森本委員提出資料

大糸線（糸魚川ー南小谷間）沿線地域における公共交通の検討に当たり留意すべき視点

令和８年10月26日

プロフィール

森本 瑛士（もりもと　えいじ）

【所属】信州大学 工学部 水環境・土木工学分野
【役職】助教
【専門】都市計画
【略歴】2020.9　　筑波大学大学院　博士取得
　　2020.10～　　現職
【公職】

- 長野県総合計画審議会専門委員（2026.9～ ）
- 長野県土地利用審査会委員（2025.10～）
- 小諸市地域公共交通協議会委員（2025.6～）
- 長野県開発審査会委員（2025.4～）
- 長野市都市計画計画マスタープラン改訂専門部会専門委員（2025.3～）
- 小諸市都市計画審議会委員（2025.2～）
- 松本市都市計画審議会（2023.11～）

そもそも公共交通の維持を考える際には

公共交通単体で赤字がどうかを考えているのは日本だけ
→まち全体で黒字であれば，公共交通が赤字でも問題ない

公共交通がまちにプラスの効果をもたらしていないor
今後，見込みがない　のであれば改善が必要

町全体（圏域全体）で考えることが重要

公共交通を改善する際は「まち」とセットで
改善することが重要

公共交通指向型開発：TOD

20世紀後半：自動車依存社会への反省から世界各地で公共交通が復権
➡1990年代：ニューアーバニズムの先駆者でもあるピーター・カルソープは、TODの概念を提唱

駅と中心商業地からの平均歩行距離が約600mの範囲内に開発された複合的コミュニティが重要

公共交通指向型開発 (**TOD**；Transit Oriented Development)：戦略的に公共交通システム沿いに、補完的な公共施設、業務施設、店舗、サービス関連施設と併せて、中高密ないし高密度のハウジングを複合的に開発すること

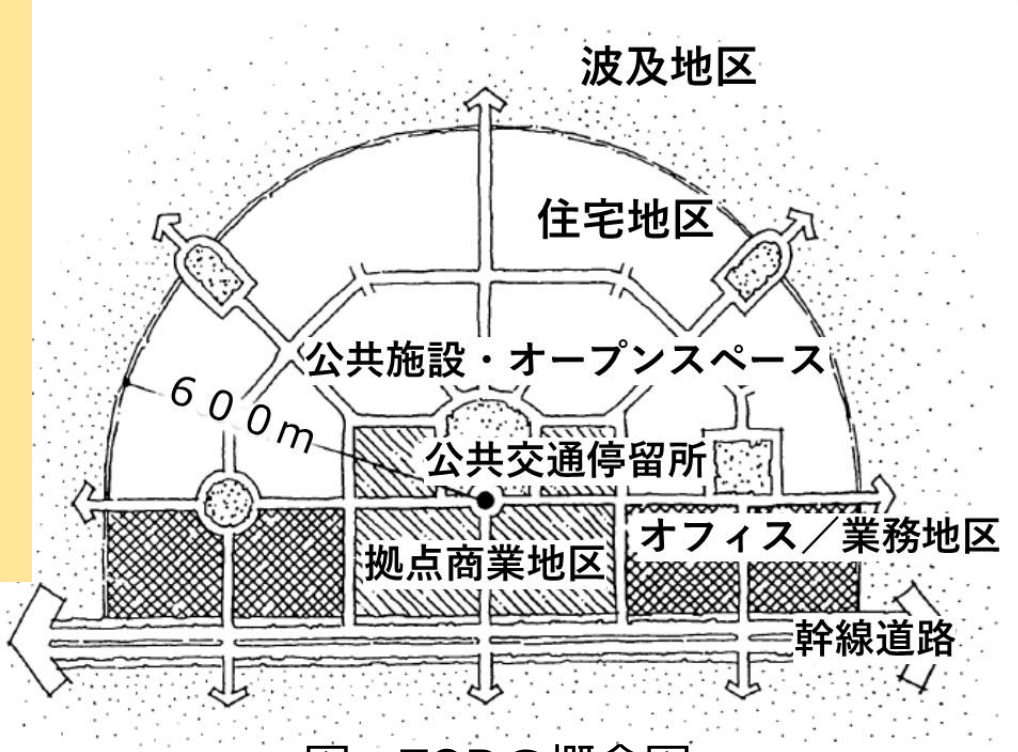


図　TODの概念図

鉄道沿線開発モデル

鉄道沿線開発モデルの特徴は、単なる駅前開発ではなく鉄道沿線全体の効率化を前提にビジネスモデルが構築されていること

✓ 鉄道事業の課題：朝のピーク時に都心方向だけが混雑するという交通需要の偏り

➡都心と郊外を結ぶ路線で、郊外部に工業団地、大学やレジャー施設を誘致することで、都心とは反対方向の需要を創出

➡通勤利用が少なくなる休日の鉄道利用を確保するため、都心のターミナル駅では大型商業施設を建設

➡これによって、平日の通勤交通だけでなく、休日の買物交通も鉄道の利用者として生み出すことで、鉄道経営を安定化

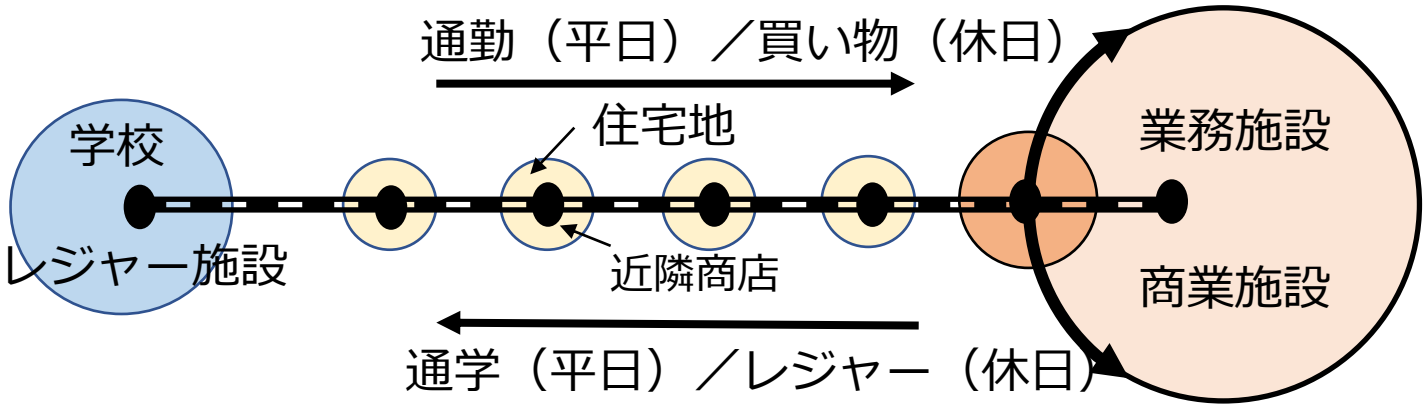
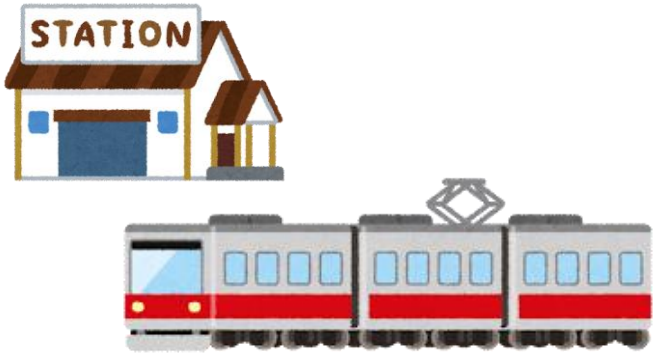


図　鉄道沿線開発モデルの概念

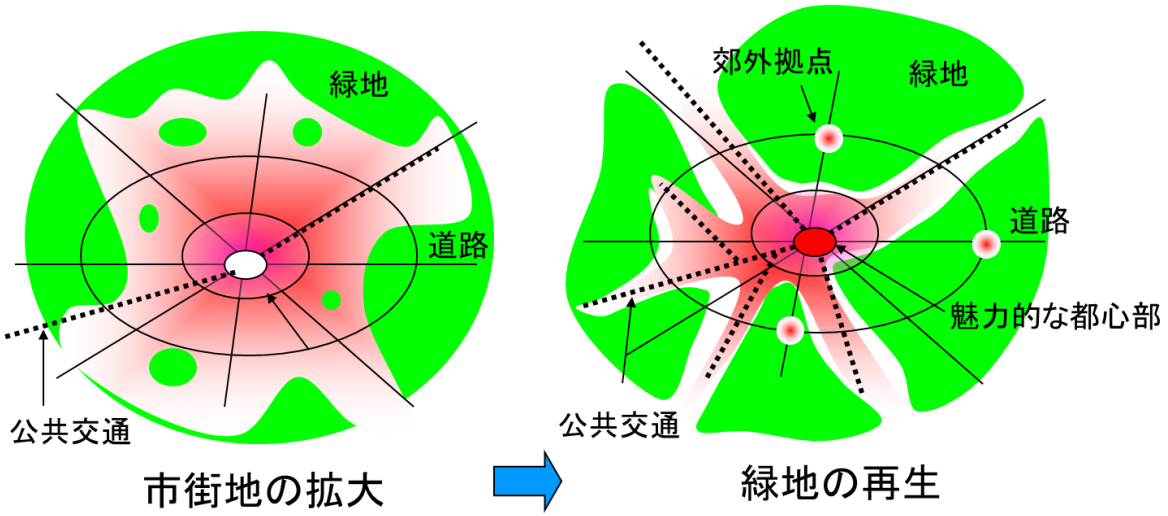
各モードの特徴（まちづくり視点から一部抜粋）

	鉄道（駅）	バス（バス停）
		
シンボル性	○	△
TODのしやすさ	○	△
路線の柔軟性	△	○
維持コスト	△	○

※他にも輸送力，定時性，速達性，などに違いアリ

今後各地域に求められること：点と線の集約

コンパクトシティ



公共交通の利用者(日常利用)を確保するためには
人口の集約（人口密度を高めること）が重要

＝人が駅やバス停の近くに住んでいないと利用率は
上がらない

＋

路線の集約も重要