

第7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

集約型都市構造を支える公共交通の実現に向けて

討議の概要は、以下のとおり

(概要)

都市にはそれぞれ多様性があり、都市交通のあり方を検討する上でも都市の特色を活かした多様な対策を考えるべきである。

公共交通の対策においては、財源の問題とセットで考えておく必要がある。

公共交通については、新しいシステムや新しい技術の導入についても触れておく必要がある。

公益性に関しては、市民や地方自治体関係者には、福祉、環境、安全などの関心を持つ言葉で説明したほうが理解されやすい。現状整理については、市民の視点からみた交通の不便な状況をデータで補強してもらいたい。

公共交通の導入によって地価が上昇するなど、経済的な波及効果を考えていくべき。

路面電車や乗合バスで赤字となっているのは、減価償却費が要因となっている可能性もあるので、赤字要因について調べておく必要がある。

公益を拡大すると移動の自由と対立する場合がある。先行的に公共交通を整備しても、すぐに効果は見えないので、集約型都市構造などの将来の目標像をしっかりとしておく必要がある。

街路空間における公共交通の優先化や駐車場の抑制など、自動車に対する強い

メッセージが必要。

公共交通の費用負担は、利用者負担、純粋な公共負担、間接的な受益者負担という3つの考え方があり、受益者の負担においては、外部経済の創出を説明するための根拠が重要。

公共交通に対する支援を総力戦で考える場合、事業者、住民、受益を受ける人など、関係する人が多く、いろいろな施策を柔軟に考えていくべきである。受益を受ける人たちで支えていくことをもっというべき。

ステップ1（公共交通を先行的に整備）からステップ2（軸上にコンパクトなまちづくり）のプロセスにはバリエーションがある。ステップ1の段階で、どうやって市街地を集約するかの計画についても検討しておく必要がある。

公共交通の沿線上にどの程度の集積をもたすのか、目標を示すことは重要。

一番、やっかいなのは、地方の乗合バスの赤字路線ではないか。何が赤字の原因となっているのかを追求していくことが必要。

基幹となる公共交通軸からはずれるエリアの人が、基幹となる公共交通軸にどのように効率的にアクセスさせるかも併せて検討することが重要。

公益性については、確実な便益・費用と不確実な便益・費用があり、リスクとリターンという関係から、だれがどの費用を負担すべきかという点では、最も不確実性を管理できる人がコントロールするというのが、一般論で一番良いとされている。

資金調達の面からみれば、事業が成立するかどうかということであるが、政策面では、税金でどこまで負担するのか、利用者にどこまで負担してもらうかの議論もある。

公共交通のサービス水準をどこまで上げるかの議論が必要。地方公共団体で検討する場合のガイドラインのようなものでもよい。

バスさえ、維持が困難なような人口低密度な地域における公共交通については、タクシーや自家用車のような手段を考えるのかどうか、この中で議論すべきかをよく整理しておくこと。