

社会資本整備審議会 都市計画・歴史的風土分科会
都市計画部会 都市交通・市街地整備小委員会

【総合的な交通戦略に基づく施策の展開に向けて】

1. 総合的な交通戦略における議論のポイント
2. 総合的な交通戦略とは...
3. 総合的な交通戦略の内容
4. 総合交通戦略の立案、策定、運営方策の考え方
5. 公的支援のあり方

1. 総合的な交通戦略における議論のポイント

(1) 総合的な交通戦略の取組が進展しなかった背景

- コンパクトなまちづくりへの転換が審議会などでは提言されていたが、地方公共団体を始め、社会的に浸透していかなかった
- 総合的な交通戦略の策定・実施体制が明確になっておらず、システムを具体化するまでにはいかなかった

(2) 近年の主な動き

- 急激な人口の高齢化や人口減少が現実のものとして認識されてきた
- 社会的背景の激変により、コンパクトなまちづくりの必要性および交通が表裏一体であることが、社会的に浸透し、理解を得られるようになってきた

総合的な交通戦略の内容、策定方法の具体化

- 総合的な交通戦略の目指すもの、ポイントを踏まえた、戦略の具体的な内容や立案・策定のあり方

総合的な推進方策が取り入れ始められている

- 地方公共団体や交通事業者等の都市交通施策関係者の責任と役割、立案・策定・実行の体制や手続き、確実な実行を担保するルールのあり方
- 協議会方式を基本に、利用者、市民を含む各主体の合意形成と、より積極的な参画を促す仕組みのあり方
- 都市交通に関する施策が総合的に推進されるよう、ハード、ソフト施策を包含した総合的な補助制度等の推進方策

2. 総合的な交通戦略とは...

(1) 総合的な交通戦略として目指すもの

需要追従型から目標達成型への転換

成長期の都市交通政策の展開

(社会経済の動向)

- 急激な人口増加
- 都市への急激な人口集中
- 経済市場の拡大
- 右肩上がりの経済成長

(都市交通部門の課題)

- 人口の増加、人口集中に対応したインフラ整備
- 交通需要に拡大に見合った容量の拡大
量的不足の効率的解消が成果に直結

交通需要に対応した
都市交通施策の展開
(需要追従型)

人口減少、超高齢社会における都市交通政策の展開

(社会経済の動向)

- 人口減少・超高齢社会の進展
- 都市への人口集中の沈静化
- 公共の投資余力の減退
- 低経済成長、都市化から都市型社会へ

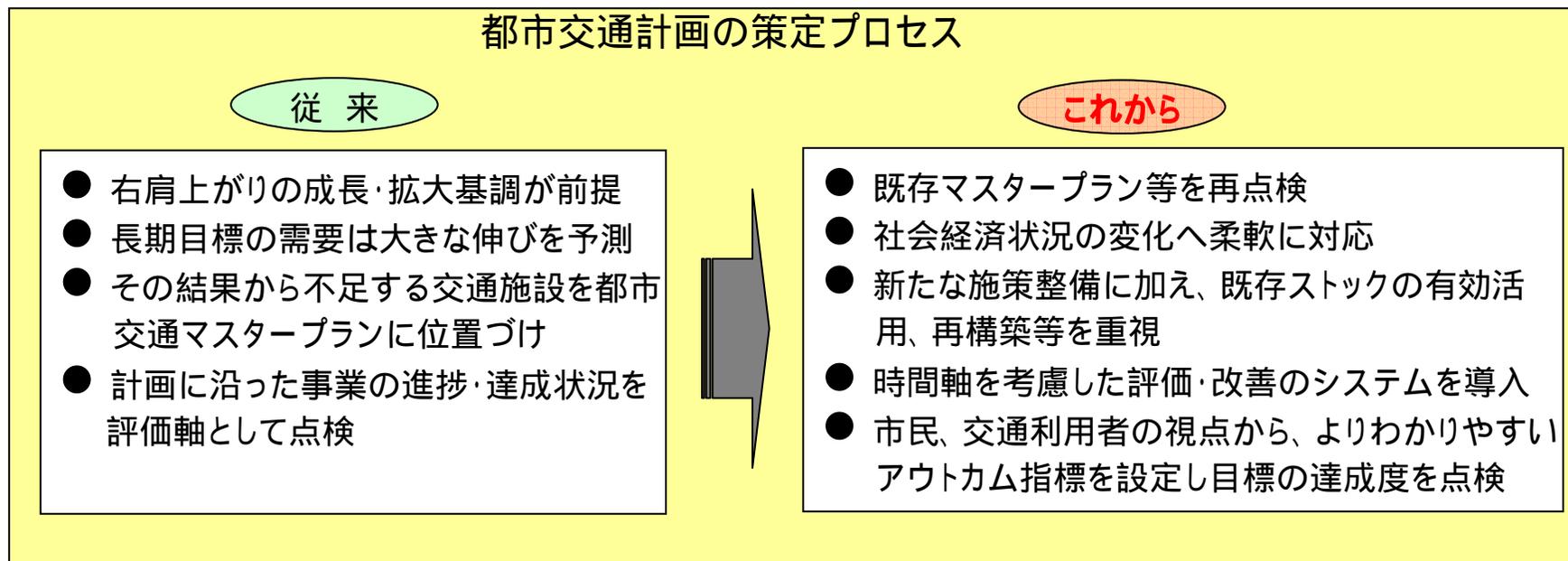
(都市交通部門の課題)

- 量的ストックはある程度の水準まで達成
- 量的拡大による効果は低減傾向
- **ハード施策とソフト施策が一体となった効率的・重点的な施策展開**

目指す将来都市像を
実現する都市交通施策の展開
(目標達成型)

「目標達成型」への転換の考え方

《既往計画の再点検》



《総合的な交通戦略の推進方策》

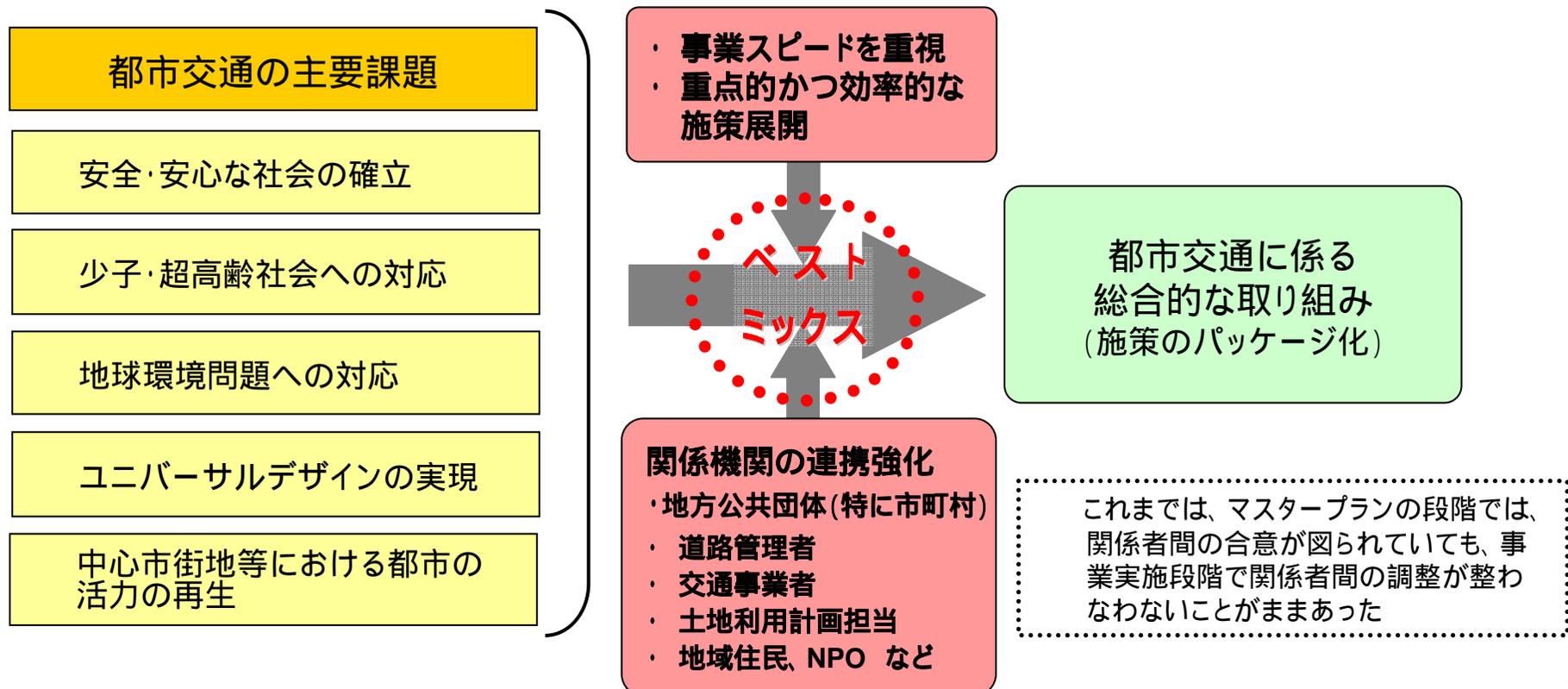
短期～中期的に達成すべき政策目標を明示し、その実現に必要な交通施策と関連する施策を組み合わせた「総合的な交通戦略」に基づく取組に重点を移す

戦略の実施にあたっては、公民協働による多様な主体との連携を軸に「総力戦」での取組を基本

パッケージアプローチによる総合的な取組

～ 総力戦により都市交通に関係する諸施策の着実な実行～

- 都市交通の課題に適切に対応するには、都市交通と密接に関連している「まちづくり」と一体となって必要施策を総合的・一体的に実施することが必要
- このため、都市交通に関係する全ての主体が共通の目標のもとに、連携・連動し、必要な施策を総合的に組み合わせて施策を推進するパッケージアプローチ型の取組が重要
- 事業のスピード感を重視し、重点的かつ効率的な施策の展開が重要
- 諸条件の変化に機敏に対応するため、柔軟性を常に考慮した計画づくりに努める



(2) 英国におけるパッケージアプローチの具体例

- 英国では、LTP(地方交通計画)に基づき、「施策」、「実施主体」、「中央政府からの地方政府への補助金」の3点について、各々パッケージ化された取組を展開

◆ レディング市のLTPにおけるパッケージ・アプローチ

- レディング市においては、地方計画の関係者は、地方公共団体、バス会社、(自治体の100%出資会社)、及び警察のみ
- このため、レディングバラ(県レベルの自治体)が中心になって、LTPを策定しパッケージアプローチを推進

都心の育成及びアクセス性の向上

ハード施策

- < 都心周辺 >
 - ・レディング駅の整備
 - ・フリンジパーキングの整備
 - ・都心循環バスの導入
- < 都心～郊外 >
 - ・MRTの整備
 - ・高速道路、橋梁の維持、管理
- < 郊外 >
 - ・バスサービスの改善
 - ・P&R駐車場の整備

ソフト施策

- < 都心周辺 >
 - ・都心部の車乗り入れ規制と歩行者専用化
 - ・都心環状道路の一方通行化
 - ・鉄道、バスのリアルタイム情報の提供
 - ・歩行者ナビゲーションシステムの運用
- < 市全体 >
 - ・都市交通マネジメント&コントロールシステムの運用

(3) 英国におけるパッケージアプローチについて

導入の背景

- 英国における地方交通への問題意識

- 少子高齢化、低密な都市の拡大、中心市街地の衰退、公共交通の衰退、地球環境問題の顕在化など
- パッケージアプローチが導入前は、交通投資が道路に偏重し、それ以外の施策への投資がおろそかに

パッケージ・アプローチの考え方

- 以下の3点をそれぞれパッケージで考える

- 「**施策**」
(政策目標を達成するために必要な様々な交通投資を適切に組み合わせた施策群)
- 「**実施する主体**」
- 「**中央政府から地方政府に出す補助金**」(LTPに基づき推進)

パッケージ・アプローチの仕組み

- 地方政府が交通に関する**補助金を得る枠組み**
- パッケージの内容は、公共交通、自転車、徒歩を強化する**総合的な交通**を強調
- パッケージを戦略的に実現するため、計画期間は**5年間**。計画期間途中で(中央 政府と協議の上)修正も可能
- 補助金は、地方の目標に合致する範囲で**用途の変更が可能**
- 中央政府は、地方から提案された施策を**パッケージとして審査、採択の可否を決定**
- 中央政府から**パッケージの内容が認められた場合、地方政府は起債が可能**
 - 地方政府が**交通投資のため借入できる金額を認める許可**をCredit Approval (CA)

3. 総合的な交通戦略の内容

(1) 総合的な交通戦略のポイント

交通を利用する人の視点から見た取り組み

- 高齢者をはじめ、交通を利用する人の視点に立ち、徒歩、自転車、公共交通等の複数の交通手段を対象として、移動の連続性(物理面、時間面、経済面、心理面)の強化、必要なサービス水準達成のための整合性が確保された取組を徹底

市町村の主導による「最適なパッケージ」の追求

- 行政(特に市町村)が主体となって、限られた資源を有効活用した望ましい都市交通を実現
- 行政が政策目標を明確にした上で、まちづくりと一体となった都市交通システム全体の効率性、実現性が最適なものとなるよう、施策パッケージとして、都市交通システムを提案、協議していくことが重要

関係者間の連携と役割分担による確実な実現 ~ 新たな公民のパートナーシップの構築も

- 都市交通に関連する交通事業者、施設管理者等の全ての主体が役割分担を明確にした上で連携・連動し、一体的な都市交通システムを実現することが重要
- その際、民間だけでは整備・運営が困難な路線については、公共性、公益性を見極めた上で公共による支援や地域による支援を行なうなど、新たな公民のパートナーシップも重要

選択と集中

- 都市の将来像と目標(必要な都市交通のサービス水準)の達成を念頭に、効果の高い施策を選択し、集中的に推進することが重要

計画・実施し、評価・改善を続ける仕組み(評価・改善システム)

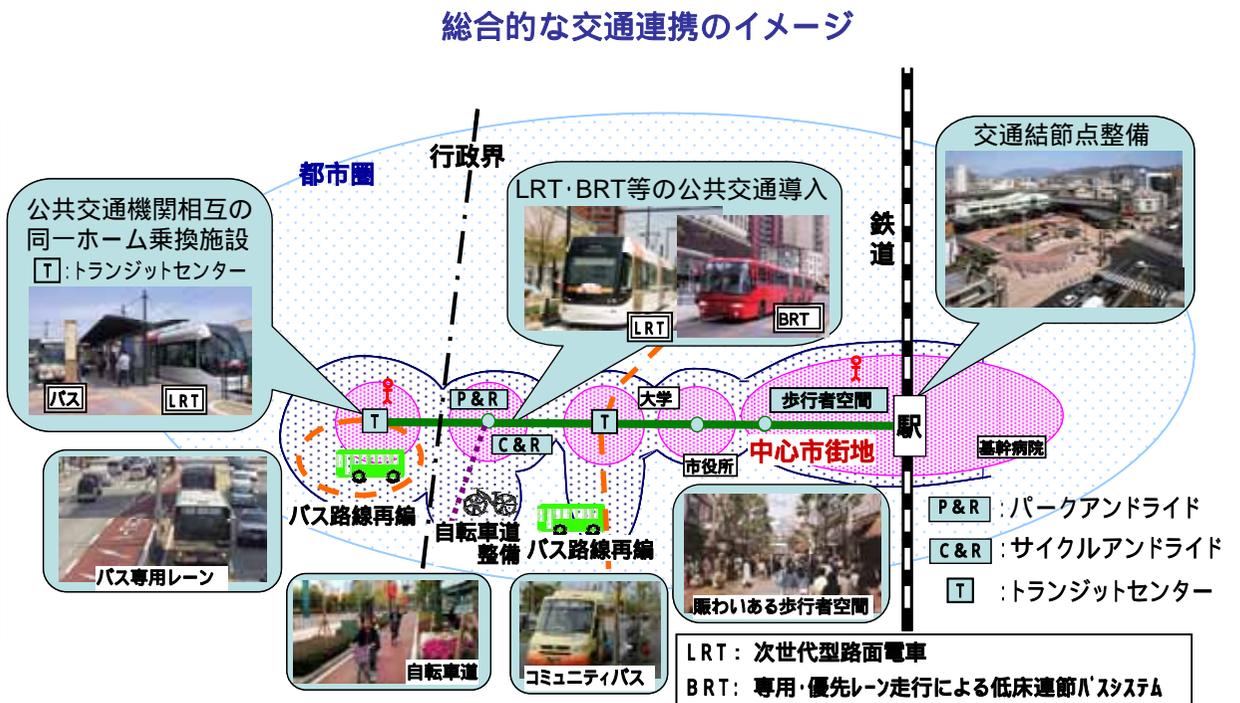
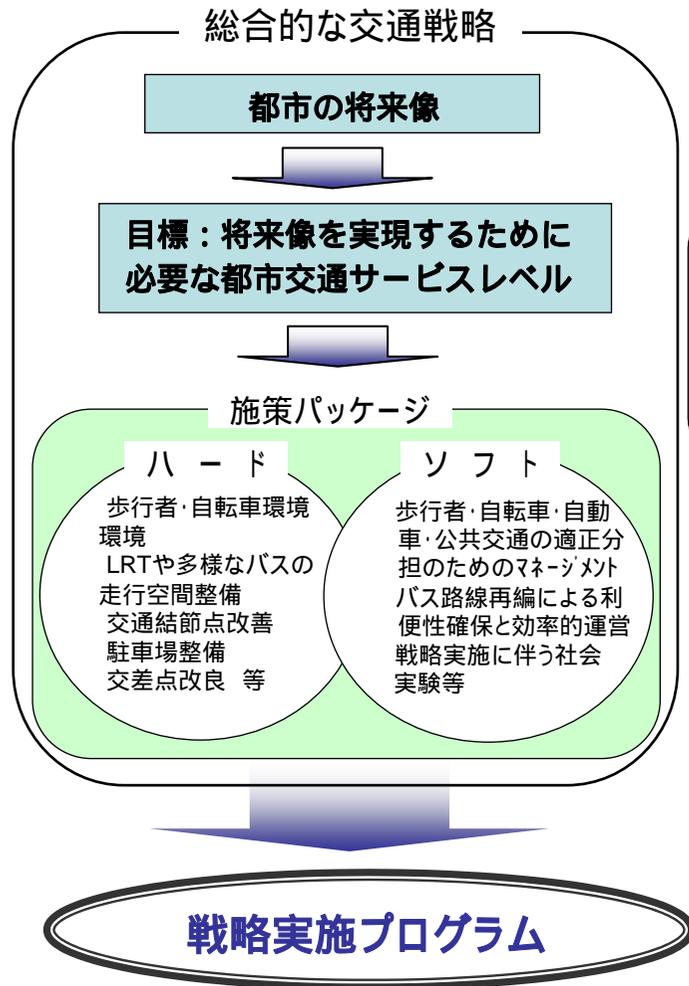
- 都市交通システムを利用する人の視点に立って、継続的に事業の進行管理や評価・改善を行い、最適な状態となるように的確に改善を続けることが必要

国による支援

- 交通戦略に基づく施策の推進が円滑に進められるよう、国による総合的・一体的な支援が必要

(2) 総合的な交通戦略の計画要素

- 都市交通の課題を解決し、目指すべき都市の将来像を実現するためには、総合的な交通戦略において、必要な都市交通のサービスレベル、施策パッケージ、実施プログラムを計画要素とすることが必要



徒歩、自転車、自動車、公共交通の適正分担が図られ、交通円滑化、利便性向上、モビリティの確保を実現

(3) 対象区域の考え方

□ 対象区域は、都市圏レベル、都市レベル、中心市街地等の特定の課題のある地区など、**対象とする交通問題に対応して設定**することが望ましい。

- 総合的な交通戦略の実現性を高めるためには、関係機関の協力のもと、**責任を持って戦略を推進できる区域**とすることが重要
- 戦略が単に計画に終わることなく、実効性ある施策パッケージとして展開されるためには、**地方自治体の首長がリーダーシップを発揮できる区域**であることが重要
- 複数の市町村にまたがる都市圏レベルの場合には、政策の推進に関する意志決定や責任が明確な組織体制が必要

< 札幌都心選定の理由 >

札幌都心部は、北海道の顔といえる地区であり、市民のみならず観光客など来街者のためにも快適な歩行環境と円滑な自動車交通を共に実現し、魅力的で活力ある都心再生のための交通施策の展開が求められると「市」が判断したため。



さっぽろ都心交通計画の対象区域

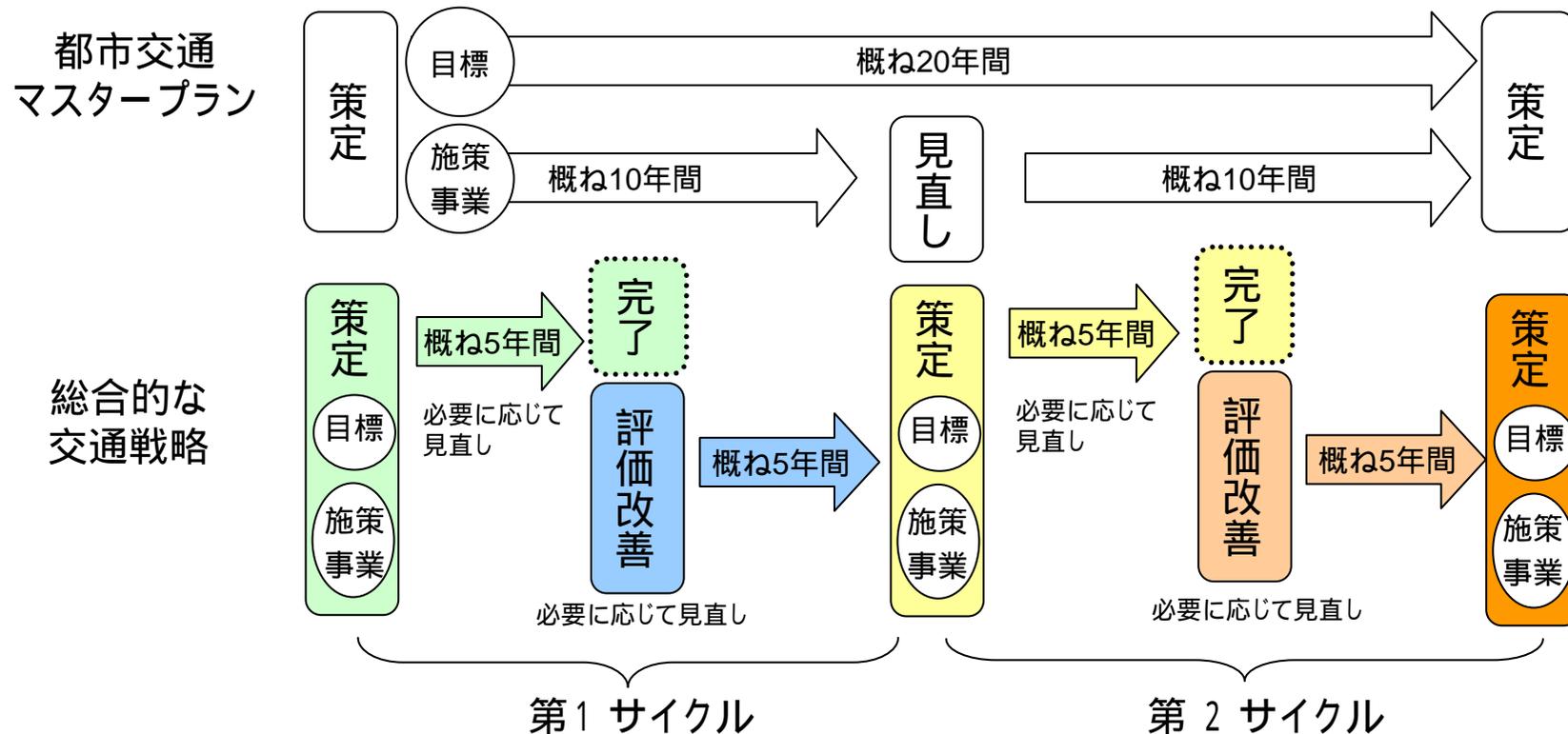


熊本都市圏都市交通アクションプログラムの対象区域

(4) 目標年次の考え方

□ 目標年次は、効果の**早期発現**への期待、**実施に要する期間**、関連する計画の**目標年次**、**国による支援制度の計画期間等**を考慮して、**概ね5年から10年後**とすることが望ましい

- 比較的短期間に効果を発揮することが必要
- プログラムに基づき、**施策を着実に展開するには、5年から10年程度以下**とすることが望ましい
- まちづくり交付金や地方道路整備臨時交付金等の助成制度の計画期間は、3年間から5年間程度
- 交通施設整備や施策の実現には、数年間を要する場合が多いため、**5年から10年程度は必要**
- 総合的な交通戦略に関連する計画の目標年次は20年程度



(5) 目標設定・アウトカム指標の考え方

- 都市構造の目標にあわせた政策目標を定める
 - 目標期間中に達成すべき政策目標をわかりやすいアウトカム指標を用いた数値目標を設定することが重要
 - アウトカム指標に加え、アウトプット指標による数値目標を設定することも有効
- 戦略を円滑に実現するには、市民や関係機関の理解と協力を得られる環境を醸成することが不可欠
 - そのためには、市民や関係機関と目標の共有化を図ることが重要
 - また、従来用いられてきたアウトプット指標は、戦略の実施状況の把握や戦略の進捗管理に活用可能なことから、アウトプット指標を用いた目標設定もあわせて行うことが有効

豊田市交通まちづくり行動計画 (豊田市総合交通戦略)

6つの目標設定

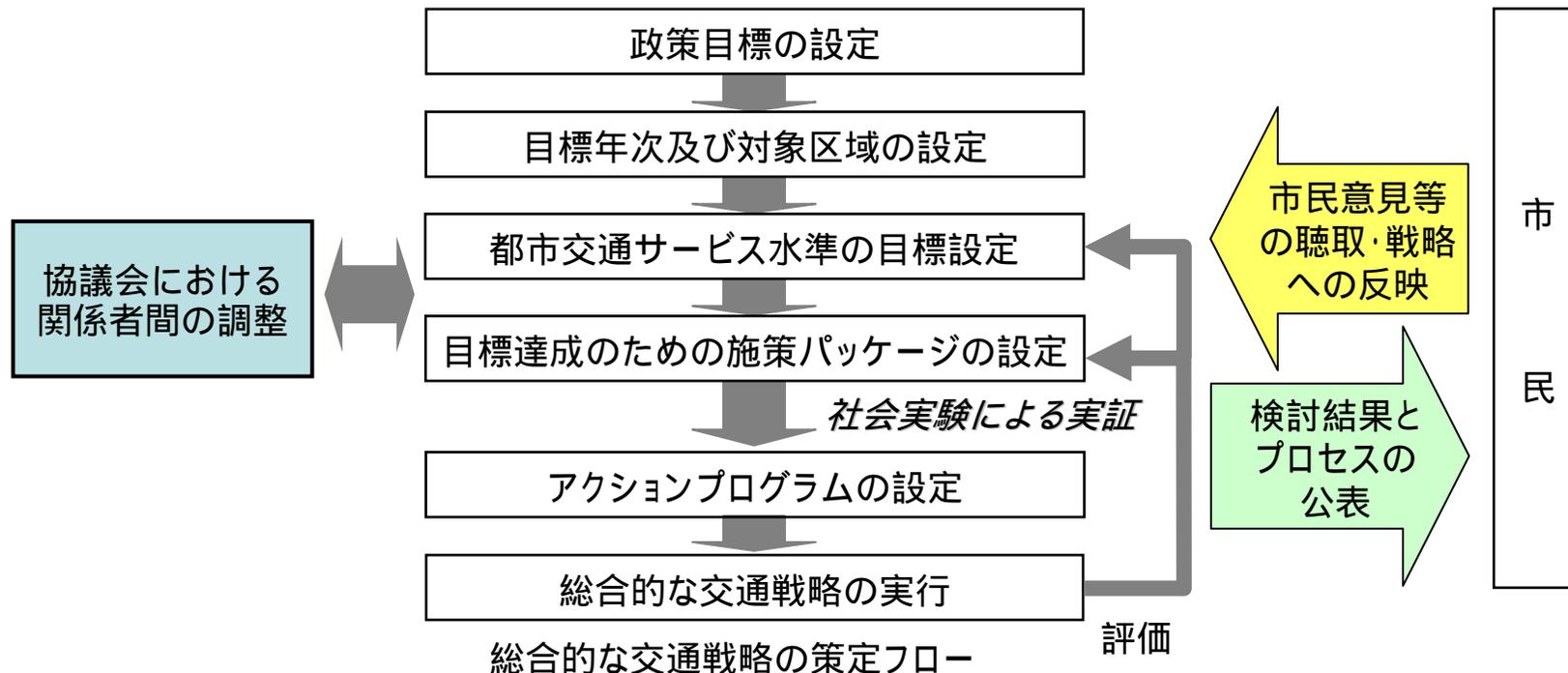
基準年：2001年	2010年目標	2025年目標
渋滞	朝のマイカー通勤時間を現状から4割短縮	朝のマイカー通勤時間を現状の1/2に短縮
公共交通	バスの利用者を現状の1.5倍まで増加	公共交通の利用者を現状の2倍まで増加
中心市街地活性化	中心市街地への来訪者を5%増加 中心市街地オフィス人口を5%増加	中心市街地への来訪者を1.5倍まで増加
交通事故	交通事故(死傷事故)を20%削減	交通事故(死傷事故)を1/2に削減
交流	観光入り込み客数のさらなる増加 (1,000万人以上)	観光入り込み客数のさらなる増加 (1,400万人以上)(2016年) 隣接する支所間を30分以内で移動できる道路整備
環境	公共交通利用促進やエコドライブなどにより 二酸化炭素排出量を16,000t削減(2008年)	さらなる二酸化炭素排出量の削減

4. 総合的な交通戦略の立案、策定、運営方策の考え方

(1) 総合的な交通戦略の立案、策定プロセス

□ 透明性、客観性を高める立案、策定プロセスを採ることが重要

- 近年の公共事業に対する様々な批判を真摯に受け止め、市民をはじめとする関係者全体に理解と協力を得ることが、総合的な交通戦略を円滑に実施し、目標を達成するために極めて重要
- そのためには、総合的な交通戦略の検討、策定の手続きやプロセスの透明性や客観性を確保することが必要
- その際、実施可能な複数のパッケージ代替案を必要に応じて比較検討することが望ましい

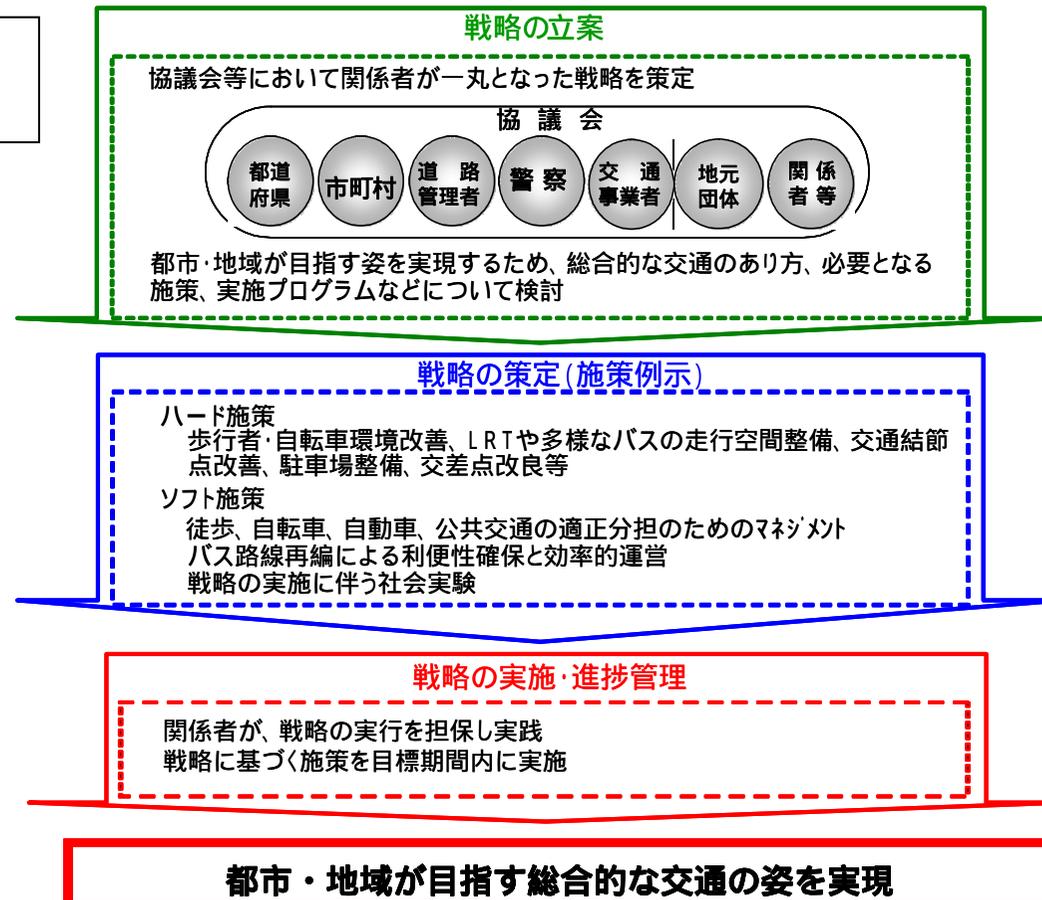


(2) 総合的な交通戦略の策定・実施の体制

□ 策定・実施の体制は、**全ての都市交通関係主体が参画する協議会方式**を基本とし、**関係主体がそれぞれの責任を明確にして着実に施策を展開していく仕組みを構築**することが重要

- 施策の実効性を担保するためには、全ての参加主体が将来の都市像とそれに基づく目標を共有
- 戦略の策定段階から全ての関係者が参画した体制(協議会等)を確立し、戦略の進行管理、運営までを担うことが望ましい
- 戦略に盛り込まれた施策パッケージを着実に実行していくには、実施主体の責任を明確にすることが重要
(例えば、協定等を締結し、責任の所在を明らかにした上で、施策を推進)

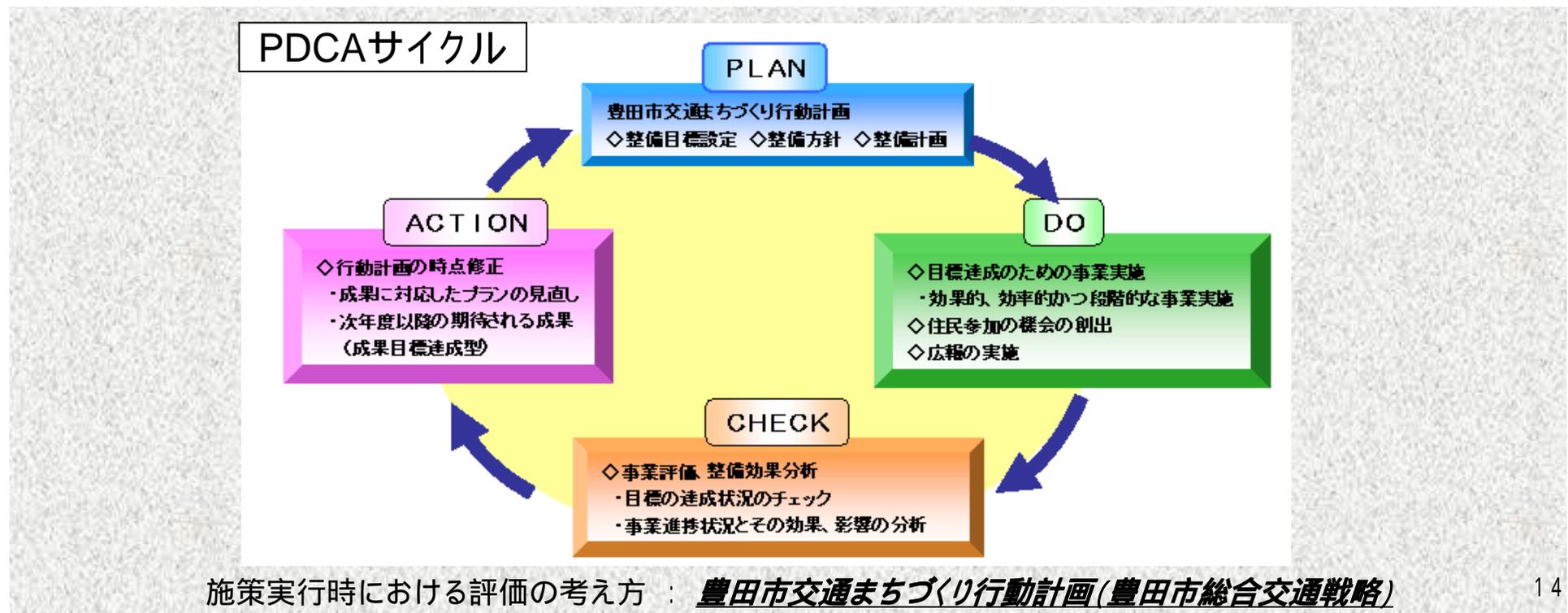
交通戦略の策定・ 推進スキーム



(3) 評価・改善の仕組みの確立

- 戦略の継続的な実施には、「**戦略を策定した後(Plan)**、**施策実施・管理運営(Do)**、**評価(Check)**、**施策体系の柔軟な見直し(Action)**」という一連の流れを実行する継続的で透明性の高い仕組みの確立が必要
- 評価(Check)段階においては、その**客観性、透明性、公正さを高めるために、第三者機関を活用**することも考慮

- 都市の目標を着実に達成するためには、都市交通を取り巻く状況の変化や施策の進捗状況等に柔軟に対応するとともに、緊急性、実効性を吟味して必要な施策に集中的に投資する取組を継続的に行うことが重要
- 戦略実施に対する市民や関係主体の理解と協力を得て、戦略を推進する継続的な取り組みを行うには、実施された施策の評価をできるだけ客観性、透明性高く、公正に行われることが重要

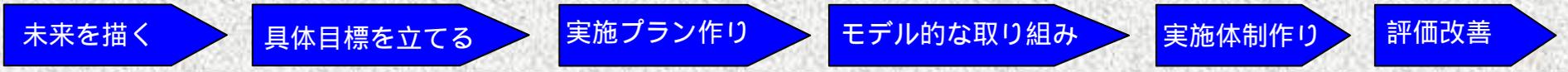


(参考)
《展開イメージ》

豊田市交通まちづくり行動計画(概要版)
(豊田市総合交通戦略)

市民や企業と共働して人と環境にやさしい先進的な交通まちづくりを進める。

しっかりした将来ビジョン・ 具体的な目標を立てて・ ITSやTDMを活用し・ 総合的な交通対策を行う



世界に向けて情報発信

新しい21世紀型の車の使い方、あるいは生活のあり方を豊田市で実現し、その成果を世界に発信できるようにします。

交通モデル都市の実現
～理念～
人と環境にやさしい交通まちづくり世界に誇れる「かしこい交通社会」を目指して

交通まちづくりビジョン2025(平成17年7月)

環境に配慮した交通ライフスタイルの変革(モデル事業の導入による市民意識の醸成)

かしこいクルマの使い方施策(主にTDMに施策)の推進

将来土地利用と一体となった交通基盤の形成

かしこい交通行動を支援するITS(STAR T21)の推進

TDM・ITSの導入

ソフト施策

ハード施策

<公共交通網系> 選択性のある交通基盤形成を目指した公共交通網の整備

<道路網系> 周辺都市との交流を活性化するための道路基盤の形成

<自転車・歩行者系> 楽しく歩け、自転車に乗れる自転車・歩行者空間の整備ネットワーク化

交通まちづくり行動計画(5年計画)

円滑化(移動円滑化を考慮した交通)

交通渋滞対策
公共交通対策

安全・安心(人にやさしい交通)

交通事故削減対策
防災・災害対策

環境(環境負荷の小さい交通)

環境対策

魅力・活気・交流(街の魅力と盛んな交流を支援する交通)

市街地活性化対策
交流促進対策
景観対策

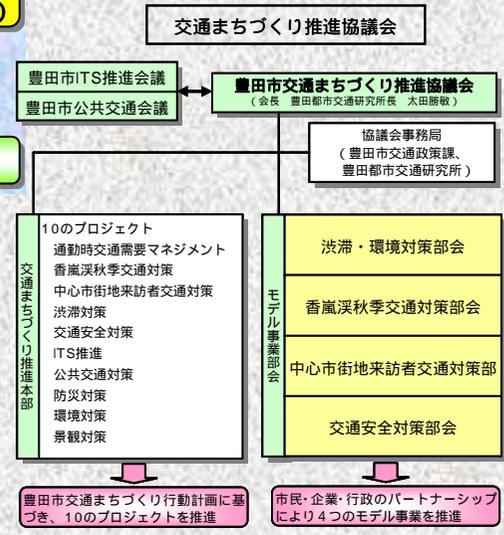
ITS・TDM施策は各課題を横断的に網羅

モデル事業により交通施策を牽引

市民、企業、行政のパートナーシップ
市民の交通ライフスタイルの変革(意識改革、動機付けを推進)
モデル事業を通じPDCAサイクルを確立(行動計画の実行を牽引)

4つのモデル事業

1. 通勤時交通需要マネジメント
2. 香嵐渓秋季交通対策
3. 中心市街地来訪者交通対策
4. 交通安全対策



6つの目標設定

基準年：2001年	2010年目標	2025年目標
渋滞	朝のマイカー通勤時間を現状から4割短縮	朝のマイカー通勤時間を現状の1/2に短縮
公共交通	バスの利用者を現状の1.5倍まで増加	公共交通の利用者を現状の2倍まで増加
中心市街地活性化	中心市街地への来訪者を5%増加 中心市街地オフィス人口を5%増加	中心市街地への来訪者を1.5倍まで増加
交通事故	交通事故(死傷事故)を20%削減	交通事故(死傷事故)を1/2に削減
交流	観光入り込み客数のさらなる増加(1,000万人以上)	観光入り込み客数のさらなる増加(1,400万人以上)(2016年) 隣接する支所間を30分以内で移動できる道路整備
環境	公共交通利用促進やエコドライブなどにより二酸化炭素排出量を16,000t削減(2008年)	さらなる二酸化炭素排出量の削減

(参考)

豊田市交通まちづくり行動計画 (豊田市総合交通戦略)

将来都市構造イメージ(案)
(多極[核ネットワーク型都市])
基本的な考え方
核への機能の集約・高度化と多極(核)
ネットワーク型都市構造の確立
鉄道・基幹バス等の公共交通の軸上に
重点的な集約化を推進とする

(凡例)

	高速道路等(地域高規格含)		鉄道等
	国道(猿投グリーンロード含)		基幹バス
	インターチェンジ		地域交通
			(複合地域核へのアクセス交通)



5. 公的支援のあり方

総合的な取組に対する公的支援

- 戦略の目的を達成するために必要な一連の施策(パッケージ施策)を総合的に推進する取組を国が一体的に支援することが必要
- その支援制度は、都市交通を取り巻く状況の変化や施策進捗状況などに柔軟に対応できる仕組みを備えることが望ましい

< 求められる支援のポイント >

戦略に位置付けられている施策パッケージを、できるだけ一体的かつ総合的に支援可能であること
その際、各モード(公共交通等)に対して十分な支援が行えるものであること

施策パッケージに含まれているものであれば、事業間、年度間の機動的な執行が行えるなど、自由度の高いものであること

戦略の策定、戦略に基づく施策の推進、取組の評価と戦略の見直しの各段階に対して支援が行えること