

はじめに

都市の基幹的交通軸の魅力を高める“軸まちづくり”を応援します！

<背景>

都市の骨格を成す公共交通軸が形成され、肉付けとなる都市空間や市街地環境とともに機能していることは、コンパクト・プラス・ネットワークによる持続可能な都市構造の実現を図る上で重要です。また、公共交通のシステムには、鉄道・地下鉄、AGT、モノレール、LRT など数多ある中で、バス交通は、様々な面で特長があります。例えば、道路等の既存インフラを活用し、初期投資が抑えられ、計画から運行開始まで比較的短期間で施策が実現でき、更には路線の再編や延伸・変更等を柔軟かつ段階的に実施可能です。

このような中、国土交通省（総合政策局・都市局・道路局）は、「道路空間を活用した地域公共交通（BRT）等の導入に関するガイドライン」（R4.9 ガイドライン）を発出しました。BRT（バス高速輸送システム）は、走行空間、車両、運行管理等での様々な工夫により、速達性、定時性、輸送力について、従来のバスよりも高度な性能を発揮します。「R4.9 ガイドライン」では、地方自治体や各関係機関が、BRT 導入の意義を理解し、導入を検討・実施する際の知見・ノウハウ、留意点を、導入事例等から紹介しています。

また、近年の都市政策分野では、人口減少・少子高齢化社会の進展、拡散する市街地（非効率な都市経営）等の課題を受け、密度の経済性を発揮するためのコンパクト・プラス・ネットワークの取り組みの実効性の向上、多様なライフスタイルを支え都市の個性の確立や質や価値を高める官民によるまちなか再生が期待されています。この中で、まちやひとを結ぶ公的なモビリティが果たす役割は重要です。BRT の導入効果には移動利便性の向上や公共交通の利用促進がありますが、これは、都市の基幹的交通軸として高密度な移動を支えるよう機能し、交通拠点や支線・端末交通等とネットワークを形成することで発揮されます。路面を走行するため、移ろいゆく景色を楽しめ、まちのシンボルとして街路空間の魅力を向上し、人中心のウォーカブルな歩行者空間づくりや沿道土地利用、都市機能や居住の集積・誘導との親和性も高く、沿道の目的地となる活動先へのアクセシビリティを提供し、一体的に賑わいを創出するなど、まちづくりの面で相乗効果を発揮することが多分にあり都市政策への寄与が期待できます。

<本ガイドラインのねらい>

そこで、本書「都市・まちづくりと連携し基幹的交通軸を成す魅力あるバス輸送システムの計画ガイドライン -公共交通ネットワークとウォーカブルが融和した骨格軸の形成へ-」では、将来的なバスの可能性として、都市・まちづくりとの連携に着目します。バス車両単体が注目されがちですが、「BRT」的なバス輸送システム全体の導入が重要との前提のもと、コンパクト・プラス・ネットワークの形成や、周辺まちづくりとの“効果的な”連携に着目して、様々な人々の移動・活動需要を束ねることで都市の骨格を成す基幹的交通軸として期待する“魅力あるバス輸送システム”計画時の要点を、国内外の先進事例と共に紹介します。

BRT の定義や道路空間への導入等の技術的な解説は先の「R4.9 ガイドライン」を参照することとします。その上で、都市生活者目線から、多様化する都市活動や移動需要をふまえ地域に応じた高質な基幹的公共交通軸へ機能を高めていくため、都市全体のネットワークやノード（交通結節点やモビリティ間の乗換等）、周辺環境空間（沿道まちづくり等）も含めて、バス輸送システムとしての導入効果を一層発揮するための進め方や工夫、留意点等を紹介することで、都市交通計画における現場の実務を支援することをねらいとしています。BRT としての高いサービス水準に限らず、都市・地域にとって相対的に高度なシステムの導入を目指す場合も参考にしていただけることから、バス輸送システムという表現を用いています。

<本ガイドラインの構成>

本ガイドラインは1章から6章で構成されます。

1章では、導入として、都市における公共交通を取り巻く現状や役割、公共交通の中でバス輸送システムに着目する理由を解説します。次に、コンパクト・プラス・ネットワークの中で基幹軸を考える重要性、基幹的交通軸形成の意義、総合政策や都市交通に関するビジョンや上位計画への位置付けの必要性について紹介します。また、都市・まちづくりと連携したバス輸送システムの可能性と、導入フロー(構想～検討・協議～実施計画～運用)を紹介します。そして、基幹的交通軸が目指すべき姿「reliable+enjoyable+walkable+accessible」を提示し、“先進的”なバス輸送システムによる魅力づくりの視点について紹介します。

2章では、バス輸送システムの導入計画にあたって、都市交通に関する各上位計画への位置付け、策定の進め方と留意点を紹介します。特に現状把握と現状診断、官民の多岐にわたる関係者とその役割をふまえた協議体の必要性、まちづくりと合わせた戦略的展開を紹介します。

3章では、都市内公共交通ネットワークパターンの中での市街化状況や土地利用をふまえた基幹的交通軸設定のバリエーション、基幹的交通軸の立地適正化計画への測地的かつ具体的な位置付け、軸周辺への都市・居住機能誘導、交通拠点やウォークアブルなまちづくりとの関係等について紹介します。

4章では、基幹的なバス輸送システムの計画として、地域の都市特性や実情にあったサービスレベルを柔軟に設定することが有効です。そこで、バス輸送システムの構成要素となる(A)走行環境(B)車両(C)停留所(D)運行情報システム(E)運賃収受の各要素技術、そして各要素間を総合的に勘案した(F)トータルデザインに関するそれぞれのサービスレベルの工夫について、都市空間との関係にも触れつつ、様々なレベル感の導入事例を交えて紹介します。そして、導入難易度や効果、関係者への影響、時間軸等の観点から留意すべき点を解説します。

5章では、1～4章で紹介した導入・検討プロセス全体について、実務の際に十分に考慮できるよう、主要な確認事項を一覧化し、チェックリストにまとめています。

6章では、様々な関係主体との合意形成の進め方のポイントを、課題への対応例として先進自治体の生の声から紹介するとともに、公設民営とする場合の考え方、国の支援制度や参考文献を紹介します。

<活用いただきたい方>

バス事業を都市まちづくりと連携させることで地域全体の社会資源と捉え、都市交通計画策定の中心的役割を担う自治体担当者をはじめ、交通事業者や住民等の関係者が連携・協働して計画づくりを行う際の、基本的ガイドとして活用いただけましたら幸いです。

謝 辞

本ガイドラインは、東京大学大学院新領域創成科学研究科 中村文彦特任教授から指導・助言を受けながら検討・作成したものであり、ここに感謝申し上げます。

併せて、作成にあたり、海外における現地調査経験から情報提供をいただいた「BRT等新たなバス交通システム研究部会」(公益社団法人日本交通計画協会)の皆様へ感謝申し上げます。そして、国内先進事例のヒアリング調査や資料提供にご協力いただいた東京都、岡山市、岐阜市をはじめ多くの自治体の皆様へ感謝申し上げます。