

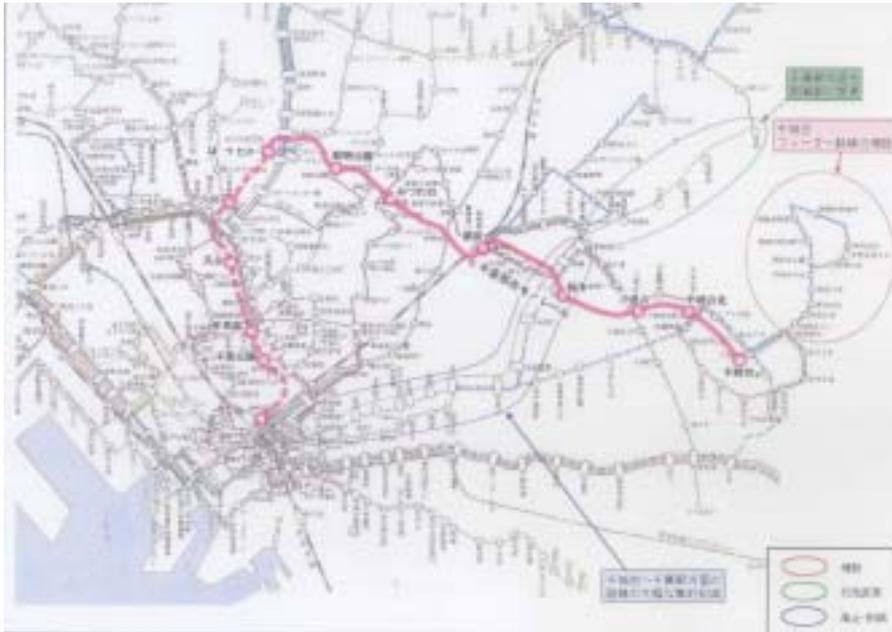
「総合的な都市交通政策の提案」
参考資料

平成15年2月3日

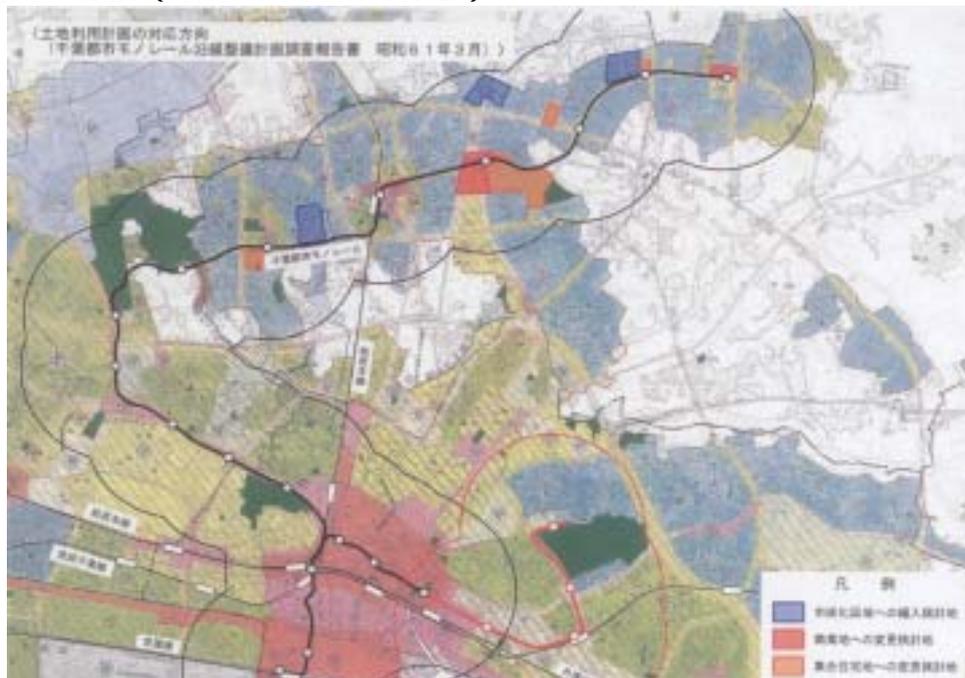
総合的な都市交通施策が有効と考えられる事例（千葉都市モノレール）

千葉都市モノレール(昭和63年第1期開業)は、利用者数が予測ほど増加していない。この施設整備と合わせて、次のような施策が十分実施されていれば、利用者数は増加していたと考えられる。

既存のバス路線の再編



土地利用の転換（沿線の市街化の促進）



人の移動手段に係る各事業分野における規制緩和の概要

	乗合バス事業	貸切バス事業	タクシー事業	旅客鉄道事業
関係法律	道路運送法	道路運送法	道路運送法	鉄道事業法
参入	路線毎の免許 事業毎の許可制	事業区域毎の免許制 事業毎の許可制	事業区域毎の免許制 事業毎の許可制 (1)緊急調整措置 の発動あり	路線毎の免許制 路線毎の許可制
退出	許可制 事前届出制 (6ヶ月前、旅客の 利便を阻害しない場 合は 30 日前)	許可制 事後届出制 (30 日以内)	許可制 事後届出制 (30 日以内)	許可制 事前届出制 (1 年前)
運賃・料金	許可制 上限許可制の下での 事前届出制 (変更命令可能)	許可制 事前届出制 (変更命令可能)	引き続き許可制 (許可基準を上限価 格の基準に変更)	許可制 上限許可制の下での 事前届出制 (一部の料金は事前 届出制) (変更命令可能)
スケジュール 等	改正法公布 平成 12 年 5 月 26 日 改正法施行 平成 14 年 2 月 1 日	改正法公布 平成 11 年 5 月 21 日 改正法施行 平成 12 年 2 月 1 日	改正法公布 平成 12 年 5 月 26 日 改正法施行 平成 14 年 2 月 1 日	改正法公布 平成 11 年 5 月 21 日 改正法施行 平成 12 年 3 月 1 日

(平成 14 年 8 月現在)

- (1) 緊急調整措置 : 著しい供給過剰となっている地域については一時的に新規参入及び増車を停止する措置
- (2) 指定区間 : 船舶以外には交通機関がない等の区間であって、離島その他の住民が日常生活等を営むために必要な船舶による輸送が確保させるべき区間として国土交通大臣が指定するもの

都市交通に関する対立するニーズの例

ニーズ	左欄のニーズに対立する意識
路上駐車をしても、できるだけ目的地の近くまで車で行きたい	目的地に行く途中に停まっている路上駐車は邪魔だ
駐輪場以外の所でも、目的地近くに停めたい	自分が歩く時に、路上の放置自転車は邪魔だ
環境汚染をなくすために自動車は減らすべきだ	自動車は便利だから、自由に使いたい
バス停が家の近くにほしい	バスは料金だけで運行してもらわないと困る
自転車でスイスイ走りたい	歩行者にとって自転車は危険だ
今より道路交通の便を良くしてほしい	新しい道路を作るのに自分の家は売りにたくない
車で自由に出かけたい	渋滞している道路では、バスを優先すべきだ
赤字であっても公共交通路線は維持されるべきだ	公共交通路線は料金収入のみで採算のとれるものだけでよい
電車で目的地には早く着きたい	最寄りの駅に急行が止まらないのは納得できない
早く帰るためには抜け道でも通りたい	家の周りの通過交通は邪魔だ

政策評価制度の導入

【経緯】

- ・ H 9 . 1 2 . : 行政改革会議最終報告 - 政策評価の導入を提言
- ・ H 1 0 . 6 . : 中央省庁等改革基本法成立
 - 基本方針として政策評価機能の強化
- ・ H 1 1 . 4 . : 中央省庁等改革の推進に関する方針（中央省庁等改革推進本部決定）
 - 政策評価の枠組みを決定
- ・ H 1 3 . 6 . : 「行政機関が行う政策の評価に関する法律（政策評価法）」公布
- ・ H 1 4 . 4 . : " 施行

【導入のねらい】

- ・ 効率的で質の高い行政の実現
- ・ 成果重視の行政への転換
- ・ 国民に対する行政説明責任の徹底

国土交通省の「新政策評価システム」の概要

・ 政策アセスメント

新規施策について、必要性、有効性、効率性を厳しくチェック、21世紀型の真に必要な施策の企画立案を目指す。（事前評価）

・ 政策チェックアップ

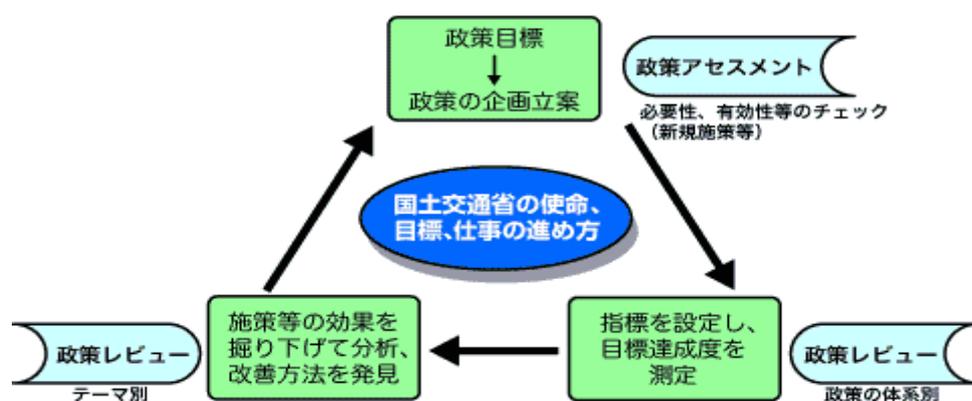
予算投入量（インプット）や仕事量（アウトプット）だけではなく、これからは成果（アウトカム）でも仕事を評価。目指す目標を具体的な指標で明示し、その達成度を測る。（業績測定）

・ 政策レビュー

既存施策について、国民の関心の高いテーマ等を選定し、総合的で掘り下げた分析・評価を実施。政策の見直し、改善につなげる。（プログラム評価）

・ 個別公共事業評価・研究開発評価

先行的に取り組みが開始されている個別の公共事業の評価（新規採択時評価、再評価、事後評価）や、研究開発の評価についても、一層の充実を図る。



※従来から実施している個別の公共事業の評価（新規採択時評価、再評価、事後評価）、研究開発の評価についても一層の充実を図る

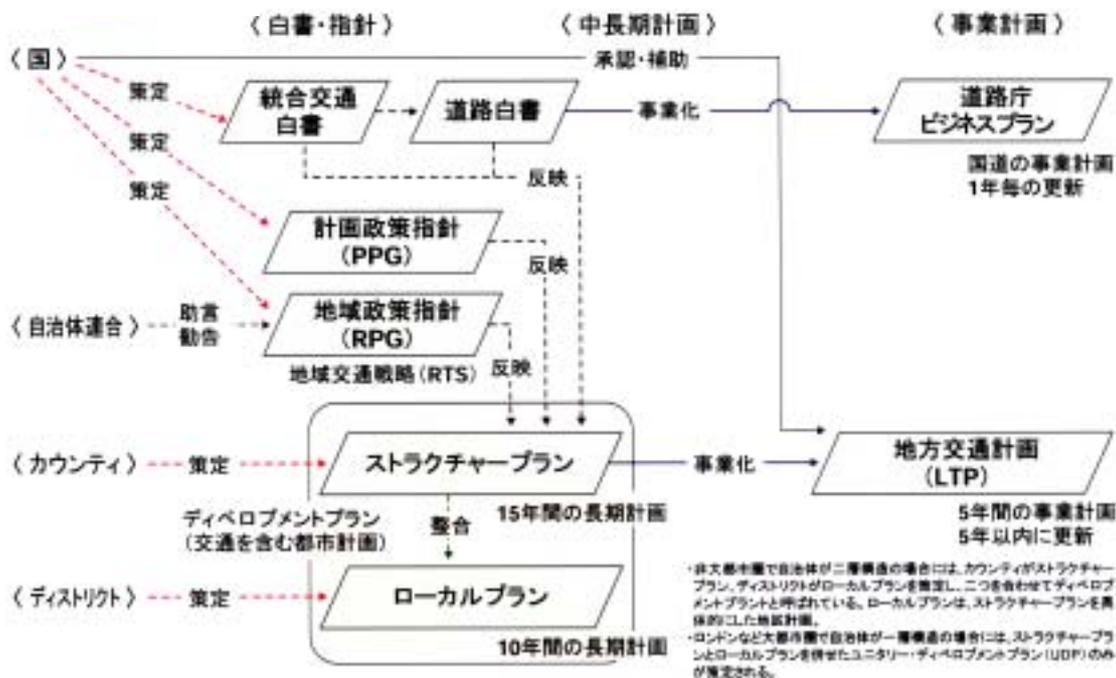
都市交通政策体系の例

需 要 (都市活動)	供 給 (交通システム)
<ul style="list-style-type: none"> ・交通需要マネジメント(TDM) 〔 モーダルシフト, ピーク分散 〕 ロードプライシング 	<ul style="list-style-type: none"> ・交通管理, 運用 ・代替交通手段の改善 (公共交通, 徒歩, 自転車) ・情報案内サービスの改善
<ul style="list-style-type: none"> ・土地利用・都市計画(成長管理) ・地域計画・国土計画 ・就業・労働・社会政策 	<ul style="list-style-type: none"> ・交通インフラ整備 ・技術開発 (ITS, EV・燃料電池車)
<p>制度フレームワーク</p> <ul style="list-style-type: none"> ・市場メカニズムの活用(汚染者負担原則PPPと社会的費用内部化) ・基準・企画(交通アセスメント, 排出ガス規制) ・計画・制度(地方分権と地方交通財源整備, 都市圏マスタープラン) 	

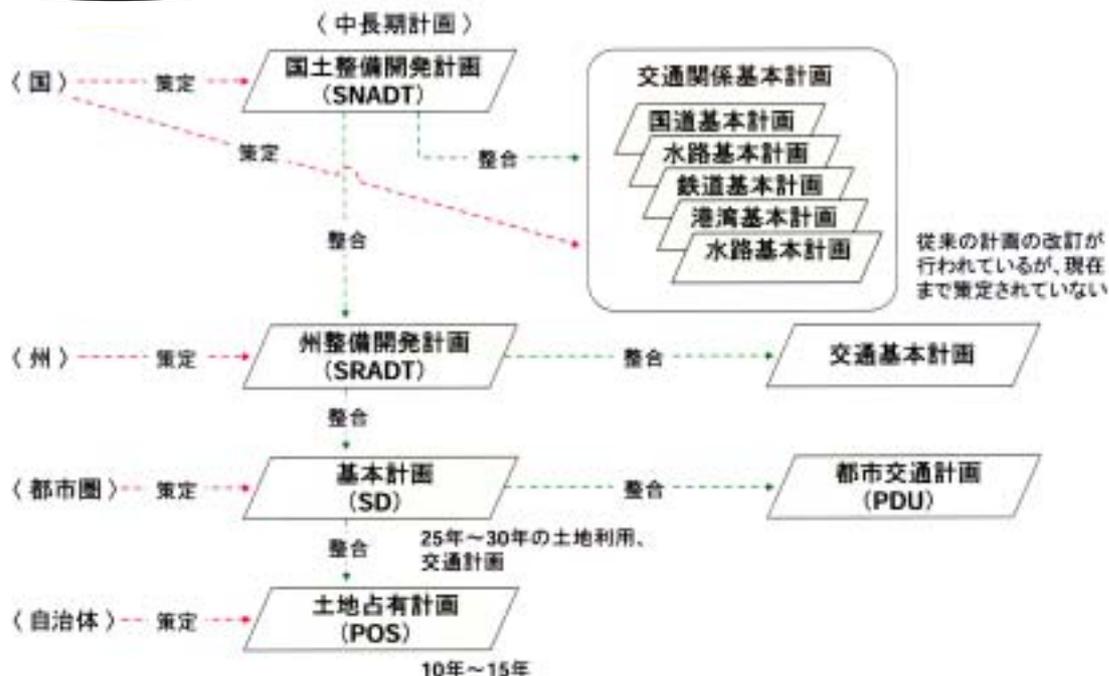
出典：「持続可能な都市交通に向けて」太田勝俊 運輸と経済 第61巻 第1号

海外における総合交通計画の枠組み（その1）

イギリスの計画体系

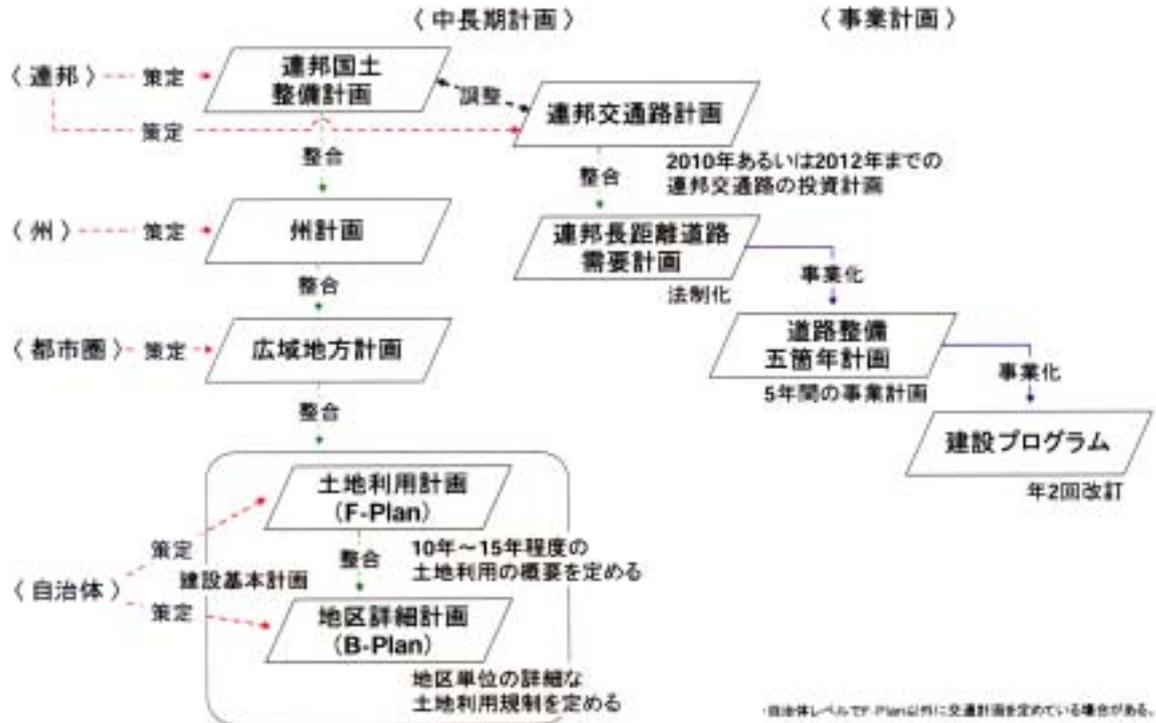


フランスの計画体系



海外における総合交通計画の枠組み（その2）

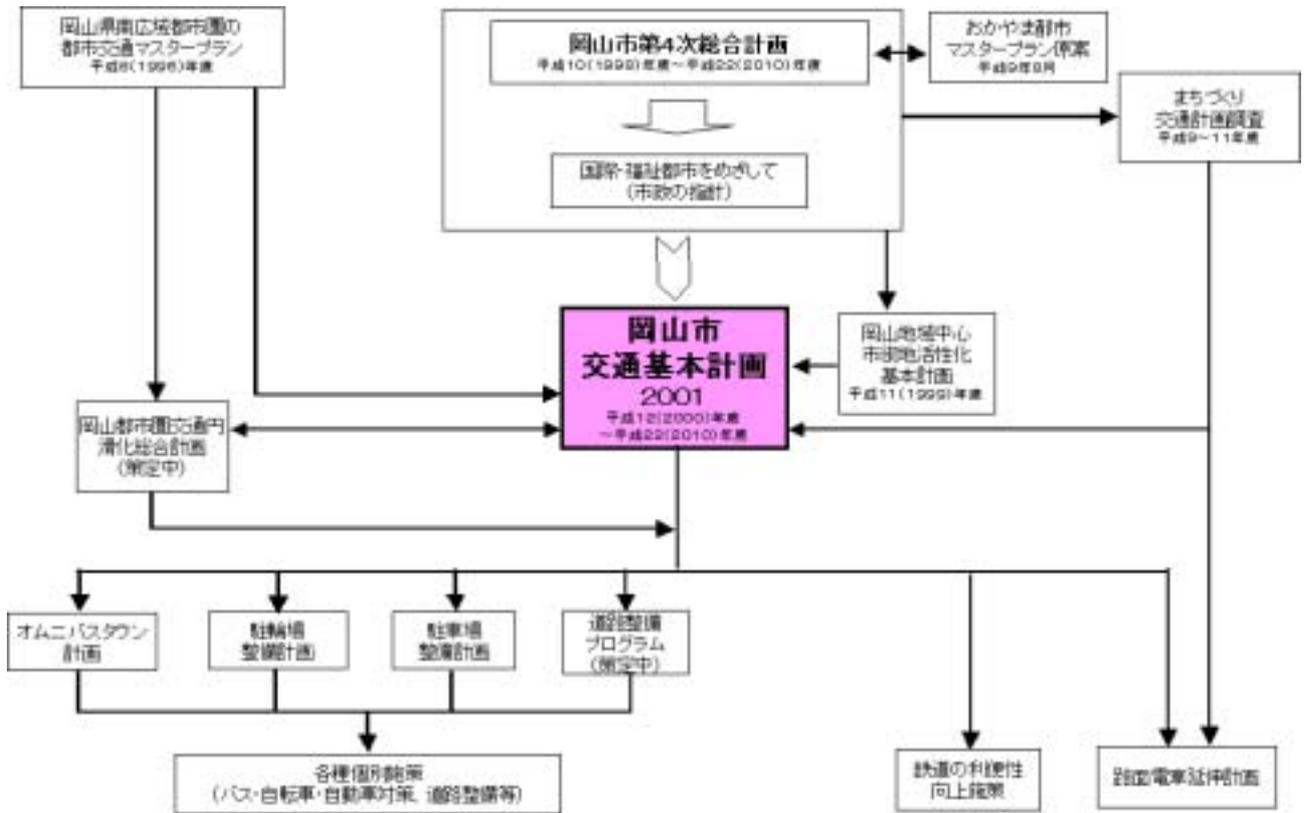
ドイツの計画体系



フランスの計画体系



交通基本計画の体系（岡山市）



交通政策に関する機関

主体関与：費用負担者：規制者：被規制者：事業主体から協議を受ける者

事業種別	都道府県 街路部局	都道府県 交通部局	都道府県 都市計画 部局	都道府県・ 市町村総 務等部局	市町村街 路部局	市町村交 通部局	市町村都 市計画部 局	国道管理 者	公安委員 会	鉄軌道事 業者	バス事業 者	民間デベ ロッパー等	パッケージ補助者 の対応
街路整備		x				x	x		x		x		補助
結節点整備									x				補助
鉄道との立体化									x				補助
鉄道改良			x				x		x				補助
新交通・路面電車整備		x				x			x		x		補助
バス路線再編			x				x		x	x			採択の条件
公共交通運行頻度			x				x			x			採択の条件・補助
歩行者空間整備		x				x				x			補助
駐車場の整備		x				x			x				補助
パークアンドライド									x				補助
新駅設置	関連街路				関連街路			関連街路	x		x		採択の条件
バス専用レーン		x				x					x		補助
公共交通広報													採択の条件
公共交通情報化													補助
公共交通バリアフリー													補助
時差出勤										x	x		採択の条件
大規模店舗規制		x				x		x	x				採択の条件
低燃費車普及													自動車交通局補助
土地利用規制	x							x					採択の条件

注：理想の姿ではなく、現在の標準的な関与を示す

都道府県・市町村総務部等部局は、企画部局等を含む。財政の予算配分のみでの関与は省略

交通政策課の設置状況

都道府県，県庁所在地及び50万人以上の都市を対象に整理

(交通政策課等の有無)

	設 置	未 設 置
都道府県	43都道府県	4県
県庁所在地及び 50万人以上の 市町村(全54市)	34市	16市
備考	・都市計画を所管する課と一体となっている例がある(松山市)	・都市計画課内に交通企画班が設けられている例がある(神奈川県) ・企画課や企画調整課等が兼務する例がある(茨城県,松江市)

各自治体のホームページにある組織図等から整理

(交通政策課の組織上の位置付け)

所管部局	土木系，都市系に所属	企画系，地域振興系等に所属
都道府県	8都府県	37道県
県庁所在地及び 50万人以上の 市町村(全54市)	22市	13市

(交通政策課等の主な事業内容)

	主な事業内容
都道府県	<ul style="list-style-type: none"> ・新幹線対策，並行在来線対策 ・空港対策 ・総合交通体系の推進 ・生活交通確保対策地域協議会の運営 ・路線バス活性化への対応等
県庁所在地及び 50万人以上の市町村	<ul style="list-style-type: none"> ・総合都市交通計画の策定 ・新幹線対策、鉄軌道対策 ・新しい交通システムの検討 ・公共交通利用促進策の検討 ・放置自転車対策等 ・交通バリアフリー法対応 ・TDMの検討 ・バス交通対策 ・駐車場対策

公共交通支援に対する国の助成制度の概要

		新線整備	改良	車両購入	運営
鉄道	都市鉄道	<ul style="list-style-type: none"> 地下高速鉄道の整備(1962) ニュータウン鉄道等の整備(1973) 新線建設時の鉄建公団への無利子貸付(1991) 	<ul style="list-style-type: none"> 貨物鉄道の旅客線化 鉄道駅総合改善事業(都市開発と一体的に行う事業)(1999) 		
	地方鉄道	<ul style="list-style-type: none"> 譲渡線建設費等利子補給金(1972) 地方鉄道新線建設(1983) 	<ul style="list-style-type: none"> 近代化補助(1969) 		<ul style="list-style-type: none"> 運営費補助(1954)
都市モノレール・新交通		<ul style="list-style-type: none"> インフラ補助制度(1974) 			
路面電車		<ul style="list-style-type: none"> 路面電車走行空間改築事業(1997) 	<ul style="list-style-type: none"> 停留所、シェルター、架線柱の整備(都市再生交通拠点整備事業)(1995 拡充) 	<ul style="list-style-type: none"> 低床式車両の導入(公共交通移動円滑化整備費補助)(2001 拡充) 	
バス			<ul style="list-style-type: none"> バスターミナルのバリアフリー化 共通カードシステム、運行情報システム等の導入(公共交通移動円滑化整備費補助)(2000) 	<ul style="list-style-type: none"> ノンステップバス等の導入(公共交通移動円滑化整備費補助)(2000) バス利用促進等総合対策事業(1998) 	<ul style="list-style-type: none"> 生活交通路線維持費国庫補助金(1968)
		バス利用促進等総合対策の推進(1998)			

イギリスにおける地方交通計画の質の評価基準

それぞれの項目について「最低必要条件」と「優良計画条件」の評価要素を設ける。

区 分	項 目
1．一般的事項	課題と目標設定 戦略設定（パッケージ戦略等） 実施プログラム 実行指標及びモニタリング
2．多様な移動手段	公共交通戦略の確立 鉄道利用者への配慮 タクシー等の役割 自転車利用の促進戦略 歩行奨励戦略
3．交通管理と需要抑制	道路安全戦略の確立 駐車場戦略
4．輸送の統合と他の政策分野との統合	公共交通機関の乗り換え 国の指針等との整合性 公共交通情報戦略の確立 自動車利用の削減及び通学児童の安全性改善に対する総合戦略の確立 大企業の自発的通勤計画の採用を支援する施策 空港へのアクセス 身障者問題 社会的差別の排除を促進する施策（女性・高齢者等） 大気汚染、騒音に関する行動調整 気候変動に対する方策（主としてCO ₂ 対策）
5．高速道路ネットワークの計画と運営	道路管理戦略の原則 橋梁補強戦略 主要高速道路プロジェクトの5年後の見通し 主要幹線道路からの除外
6．郊外地域の問題	地方の特性と個別ニーズに対する認識
7．貨物	持続可能な物流

イギリスにおけるパッケージアプローチ

(都市と路面公共交通～欧米にみる交通政策と施設～より抜粋)

84年以降、T S G (交通付加交付金)が道路整備に限定されたことから、地方政府の公共交通への投資は限定されることになった。しかし、他の西欧諸国で環境や都市の再生を目的に公共交通整備と交通需要管理による都市交通改善が成果を収めると、イギリスにおいても都市の政策目標に合わせて戦略的な交通政策を構築しようとする動きが生まれてきた。それが94年から採用されたパッケージアプローチであり、交通需要管理、公共交通整備、交通安全、都心の活性化といった施策を組み合わせた総合交通計画を策定し、政府に提案することで、T S GやC A (借入許可)を交付するものである。

パッケージアプローチが画期的なところは、都市交通計画に財源的な裏づけをあたえ、総合的な施設整備を進めるために、道路財源に限定されていたT S Gを、再び地方政府の裁量によって公共交通整備に充当できるようにした点にある。しかし、財源の制約の大きなイギリスでは、パッケージを支えるだけの財源を確保できるかどうか今後の課題となっている。

優れたパッケージについての英国交通省の見解

(パッケージの趣旨)

混雑を緩和することにより、都心部へ向かう既存の交通軸をより効率的に利用する。
乗用車、特に乗用車通勤、への代替交通手段を供給する。
経済活動を促進することにより、都心部の環境をより魅力的にする。
安全の改善。

(実施するための手法)

都心への放射交通軸における公共交通の優先
都心への放射交通軸における抑制手法
- 近隣居住区の交通静穏化や迷走路の封鎖など
- 選択的な駐車抑制
- 通勤利用に大きく、買物利用に小さく影響する供給量に削減や漸増的な駐車料金
- 歩行者・自転車施設
- 総合的な改良の一部、独立した歩行者地区、自転車ルート等
パークアンドランド
専用バス道路
ライトレイルシステム 等

パッケージの査定基準(1995年度)

(目的と提案の内容との)内部整合性
ストラクチャープラン、ローカルプランとの整合性
道路混雑緩和とバスの信頼性向上への貢献度
環境インパクト
経済再生の効果
最も傷つきやすい利用者のニーズを考慮した道路安全への貢献
支出効果(Value for money)
交通需要管理戦略(例．駐車政策や自動車交通管理)の構築

パッケージの採択状況

年 度	1994 - 95	1995 - 96
パッケージ提出数	42	82
提出した地方政府の数	36	68
パッケージ採択数	13	37*
採択された地方政府の数	19	51
パッケージの総額(大規模事業を除く)	1260万ポンド	6400万ポンド

注* この中の13は、1994年度に開始したパッケージの継続である。

出典：都市交通政策の復権 - 1990年代イギリスにおける新展開
(原田昇/交通工学 vol.30 No.4 1995)