

## 第9回 都市交通・市街地整備小委員会 議事の概要

(事務局作成)

以下の内容について資料説明後、討議

- 1 総合交通戦略の展開に向けて
- 2 集約型都市構造を支える公共交通の実現に向けて
- 3 物流の課題と今後の展開に向けて

討議の概要は、以下のとおり

### (概要)

#### 1 総合交通戦略の展開に向けて

従来の計画に比べより具体的で、実現への段取り、プロセスを重視した施策パッケージ型の取組が、総合交通戦略であることを強調すべき。

戦略策定への支援は極めて重要で、その結果、国の政策目標と一致するものについては、積極的に支援するという考え方が必要。

アウトカム、アウトプット指標については、戦略テーマや都市により重付けが変わってくることを考慮すべきで、将来の都市像、目標によって、路面電車、自動車等への重付けが決まると考えるべき。

公的支援の範囲・内容を整理・検討するうえでは、しっかりとした規律を保つべき。

協議会の性格付け、責任分配をどう定め、位置づけるかは、政策評価と同じでしっかり検討すべき。

都市のコンパクト化の取組の中で、総合交通戦略をうまく機能させるには、地域の支持のもと相乗効果による集約スパイラル化とする必要がある。

## 2 集約型都市構造を支える公共交通の実現に向けて

投資的経費として整理できる資本部（インフラ部）は、公的負担による支援があってしかるべきであるが、運営的経費は、利用者負担で考えるべき。

運賃として利用者負担を収受することを前提とすれば、運営経費を超えて収入がある場合は、投資的経費の一部を補い、不足する場合は、公益性の観点で公的支援を行うという考え方が理解を得やすい。

地域が支え公共交通を維持することを考慮した費用負担の考え方も必要。

事業者の経営努力に対するインセンティブの付与を強調すべき。

「外部不経済の軽減」による公益が常に施設整備費を上回っているとは限らないので、「公共財としての特性」の数値評価についても検討が必要。

交通弱者である高齢者等の移動は、公共交通でしっかりと支えるという方向を明確にすべき。

## 3 物流の課題と今後の展開に向けて

荷さばきについては、歩道を削る方法、パーキングメーターを削る方法や路外駐車場の一時無料利用、タイムシェアリングなど様々な対応が考えられ、ちょっとしたハード・ソフト施策について、協議会だけでなく、個別に調整することも効果がある。

荷さばきの費用負担について関係者で費用を出し合い、そこに公的に援助する仕組みが考えられる。

物流についても、需要追随型ではなく、目標達成型で戦略を持って取り組むべき。また、物流の総合戦略を考えるべき。

コンテナの積みかえをどこで行っているかなど、物流の現状をよく分析して、物流拠点の配置等を検討すべき。また、空港やIC周辺だけでなく、臨海部も重要。

物流における社会実験が必要であるが、位置づけが不明確である。また先進的取り組み・実験については広く広報し、水平展開を図るべき。