三条市域における公共交通は、下田、栄等の周辺地区から中心市街地へのアクセスを確保し適正な土地利用への誘導を支援する役割を担います。

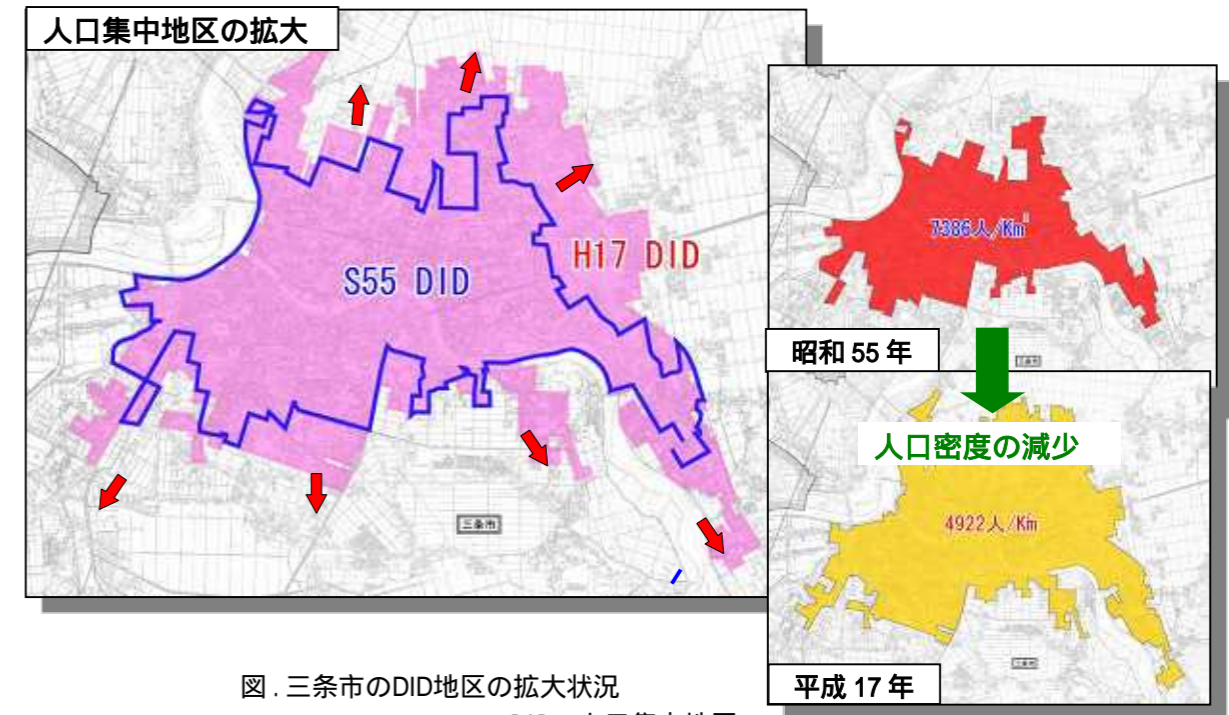
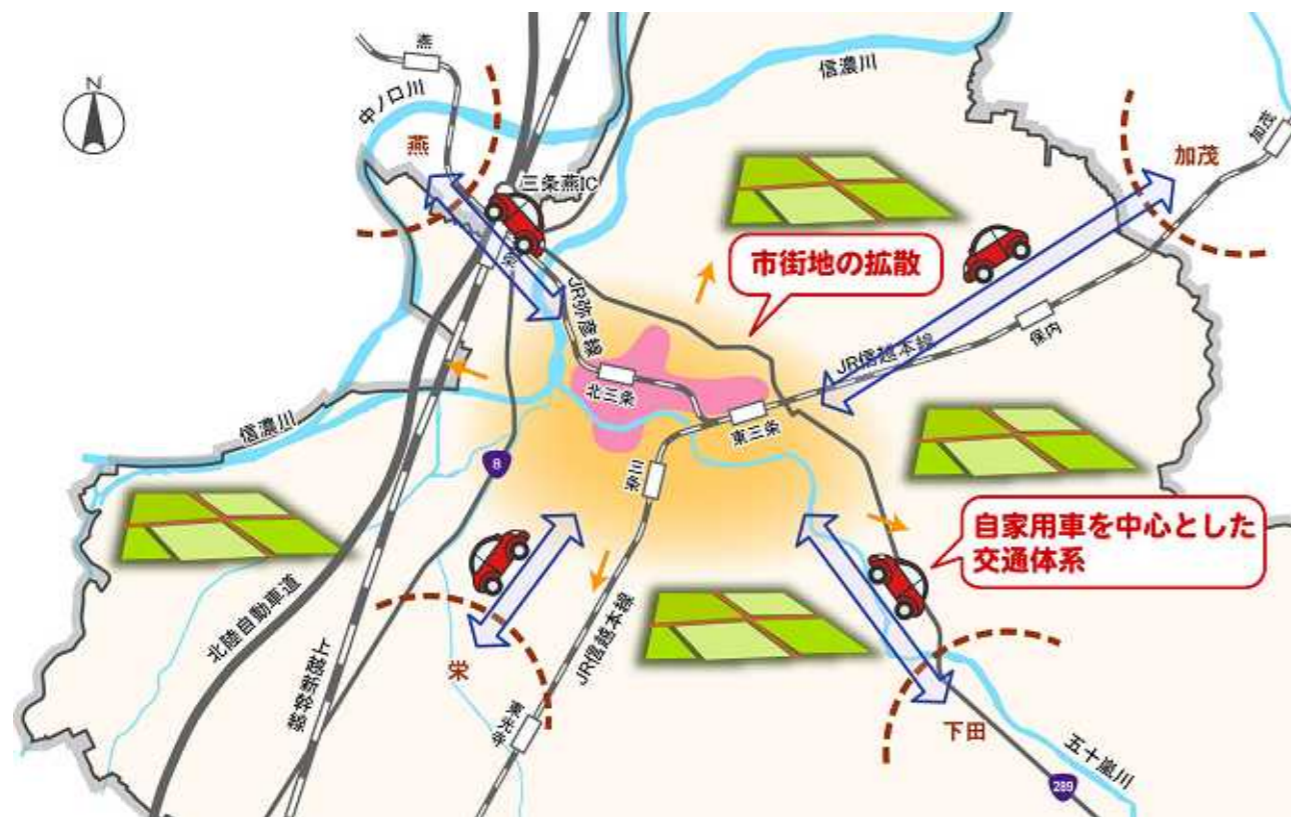


図. 三条市のDID地区の拡大状況
DID：人口集中地区

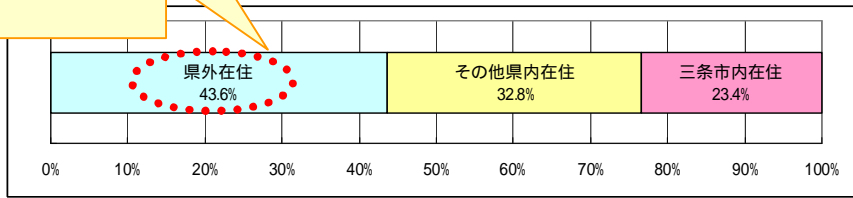
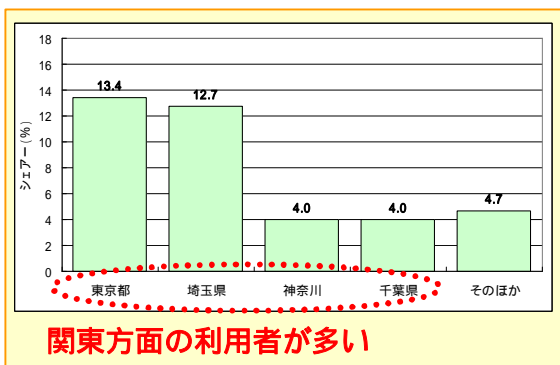
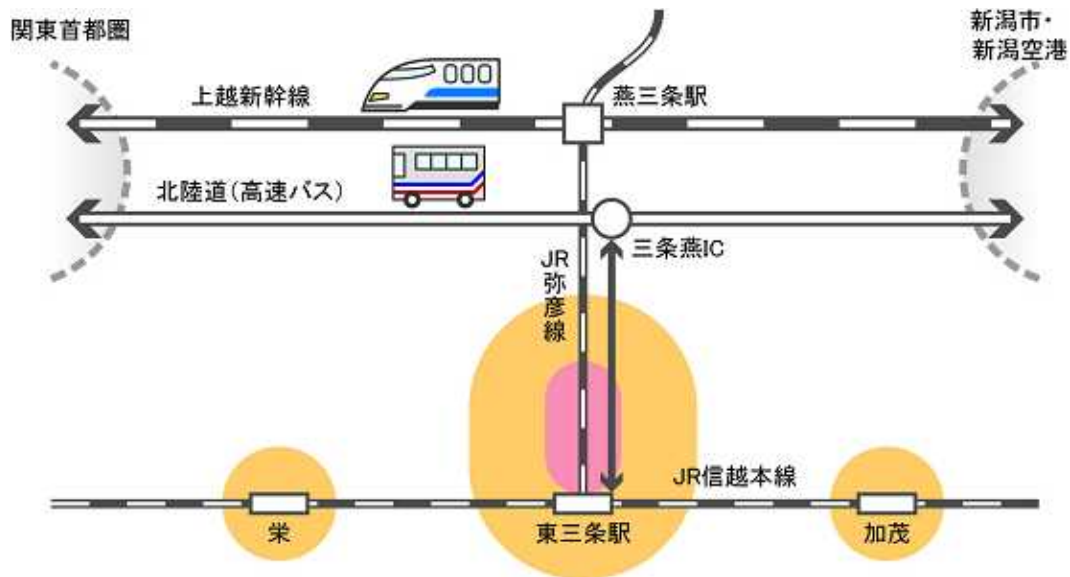
〔目指すべき方向〕

〔現状〕



(2) 広域交流を支援する

・ビジネスを通して広域との交流が盛んな三条市にとって、公共交通は他の圏域とを結ぶ重要なアクセス交通網としての役割を担います。



(N=149)

図. 燕三条駅の乗降客の居住地

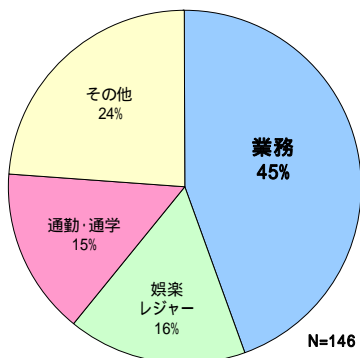


図. 新幹線利用者の来訪目的

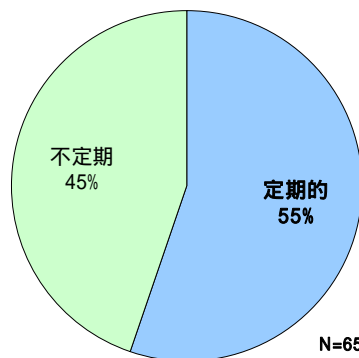


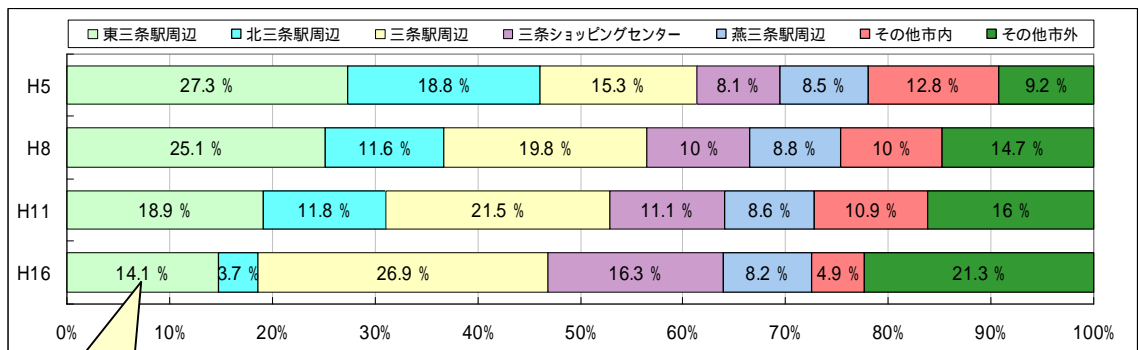
図. 県外関連の利用者の定期利用者割合

注) 月1回以上している利用を定期利用者とした

資料) 新幹線利用者ヒアリング調査

(3) 中心商業地区の活性化を支援する。

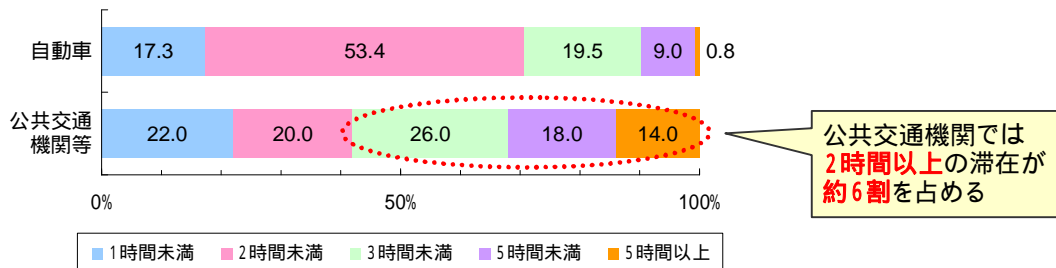
- ・三条市にとって東三条駅～一ノ木戸・本町商店街を中心とした中心商業地区の活性化は重要な課題となっています。
- ・駐車場の確保が難しい中心商業地区にとって、公共交通は有効なアクセス手段であり、また、一般に公共交通での来街者は自家用車利用者に比べ買い物等による滞在時間が長い傾向を示しています。
- ・このため、三条市域における公共交通は中心商業地区へのアクセス手段として、さらにまちなかの賑わいを高める上でも重要な役割を担います。



中心商業地の利用数が減少

図. 三条市の買い物地区利用割合の変化

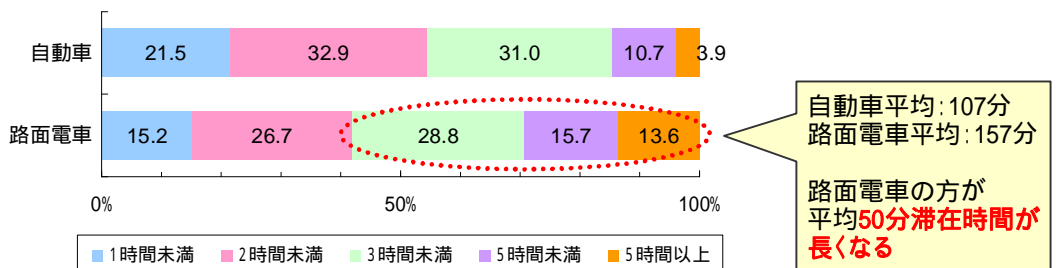
[交通手段別の中心市街地滞在時間(富山市)]



公共交通機関では2時間以上の滞在が約6割を占める

資料: 中心商店街地区回遊性確保調査報告書(H16年 富山市)

[中心市街地における滞在時間の分布(広島市)]



自動車平均: 107分
路面電車平均: 157分
路面電車の方が平均50分滞在時間が長くなる

資料: 広島大学大学院国際協力研究科 岡村敏之助手(当時)の論文

図. 他都市の事例からみた交通手段別の中心市街地の滞在時間

(4) 市民の日常活動を支援する。

- ・三条市においても少子・高齢化が進展し、特に下田地区などの中山間地域においては少子化による学校の統廃合が進み、その結果、学区のエリアが広く学生・児童の徒歩での通学が困難な地域があります。
- ・公共交通は高齢者や学生など運転免許を持たない人にとって重要な交通手段であり、通学、通院、買い物等の日常活動を支える上で重要な役割を担います。

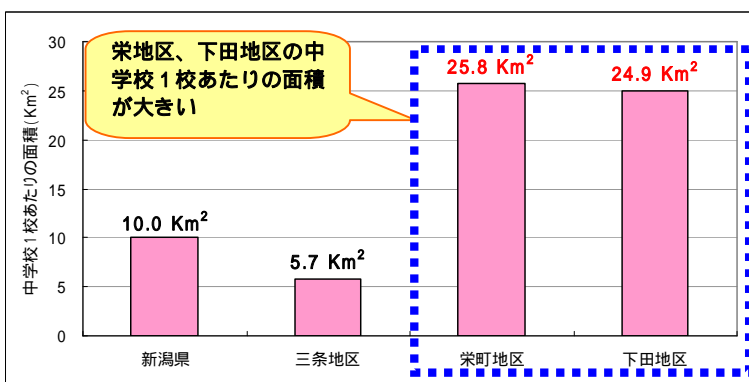
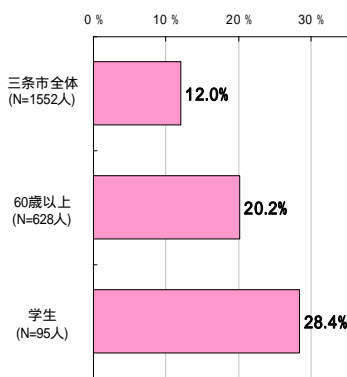


図. バスの利用状況

(バスを定期的に利用する人の割合)

図. 中学校区の平均面積

H18年現在

(5) 交通環境を改善する

- ・三条市においても自家用車依存の高まりから、交通事故件数の増加や自動車CO₂排出量の増加など、交通環境が悪化している。
- ・1台当たりの輸送効率が高い公共交通は自動車総量を削減し、交通環境改善に寄与する役割を担う。

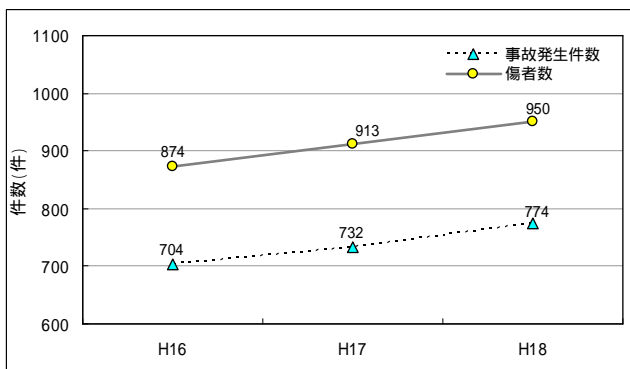


図. 三条市の交通事故発生状況

資料)三条市の交通事故 H18年版

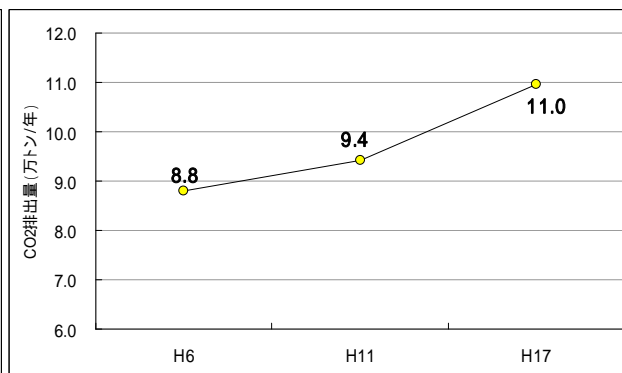


図. 自動車が排出するCO₂の変化

道路交通センサスに基づく三条市の一般県道以上の昼間12時間・年間CO₂排出量