

有識者意見の概要及び意見に対する対応

1. 調査研究課題名「持続可能な地域づくり戦略に資する交通計画と都市計画等の連携に関する調査研究（最終報告）」	
2. 有識者意見の概要及び対応 有識者：板谷 和也氏 流通経済大学 経済学部 大学院 経済学研究科 教授（大学院経済学研究科長） 川勝 健志氏 京都府立大学 公共政策学部 教授	
意見の概要	意見に対する対応
<p>(国及び都市の選定について)</p> <ul style="list-style-type: none"> ポートランドは、かつて好取組事例として多くの研究がなされてきたが、直近の状況を調査した報告書は少ない印象がある。公共交通無料化の取組が、その後どのような効果を生み出し、どのように継続されているかという点は、興味深いポイントである。(板谷教授) シアトルには、多くの大企業の拠点が集まっているが、シアトルが企業を誘致する際に、都市計画、土地利用条件、交通計画等が好影響をもたらしているのかという点に興味がある。(板谷教授) イタリアは、SUMPをはじめとした新しい制度の導入、パークアンドライドの活用等、新しいことに積極的に取り組んでいる印象がある。(板谷教授) アメリカについては、「メトロポリタンエリア（都市圏）」という単位で都市を捉えることが極めて重要である。また、ある都市圏の制度がスタンダードということは決してなく、複数の都市圏を調査して比較することが重要である。(川勝教授) 全米の住みたい町ランキング等で近年上位に上がってくるのが、テキサス州のオースティンである。ハイテク産業の集積による経済成長が著しく、スマートシティ及びMaaSの取組も強化している。(川勝教授) カナダは、アメリカよりも気候変動政策と各種計画の連携が図れている印象がある。カーボンプライシングをカナダで初めて導入した都市がブリティッシュ・コロンビア州であり、そこからカナダ全域に広がっている。(川勝教授) 欧州、豪州共に、ボローニャ市、フィレンツェ市及びミラノ市（イタリア）、リエージュ市（ベルギー）並びにメルボルン市（オーストラリア）を調査対象都市とすることに違和感はない。いずれの都市も公共交通に積極的に投資をしている印象がある。(川勝教授) 	<ul style="list-style-type: none"> 調査対象国は、アメリカ、イタリア、ベルギー、カナダ及びオーストラリアの5か国とした。 アメリカについては、ワシントン州シアトル大都市圏、オレゴン州ポートランド大都市圏、テキサス州オースティン大都市圏及びテキサス州ダラス大都市圏を調査対象とした。 イタリアについては、エミリア・ロマーニャ州ボローニャ市、トスカナ州フィレンツェ市及びロンバルディア州ミラノ市を調査対象とした。 ベルギーについては、ワロン州リエージュ市を調査対象とした。 カナダについては、ブリティッシュ・コロンビア州バンクーバー大都市圏を調査対象とした。 オーストラリアについては、ビクトリア州メルボルン市を調査対象とした。
<ul style="list-style-type: none"> アメリカにおいて、複合利用（Mixed Use）がキーワードの一つになっているが、Mixed Useが重視されている理由として、新型コロナウイルス感染症の影響が挙げられる。新型コロナウイルス感染症の影響により、Mixed Useが実施されていない地域は、人が少なくなっているということを報告書に記載することが望ましい。(板谷教授) 	<ul style="list-style-type: none"> ポートランドのビジネス街について、新型コロナウイルス感染症の感染拡大の後、Mixed Useが実施されていない地域は、人が少なくなっていることを報告書に記載した。(第3章 第2節 第2項)
<ul style="list-style-type: none"> イタリアは、国としての歴史も長く、地域によって産業中心又は観光中心といった特色はあるものの、基本的には全土で観光を推進できる土壌にあると考えている。我が国でもインバウンド需要の獲得のため観光の重要性が増す中で、イタリアでは、どのように観光と交通計画及び都市計画を連携させているかという視点も重要である。(板谷教授) 	<ul style="list-style-type: none"> フィレンツェ市の交通計画、都市計画、観光推進計画、環境推進計画等の複数の計画を相互に連携させる取組について調査し、報告書に記載した。(第4章 第2節 第2項)

有識者意見の概要及び意見に対する対応

<ul style="list-style-type: none"> ・ 自転車利用の促進に関して、ボローニャ市の事例のように自動車道と自転車道間に物理的障壁を設けることは非常に重要な視点であると感じる。物理的な障壁を設けなければ路上駐車により自転車道も塞がれてしまう。(板谷教授) 	<ul style="list-style-type: none"> ・ ボローニャ市の自転車利用促進策として、自転車道と自動車道を区分し自転車利用者の安全を確保する等の取組により、自転車利用者が増加したことを報告書に記載した。(第4章第1節第2項)
<ul style="list-style-type: none"> ・ 我が国において、現在策定している個別の都市計画及び交通計画の立案が一段落したら、次のステップとして、これらをどう連携させていくかという議論を進めることが望まれる。そのためには、両方の計画がわかる専門人材を確保しなければならないという点を指摘すると、強い示唆を与えることができるのではないか。(板谷教授) 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 交通計画及び都市計画に関わる専門人材の育成の必要性について、報告書に記載した。(第5章第1節)
<ul style="list-style-type: none"> ・ タイトルにも交通計画と都市計画の連携とあるので、それを基軸としつつ、それぞれの都市圏に対して、「このエリアでの一押し取組みはこれ」というフォーカスを決めてもらい、それを中心的に書くという見せ方を提案したい。(川勝教授) 	<ul style="list-style-type: none"> ・ アメリカ及びイタリアについて、都市計画との連携を図った上で実施している交通施策の事例を報告書に記載した。(第3章第1節第2項、第3章第2節第2項、第3章第3節第2項、第4章第1節第2項、第4章第2節第2項、第4章第3節第3項)
<ul style="list-style-type: none"> ・ アメリカでは、都市開発可能な境界線が様々なエリアに存在するが、これが都市計画及び公共交通の整備において重要な役割を果たしている。シアトル及びポートランドは、この開発可能なエリアを厳格に管理し、非常にうまくスプロール化を抑制している。米国を俯瞰的に見た場合の仕組みとして、歴史的な経緯も含めて報告書に記載してほしい。(川勝教授) 	<ul style="list-style-type: none"> ・ シアトル及びポートランドの開発可能なエリアの管理の仕組みについて、歴史的な経緯も含めて報告書に記載した。(第3章第1節第1項及び第3章第2節第1項)
<ul style="list-style-type: none"> ・ イタリアという国の特性上、我が国と同じく車中心の社会となっているはずだが、公共交通を利用した移動へシフトさせることについて、住民からのコンセンサス取得のプロセスを調査することは、一定の意義があると考えられる。(川勝教授) 	<ul style="list-style-type: none"> ・ ボローニャ市及びミラノ市における交通計画策定時の住民との合意形成プロセスについて、報告書に記載した。(第4章第1節第2項及び第4章第3節第2項)
<ul style="list-style-type: none"> ・ アメリカでは、コミュニティエンゲージメントの専門家が都市計画及び交通計画の部署に行政職員として配置されている。この職員は、大学でコミュニティエンゲージメントを専攻してきた合意形成の専門家、NPO及び住民団体との交渉術等を学んでいる。この点を報告書に記載してほしい。(川勝教授) 	<ul style="list-style-type: none"> ・ オレゴン大学で実施しているコミュニティエンゲージメントに関する実践的な体験学習プログラムについて、報告書に記載した。(第3章第2節第3項)