

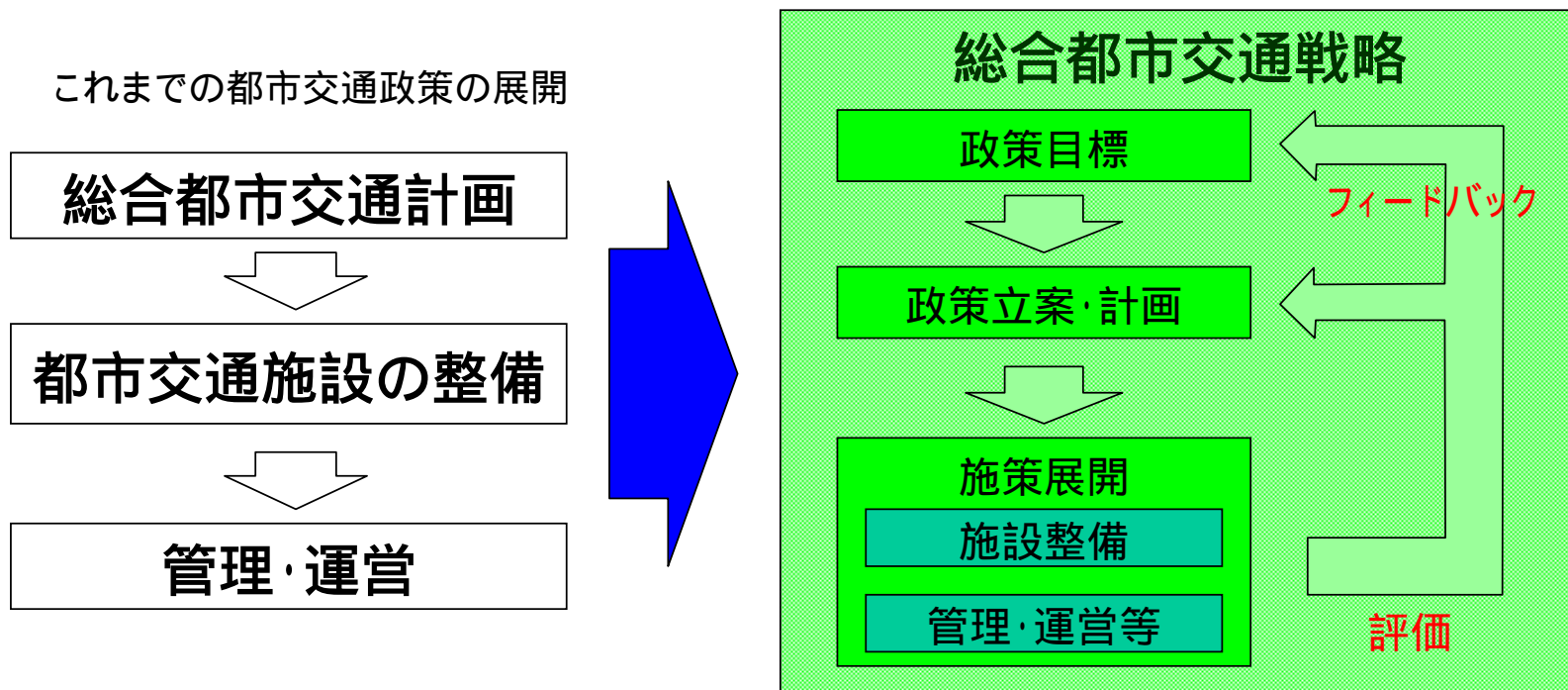
総合的な都市交通戦略の提案 Part

平成15年3月5日

1. 総合都市交通戦略の提案

(1) 総合都市交通計画から総合都市交通戦略へ

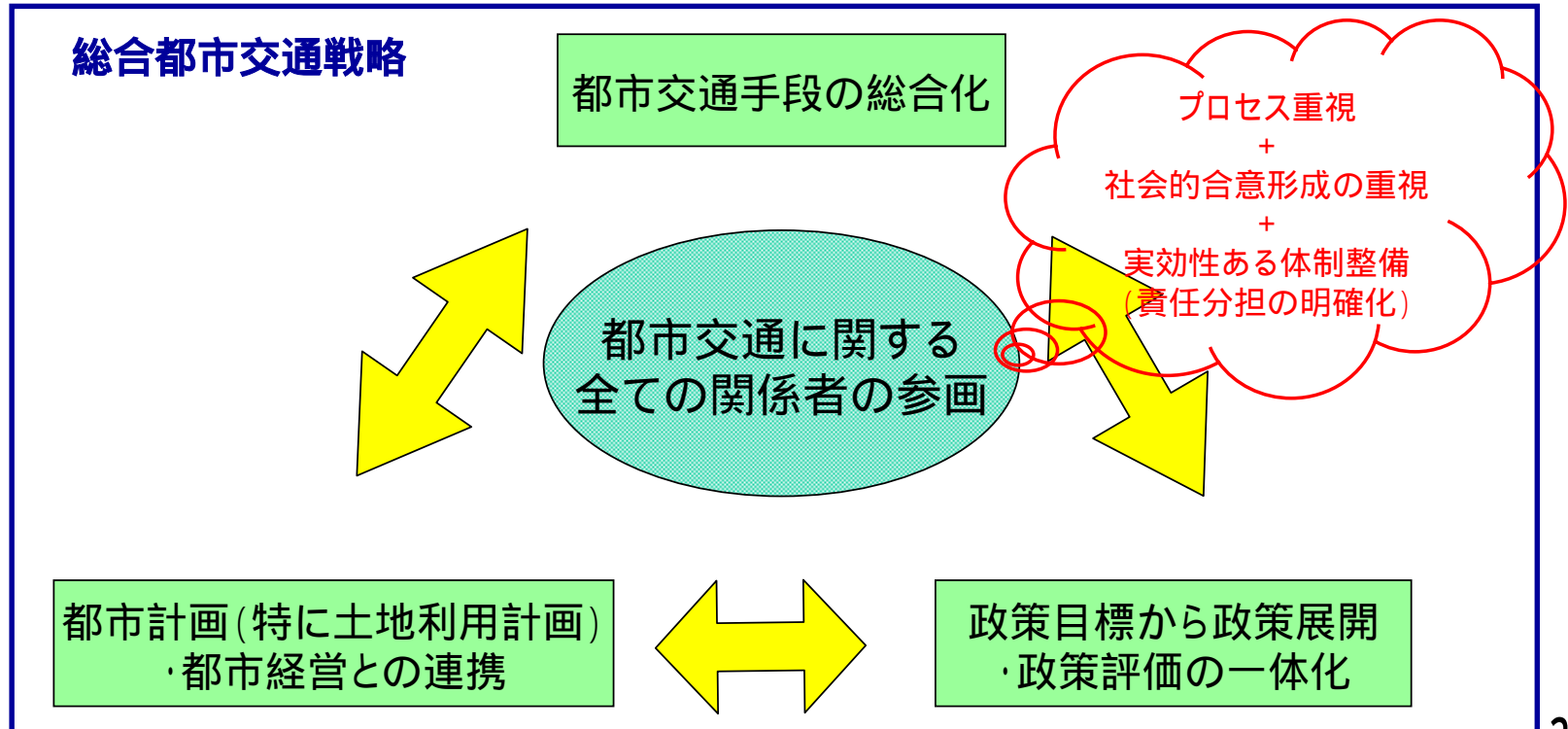
都市交通計画に加えて、政策目標を明示した上で、これを実現する複数の施策とその展開(事業プログラム)をあらかじめ定め、これに基づいて事業実施、施設の管理・運営を行っていく「**総合都市交通戦略**」が必要。



1. 総合都市交通戦略の提案

(2) 総合都市交通戦略の総合とは

総合都市交通戦略は、都市交通を総合的に扱うことに留まらず、土地利用などの都市計画・都市経営との総合化、政策目標から施策展開・政策評価の一体化、さらには関係者の総合化を意識したもの



1. 総合都市交通戦略の提案

(3) 総合都市交通戦略の基本思想

総合都市交通戦略は、持続可能な都市交通システムの実現により個人の潜在能力の拡大と生活の質の向上を通じて、全体の福祉を実現。

「福祉(well-being)」と潜在能力

「暮らし振りの良い生活を営むこと（福祉）の潜在能力とは、ある人が選択できる『機能』の集合。すなわち、社会の枠組みの中で、その人がもっている所得や資産で何ができるかという可能性を表すものである。」（アマルティア・セン）

潜在能力 = 機能 + 選択

個人の潜在能力の拡大は、社会の枠組みの変更とその人自身の能力の拡大の両面からアプローチできる

交通は個人の潜在能力の拡大に貢献、そして生活の質の向上へ

交通（移動可能性）は社会の枠組みの中に存在 = 各個人に選択可能性を提供
個人の潜在能力に影響（拡大もあり減少もある）
行動の自由の獲得 生活の質の向上

アクセシビリティを優先する持続可能な都市交通システムの実現

1. 総合都市交通戦略の提案

(4) 公民のパートナーシップ

都市交通分野のうち、公共交通や駐車場などについては、民間事業者が担っている分野も多い、総合都市交通戦略においては、これまでの硬直的な役割分担にとらわれないパートナーシップが重要。

民間事業者に対する公的関与(前回資料)を修正

都市交通分野における官民の基本的な役割分担

[国や地方公共団体等]
道路等の公共施設の計画、整備、管理

[民間事業者等]
鉄道やバスなどの公共交通機関、駐車場などは、利用料によって整備、運営

総合的な
都市交通政策
実現の
ためには、

公民の新たなパートナーシップの実現

従来、民間の領域とされた都市交通サービスに関しても、公共性・公益性の観点から、公的支援が必要な場合もある。この場合でも、**民間事業者自らの取組みが基本**。よって、

政策目標の社会的公正性が確保され、その実現のために公的支援の効果、効率性が検証されていること。
民間事業者の経営努力のインセンティブが損なわれないこと。例えば、財政的な支援の場合、赤字補填方式のようなものでなく、補助金入札方式などが適切。
民間事業者にデスクロジャーを求めること。

逆に、公的部門の領域でも民間活力の活用が有効な場合もあり、インセンティブ等の工夫によって、一層の拡大を検討。

1. 総合都市交通戦略の提案

(5) 総合都市交通戦略のモデル提示

総合都市交通戦略は、都市毎に自己決定することが基本。これまでの政策を円滑に転換するために、国が戦略のモデルやガイドラインを提示するとともに、各都市の自主的・先進的な取り組みを総合的に支援することが必要。

総合都市交通戦略モデルを整理すべき都市圏のイメージ

都市分類		中心都市		都市・交通の現況等
三大都市圏	中心部	東京都区郡、横浜、川崎、千葉、京都、大阪、神戸、名古屋		<ul style="list-style-type: none"> ・商業・業務施設が面的・高密度に集積 ・道路整備水準が高いものの、面的・慢性的に道路混雑が発生 ・複数の公共交通がネットワーク化され、サービスレベル、シェアとも相対的にみて高水準
	郊外部	地域核都市	立川、八王子、柏、さいたま、他	<ul style="list-style-type: none"> ・拠点駅周辺に業務施設、行政出先機関等が高密度に集積 ・中心市街地の道路基盤が未整備のところも多く、幹線道路を中心に面的、慢性的に道路混雑が発生 ・中心部と連絡する都市鉄道が整備されているが、フィーダー機能、環状交通をバス、自家用車に頼る
		衛星的な都市	上記の周辺都市	<ul style="list-style-type: none"> ・駅周辺以外の多くを住宅系施設が占め、また郊外立地の大型店進出が目覚しく、駅周辺の拠点性が低迷 ・都心方向の幹線道路や、朝夕の駅周辺において道路混雑が発生 ・郊外部から駅周辺へのフィーダー機能をバスが担うが、道路混雑の影響で十分に機能していない
地方中枢都市	札幌、仙台、広島、福岡及び北九州		<ul style="list-style-type: none"> ・各地方の拠点都市として、業務施設、行政出先機関等が高密度に集積 ・中心市街地の道路基盤は一定水準にあるが、都心流入部や都心部において慢性的に道路混雑が発生 ・バスだけでなく、地下鉄、新交通等の整備が進み、公共交通が一定のシェアを占める 	
地方中核都市	上記以外の県庁所在地及び旭川、函館、郡山、いわき、浜松、豊橋、姫路、倉敷、福山等		<ul style="list-style-type: none"> ・地域の中心都市ではあるが、市街地の低密度な拡大が進行、また中心市街地の商店街等の衰退が顕著 ・公共交通は、バス（一部で路面電車が現存）が広範囲を覆うが、サービス水準が脆弱で自動車利用が拡大 ・特に朝夕の通勤時間帯に特定の路線、方向で激しい交通混雑が発生 	
地方中小都市	上記以外の都市（苫小牧、酒田、長岡、高山、岩国、唐津等）		<ul style="list-style-type: none"> ・市街地の低密度化な進行が拡大し、また中心市街地の商業街等の衰退が顕著である等、分散的な都市のひろがりに伴ない、自動車への依存度が特に高まる ・都市内を面的にバスサービスするが、バス利用者の減少が進行し、路線維持又は減少方向にある 	