

**国内と海外の比較から見た
地域公共交通による
コンパクトシティ**

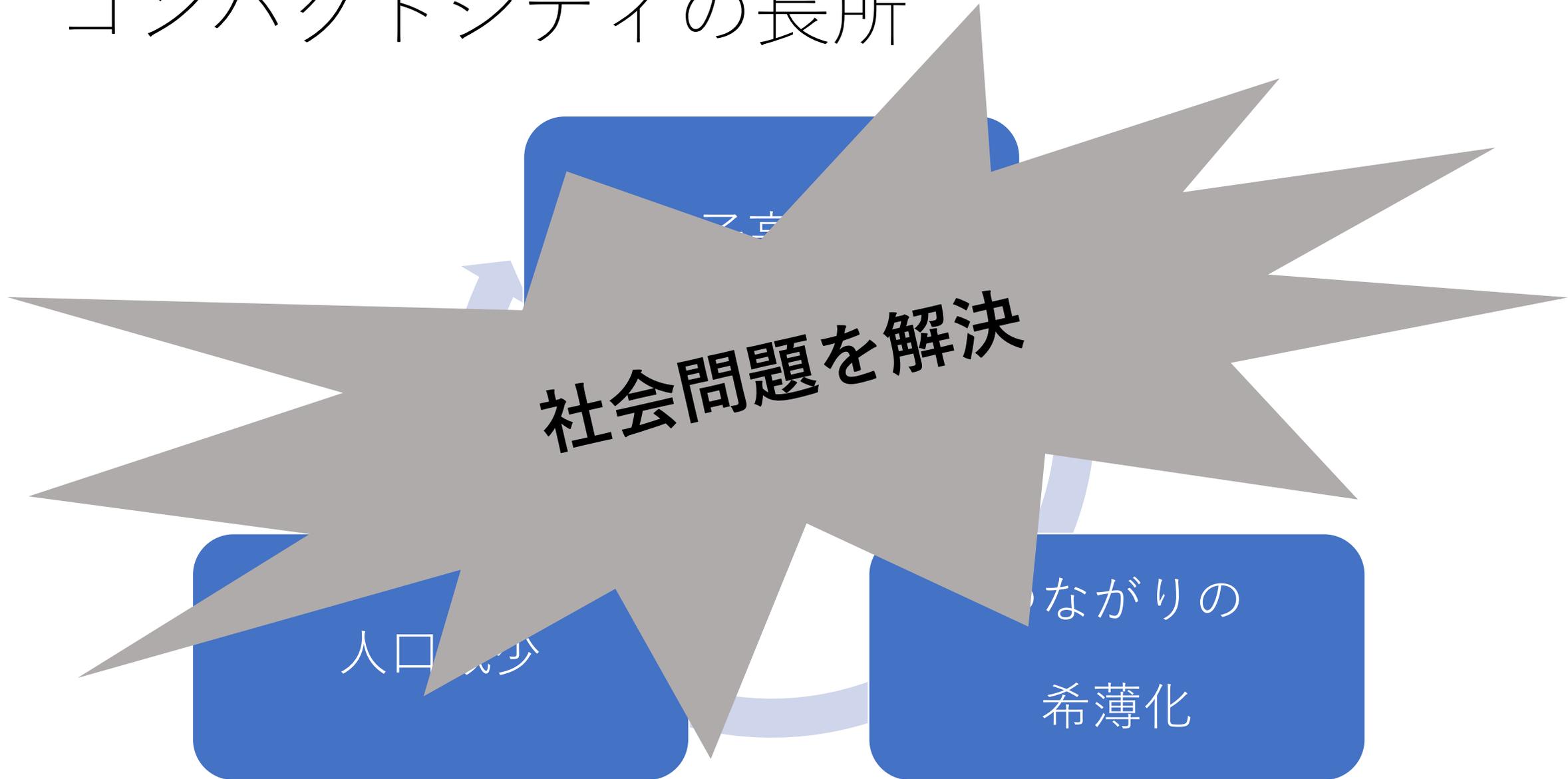
目次

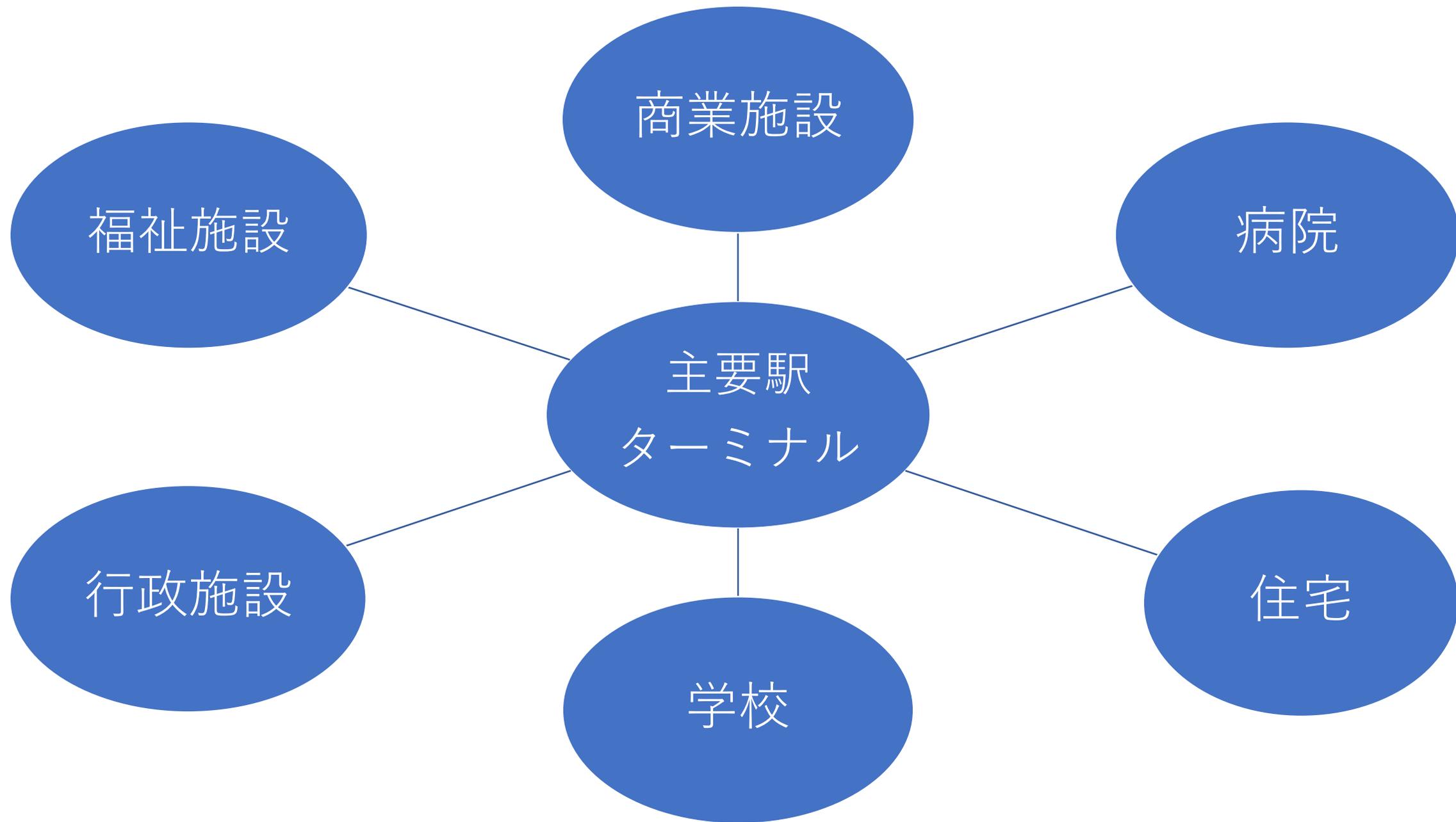
- コンパクトシティの概要・長所
- 比較
- コンパクトシティと地域公共交通
- 現状
- 政府の政策
- まとめ



コンパクトシティの
長所

コンパクトシティの長所





商業施設

福祉施設

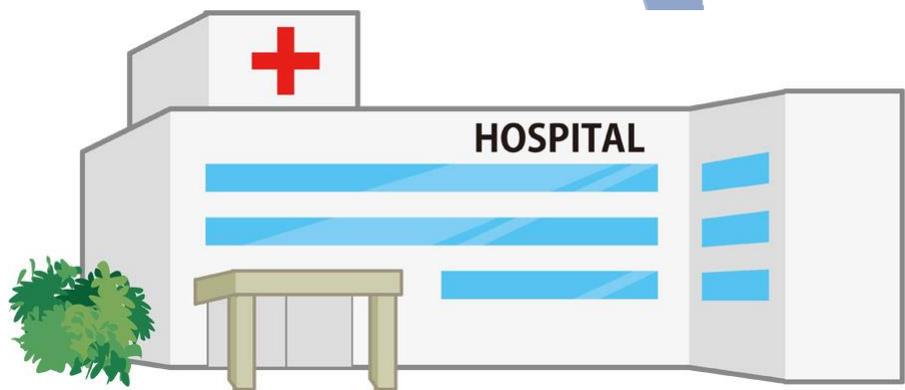
市庁

よりコンパクトに

行

住宅

学校



少子高齢化

日本の取り組み例

富山市と青森市

成功の富山市

- 『串と団子』
- ライトレールやコミュニティバスの整備
- 複数の拠点と中心市街地を結ぶ



(写真は海沿いの岩瀬地区と中心市街地とをつなぐ
ポートラム

中心市街地を環状
に走るセントラムなどもある)

失敗の青森市

- ・『コンパクトシティ構想の中断』
- ・ 駅前の大型商業施設「アウガ」の大幅赤字、
経営破綻
 - ・ 構想推進の当事者の退任

→ 除雪コスト削減のための構想も、
さらなる財政圧迫を招く結果に。

2つの市から

**「コンパクトシティ構想」は長期的な取り組み。
急には止まらない高齢化、郊外化。**

**行政のメリットと住民の希望とが合致する
みんなが住み良い未来のために。**



海外と比較する目的

海外と比較する目的

先進事例

高齢者と鉄軌道駅の関係



日本と海外の比較

日本と海外の比較

- ・日本は、高齢者居住地区の7割以上が駅
勢圏外、ドイツは5割
- ・日本では、運行頻度が低い駅勢圏、駅
勢圏外の交通に不便な地域ほど、高齢者
人口・割合が高い



ドイツのコンパクトシ
ティの背景

ドイツのコンパクトシティの背景

- ・都市区画がきちんとわかれている（東西分裂）
- ・鉄道事業を全て政府が行っている（日本は民間）

海外との比較からのまとめ

日本はこのまま続くと、

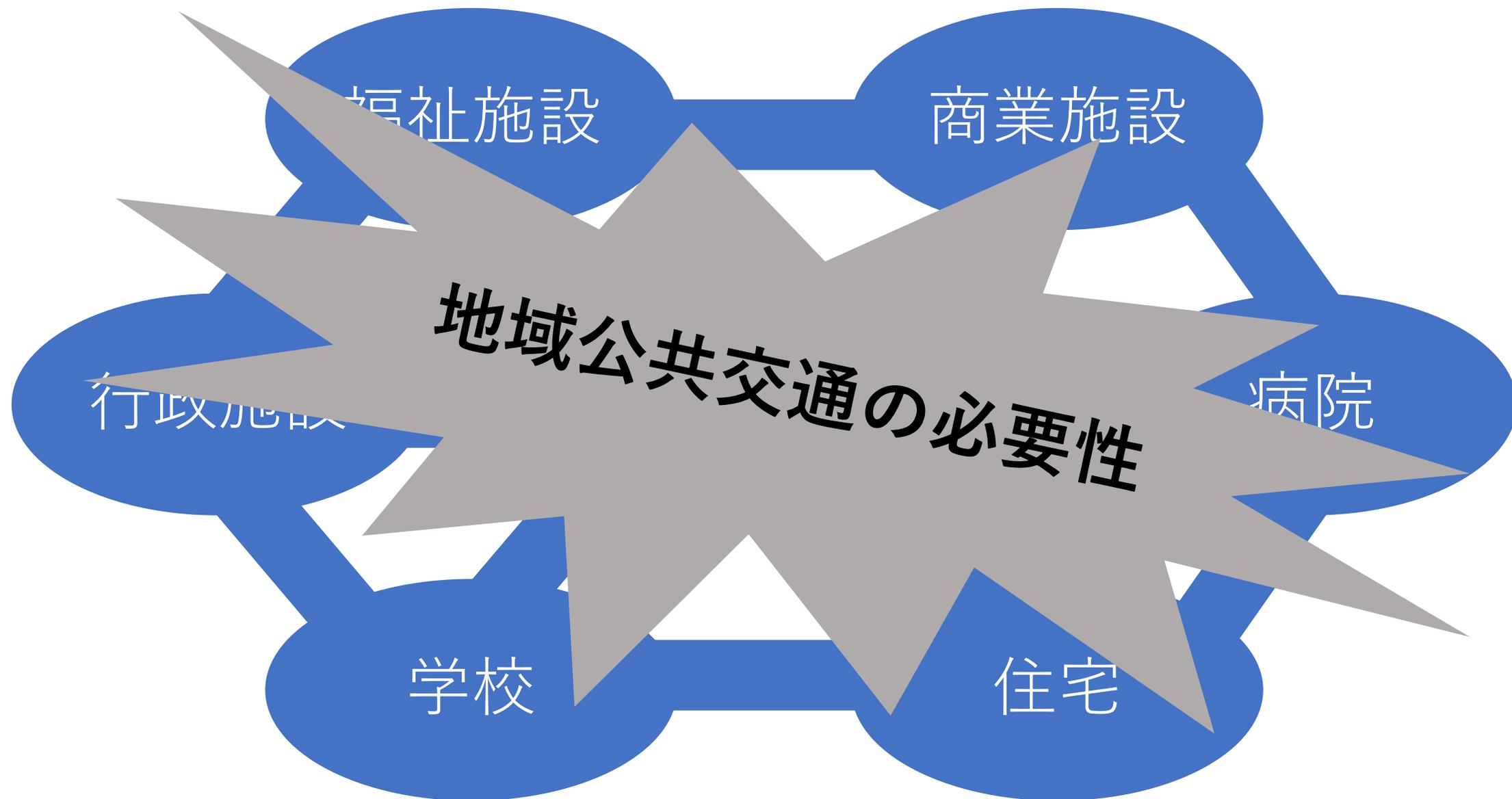


高齢者がより駅勢圏外に多く居住



大きな社会的損失

1 地域公共交通とコンパクトシティ

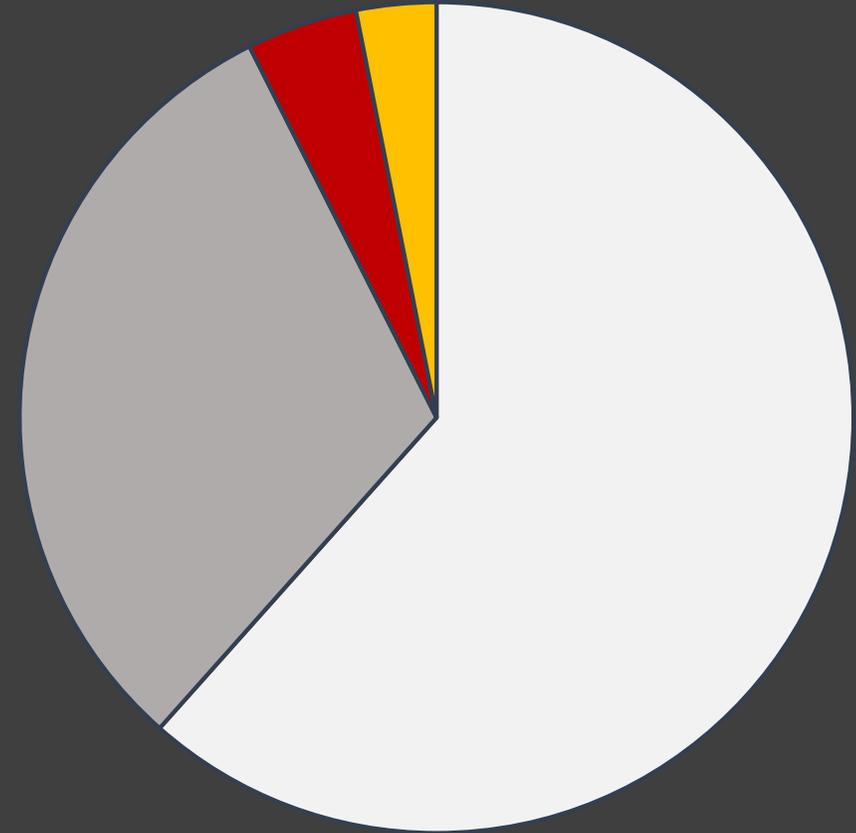


A dark, irregular ink blot with white text centered inside it. The blot has a textured, splattered appearance with some lighter areas and small white specks scattered around it.

地域公共交通の現状

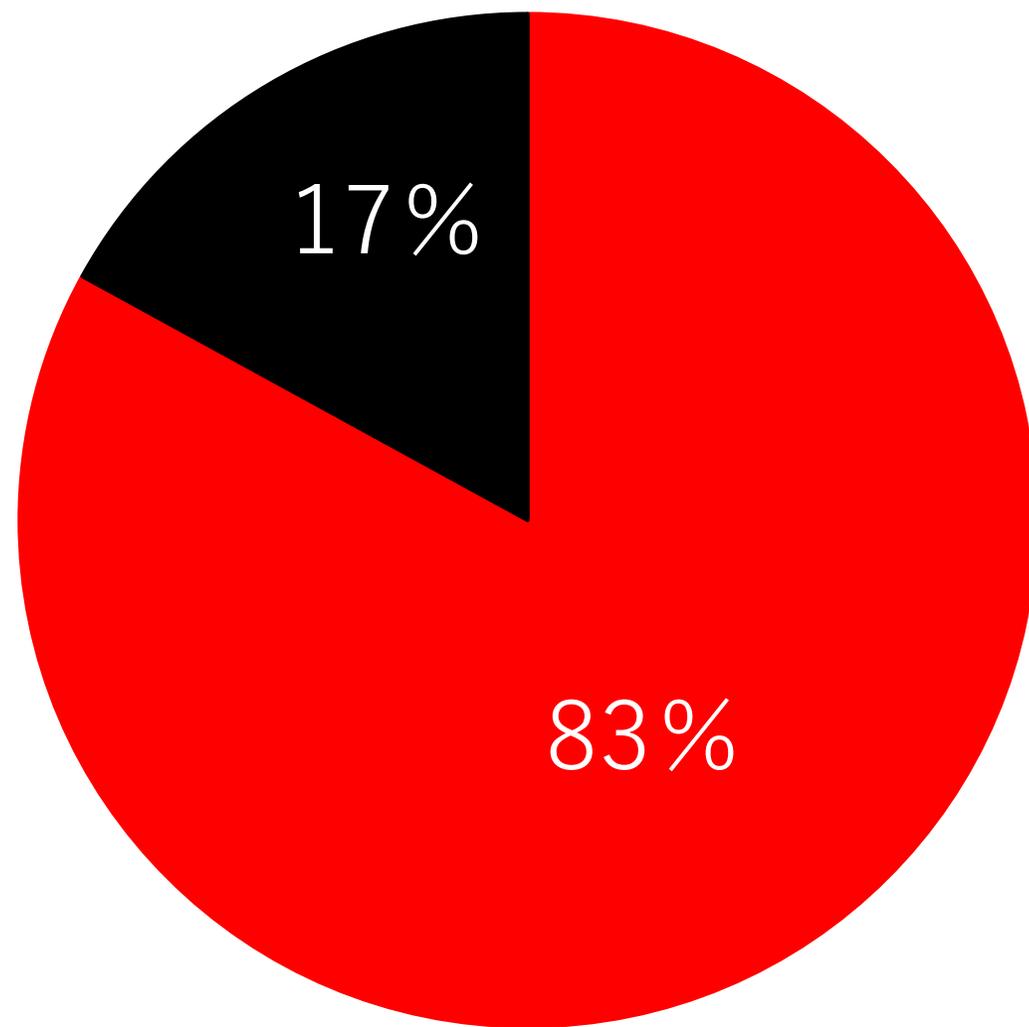
2015年度の地方都市圏 における移動手段割合

(平成27年度
全国都市交通特性調査 集計結果より)



■ 自動車 ■ 自転車・徒歩 ■ 鉄道 ■ バス

平成21年度
鉄軌道業の
経常収支



■ 赤字

■ 黒字

現状

コンパクト ティン化

GAP

公共交通の衰退



政府の政策

地域公共交通活性化再生法

地域公共交通活性化再生法

地域公共交通活性化再生法の基本

→平成19年度公布 平成25年度改正

→国土交通省による公共交通政策

1

- 国が基本方針を策定

2

- 地域公共交通網形成計画
- 地方公共団体が実施

3

- 地域公共交通再編事業
- 事業者が実施、地方公共団体からの支援

4

- 地域公共交通再編実施計画
- 地方公共団体が策定

5

- 国が認定

地域公共交通網形成計画

①地方公共団体が中心

②まちづくりや観光戦略など関連施設と連携

③面的な公共交通ネットワークを再構築

1

- 国が基本方針を策定

2

- 地域公共交通網形成計画
- 地方公共団体が実施

3

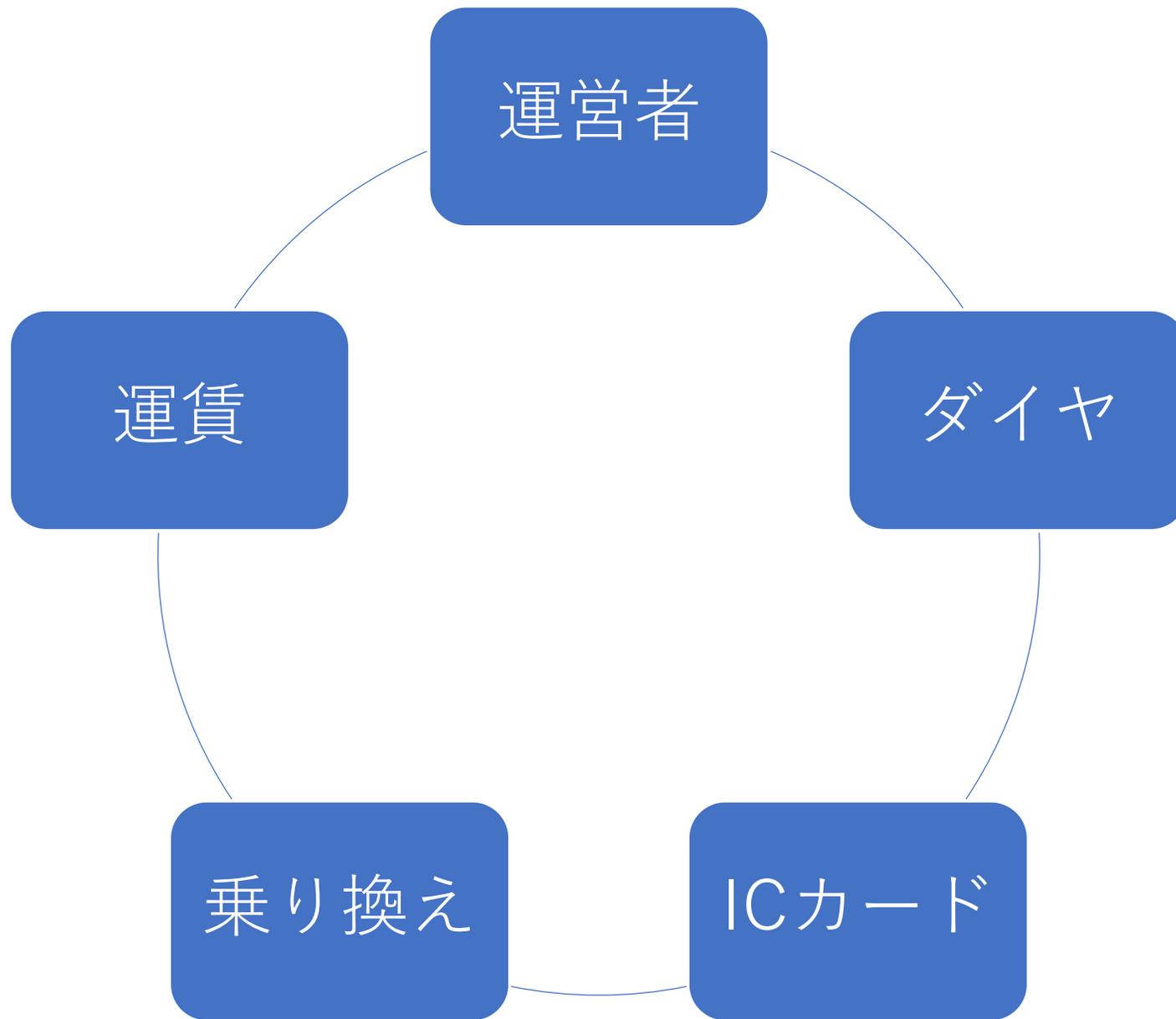
- 地域公共交通再編事業
- 事業者が実施、地方公共団体からの支援

4

- 地域公共交通再編実施計画
- 地方公共団体が策定

5

- 国が認定



地域公共交通活性化再生法

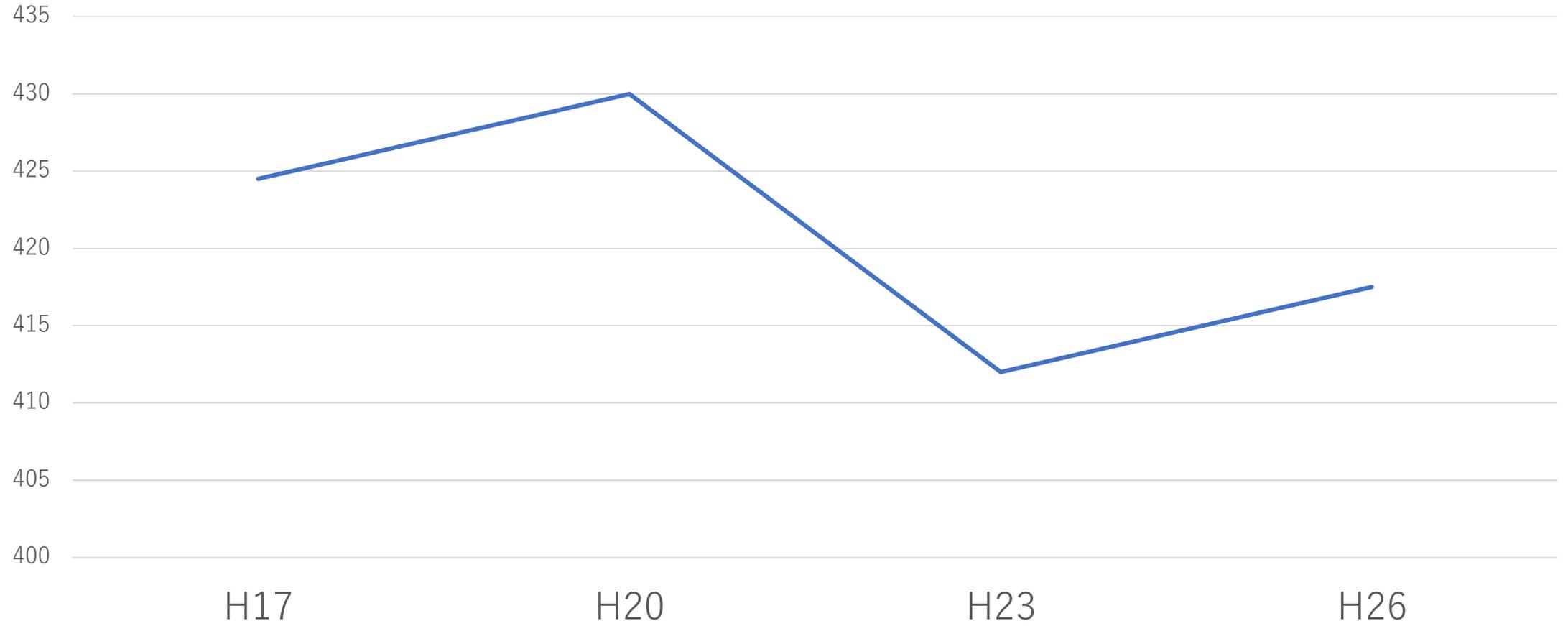
財政支援

法的支援

地方公共団体主導の
コンパクトな街づくり

乗り合いバス輸送人員

千万人



自動車輸送統計年報より作成

まとめ

- コンパクトシティによって…

社会問題を解決できる

まとめ

- そのためには…

地域公共交通の再編が必要