



松阪市シンポジウム
「まとまり」「つながる」まちと公共交通を
市民みんなでつくるために (17/12/03)

**なぜ公共交通と居住地コンパクト化が
いま必要なのか**
- 今動き出せば、まだ間に合う! -

名古屋大学大学院環境学研究科教授
松阪市地域公共交通協議会会長
加藤 博和
kato@genv.nagoya-u.ac.jp
<http://orient.genv.nagoya-u.ac.jp/kato/Jkato.htm>

今までは幸せな時代だった

- 人口も経済も右肩上がり。借金しても必ず返せる
- 偶然にも? 大災害が少なかった
- エネルギー・資源・食料が十分入手でき、環境への負荷も大きくない

→ クルマを自由に乗り回せ、好きなどころに住める
→ 住宅(地)・都市の耐久消費財化 使い捨て)

今や、これらの前提がすべて崩れ去った!!
(気づいていなかっただけ?
気付かないふりをしていただけ?)

名古屋大学 加藤博和 17/12/03

1

クルマは都心空洞化・郊外化を促進する



かしこくないし楽しくない
クルマがないと何もできない
維持費もかかる。事故が怖い
体がなまって健康にも悪い
(PPKにならず、健康寿命は
延びない。医療・介護費も多
額に)
こんな地域では、人口減少・
高齢社会を生き残れない

魅力に乏しく無個性
クルマはいても
人がいない「まち」
車窓からは看板を
見る余裕もない



名古屋大学 加藤博和 17/12/03

2

クルマは土地を浪費する



出典: ストラスブール市資料

かしこくないし、楽しくない・・・
せっかくの土地がもったいない
体がなまって健康にも悪い
しかもCO₂もたくさん出る

名古屋大学 加藤博和 17/12/03

3



国破れ、山河敗れて バス走る」

ガレキの中、
路線バス・乗合タクシーは
地元住民を乗せ走っていた
公共交通が被災地の生活を支える

名古屋大学 加藤博和 17/12/03



Photo M.Fukumoto

4

地域住民組織による公共交通運営の「老舗」 稲井地域乗合タクシー「いない号」 (宮城県石巻市、2004年12月1日運行開始)

- ・事業主体 稲井地域乗合タクシー運行協議会 (地区住民代表による協議会)、
運行主体 三陸タクシー (委託)
- ・定時定路線。ただし地域内ではフリー乗降
- ・運賃 市の補助金とともに、地域の大半 (9割程度)の世帯が協賛金を拠出し維持
- ・月1回の協議会で運行内容を検討

- 路線バスの時と比べ便利に
本数増、狭い道路へ乗り入れ、行き
たい施設へ直行、需要に合ったダイヤ
- その上、経費も削減

→身の丈にあった「おでかけ」手段を
地域自らが「つくり」守り「育てる」
ことで、まちづくりを「して復興！」に
もつながら (＝地域力)
→しかし、これは大変な手間がかかる



名古屋大学 加藤博和 17/12/03

5

震災後のバスの活躍

- ・ 電気も暖もとれ、無線もあるバスは重宝
- ・ 被害を受け、通信手段や燃料確保に苦しみながらも、
直後から避難・救援輸送 (物資運び込みも)
- ・ クルマを失った人の移動手段として機能 (避難所・仮
設住宅・遺体安置所アクセス、入浴バスなど)
- ・ 鉄道代替、地域間輸送、対東京、対空港を一手に担う。
貸切バスも活用 (鉄道は復興計画が固まらないと鉄
道復旧困難)
✓ 春休みであることがラッキーだった (始業式後に通常ダイヤ
に戻す対応が多かった)
✓ 利用少ない鉄道路線は、線路をバス専用道として仮復旧
✓ 高速バスを緊急車両指定

名古屋大学 加藤博和 17/12/03

6

ほとぼり冷めると・・・

- ・ 被災地では・・・
－ 仮設住宅地域では重要な足
－ しかし多くの地域でクルマに戻ってしまった
- ・ 東京では・・・
－ 計画停電によって電車・バスから自転車・徒歩にシフト
－ 発災対応・帰宅困難対策など課題山積

公共交通には以前から
「静かな津波」が押し寄せていた？

名古屋大学 加藤博和 17/12/03

7

- 公共交通ってどうして必要ですか？
- ないと困ることがありますか？
- 使う気になりますか？
- お金を出していただけますか？
- 乗り方分かりますか？

そもそも「地域公共交通」とは？

地域公共交通の活性化及び再生に関する法律
(2007施行、2014大きな改正)

• 地域公共交通 (2条 1)

地域住民の日常生活若しくは社会生活における移動又は観光旅客その他の当該地域を来訪する者の移動のための交通手段として利用される公共交通機関をいう。

• 公共交通事業者 (2条 2)

イ 鉄道事業法による鉄道事業者

ロ 軌道法による軌道経営者

ハ 道路運送法による一般乗合旅客自動車運送事業者
及び一般乗用旅客自動車運送事業者

ニ 略)

ホ 海上運送法による一般旅客定期航路事業等を営む者

ヘ 略)

地域公共交通事業衰退のスパイラル (らせん)

- サービスを買ってくれる人がいない
 - 買ってもらえるようなサービスをつくりだすしくみがない
 - 買ってもらえないのでやる気も出ない
 - 結果的に、サービスの劣化が加速する
- このままいけば、お客様も減るが、働いてくれる人もいなくなる？
バスも、鉄道も、タクシーも・・・
- ならば、なくなってしまってもいいですか？

「おでかけ」できることの大切さ それが、地域公共交通の一番の存在意義

- クルマがあれば地域公共交通はいらない？
- クルマを運転できなくても、だれかに乗せてもらえればいい？
- モノが来てくれればいい？ 通販、移動販売車など
- ITを使えばいい？ \$OHO、テレビ会議、チャットなど



「おでかけ」しなくても済むのはいいけど、

「おでかけ」が自由にできないというのは健全か？

「いざというとき使える」「つながっている」という安心

「おでかけ」しやすくすることは、

生活を、そして地域を「いきいきわくわく」にするための方法の1つ

やるなら「乗って楽しい」「降りても楽しい」を目指す必要

- 乗って楽しい 交通手段自体に魅力がある

- 降りても楽しい 必要なところや行きたいところに行ける

→ 「おでかけ」を提供することで、地域のQOL(Quality Of Life)を

高め、安心安全を守り豊かさを増進させるのが地域公共交通

「なにかと便利な公共交通って？」

例1) 総合病院乗り入れは 路線バス勝利の方程式
しかし、本当にいいことなのか？

→ 高齢者は病院しか行くところがない？（でかける口実がつくれない？）

例2) 商店街から要望を受けて路線を引いた
これは、本当にいいことなのか？

→ 商店街が何も努力しなければ共倒れになる

・ 公共交通づくりは、集まりたい場所づくりとセットであるべき 商店街・産直・ショッピングセンター、図書館・生涯学習施設、温浴施設、コミュニティカフェなど。

→ それによって「おでかけ」が楽しくなり、「暮らしが」地域が「楽しくなることが本当の付加価値

「いまは乗らないけど、将来クルマが
運転できなくなったら利用したい」
という声をよく聞きますが・・・

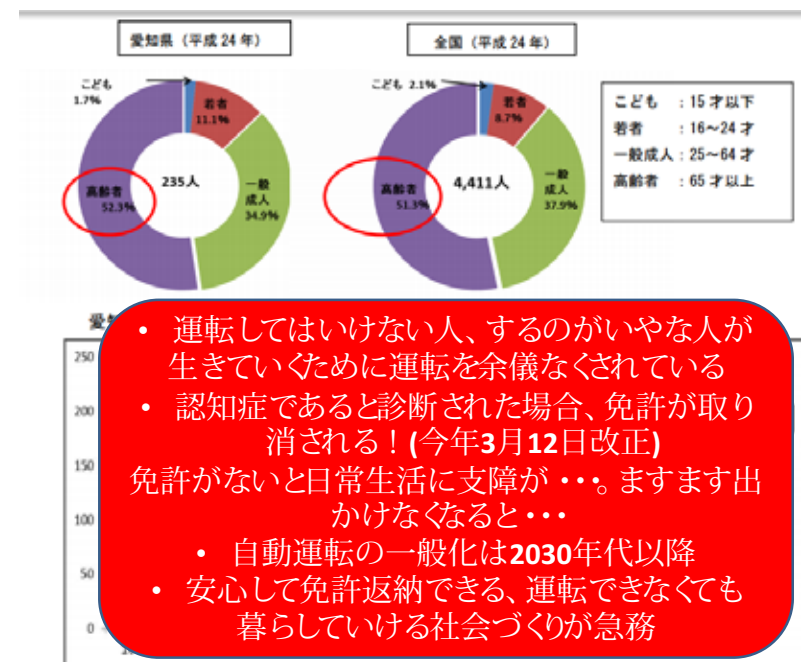
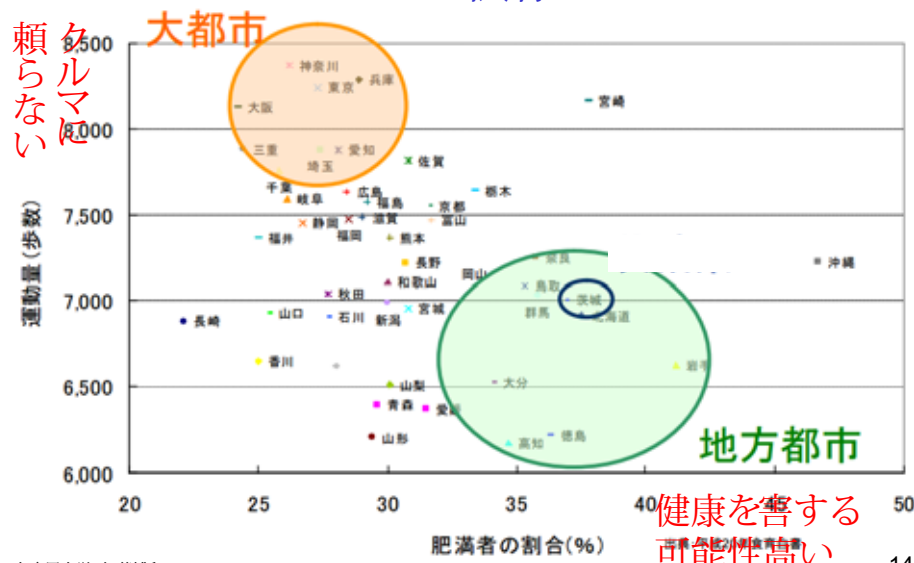
- ・ **公共交通よりクルマの方が便利で使いやすいから使っているのが現状**
 - － クルマはカーナビ・オートマ・パワステ・衝突軽減ブレーキで半自動。
 - － 一方、公共交通は調べないと乗りこなせないし、けっこう歩かないといけない
- ・ **そんな方が、クルマが運転できなくなった時に、バスを利用できるのか？**
 - － バス停まで歩けるか？ ダイヤを調べられるか？

結論：クルマが運転できなくなった時に公共交通が利用できるはずがない。つまりその時が自由に外出できなくなる時

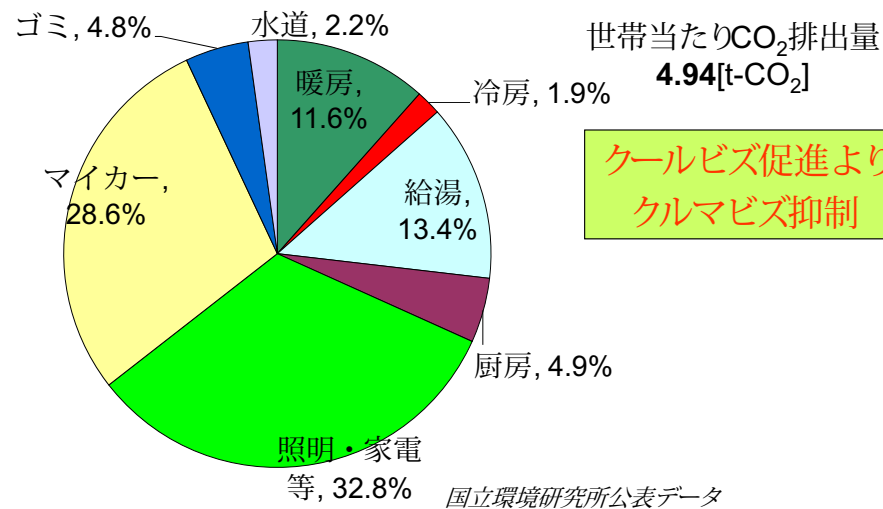
→ クルマに乗れるうちにバスも乗るようにしておくことが必要
→ 月一回でいいので乗れるように。当事者意識」が大事

田舎ほど運動せず不健康

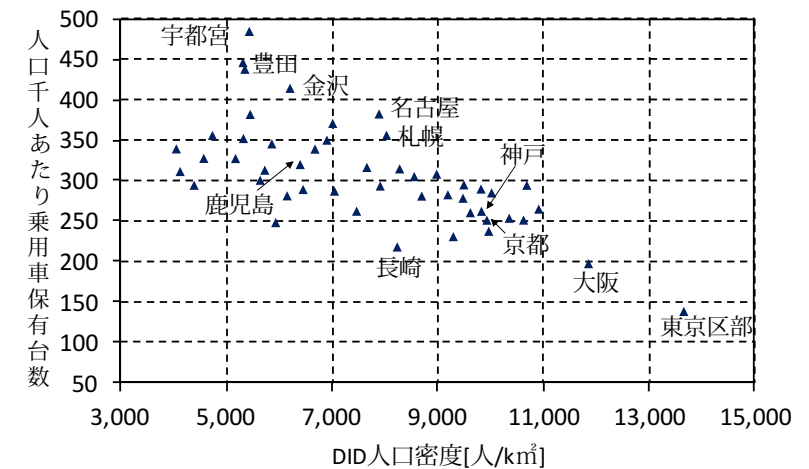
・・・クルマ依存だから



クルマは環境負荷をたくさん出す -日本の家庭からのCO₂排出量の内訳（2015年度）-



日本の主要都市におけるDID人口密度と 乗用車保有率との関係（2005年）



地方部 拡散的立地構造。公共交通利用増加は困難

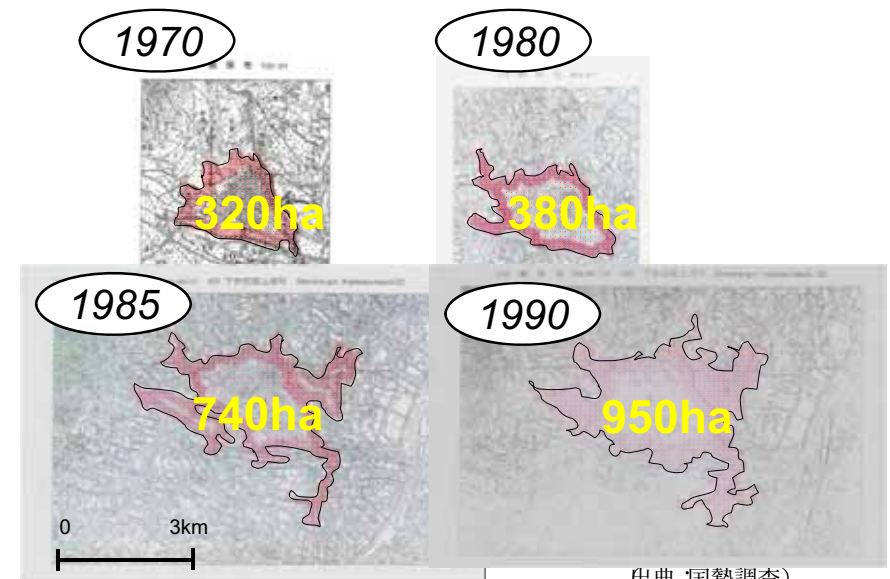
人口減少と高齢化の進展

年	1930	1960	1980	2005	2030	2050	2080
人口 (全国)	50	74	92	100	90	74	50
名古屋	45	72	94	100	95		
高齢化率 (全国)	5%	6%	9%	20%	32%	40%	42%
名古屋	3%	4%	8%	18%	29%		

推計値は、国立社会保障・人口問題研究所の公表値に基づく

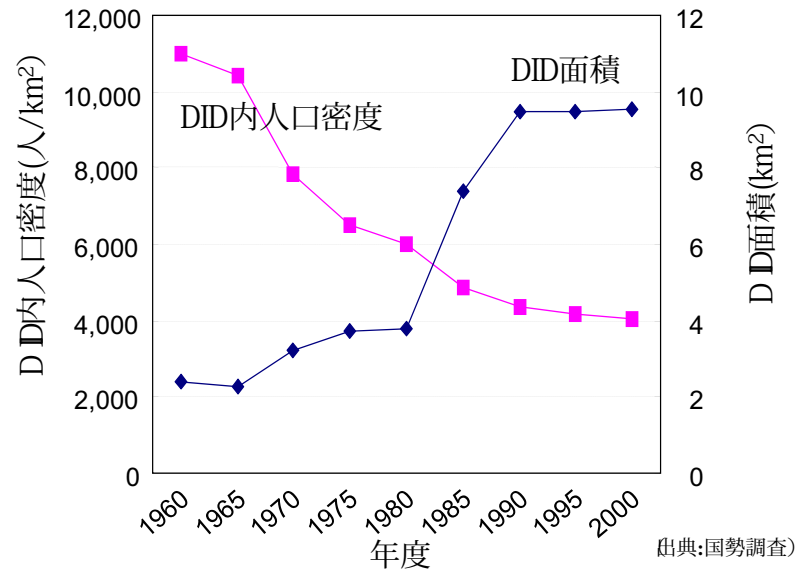
- 75年かけて広げた居住域を、75年かけてたたむ必要だからといって、昭和初期の都市・集落地域に回帰せよという意味ではない)
- 高齢化でどんどんお金がなくなる一方、
どんどんやるべきことは増える

飯田市のDID (Densely Inhabited District)の推移

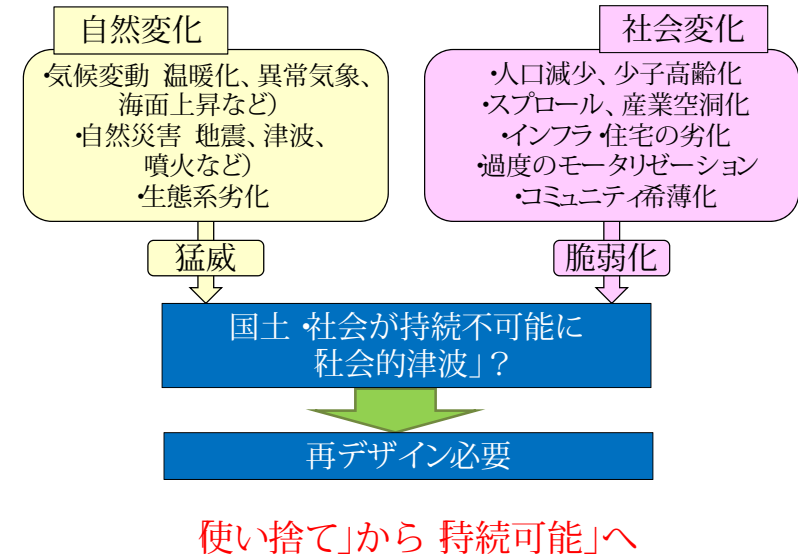


(出典 国勢調査)

飯田市のDID (Densely Inhabited District)の推移



都市・建築の発想転換が急務



「拡散」から「凝集」へ

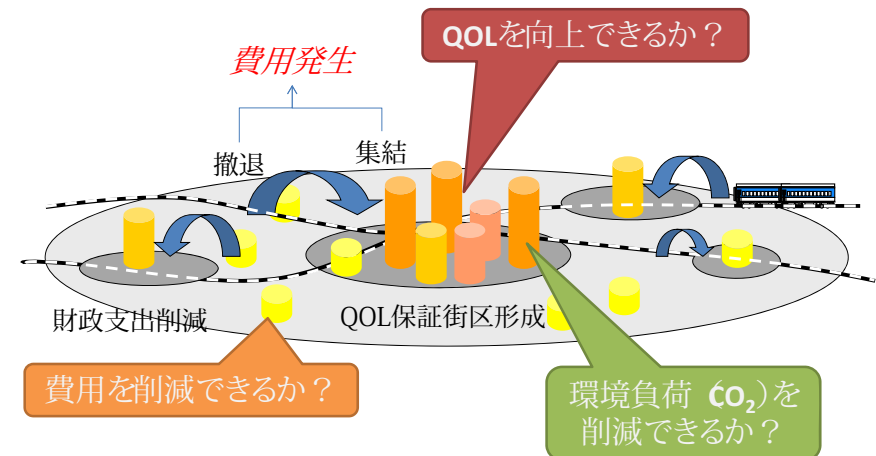
人口増加期： だらしない拡散

スクラップ&ビルド 使い捨て)
都市域の無秩序な拡大
土地利用の無駄使い
→ 持続不能社会

人口減少期： かしこい凝集

各地域の身の丈に合った空間形成
土地利用の最適効果の発揮
→ 持続性社会へ

「かしこい凝集」は本当に持続可能な都市を実現するか？

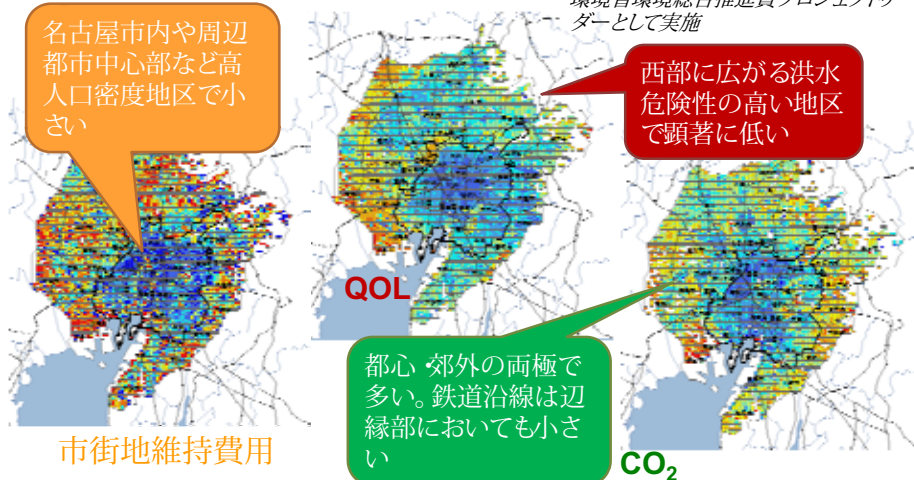


Triple Bottom Line でチェック!

名古屋都市圏を対象としたTBL評価結果

500mメッシュ単位 (2005年時点の例)

環境省環境総合推進費プロジェクトリーダーとして実施



費用効率性 ($QOL/費用$)、環境効率性 (QOL/CO_2) から都市構造見直しの方向性を見いだす → 時空間的なインフラ整備・更新策の方針検討へ

名古屋大学 加藤博和 17/12/03

24

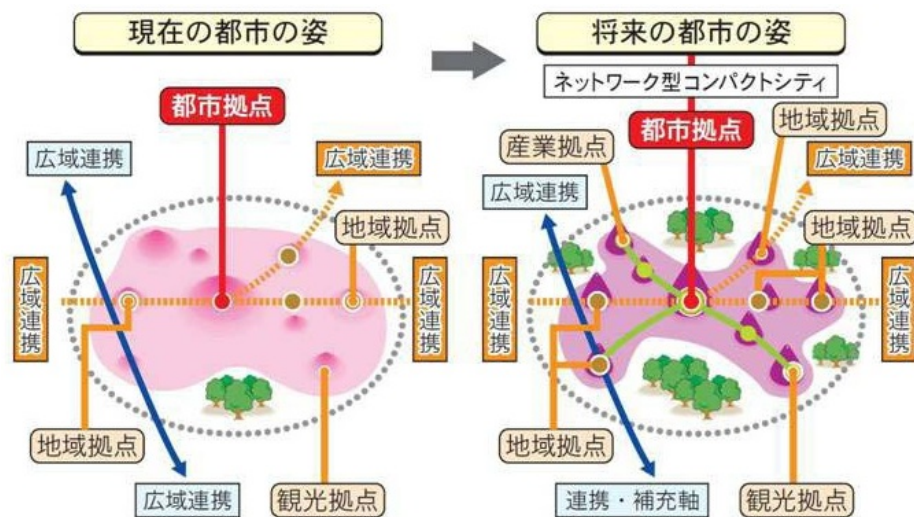
「モータリゼーションをあてにした都市計画」とその行き詰まり

- ・モータリゼーションによる土地利用ポテンシャル増大
 - 公共交通：土地の「点・線」的利用
 - 自動車交通：面」的利用が可能
 - 公共交通が存立しにくい地方都市にとって効率的
 - (土地利用ポテンシャル増大) > (自動車の社会的費用)
 - どの地方都市も手を染めてきた (そうしないと生き残れない)
- 土地利用計画の不備を、交通・道路・特定財源、公共交通 (民間事業者) で尻拭いさせる構造が定着
- ・今後、自動車の社会的費用は増大
 - 事故費用 (高齢化? 自動運転?)、環境費用 (エネルギー、廃棄物含む)
 - 低密な土地利用がもたらすコスト
- 人口減少下でだれが負担するのか?

名古屋大学 加藤博和 17/12/03

25

コンパクト+ネットワーク・・・まとめ、つながる「国土のグランドデザイン2050」のキーワード



名古屋大学 加藤博和 17/12/03

26

コンパクト？

Compact = 完備性 (数学)



中心市街地活性化(再開発?)・商業振興策と勘違いしている人が少なくない

名古屋大学 加藤博和 17/12/03

27

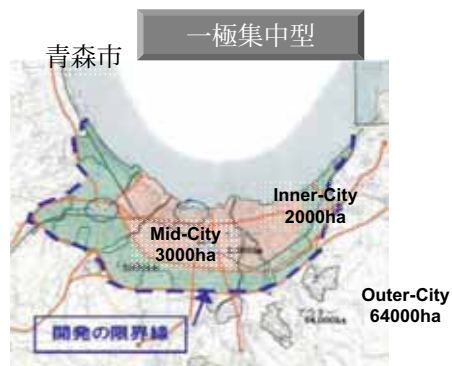
コンパクトシティとは？

- ・ **「都市」と「非都市」とを明確に分ける（線引き）**
 - － 空間的に明確な区別（メリハリ）。土地の「持ち味」を引き出す（土地生産性を極大化）
 - － 都市と非都市、それぞれに合った投資
※ 1箇所に集中するという意味ではない（後述）
- ・ **「都市」をなるべく狭くする 密度を高くする**
 - － 空間・インフラの有効活用
 - － 長持ちし風格あるインフラ・建築物群（「ストック化」）
- ・ **「都市」の中はなるべくクルマを使わせない**
 - － クルマは空間の有効活用を阻害し、環境・安全面でも劣る
 - － バリアフリー・ユニバーサルデザイン



- ・ もともと日本の都市計画制度もコンパクト化を進めることを考えたものであった
- ・ しかし、多くの都市は発展を続けてきたので、都市域を拡大するニーズがあった
- ・ 人口減少・超高齢化に入っいま、これ続けるのは不可能に

2種類のコンパクト・シティ



青森市中心市街地活性化基本計画(平成19年2月)

中心市街地活性化方策
歩行者・自転車機能向上)



富山市公共交通活性化計画(平成19年3月)

公共交通活性化方策 (LRT/BRT)
公共交通指向型開発 (TOD)



ブラジル・クリチバ 「線状都市」

BRTを基幹に、その周辺のみ高層開発を許す都市計画 (TOD: Transit Oriented Development)
居住環境も治安も良好



TOD(Transit Oriented Development) 型コンパクトシティの利点

1. 集約地区の交通利便性が高くなるため、自主的に人が集まるようになる (土地利用規制だけでやろうとすると不満が高くなる)
2. 公共交通利用者が増加し、その効率性・採算性が向上する
3. 公共交通依存となるため、長距離トリップも許容され、交流人口を増加させることができる (クルマも公共交通も使えないとすると、小都市しか成り立たない)

世界では「低炭素で暮らしやすい」 交通まちづくりがアツい！



日本では富山が先行
既存の「どうしようもなかった」鉄
道線をLRT(Light Rail Transit)化
富山ライトレール)
→ まちの軸として誇れる存在に
→ コンパクトシティへ展開
カギは 乗る公共交通

持続可能なまちづくり 魅力向上・
環境・福祉・健康・防災・コスト等)
の観点から、交通体系再編、過度
のモータリゼーションからの脱却を
政策として強力に推進
市民の支持も得られる



地域が主役となって「おでかけ」 (移動) 手段をつくり直す時代へ

- お上に言われたからでなく、必要だから自ら頑張る-

- ・ 公共交通が必要な理由、それを公的に維持する必要性を 地域自ら明らかにする
- ・ それをどのように具体化するかを 地域自ら考える (たくさんのやり方を検討できる時代に)
- ・ それを誰がどう支えるのかを 地域自ら決める

○ 「おでかけ」の保証水準は、地域・自治体が
自ら決め、実情に合わせコントロール

○ 「おでかけ」を考えることは、まちづくりを考える
際の大事な要素 (地域全体の方向性を考える必要)

→ 「おでかけ」確保策は自治体の重要な仕事
そこに参画・協力するのは、
住民・利用者の権利であり義務でもある

持続可能な地域公共交通網形成に関する努力 義務 (活性化再生法 4 条、2007 年)

1. 国 : 情報の収集・整理・分析・提供、研究開発の推進、人材の養成・資質向上
2. 都道府県 : 市町村の区域を超えた広域的な見地から、必要な助言その他の援助を行う。必要があると認めるときは、市町村と密接な連携を図りつつ主体的に地域公共交通の活性化及び再生に取り組む
3. 市町村 : 関係者と相互に密接な連携を図りつつ主体的に地域公共交通網の形成に資する地域公共交通の活性化及び再生に取り組む
4. 公共交通事業者等 : 旅客運送サービスの質の向上、地域公共交通の利用を容易にするための情報提供・充実

「コミュニティバス」は救世主となったか？



Photo M.Fukumoto

東京都武蔵野市「ムーバス」
(1995.11運行開始)

2016.5に累計4,000万人達成

東京23区に接する人口稠密地域

自治体による公共交通確保策の標準に

→ 現在では全国の半数近くの市町村が運行

→ ところが、表面的「サルマネ」によって、似て非なる非効率な

巡回バス」が広がる原因に 最近ではデマンドでも・・・

名古屋大学 加藤博和 17/12/03

- 企画・運営」と運行」の分離
自治体 企画・運営 委託)
交通事業者 運行 受託)
- 交通事業者の言いなりでない
- 公営交通のように事業収支に
煩わされることがない
- それによって可能となった
新しい基本コンテンツ設定
小回り循環、停留所間隔200m、
小型バス、100円運賃
- 旧弊な路線バスの概念を覆す
- 地域に合った公共交通を実現

36

枝光やまさか乗合タクシー」

北九州市「おでかけ交通」の発祥、2000年10月31日運行開始)

運行主体 光タクシー



Photo M.Fukumoto

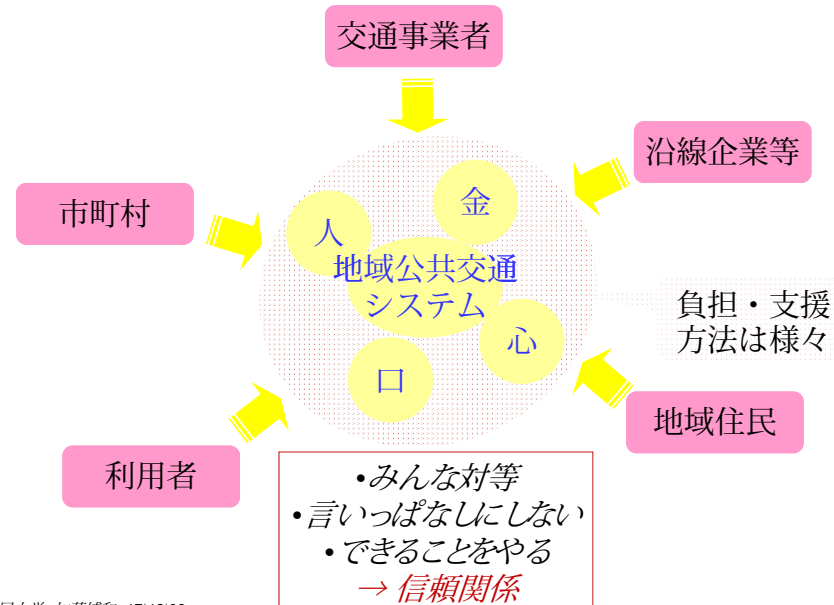
- 谷底に商店街、急斜面に住宅地
- 高齢化進展、クルマが使えない環境 車庫なし、道路狭隘)
- このままでは商店街も住宅地も衰退

名古屋大学 加藤博和 17/12/03

- タクシー事業者が地域に運行を提案し、市も協力
- 地域・事業者・市の「三位一体」
地域 運営委員会を組織し、運行形態検討、利用促進、協力金負担
- 事業者 運行計画立案、コスト削減、サービス改善
- 市 住民と事業者との調整、運行への助言・支援(立候補方式)
- 乗合タクシー 運賃当初100円、後に150円)による高頻度・地元密着型運行で住民の支持を得る
- 商店街は中心部にバス待合所を擁し、すぐ隣の大規模ショッピングモールに負けず賑わいを保つ
- クルマに頼らずいつまでも住んでいけるまちへ！

37

みんなで「一所懸命」支える



名古屋大学 加藤博和 17/12/03

38

負担する（支える）方法

- 金だけではない -

人：人材抛出

運営：運行内容の企画・立案
運行：運転・運賃収受
支援：ノウハウ提供
応援：運行への協力・広報・営業

金：資金抛出

運賃（委託費）の支払
運賃以外の提供（協賛金、寄付など）

心：意識を持つ

存在を意識し、現状を認識
存在は意識

口：意見を言う

建設的な意見
エゴ的な意見
苦情

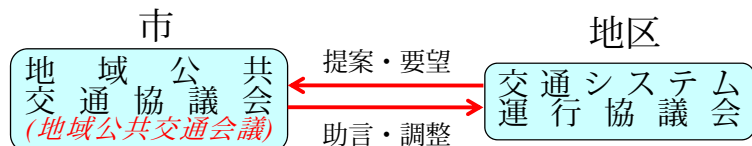
名古屋大学 加藤博和 17/12/03

39

地域公共交通コーディネートの仕組例 - 三重県松阪市（1市4町新設合併）：「立候補」方式 -

過去：要望型

- ①地区：公共交通を走らせてほしい・・・陳情・要望
- ②責任・費用負担：行政頼み・・・補助金ありき
- ③企画・運営：行政主導・・・住民・利用者はクレイマー



現在：参画型（協働事業）

- ①地区：公共交通を走らせたい・・・企画書作成、参画者(沿線住民＋企業・病院等)の自主的組織化
- ②責任・費用負担：地区も分担・・・利用者(運賃)＋地区(協賛金・運営協力等)＋行政(コーディネート、サポート)
- ③企画・運営：地区と行政が相談して決める・・・市全体の地域交通戦略に照らして調整し、認証

名古屋大学 加藤博和 17/12/03

40

名古屋周辺で広まる、市町村がお膳立てした「地域参画型」公共交通

豊橋市川北地区
「スマイル号」
16/01/13運行開始

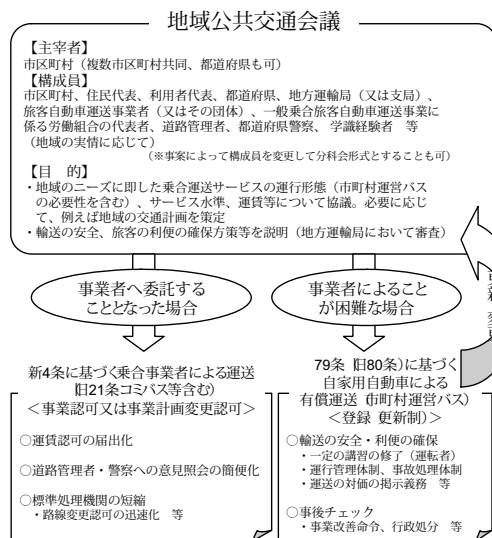


名古屋大学 加藤博和 17/12/03

- ◆名張市 地域バス 国津「04年9月、錦生」08年4月、薦原「7月、緑ヶ丘」09年4月、美旗「12年4月
- ◆伊賀市：比自岐「03年11月 09年4月有償化」
- ◆松阪市：コミュニティバス 黒部・東「06年7月、機殿・朝見」08年7月、飯高波瀬森「10年4月、磨野」11年8月、「三雲」12年10月
- ◆豊田市 地域バス 高岡「00年9月、永源東」保見「07年9月、旭」10月、藤岡「08年4月、小原」09年4月
- ◆岐阜市：ぎふっこバス06年10月4路線、08年6月4路線、09年6月2路線、10年9月1路線、12年9月1路線、12年10月1路線、13年9月1路線、14年9月2路線、15年9月2路線
- ◆一宮市：生活交通バス 萩原・大和「千秋」07年11月
- ◆関市 地域バス5地区で09年4月
- ◆岡崎市：下山「09年3月、形埜」09年11月、宮崎「09年12月、豊富」10年3月
- ◆豊橋市 地域生活バス・タクシー 東部「08年7月、北部」10年10月、前芝「南部」13年10月、川北「16年1月
- ◆津市：髙松山「13年1月

41

2006年改正道路運送法でできたステークホルダー会議「地域公共交通会議」

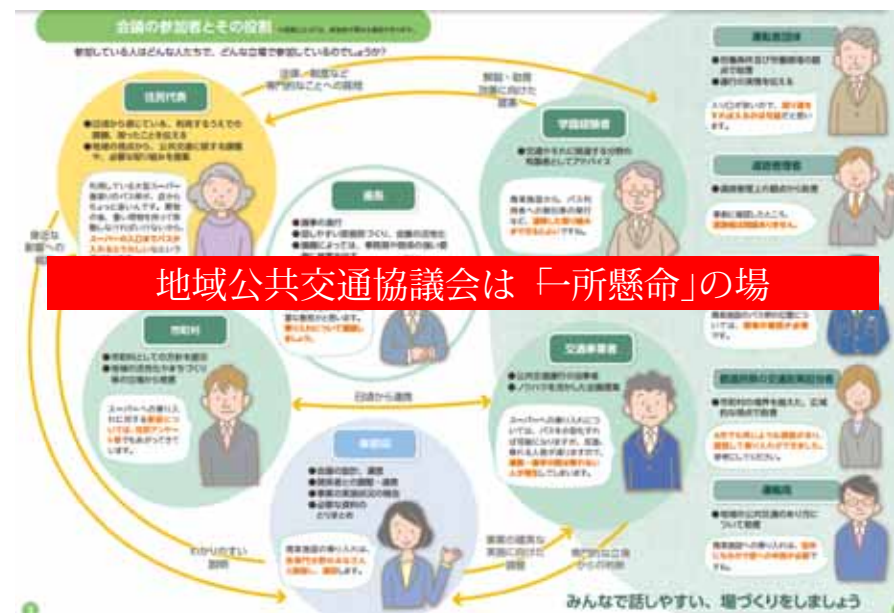


名古屋大学 加藤博和 17/12/03

市町村の公共交通を市町村が自ら決めるための場 (特区)

- 地域として必要な路線 乗合バス)の変更を自ら協議し認定することで、各種許可が簡略化 弾力化 運賃 路線・車両など
- 通常はできない オンデマンド運行 区域運行 路線不定期運行) タクシー車両利用)も可能となる
- しかし一番大切なのは・・・「一般乗合路線ならなんでも認定できる」こと

42



中部運輸局リーフレット 活発で良い議論ができる会議のために。」
https://www.tb.mlit.go.jp/chubu/min_pro/transport/pdf/houkoku27/leaflet.pdf

名古屋大学 加藤博和 17/12/03

43

おでかけ環境の「調整」「組織化」 「公的補助」「コミバス運行」でない、自治体の新たな役割

- ・「おでかけ」確保戦略の確立
 - 地域の一体感」住民のQOL向上」訪問者の利便性確保」のためのネットワークづくり
 - 移動手段確保の「担い手」は問わない（いい担い手が出てくるしくみこそ 戦略）」
- ・交通ネットワークの維持発展
 - 結節点整備 停留所、ターミナル、駅広、P&R 等（R）
 - 共通運賃・共通案内等のソフト的シームレス化
 - 事業者間の調整・連携の模索 調整 意識共有の「場」づくり
- ・各交通システムのサポート
 - 「適材適所」となる運行手段のコンサルティング
 - 戦略」に適合する交通機関の公認・広報・案内
 - 「担い手」となる事業者・NPO・住民組織の側面支援

基幹路線はインフラととらえ、市は責任をもって品質保証する！
地域路線は地域が「つくり」「守り」「育て」、市は後方支援する！

豊田市の幹線・フィーダーバス体系

交流交通 地域間幹線)
基幹バス 「よたおいでんバス」
旭・豊田線、稲武・足助線
07.11.1運行開始

- ・市中心部から旧町村役場までの足を確保
- ・運賃・車両・便数は統一
高校生が通学 部活可能、最終は21時台)
- ・各地域バスの拠点を形成
旧役場でP&Rも)

地区交通 地域内フィーダー)
地域バス
旭地域バス
07.10.1運行開始

- ・各地域（旧町村内など）の足を確保
- ・地域が主体となった企画・運営が、供給の大前提
- ・サービスレベル 基本コンテンツ）運賃は各地域で決定し、適宜見直し

ポイントはメリハリと結節！ 幹線・支線の分化と階層ネットワーク

幹線：軸」
流れをつくり出す

- ・ 定時性
- ・ 速達性
- ・ 大きな輸送力
- ・ 駅・停留所の拠点性

↓
鉄道、LRT
BRT、幹線バス

支線：面」
全体をカバーする

- ・ 時間 経路の柔軟性
- ・ 少量多頻度
- ・ 簡潔性と連結性の両立

↓
支線バス・乗合タクシー
デマンド交通
シェアシステム

- ・ 拠点整備
- ・ ダイヤ・運賃・案内のシームレス化

まちづくり/おこしに貢献できる 「おでかけ」ネットワーク ＝「地域公共交通網形成」

- ・ だれでも安心して暮らせる地域：生活」支援
 - クルマを使えなくても、生活に必要なおでかけ（通学・通院・買物等）移動を保障する公共交通サービスや徒歩環境
→ 「空白を埋める」から「暮らしていける」へ
- ・ だれでも楽しくお越しいただける地域：交流」支援
 - 来訪する方も、域外に出かける方も分かりやすく使いやすい公共交通サービス
→ 「運んでいる」から「行きたくなる。住みたくなる」へ

この2つをどう満たし、両立できるかが大事

まち・ひと・しごとの創生 ―国土のグランドデザイン2050を具現化し、国土交通省の組織・施策を総動員―

基本戦略① 人口減少下でも生活サービスを効率的に提供するために拠点機能をコンパクト化し、中山間地域等では小さな拠点の形成を推進するとともに、高次都市機能維持に必要な概ね30万人の圏域人口確保のためのネットワーク化を図る。
基本戦略② 地域の雇用創出と豊かな生活環境の創出のため、観光振興や地域資源を活かした個性ある地域づくりを行い、広域観光周遊ルートの形成や都市間ネットワークの充実等により、海外や大都市を含む他の圏域との連携強化、交流人口・物流の増大を図る。

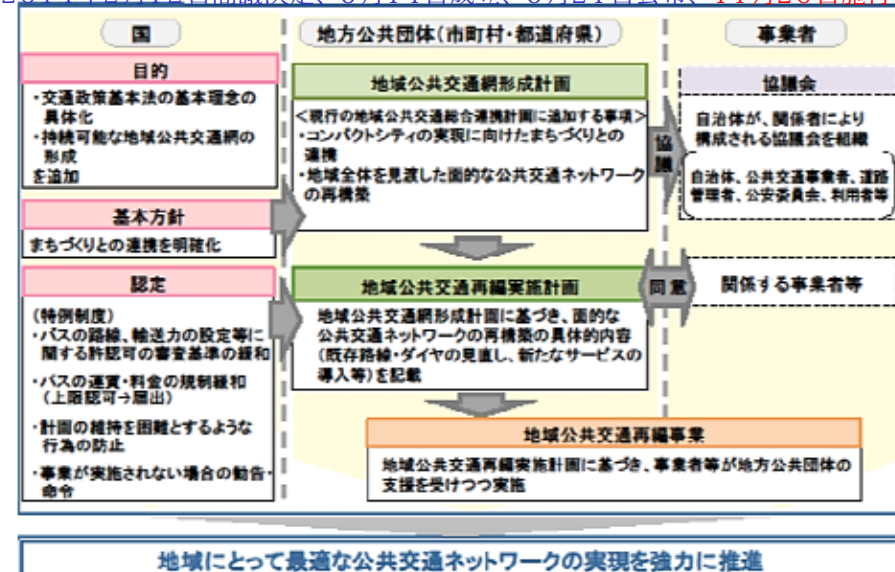


名古屋大学 加藤博和 17/12/03

48

改正「地域公共交通活性化・再生法」

2014年2月12日閣議決定、5月14日成立、5月21日公布、11月20日施行



名古屋大学 加藤博和 17/12/03

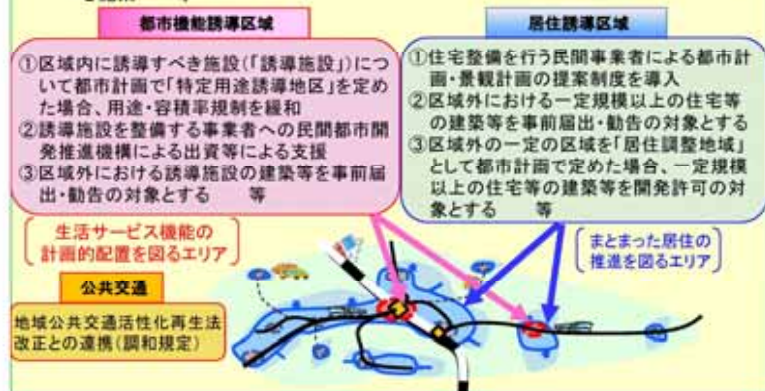
49

改正「都市再生特別措置法」

2014年2月12日閣議決定、5月14日成立、5月21日公布、8月1日施行

〇立地適正化計画の作成

- 市町村は、住宅及び医療施設、福祉施設、商業施設その他の居住に関する施設の立地の適正化に関する計画（「立地適正化計画」）を作成することができる。
- 立地適正化計画には、その区域のほか、おおむね以下の事項を記載する。
 - 居住誘導区域（居住を誘導すべき区域）及び居住環境の向上、公共交通の確保その他の居住を誘導するために市町村が講ずべき施策
 - 都市機能誘導区域（居住に関する施設の立地を誘導すべき区域）及び市町村が講ずべき施策等



名古屋大学 加藤博和 17/12/03

50

低炭素都市を支える交通システム

線引きできなければ、魅力的な交通システムでひきつける

- まちなか**：徒歩・自転車（コミュニティサイクル）と、エレベーターの公共交通もしくはカーシェアリング。自家用車は入れない
- まちへの出入り**：公共交通が主（自転車も可能とする）。クルマはなるべく郊外の駅（パークアンドライド）かまちの入口（フリンジパーキング）でせき止める（ロードプライシング、セルシステム）
- いなか**：クルマが基本。バス・パーソナルモビリティ等がサポート
- 物流**：クルマが基本だが、鉄軌道でできるところは担当。新しい手段の開発が必要か？

※IT代替で旅客交通は減らせても、物流は減らせないむしろ増えるだろう

→将来的には物流がより深刻な課題に

名古屋大学 加藤博和 17/12/03

51

低炭素で魅力的な都市・交通システム 実現のための長期的な循環

<交通戦略>

コンパクト化を誘導しうる交通システム
公共交通・非動力交通の充実



<都市計画マスタープラン>

公共交通を有効に機能させうるコンパクト化
公共交通指向型ゾーニング・施設再配置

これをやりとげるためには大変なエネルギーが必要だが・・・
40年計画で頑張ればよい (その間に建物は半分以上建て替わる)

みなさん、1つでいいので
新しいことをやってください
そうすれば「守り」「育てられます」

- 実際に乗る
- 人に勧める。宣伝する
- 活動に具体的に協力する
- より便利になるよう意見を言う
- 協賛をする、募る

「他人事」から「我が事」へ！

"Think Globally, Act Locally"

交通・都市施策の環境負荷をライフサイクルアセスメントによって
明らかにし、CO₂削減とQOL向上・費用低減を両立するソリューションを
追求する一方、地域の現場でよりよい交通とまちをプロデュースする
仕事にも取り組んでいます