

② 他都市における整備効果

大阪圏以外の他都市の整備効果として、以下の4都市における鉄道整備効果を整理する。

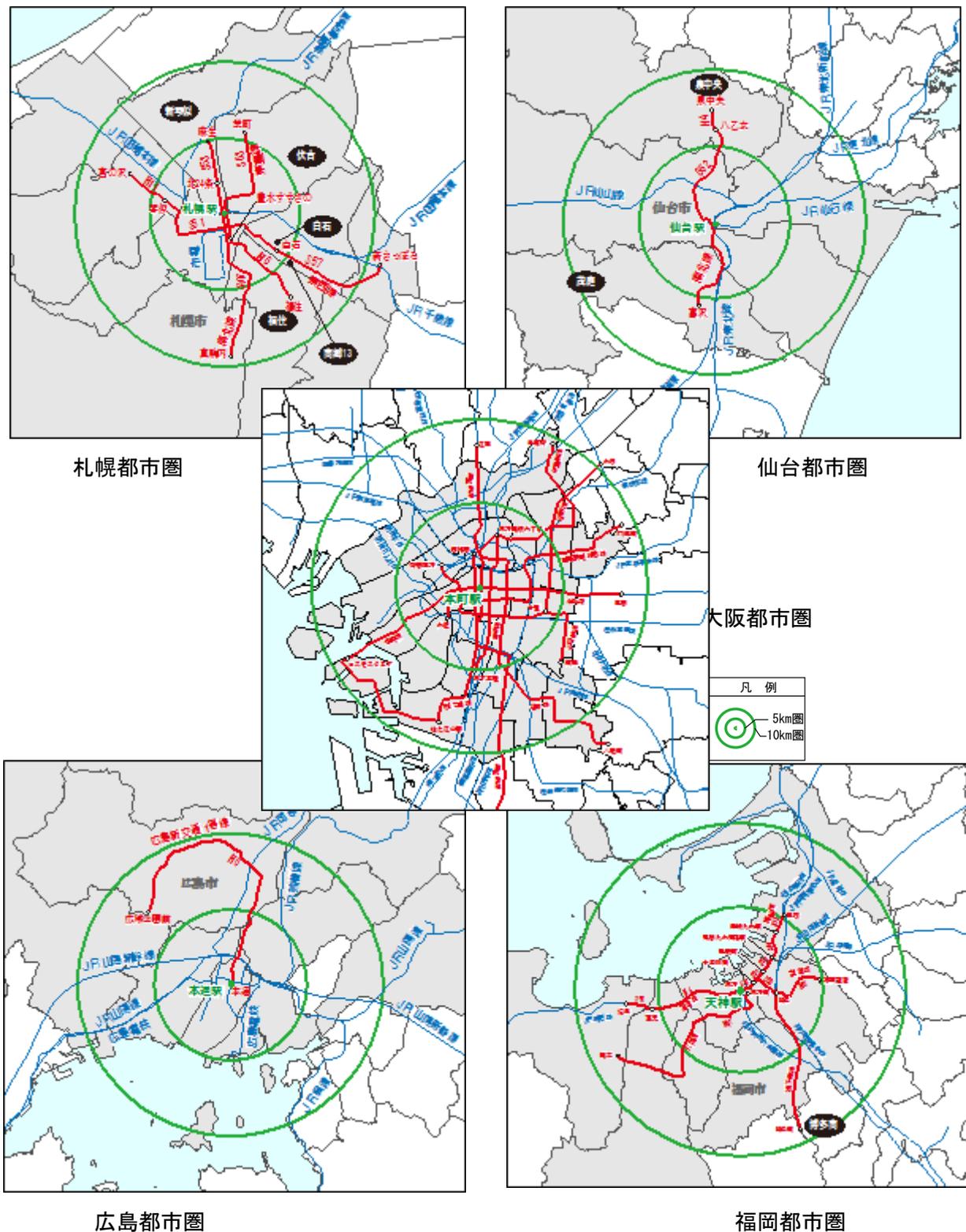


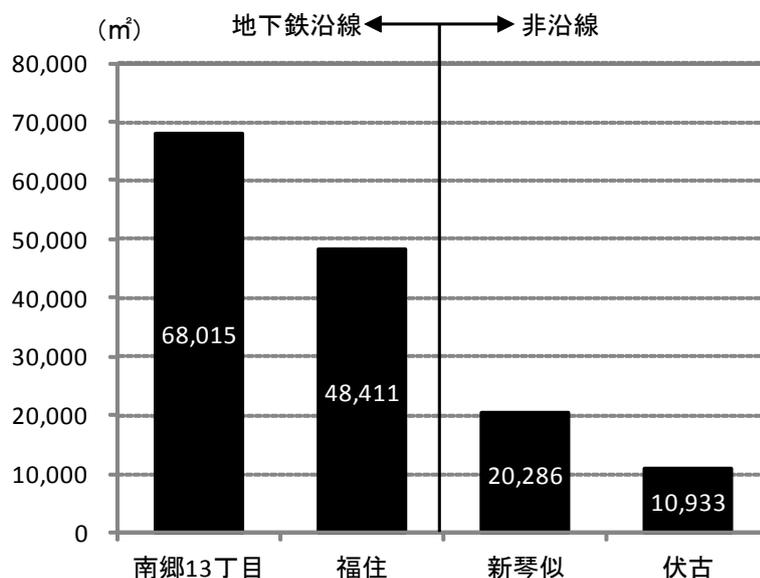
図 5-23 整備効果を整理する対象都市と路線

(a) 住宅立地の増加

都市鉄道の整備により、都市鉄道沿線地域では、民間投資も含めて市街地整備や都市再開発等が行われ、住宅立地が進んでいる。

【札幌都市圏】

集合住宅の延床面積をみると、沿道地域に比べて地下鉄沿線の方が極めて広く、駅周辺でのマンション等集合住宅等住宅供給が進展していることが明らかである。



注) 住宅地図により 300m 圏域内の面積を計測した

図 5-24 延床面積の比較

【広島都市圏】

アストラムラインが開業した大町駅と長楽寺駅では、マンション立地が急速に進んだ。

表 5-1 マンション数の変化

	1989年	1999年	伸び率
大町駅	73	273	3.7倍
長楽寺駅	18	84	4.7倍

資料：住宅地図による計測

資料：「都市鉄道の効果 2003」（運輸施設整備事業団）

(b) 高齢者・障害者等の利便性向上

都市鉄道を含む公共交通機関は、マイカー利用に制約のある人にとっては特に生活の足として大きな期待が寄せられている。施設、車両のバリアフリー化やユニバーサルデザインの採用等により、高齢者・障害者等移動制約者の負担が軽減される方向にある。

【札幌都市圏】

地下鉄沿線の白石、南郷 13 丁目、福住では、65 歳以上では乗用車利用率が 17~29% であり、非沿線地域の伏古、新琴似の 26~39% と比較して低く、地下鉄沿線の高齢者は非沿線地区の高齢者に比べ、乗用車を利用せず、地下鉄を利用して私事活動を行っている状況がわかる。

なお、このような地下鉄沿線地区と非沿線地区との鉄道、乗用車利用率の格差は、15~64 歳でも認められる傾向である。

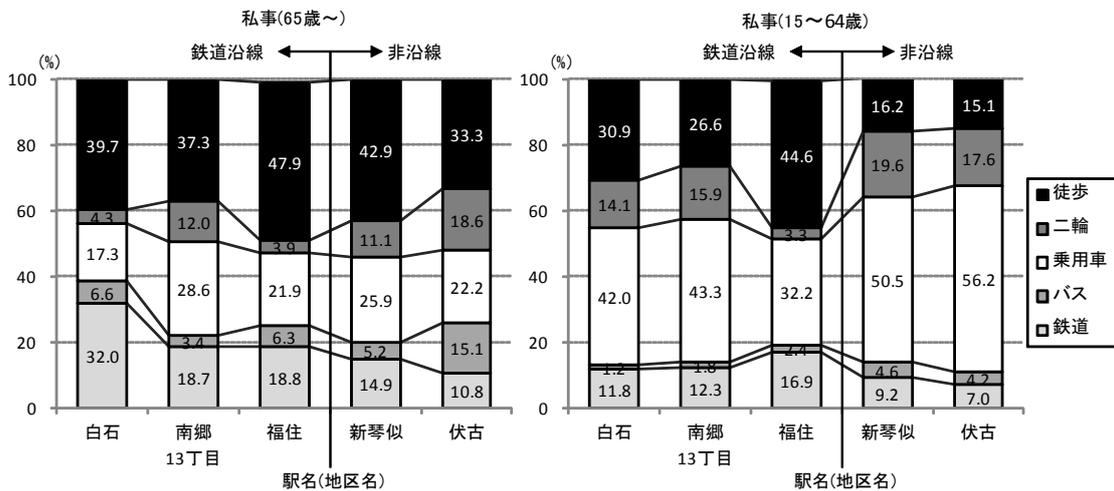


図 5-25 札幌市鉄道沿線、非沿線地区別交通機関分担率(私事目的 65 歳以上)

資料：「道央都市圏第 3 回パーソントリップ調査」1994 年

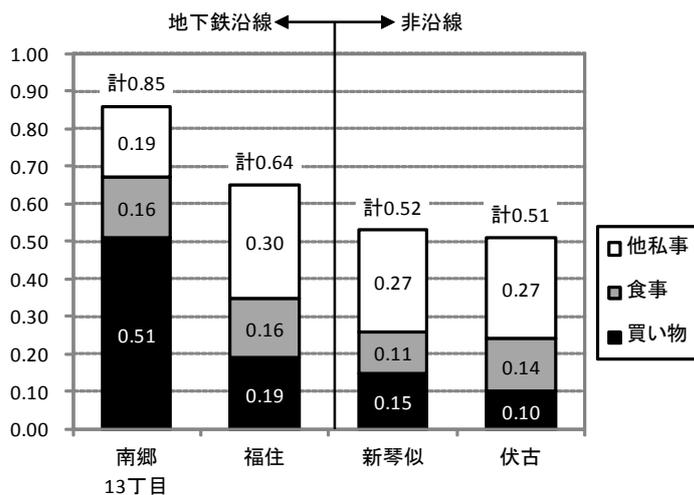
図 5-26 札幌市鉄道沿線、非沿線地区別交通機関分担率(私事目的 15~64 歳)

資料：「都市鉄道の効果 2003」(運輸施設整備事業団)

(c) 生活行動の活発化

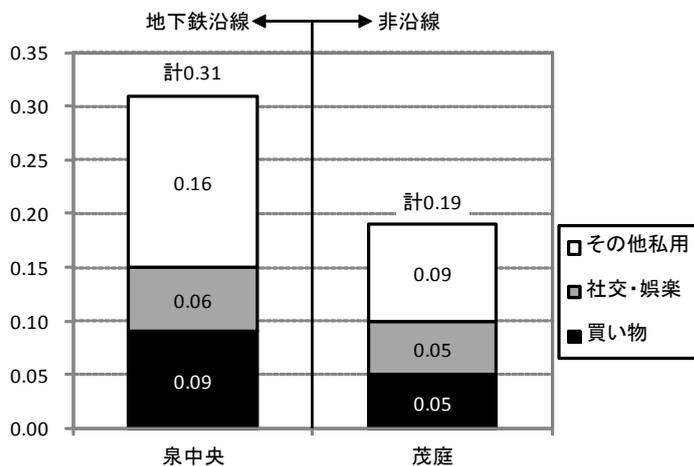
沿線人口の定着に伴い、駅前等に商業施設等の立地が進み、生活利便性が向上する。これに伴い、1日当たり私事目的トリップ回数も、地下鉄沿線で沿道地域より相対的に高く、生活行動も活発である。

【札幌都市圏】



資料：「道央都市圏第3回パーソントリップ調査」1994年

図 5-27 1人当たりの1日トリップ回数



資料：「第3回仙台都市圏パーソントリップ調査」、仙台都市圏総合都市交通計画協議会

図 5-28 1日1人当たり私事トリップ数(地下鉄沿線:泉中央と非沿線:茂庭)

資料：「都市鉄道の効果 2003」(運輸施設整備事業団)

(d) 鉄道利用による業務活動利便性の向上と業務活動の活発化

鉄道沿線地域の企業では、都心等への鉄道利便性の向上から、都心との業務活動が活発になっている。

【札幌都市圏】

実績トリップの都心方向比率は、特に打ち合わせ目的で地下鉄沿線で非沿線地域と比べ高い。

表 5-2 業務目的トリップの都心方向比率 (％)

	地下鉄沿線		非沿線	
	南郷13丁目	福住	新琴似	伏古
配達	0.4	6.2	2.3	6.8
打ち合わせ	25.4	19.5	13.3	14.6
作業	12.5	4.0	0.0	6.5
他業務	0.0	15.2	5.8	6.7

資料：「道央都市圏第3回パーソントリップ調査」1994年

この都心等への鉄道利便性向上から、業務目的の従業員人口1人当たりのトリップ回数は、地下鉄沿線が非沿線に比べ多い面も見られる。

表 5-3 従業員人口1人当たり業務目的トリップ回数 (トリップ/人・日)

	地下鉄沿線		非沿線	
	南郷13丁目	福住	新琴似	伏古
配達	0.98	0.28	0.13	0.29
打ち合わせ	0.17	0.18	0.08	0.16
作業	0.11	0.27	0.14	0.17
農林	0.06	0.01	0.00	0.01
他業務	0.02	0.11	0.06	0.10
業務計	1.35	0.84	0.32	0.74

資料：「道央都市圏第3回パーソントリップ調査」1994年

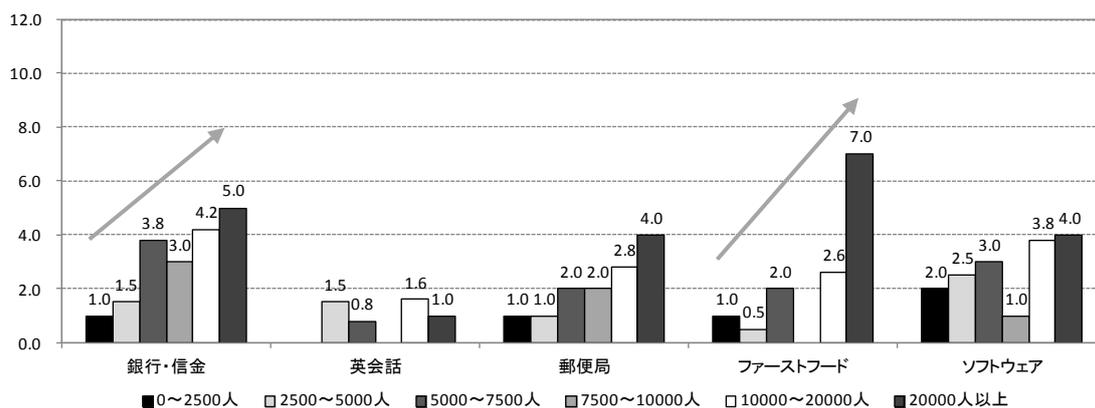
資料：「都市鉄道の効果 2003」（運輸施設整備事業団）

(e) 企業立地の促進

札幌および広島都市圏では、銀行やファーストフード業が、乗降人員の多い駅に多く立地しており、集客施設でもある駅が、商業施設等事業所の立地に促進されるものと考えられる。

【札幌都市圏】

銀行・信金、ファーストフード業が、乗降人員の多い駅に多く立地している。

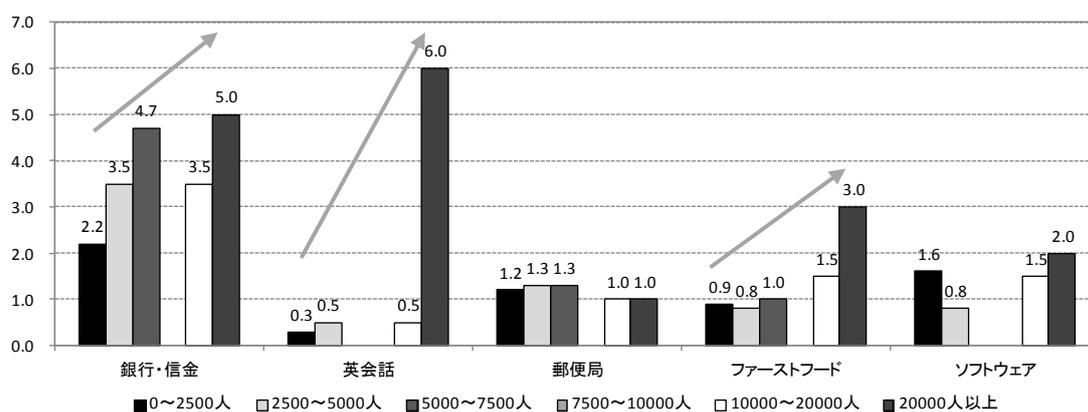


資料：NTTタウンページによる住所情報より作成

図 5-29 乗降人員別駅周辺の平均事業所数(札幌市等)

【広島都市圏】

銀行、英会話教室、ファーストフード業が、乗降人員の多い駅に多く立地している。



資料：NTTタウンページによる住所情報より作成

図 5-30 乗降人員別駅周辺の平均事業所数(広島市等)

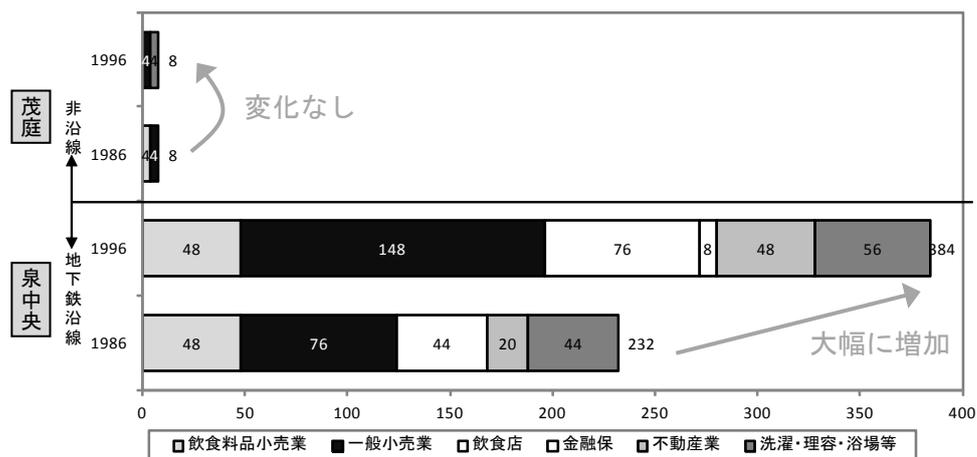
資料：「都市鉄道の効果 2003」(運輸施設整備事業団)

仙台および福岡都市圏では、地下鉄沿線・鉄道沿線で事業所数が大きく増加している。

【仙台都市圏】

泉中央地区では1986年に商業施設・金融機関が232店であったのが、1996年では384店と鉄道開業前後の10年間で1.66倍と大幅に増加しており、駅にアクセスすれば、生活の大半の用事を済ませることが可能となっている。

一方、非沿線の茂庭団地では、宅区域内に8店の店舗が存在するのみである。

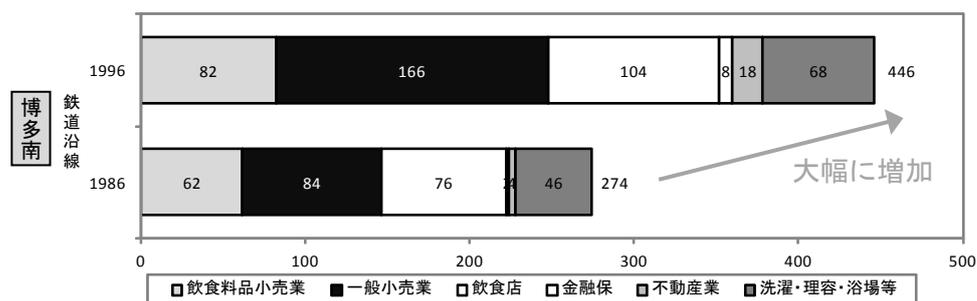


資料: 「事業所・企業統計メッシュ統計」、通商産業省

図 5-31 業種別事業所数(地下鉄沿線:泉中央と非沿線:茂庭)

【福岡都市圏】

博多南の店舗数は博多南線整備前の1986年には駅1km圏内に274軒であったが、博多南線開業後の1996年には、446軒と63%増加している。業種別では、小売業・金融機関・不動産業で50%以上増加している。特に、金融機関は2店舗から8店舗に増加している。



資料: 「事業所・企業統計メッシュ統計」、通商産業省

図 5-32 業種別事業所数(鉄道沿線:博多南)

資料: 「都市鉄道の効果 2003」(運輸施設整備事業団)

6 都市新バスシステムと BRT について

(1) 第7号線の延伸の沿線におけるバスの状況（平日）

① バスの現状

延伸区間のバス路線は、平成26年時点で往復1,010本/日運行しており、多くの系統が大正橋停留所～鶴町四丁目停留所の区間で重複して運行し、延伸区間とほぼ並行している。また、その延伸区間の輸送人員（延伸区間へ流入もしくは延伸区間で乗車）は、約33千人/日（平成22年度）となっている。

運行系統	運行本数(平成26年時点)		
	鶴町四(方面) ⇒大正橋(方面)	大正橋(方面) ⇒鶴町四(方面)	
70	45	40	
70急	40	53	※1
71	120	126	
72	22	18	※1
74	12	16	※1
76	26	27	
80	28	28	
90	34	34	
91	30	19	
91急	34	28	※1
94	18	18	※1
98	17	17	※1
87	38	37	
55	42	43	
小計	506	504	合計 1,010

※1: 朝夕時間帯のみ運行・運行回数が少ない系統

注) 第7号線延伸部を一部でも並行運行するバス系統を抽出した。

図 6-1 第7号線延伸区間のバス系統

② バスの輸送人員の推移

延伸区間の輸送人員は減少傾向にあり、平成4年と比較して、約2万人/日が減少している。

表 6-1 第7号線の延伸区間のバス利用者数の推移

		鶴町四(方面) ⇒大正橋(方面)	大正橋(方面) ⇒鶴町四(方面)	輸送人員	運行本数
		平成4年	流入		
	乗車	22,099	16,767		
平成10年	流入	4,769	9,389	49030(91)	1404(95)
	乗車	19,546	15,326		
平成22年	流入	3,317	6,805	33376(62)	1186(80)
	乗車	13,362	9,892		

資料: 交通調査結果による

注) 第7号線延伸部を一部でも併行運行するバス系統を抽出し、第7号線延伸区間のバス利用者を抽出した。

()は平成4年を100とした場合の値



図 6-2 第7号線延伸区間のバス路線図(平成 26 年時点)

(2) 都市新バスシステムとBRT等について

① 都市新バスシステムについて

大阪市では、自動車の増加、交通マナーの低下等により年々走行速度が低下するなど、公共交通機関としてのバス本来の機能を充分発揮できない状況を改善するため、昭和61年4月に杭全都市新バスシステム(杭全～地下鉄今里～守口車庫前)、昭和63年4月に大正都市新バスシステム(地下鉄桜川～鶴町四丁目、平成4年3月に難波まで延長)を実施。

都市新バスシステムとは、バスを”利用しやすい、魅力ある輸送機関”として利用者のニーズに応えるため、以下の施策を一体化したものの。

- 1) バス専用レーンや優先信号の設置運行
- 2) 冷暖房完備の低床、広幅扉の都市型車両の運行
- 3) バスロケーションシステムの導入
- 4) バスシェルターの設置

② 都市新バスシステムとBRTの比較

BRTのメニュー		第8号線の延伸区間		第7号線の延伸区間	
		杭全都市新バスシステム (昭和61年4月～)		大正都市新バスシステム (昭和63年4月～)	
走行環境 の改善	専用レーン、優先レーン、バスレーンのカラー舗装	○	専用レーン (7:00～9:00)	○	専用レーン (5:00～翌1:00) バスレーンのカラー舗装
	PTPS(公共車両優先システム)等による信号制御	○		○	
	その他	×		○	張り出し型バス停留場
車両・設備 の高度化	連節ノンステップバス	×		×	
	バス停のハイグレード化(雨天時の快適性、円滑な乗降)	○	バスシェルター	○	バスシェルター
	ICカード(円滑な乗降)	○	(平成18年2月～)	○	(平成18年2月～)
	バスロケーションシステム	○		○	バス乗継案内板(大正駅前)
	その他 (車内鉄道乗継案内画面)	×		×	
運行の効率化	急行運行	×		○	

出典：BRTについては国土交通省資料を基に作成

表 6-2 BRT 導入事例(導入計画中也含む)

都市名	事業者名	事業内容	導入時期	特徴	備考
岐阜県 岐阜市	岐阜乗合自動車(株)	BRTの導入	平成23年3月27日	<ul style="list-style-type: none"> ・連節バスの運行 ・バスロケーションシステム ・PTPS(公共車両優先システム)の導入 ・バス優先レーン ・バス停上屋の整備 ・駐輪スペースの整備 	連節バス：4台
神奈川県 藤沢市	神奈川中央交通(株)	BRTの導入	平成17年3月14日	<ul style="list-style-type: none"> ・連節バスの運行 ・バスロケーションシステム ・PTPS(公共車両優先システム)の導入 	連節バス：4台
神奈川県 厚木市	〃	BRTの導入	平成20年2月4日	<ul style="list-style-type: none"> ・連節バスの運行 ・バスロケーションシステム ・PTPS(公共車両優先システム)の導入 ・車内に鉄道の乗継情報ディスプレイを設置 	連節バス：4台
東京都 町田市	〃	BRTの導入	平成24年5月28日	<ul style="list-style-type: none"> ・連節バスの運行 ・バスロケーションシステム ・PTPS(公共車両優先システム)の導入 ・バス優先レーン(一部専用レーン9~23時) ・車内に鉄道の乗継情報ディスプレイを設置 ・車体の両側面に反射テープ設置(夜間の視認性を高める) ・ウインカーに連動する音声式注意喚起装置設置 	連節バス：4台
千葉県 千葉市	京成バス(株)	BRTの導入	平成22年2月19日	<ul style="list-style-type: none"> ・連節バスの運行 ・バスロケーションシステム ・車内に鉄道の乗継情報ディスプレイを設置 ・交差点への右折矢印信号設置 ・バス停上屋の整備 ・ICカード利用者による2列同時乗車 ・幕張本郷駅におけるバス発車・乗り場案内表示機設置 	連節バス：15台(連節バスの導入は、平成10年12月から実施)
新潟県 新潟市	—	BRTの導入計画中	平成26年度末導入予定	<ul style="list-style-type: none"> ・情報案内システム導入(運行状況等) ・交通結節点の整備 	連節バス：4台
東京都 中央区	—	BRTの導入計画中	—	—	—

(3) 輸送密度

◎未着手の地下鉄条例路線の輸送密度(平成42年度)

	営業キロ km	輸送人員 人/日	キロ当たり 輸送人員 (人/km)/日	輸送人キロ (千人・km)/日	輸送密度 (人・km/km)/日
第8号線(今里～湯里六丁目)	6.7	31,744 [30,823]	4,738 [4,601]	120,884 [117,378]	18,042 [17,519]
第7号線(鶴町～大正)	5.5	34,694 [33,688]	6,308 [6,125]	86,912 [84,392]	15,802 [15,344]
敷津長吉線(住之江公園～喜連瓜破)	6.9	44,852 [43,551]	6,500 [6,312]	120,508 [117,013]	17,465 [16,958]
第5号線(南巽～弥刀方面)	4.2	18,816 [18,270]	4,480 [4,350]	46,517 [45,168]	11,075 [10,754]

※[]内は決算値ベースに換算後

◎地下鉄既設路線及び他社路線の輸送密度その1(平成22年度)

		営業キロ km	輸送人員 人/日	キロ当たり 輸送人員 (人/km)/日	輸送人キロ (千人・km)/日	輸送密度 (人・km/km)/日
大阪市 交通局	全線	137.8	2,293,257	16,642	13,572	98,493
	御堂筋線	24.5	1,104,830	45,095	5,853	238,880
	谷町線	28.1	479,852	17,077	2,528	89,972
	四つ橋線	11.4	248,975	21,840	947	83,073
	中央線	17.9	288,652	16,126	1,482	82,818
	千日前線	12.6	175,093	13,896	581	46,117
	堺筋線	8.5	310,923	36,579	1,087	127,864
	長堀鶴見緑地線	15.0	144,945	9,663	620	41,344
	今里筋線	11.9	56,805	4,774	259	21,736
南港ポートタウン線	7.9	71,071	8,996	215	27,266	
東京メ トロ	全線	195.1	6,307,392	32,329	50,780	260,276
	銀座線	14.3	1,006,101	70,357	3,601	251,799
	丸ノ内線	27.4	1,089,258	39,754	5,392	196,771
	日比谷線	20.3	1,073,899	52,901	5,855	288,441
	東西線	30.8	1,321,655	42,911	11,784	382,598
	千代田線	24.0	1,131,378	47,141	7,958	331,575
	有楽町線	28.3	927,104	32,760	7,030	248,403
	半蔵門線	16.8	858,836	51,121	4,389	261,234
	南北線	21.3	449,266	21,092	2,744	128,827
副都心線	11.9	330,096	27,739	2,028	170,413	
東京都	全線	131.2	2,435,710	18,565	16,361	124,706
	浅草線	18.3	623,564	34,075	3,270	178,682
	三田線	26.5	564,345	21,296	3,742	141,205
	新宿線	23.5	664,792	28,289	4,639	197,394
	大江戸線	40.7	795,460	19,544	4,710	115,729
	日暮里・舎人ライナー線	9.7	58,871	6,069	319	32,865
	荒川線	12.2	49,518	4,059	134	10,981
	上野モノレール線	0.3	2,203	7,342	1	2,201
京都市	全線	31.2	382,540	12,261	1,756	56,278
神戸市	全線	30.6	286,093	9,349	2,614	85,419

鉄道統計年報をもとに作成(決算値ベース)

◎地下鉄既設路線及び他社路線の輸送密度その2(平成22年度)

		営業キロ km	輸送人員 人/日	キロ当たり 輸送人員 (人/km)/日	輸送人キロ (千人・km)/日	輸送密度 (人・km/km)/日
近鉄	全線	508.1	1,571,293	3,092	30,161	59,361
	大阪京都奈良線	196.6	1,074,989	5,468	17,960	91,354
	南大阪・吉野線	84.8	270,077	3,185	3,844	45,331
	名古屋・三重線	223.4	288,244	1,290	8,355	37,399
	西信貴鋼索線	1.3	216	166	0	217
	生駒鋼索線	2.0	1,334	667	2	847
南海	全線	154.8	619,356	4,001	10,100	65,244
	南海線	89.5	292,501	3,268	5,546	61,969
	高野線	64.5	338,811	5,253	4,552	70,569
	高野山鋼索線	0.8	2,192	2,740	2	2,188
京阪	全線	91.1	767,866	8,429	10,891	119,553
	京阪線	69.1	723,408	10,469	10,695	154,779
	大津軌道線	21.6	44,370	2,054	196	9,059
	男山鋼索線	0.4	989	2,473	0	986
阪急	全線	143.6	1,652,693	11,509	23,168	161,334
	京都・千里線	65.4	700,578	10,712	10,597	162,040
	神戸・宝塚線	75.4	966,964	12,824	12,416	164,673
	神戸高速線	2.8	50,093	17,890	154	54,905
阪神	全線	48.9	562,197	11,497	5,536	113,213
	阪神線	43.9	491,852	11,204	5,315	121,063
	神戸高速線	5.0	70,345	14,069	221	44,296
JR西	全線	5,012.7	4,872,375	972	144,149	28,757
北大阪急行電鉄		5.9	150,011	25,426	677	114,697
大阪府都市開発		14.3	135,255	9,458	1,235	86,355
神戸電鉄		69.6	139,784	2,008	1,252	17,984
山陽電気鉄道		70.4	172,307	2,448	2,209	31,380
神戸新交通		15.3	91,279	5,966	360	23,532
大阪高速鉄道		28.0	99,721	3,561	648	23,156
北神急行電鉄		7.5	25,501	3,400	191	25,501
能勢電鉄		15.4	59,890	3,889	411	26,702
叡山鉄道		14.4	17,904	1,243	87	6,013
京福電気鉄道		12.3	18,896	1,536	82	6,668
江ノ島鉄道		10.0	42,551	4,255	156	15,567
遠州鉄道		17.8	24,967	1,403	191	10,753
阪堺電気軌道		18.7	19,978	1,068	80	4,265
函館市(軌道線)		10.9	15,989	1,467	48	4,400
富山ライトレール		7.6	5,052	665	24	3,151
岡山電気軌道		4.7	9,132	1,943	16	3,408
広島電鉄		35.1	147,775	4,210	535	15,244
伊予鉄道		43.5	48,441	1,114	231	5,311
長崎電気軌道		11.5	48,948	4,256	155	13,497
鹿児島市(軌道線)		13.1	28,868	2,204	104	7,933

(4) まちづくりに関連した鉄軌道整備の事例

◎ストラスブール（フランス）でのLRT導入事例

- 公共交通利用率が低く、通過交通の都心流入により渋滞が慢性化し、環境悪化が問題
- 郊外と都心を結ぶ新しい交通手段としてLRTが新設

ストラスブールでは、1988年時点の通勤時の交通手段分担率は、自動車の73%に対し、公共交通は11%と当時のフランス内でも低い水準であった。さらに、通過交通の約40%が都心部へ進入し、慢性的な渋滞等による都心部での大気汚染や騒音などの環境悪化が問題であった。これらの問題に対処するため、2010年までに自動車分担率を50%に引き下げ、公共交通と自転車の分担率を25%に引き上げること目標に、91年に新しい交通システムの全体像が公表された。

具体的内容は、①主要幹線道路の遮断による都心部でのトラフィックゾーンシステムの導入、②トランジットモールの導入による歩行者空間の拡大、③都心部と郊外部を結ぶトラムの導入と公共交通の拡大、④280kmの自転車レーン設置による自転車利用の促進、⑤都心部の駐車スペースの削減と外周道路へのパーク&ライド施設の整備による駐車対策である。欧州議会の所在地にちなんで「ユーロトラム」と名付けられたトラムは、幹線道路の街路空間を利用して94年に開業した。



資料：斎藤委員提供

- 利便性の高いLRT導入により、公共交通のシェアが拡大
- 都市中心部での買い物回数が増え、中心市街地が活性化



資料：国土交通省 まちづくりと一体となったLRT導入計画ガイダンス

◎ポートランド（米国）でのLRT導入事例

- 郊外化が進み中心市街地の衰退が深刻化し、交通渋滞や大気汚染が深刻な問題
- 交通施策の主眼が公共交通の利用促進に置かれる
- 86年には高速道路建設を取りやめて、代わりにLRT導入が住民により選択された

ポートランド都市圏では、米国の他地域と同様に人口増加に伴う居住地や商業施設の郊外化が進み、スプロール化の進展と中心市街地衰退が深刻化していた。この結果、自動車による交通渋滞や大気汚染が大きな問題となっていた。こうした問題の解決に向けて、公共交通機関の利用促進に交通施策の主眼が置かれるようになった。72年には公共交通の整備と歩行者中心の街づくりの方針に基づく都心計画（ダウンプラン）が策定され、都心の活性化・高密度化による経済発展を図りながら、環境に優しい街づくりが進められることになった。

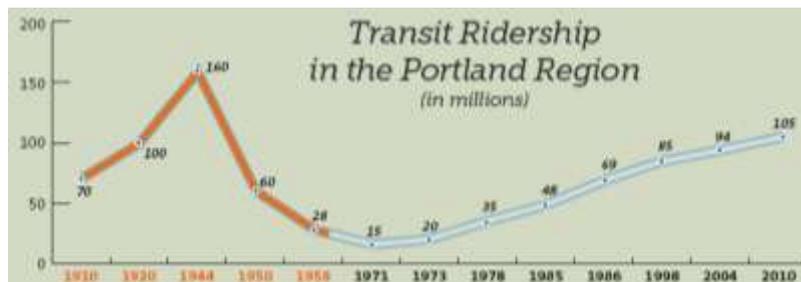
86年には北米で最初の本格的なLRTが導入され、これは当初計画されていた高速道路の建設を取りやめて代わりにLRTを導入することが住民によって選択されたものである。これ以降もLRT路線の新設を含め、様々な取り組みが進められている。



資料：斎藤委員提供

- コンパクトなまちづくりを目指し、土地利用計画と交通政策が連携した施策を実施
- 都心部が活性化し、今では全米で最も住んでみたい都市の最上位にランクされる
- 公共交通の利用者は1971年から増加傾向が継続

コンパクトなまちづくりを目指して都市圏における本格的な成長管理とこれに連携した交通政策が展開され公共交通期間の利用を促進する施策が実施された。一連の事業により150億ドルを超える投資が都心部に行われ、70年代初頭には56,000人であった都心部の雇用は90年代までに倍増した。都心部は買い物やビジネスの歩行者で賑わい、週末には公園でイベントも盛んである。そして今では全米で最も住んでみたい都市の最上位にランクされるようになった。また、公共交通の利用者は1971年以降において継続して増加傾向となっている。



資料：ポートランド交通局

◎クリチバ（ブラジル）でのBRT導入事例

- 都心部を中心とした開発軸上に、高度な土地利用と公共交通施策、環境対策等を組み合わせて実施
- 実質的に世界で初めてBRTを導入
- 土地利用と相まって交通利便性の向上、商業・ビジネス地域の集積を生むことに成功

クリチバ市では、1970年代に現在で言う集約型都市構造をなすマスタープランを策定し、それに基づき、5本の開発軸を設定した。開発軸は並行する3本の道路（一方通行の幹線道路2本とバス専用道路を中央に配した4車線道路1本）からなる線状空間で、開発軸上のみ高密度な複合用途開発が認められる。

これら5軸にバス専用道を基幹とする交通ネットワークを形成するとともに、都市計画の点からも交通軸線上に高度な土地利用を達成した先導的な環境都市である。また交通分野だけでなく環境対策などをパッケージで行い複数分野間での連携による持続可能な都市を実践した世界でも稀有な都市である。

実質的に世界で始めてBRTを導入し、中心地区から5方向に設定された開発軸上のバス専用道路で大量輸送できる幹線バス輸送システムを実現した。需要が増加した1992年以降順次システムを高度化し、現在では、3連節バス、運賃事前収受、かさ上げチューブ型バス停を組み合わせ、ピーク時片方向15,000人以上を輸送できる。

特に同市のBRTの特徴は、幹線道路は中央のバス専用レーンを挟み両側に一般車の一方通行の道路が伸び、バスレーンと一方通行路の間の土地は、道路周辺の土地と併せて、容積率をアップし、道路やその他の公共施設整備、または土地利用のゾーニングのために収用した土地との交換用地としたものである。このため高層の建物が幹線道路及びその周辺に集中し、交通利便性の向上、商業、ビジネス地域の集積を生むことに成功している。



資料：公益財団法人交通エコロジー・モビリティ財団 HP

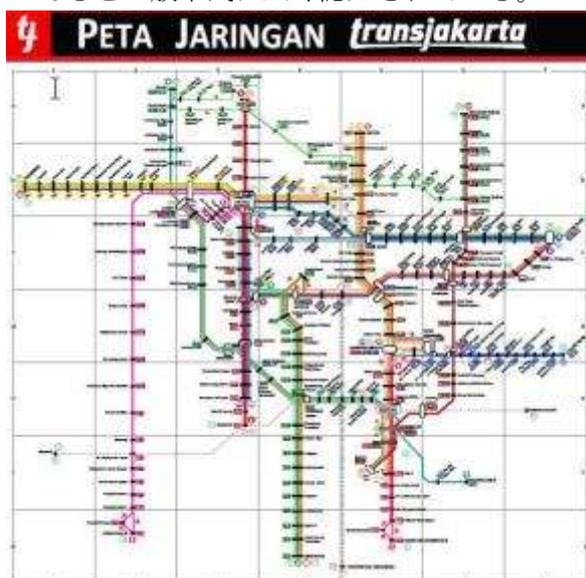
◎ジャカルタ（インドネシア）でのBRT導入事例

- 急増する人口とモータリゼーションの進展により、交通渋滞が深刻な状況に
- JICA の支援を受けて交通計画が策定され、BRT 路線の整備が盛り込まれた
- 2014 時点では 12 路線が開業し、今後も路線が追加される予定
- BRT は主力公共交通機関となっており、安全、確実、信頼、手ごろ、快適な交通機関として一般市民に広く認知されている

ジャカルタ首都圏では、人口が 1990 年の約 1,700 万人から 2005 年の約 2,400 万人へと 15 年で約 1.4 倍（平均年増加率約 2%）に伸びており、インドネシア全体の約 1 割を占め、経済規模が GDP の約 3 割に達し、海外からの投資の約 4 割が集中する成長センターとなっている。また、ジャカルタ都市圏の交通は著しく自動車交通に依存しており（98%）、車両登録台数が 2000 年の約 326 万台から 2006 年の約 797 万台と約 2.4 倍に急増している。この急激なモータリゼーションの進展に道路整備が追いつかず、交通渋滞は深刻な状況にあり、大きな経済損失となっている。

2004 年 JICA による首都圏総合交通計画調査（SITRAMP2（Study on Integrated Transportation Master Plan phase 2））において BRT 路線が提言され、2004 年に 1 号線を整備・開業した。2007 年の時点では 7 路線が開業し、1 日平均約 20 万人が利用していた。なお、2014 年時点では 12 路線が開業しており、今後も路線が追加される計画である。

最初の路線の開通後、フィーダーサービスやチケット、乗換駅にいていくつかの問題点が見られたが、これらの問題は徐々に解決されている。現在のところ、BRT はジャカルタ特別州内の主力公共交通機関となっており、安全、確実、信頼、手ごろ、快適な交通機関であると一般市民に広く認知されている。



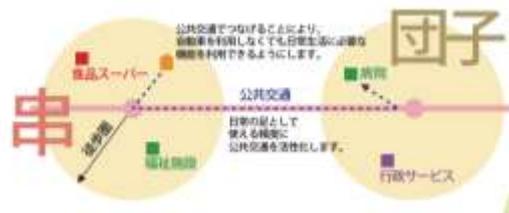
資料：トランスジャカルタ HP

◎富山市でのLRT導入事例

- 利用者減少が続いていた鉄道路線を本格的LRTとして再整備
- 都心地区の回遊性強化や中心市街地活性化を目的に市内路面電車の環状化事業も実施

富山市では、利用者減少が続いていたJR富山港線が日本初の本格的LRTとして再整備され富山ライトレールが開業した。さらに、都心地区の回遊性強化や中心市街地活性化を目的に、中心市街地を運行する市内路面電車の延伸・接続による環状化事業が実施されるなど、公共交通によるまちづくりが活発に行われている。

富山市のまちづくりの基本方針は、公共交通を活性化させ、その沿線に居住や商業、業務など都市の初機能を集積させることにより、公共交通を軸とした拠点集中型のコンパクトなまちづくりを目指すものとなっている。これは「お団子と串」の都市構造と呼ばれるものである。



資料：富山市HP

- 利用者数の大幅な増加や沿線就業者、転入者数の増加といったコンパクトなまちづくりを推進するような効果や、高齢者の外出機会増加といった効果があった
- 環状線沿線では再開発事業が活発化するなど中心市街地活性化にも寄与

コンパクトなまちづくり	<ul style="list-style-type: none"> 利用者数・利用機会の増加 自転車利用からの転換 沿線就業者数の増加 沿線への転入者数の増加(転出者数の減少) 地価下落抑制・沿線土地開発の促進 	<ul style="list-style-type: none"> 開業前後において利用者数の大幅な増加 開業2年目はほぼ安定した利用者数による利用の定着 LRT開業による利用促進効果が約3/4 平日、休日ともに自転車からの転換が約1割程度発生 休日については自転車利用が約半数であり、新たな需要喚起 LRT開業による沿線就業者の増加 LRT利便性向上による沿線就業への効果 人口減少傾向は歯止めは効かっている 一方、沿線への転入者の増加、転出者の減少傾向が見られる LRT開業後、沿線地価は下げ止まり傾向 LRT開業後の地価は、他地域よりも高い水準で推移 LRT開業後、着工単数の増加傾向 21軒の宅地開発の実施(2020年度)
少子高齢化への対応	<ul style="list-style-type: none"> 高齢者の公共交通利用機会の増加 通学・通勤目的での外出機会の増加 	<ul style="list-style-type: none"> 高齢者層の利用者数の大幅な増加 休日においては高齢者層が主要な利用者層のひとつ LRT開業による外出機会増加が約1/3 通学・通勤目的の増加が顕著



資料：国土交通省 LRT等の都市交通整備のまちづくりへの効果
資料：富山市 富山市型LRTによる低炭素交通まちづくり

◎岐阜市でのBRT導入事例

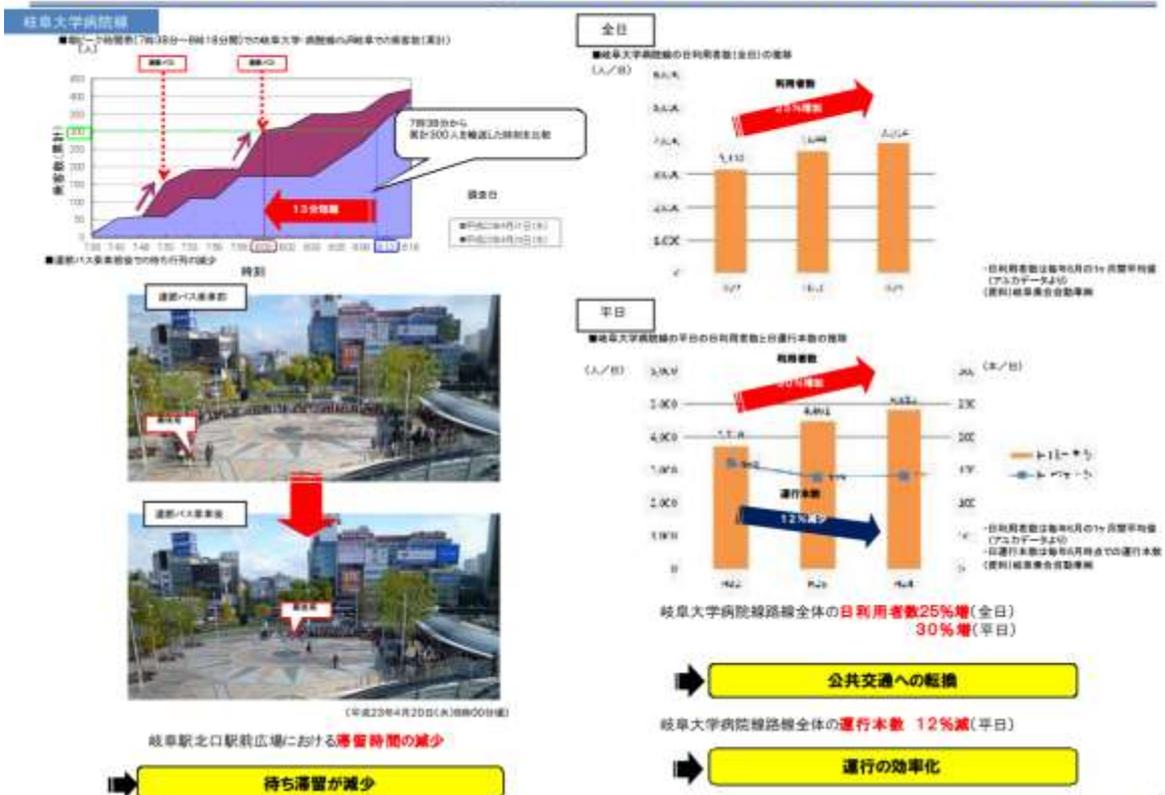
- バスの放射状8幹線と市内循環路線のBRT化が進められている
- 第一歩として平成23年に連結バスが導入され、公共交通利用者増加、バス待ち滞留の減少、運行の効率化といった効果があった
- 連結バス乗車を観光目的とする訪問客が増えるなど、新たな効果も生み出している

岐阜市では、バスの放射状8幹線と市内循環線をBRT化することにより、JR岐阜駅を中心に半径10km圏内を30分到達圏内とできるような利便性の高い公共交通の実現を目指している。その第一歩として、平成23年3月に首都圏以外の都市として初めて連節バス（清流ライナー）を導入した。これにより、JRの駅でのバス待ち滞留が大幅に解消され、利用者も25%増加するなどの効果があった。また、平成24年度に、新たに市内を巡回する路線で導入実験を行ったところ、この連節バスに乗るために観光に訪れる人が増えるなど、公共交通の新たな可能性も生み出している。



資料：岐阜市提供

岐阜市型BRTの推進② ～定時性・速達性及び利便性の向上～



資料：国土交通省 42万都市をバスで支える岐阜の交通政策

◎堺市でのLRT検討事例

堺市の都心交通の特徴として、百年続いてきた阪堺線も含め鉄軌道が南北方向に集中、バスが特定の場所（駅等）に集中して交通手段間の連携が弱い、他都市と比べ歩行者交通量が少ない等が挙げられる。このような状況を踏まえ、都心へのアクセス性と都心内の回遊性を高める公共交通ネットワークを強化するために、都心部の東西交通軸にLRT等を整備する計画が検討されている。

既存の公共交通機関や沿線で行われているプロジェクトと連携することで、公共交通利用の促進と自動車利用の適正化、快適で環境負荷の少ない都市環境の創出、沿線まちづくりの支援・促進、市独自の都市圏の形成を図ることを目的としている。



資料：堺市HP

◎東京都中央区でのBRT導入検討事例

晴海地区等の臨海部で増加する交通需要への対応、公共交通不便地域の解消、過度の自動車交通依存からの脱却、観光の活性化、まちの魅力を高めるための公共交通の充実に加え、オリンピック開催期間中の短期的で膨大な交通需要への対応といった課題の解決に向けて、都心部と臨海部を接続するBRTの導入が検討されている。



世界を代表する国際都市東京にふさわしい、
基幹公共交通システム

- 魅力的な「東京」を演出できる都市交通
- 輸送力が大きく、定時性・速達性に優れる公共交通
- 誰もが利用しやすい、バリアフリーの都市交通
- 環境負荷の小さな都市交通
- オリンピックを考慮し、世界に発信する輸送インフラ、柔軟な計画

資料：東京都中央区 基幹的交通システム導入の基本的考え方