

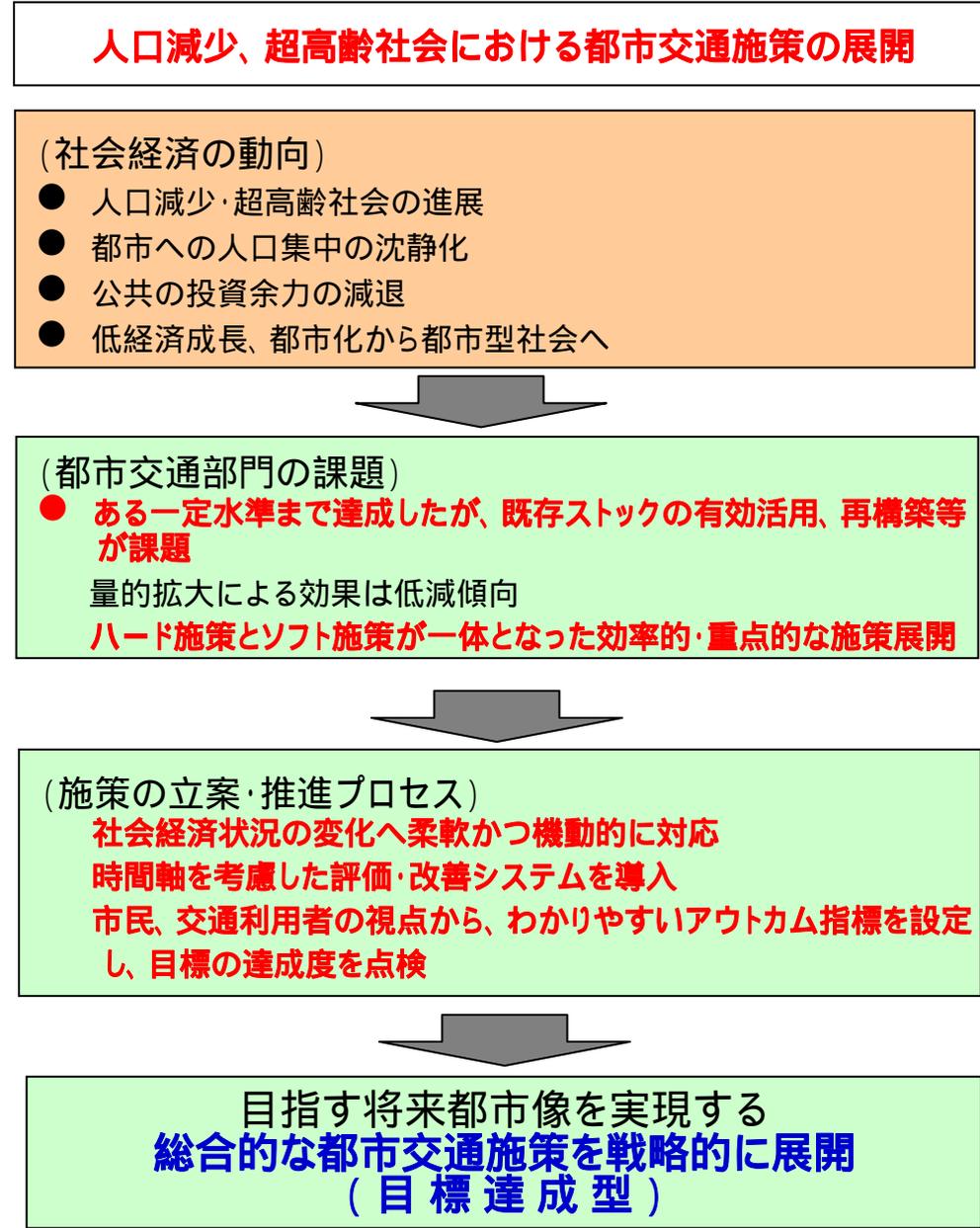
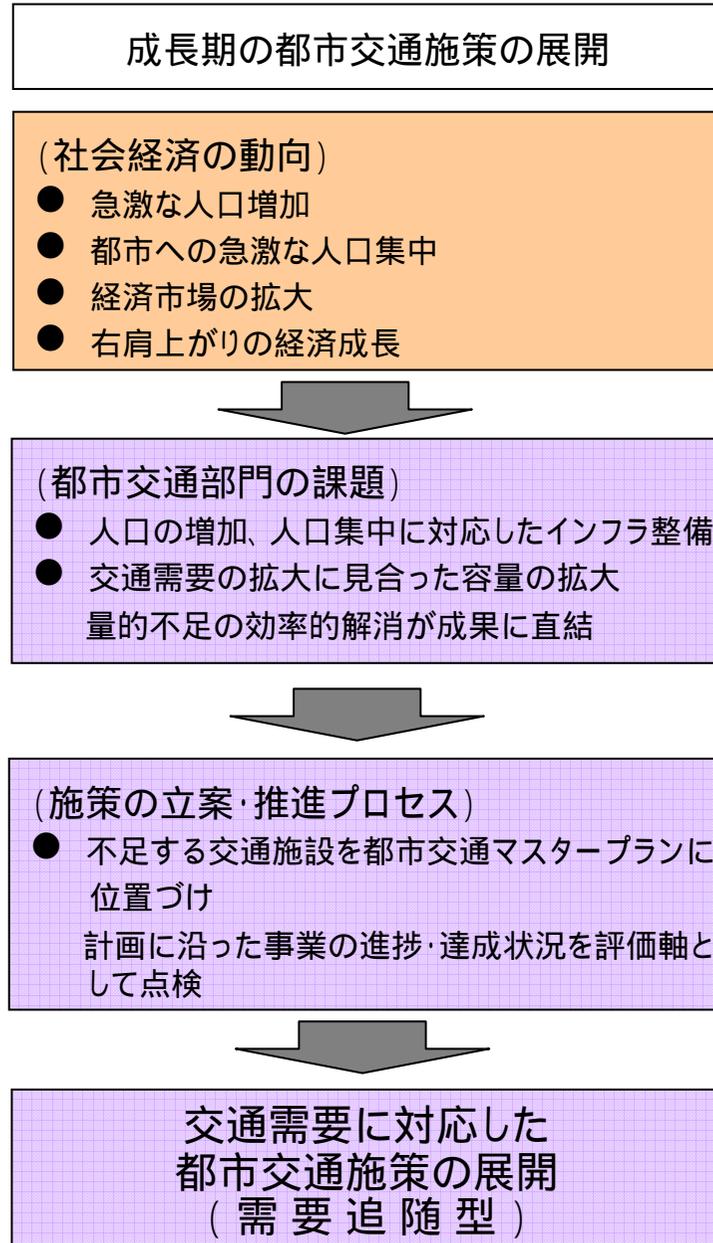
社会資本整備審議会 都市計画・歴史的風土分科会
都市計画部会 都市交通・市街地整備小委員会

【総合交通戦略の展開に向けて】

1. 総合交通戦略の意義と目指すべき方向
2. 総合交通戦略策定の内容とポイント
3. 総合交通戦略における施策パッケージのイメージ
4. 総合交通戦略に基づく取組に対する国の支援

1. 総合交通戦略の意義と目指すべき方向

(1) 需要追従型から目標達成型への都市交通施策へ転換



(2) 今後の都市交通施策推進にあたっての基本的な視点

移動する人の視点から見た取り組み

- 高齢者をはじめ、**移動する人の視点に立ち、徒歩、自転車、公共交通等の複数の交通手段を対象として、移動の連続性(物理面、時間面、経済面、心理面)の強化、必要なサービス水準達成のための整合性が確保された取組を徹底**

市町村の主導による「最適なパッケージ」の追求

- **行政(特に市町村)が主体となって、限られた資源を有効活用した望ましい都市交通を実現**
- 行政が政策目標を明確にした上で、**まちづくりと一体となった都市交通システム全体**の効率性、実現性が最適なものとなるよう、**施策パッケージ**として、都市交通システムを実現していく姿勢へ

関係者間の連携と役割分担による確実な実現 ~ 新たな公民のパートナーシップの構築も

- 都市交通に関連する交通事業者、施設管理者等の**全ての主体**が役割分担を明確にした上で**連携・連動し、一体的な都市交通システム**を実現
- その際、民間だけでは整備・運営が困難な路線については、公共性、公益性を見極めた上で公共による支援や地域による支援を行なうなど、**新たな公民のパートナーシップ**を構築

選択と集中

- 都市の将来像に基づき、必要な都市交通の**サービス水準目標の達成を念頭に、効果の高い施策を選択し、集中的に推進**

計画・実施し、評価・改善を続ける仕組み(評価・改善システム)

- 都市交通システムを**利用する人の視点**に立って、**継続的に事業の進行管理**や**評価・改善**を行い、**最適な状態となるように的確に改善する仕組み**へ

国による支援

- **交通戦略に基づく施策の推進が円滑に進められるよう、国による総合的・一体的な支援を実施**

(3) パッケージアプローチによる総合的な取組

～ 総力戦により都市交通に関係する諸施策の着実な実行～



《パッケージアプローチによる取組の基本方針》

- 都市交通の課題へ適切に対応するには、**「まちづくり」と一体となって、都市交通施策を総合的・一体的に実施**することが必要
- このため、**都市交通に関係する全ての主体が共通の目標のもとに、連携・連動し、必要な施策を総合的に組み合わせ**て施策を推進する**パッケージアプローチ型の取組**が重要
- 事業のスピード感を重視し、重点的かつ効率的な施策の展開が重要
- 諸条件の変化に機敏に対応するため、**柔軟性を常に考慮**する



《総合交通戦略の推進方策》

短期～中期的に達成すべき政策目標を明示し、その実現に必要な交通施策と関連する施策を組み合わせた「総合交通戦略」に基づく取組に重点を移す

戦略の実施にあたっては、公民協働による多様な主体との連携を軸に「総力戦」での取組を基本

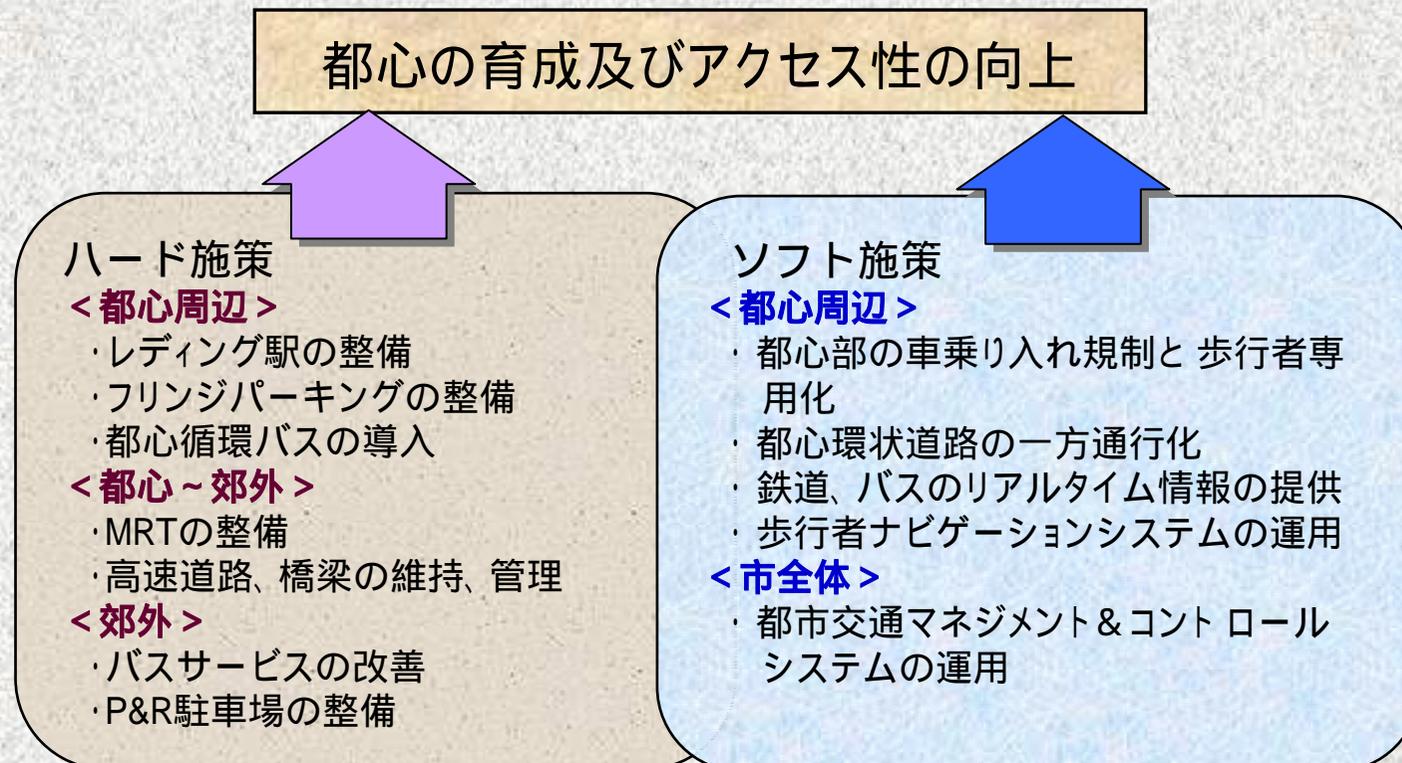
(4) 英国におけるパッケージアプローチの具体例

- 英国では、LTP(地方交通計画)に基づき、「施策」、「実施主体」、「中央政府からの地方政府への補助金」の3点について、各々パッケージ化された取組を展開

レディング市のLTPにおけるパッケージ・アプローチ

レディング市において、地方計画の関係者は、地方公共団体、バス会社、(自治体の100%出資会社)、及び警察のみ

このため、地方公共団体が中心になって、LTPを策定しパッケージアプローチを推進



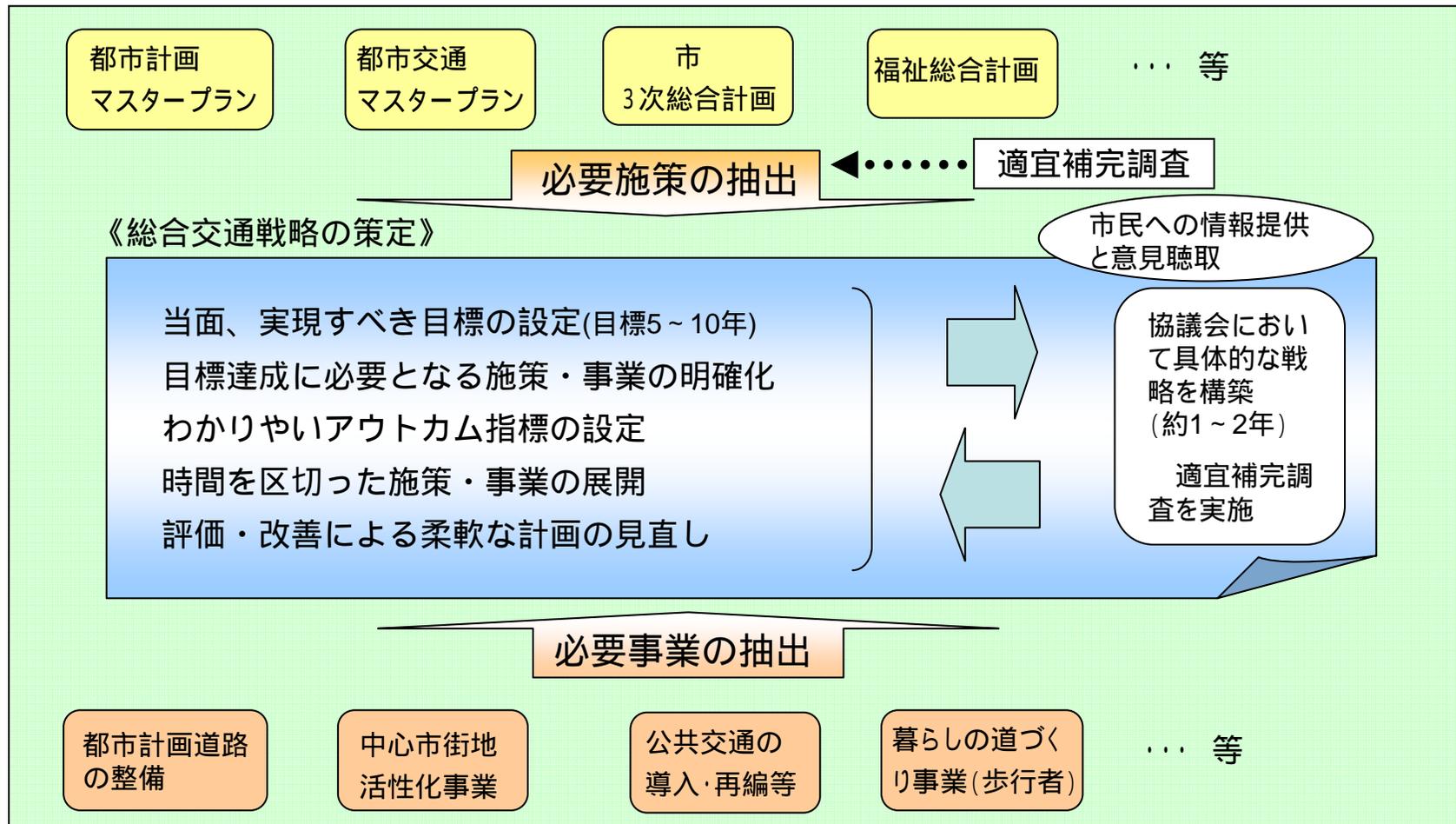
英国レディング市の都心交通に関わるパッケージ施策

2. 総合交通戦略策定の内容とポイント

(1) 計画から戦略(プログラム付き実施計画)へ

- 都市の将来像に基づき、当面重視すべき目標を定め、その実現に必要な具体的な施策を取りまとめ、時間を区切って施策・事業を展開
- **関係施策・事業との連携を重視し、より実効性が高く、機動的な展開が可能な戦略を構築**

関係施策・事業との連携を重視した戦略策定の考え方

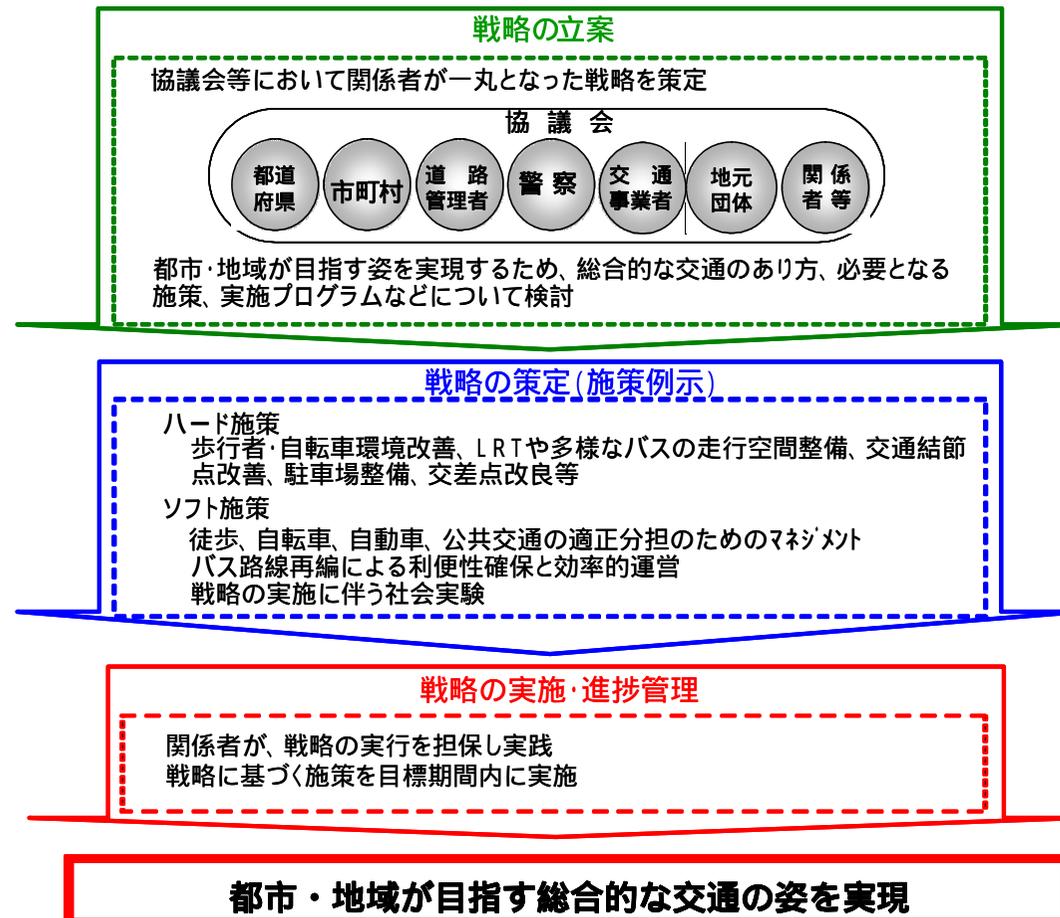


(2) 総合交通戦略の推進体制

□ 策定・実施の体制は、**全ての都市交通関係主体が参画する協議会方式**を基本とし、**関係主体がそれぞれの責任を明確にして着実に施策を展開していく仕組みを構築**することが重要

- 施策の実効性を担保するためには、全ての参加主体が将来の都市像に基づく目標を共有
- 戦略の策定段階から協議会等による実施体制を確立し、施策・事業の進行管理、運営までを担うことが望ましい
- 着実に戦略を実行するため、実施主体の責任を明確化(例えば、協定等を締結し、責任の所在を明らかに)

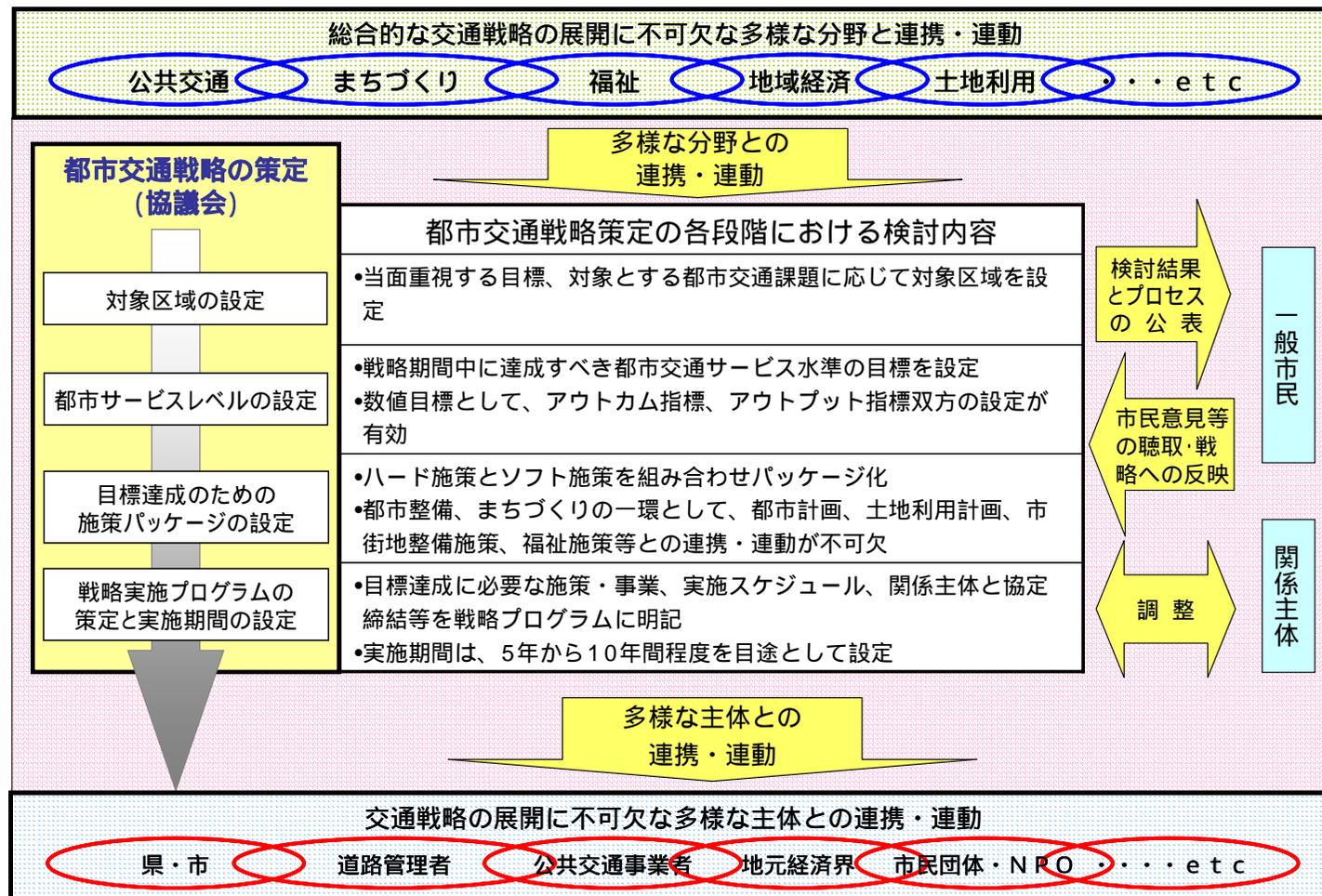
協議会方式による戦略策定項目



(3) 総力戦による総合交通戦略の推進イメージ

- これまでのような縦割りになりがちな施策・事業を、**関係機関との連動・連携を基本に戦略を推進**
- 総合交通戦略の策定および展開には、**多様な分野・主体との連携が必要不可欠であり、市民をはじめとする関係者全体の理解と協力**を得ることが、総合的な交通戦略に基づく取組を円滑に推進し、目標を達成するために極めて重要
- また、戦略策定段階で、**透明性、客観性を高めるプロセスが必要**

総力戦による総合戦略の推進スキーム



(4) 戦略を展開する対象区域の考え方

□ 対象区域は、都市圏レベル、都市レベル、中心市街地等の特定の課題のある地区など、**対象とする交通問題に対応して設定**することが望ましい。

- 地域における将来都市像の実現に必要な都市交通施策を実施するために必要な区域を戦略策定区域とする
- 戦略が単に計画で終わることなく、実効性ある施策パッケージとして展開されるためには、関係機関の協力のもと、**地方自治体の首長がリーダーシップを発揮しつつ、責任を持って戦略を推進できる区域**とすることが重要
- 特に複数の市町村にまたがる都市圏レベルの場合には、政策の推進に関する意志決定や責任が明確な組織体制が必要

< 札幌都心選定の理由 >

札幌都心部は、北海道の顔といえる地区であり、市民のみならず観光客など来街者のためにも快適な歩行環境と円滑な自動車交通を共に実現し、魅力的で活力ある都心再生のための交通施策の展開が求められると「市」が判断したため。



さっぽろ都心交通計画の対象区域



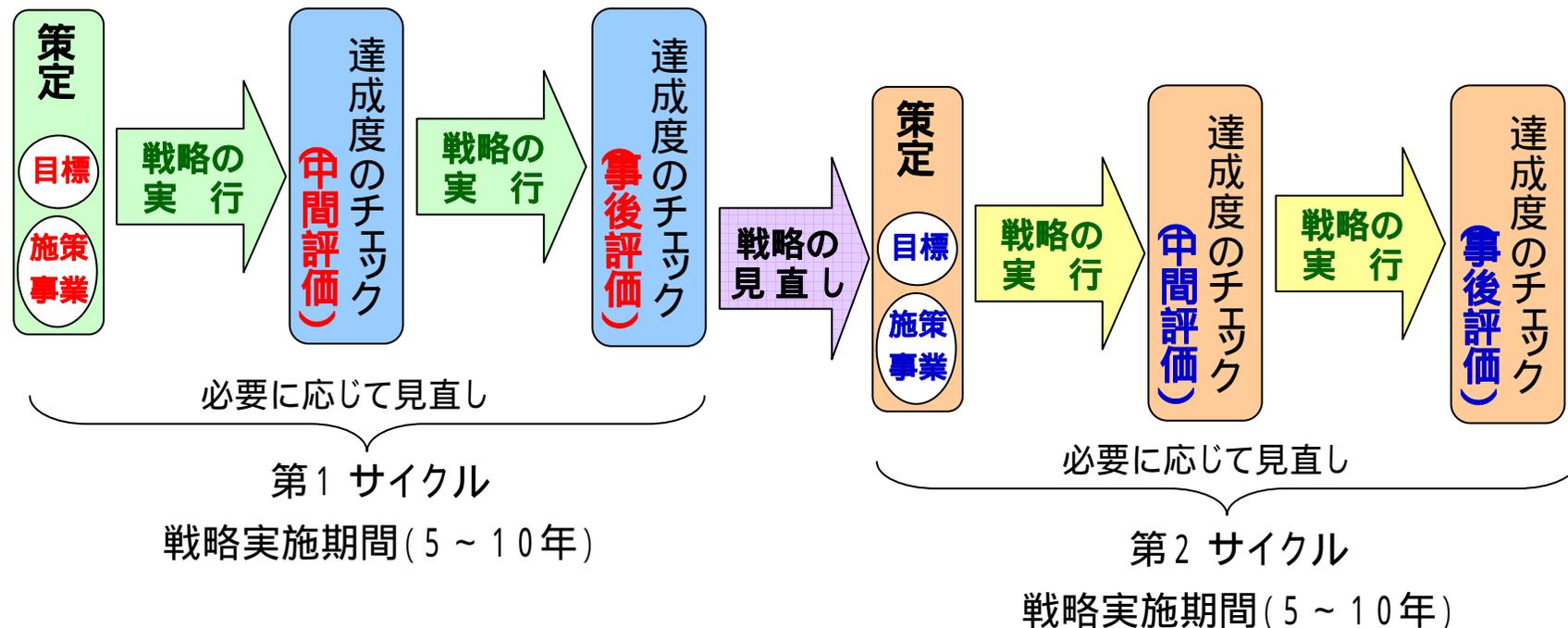
熊本都市圏都市交通アクションプログラムの対象区域

(5) 戦略実施期間と評価改善システム

- 戦略実施期間は、効果の**早期発現**への期待、**実施に要する期間**、関連する計画の**目標年次**、**国による支援制度の計画期間等**を考慮して、**5年から10年間程度**とすることが望ましい
- 戦略の中間時点及び終了時点で達成度等の評価を行い、必要に応じて戦略の見直しを実施

- 比較的短期間に効果を発揮することが必要
- プログラムに基づき、**施策を着実に展開するには、5年から10年程度以下**とすることが望ましい
- 交通施設整備や施策の実現には、数年間を要する場合が多いため、**5年から10年程度は必要**
- まちづくり交付金や地方道路整備臨時交付金等の助成制度の計画期間は、3年間から5年間程度

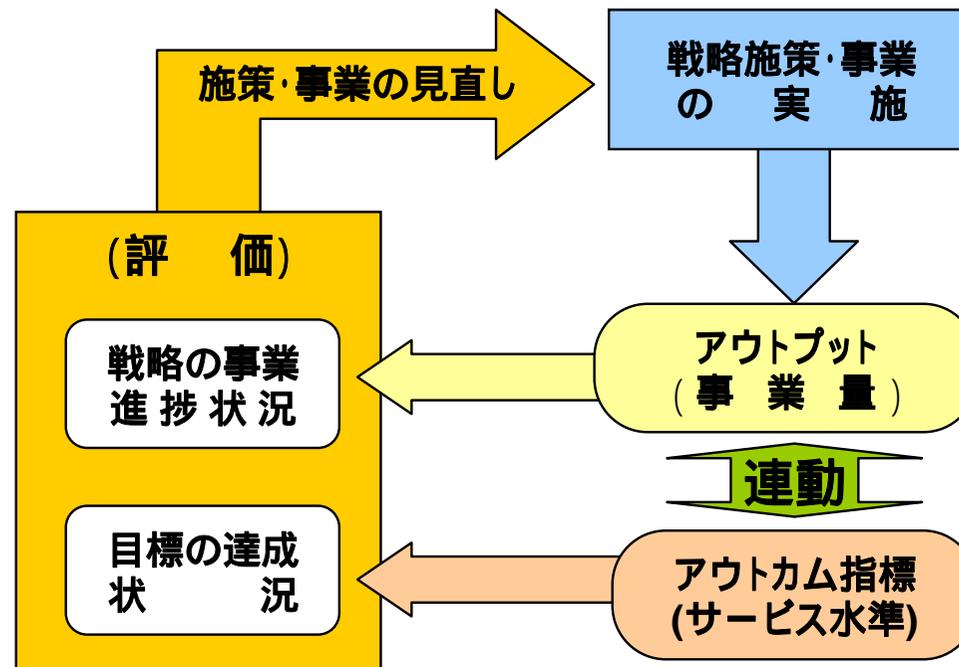
戦略実施期間と評価・改善システムのイメージ



(6) 当面達成すべき目標の設定と評価指標

- 将来像を踏まえ、**当面の戦略実施期間中(5～10年間)に達成すべき目標を設定**
- 目標の達成度を評価する指標は、**わかりやすいアウトカム指標を基本**とし、**必要に応じてアウトプット指標を用い**、都市の実情、都市の将来像、目標に応じて設定
- **アウトカム指標は**、施策・事業の実施によって達成される**都市のサービス水準**を表し、**利用者の視点**からみて、わかりやすい指標をもって評価
- **アウトプット指標は**、**戦略の実施状況を示し**、**事業の進捗管理を行う観点**から、施策・事業の実施量をわかりやすい指標をもって評価

アウトプットとアウトカム指標との関係（イメージ）



(7) 総合交通戦略で評価すべき指標(例示)

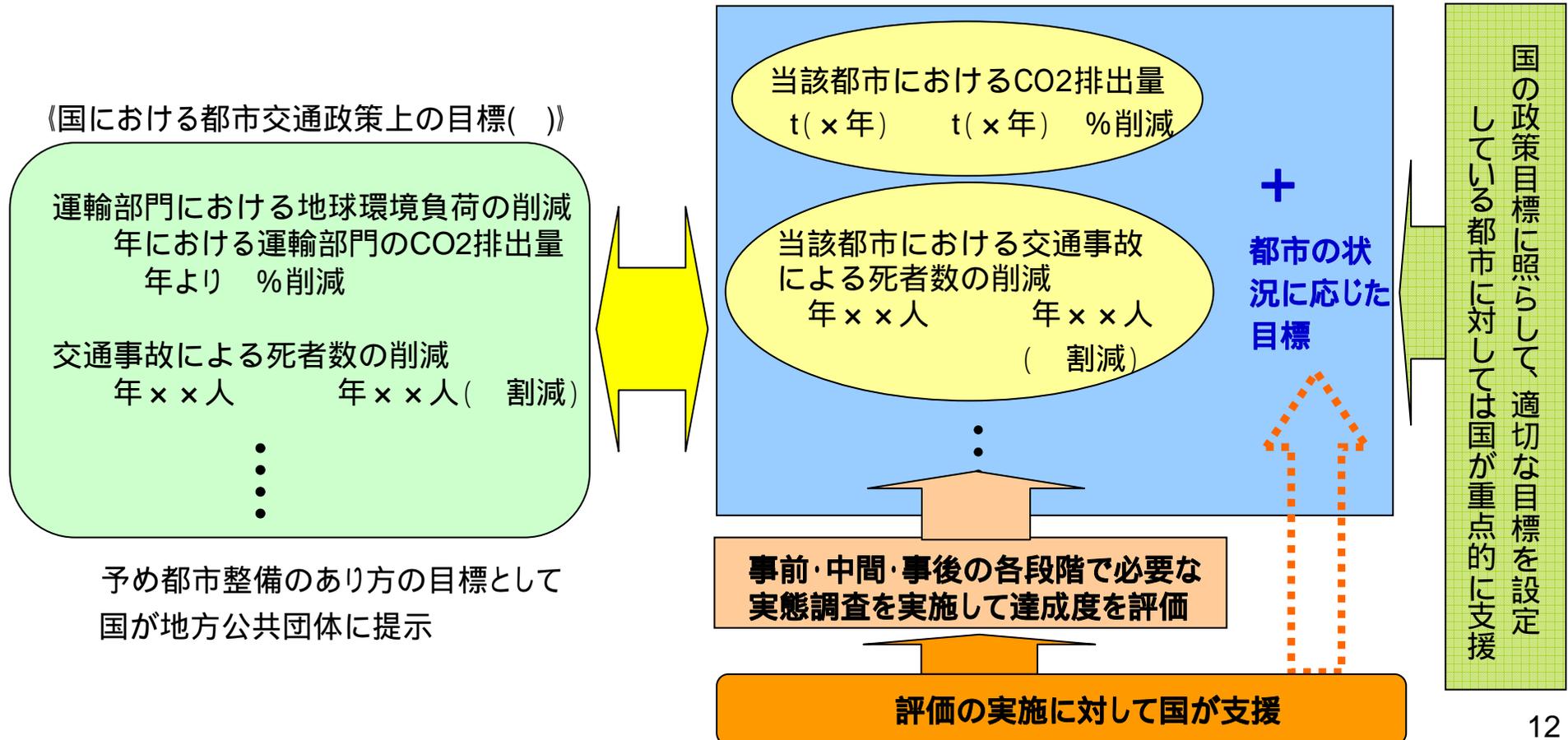
テーマ	目標	目標を達成する 上での課題	達成度を評価する指標イメージ	
			アウトカム (都市のサービス水準指標)	アウトプット (施策・事業の実施量・整備量)
公共交通の 利便性 向上・利用 促進	市民生活にとっ て最も身近で快 適、便利な公共 交通システム	中心市街地、集約拠 点、居住地域をつなぐ、 利便性の高い都市交 通システムの構築 便利で使い勝手のよ いつなぎ施設(交通 結節点)の整備	利便性の高い公共交通を利用可能な市街地 の居住人口割合 (利便性の高い公共交通の定義の例) ・オフピーク時に20分間隔 ・表定速度20km/h以上 等 (公共交通を利用可能な市街地の定義の例) ・移動円滑化基準に適合した駅、バス停から 300m以内	利便性の高い公共交通の整備状況 ex. ・公共交通路線延長 等 公共交通支援策の実施状況 ex. ・バス専用レーン延長 ・優先信号設置箇所数 等 交通結節点、駅前広場整備状況
環境にやさ しい交通ま ちづくり	自動車に過度に 依存しない、環 境負荷の小さな 都市交通シス テム	環境にやさしい公共 交通や自転車、歩行で生 活できる便利な街の形 成	利便性の高い公共交通を利用可能な市街地 の居住人口割合 一人当たり交通エネルギー消費量 一人当たり自動車による二酸化炭素排出量	利便性の高い公共交通の整備状況 歩道、自転車走行空間の整備状況
中心市街 地の活性 化	市民の誰もが安 心、快適に過ご せる活気に満ち た中心市街地	中心市街地において 歩いて楽しい魅力あふ れる空間の形成 中心市街地を安心・安 全に回遊できる循環 バスの構築	クルマを気にせず歩ける歩行空間に面した主 要な生活必要施設の数 循環バス等で結ばれた生活必要施設の数 公共交通で30分以内に中心市街地に到達で きる居住人口の割合	中心市街地の歩行空間の整備状況 中心市街地の荷捌き車両への対応状況 循環バス等導入状況 中心市街地に行ける便利な公共交通の整備 状況 中心市街地の駐車場整備状況
安全で安 心な、歩い て暮らせる まちづくり	子供や高齢者が クルマに頼るこ となく、安心、安 全で、いきいきと 暮らせる生活環 境	公共交通と交通結節 点のバリアフリー化 高齢者の利用施設と 交通結節点との間の 歩行環境整備 居住地域において安 心・安全な歩行が可 能なエリアの整備	バリアフリー化された交通結節点の徒歩圏に 居住する高齢者の割合 居住環境整備地区・安心歩行エリア等に居 住する子供と高齢者の割合	移動円滑化基準に適合した交通結節点の整 備状況 居住環境整備地区・安心歩行エリア等の整備 状況

(8) 国の政策目標と総合交通戦略との関係

- 従来の個別施策毎の整備から、戦略に基づきパッケージで推進する方式へ転換することは、大きな意義を持つため、こうした取組が行いやすくなるよう**国の支援が柔軟に行われることが必要**
- 各地域で策定される総合交通戦略において定められる**目標は、各都市の実状に応じて定められることが望ましい**
- 総合交通戦略において定められた目標が、**国の政策目標に照らして適切な場合**、国は当該交通戦略に対して**一層重点的な支援**を行うことが望ましい

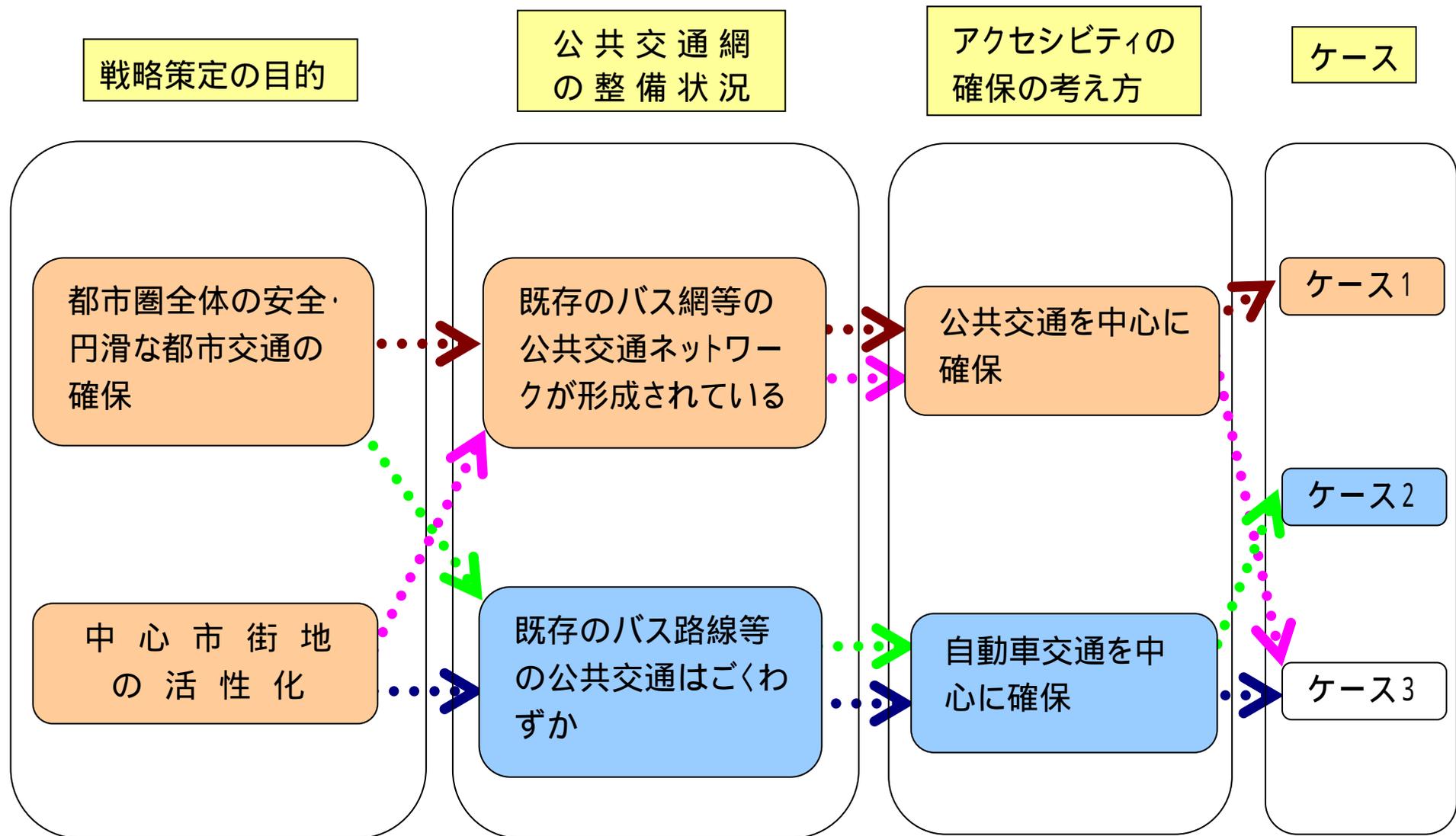
国の政策目標と総合交通戦略との関係イメージ

《都市交通戦略に定められた目標》



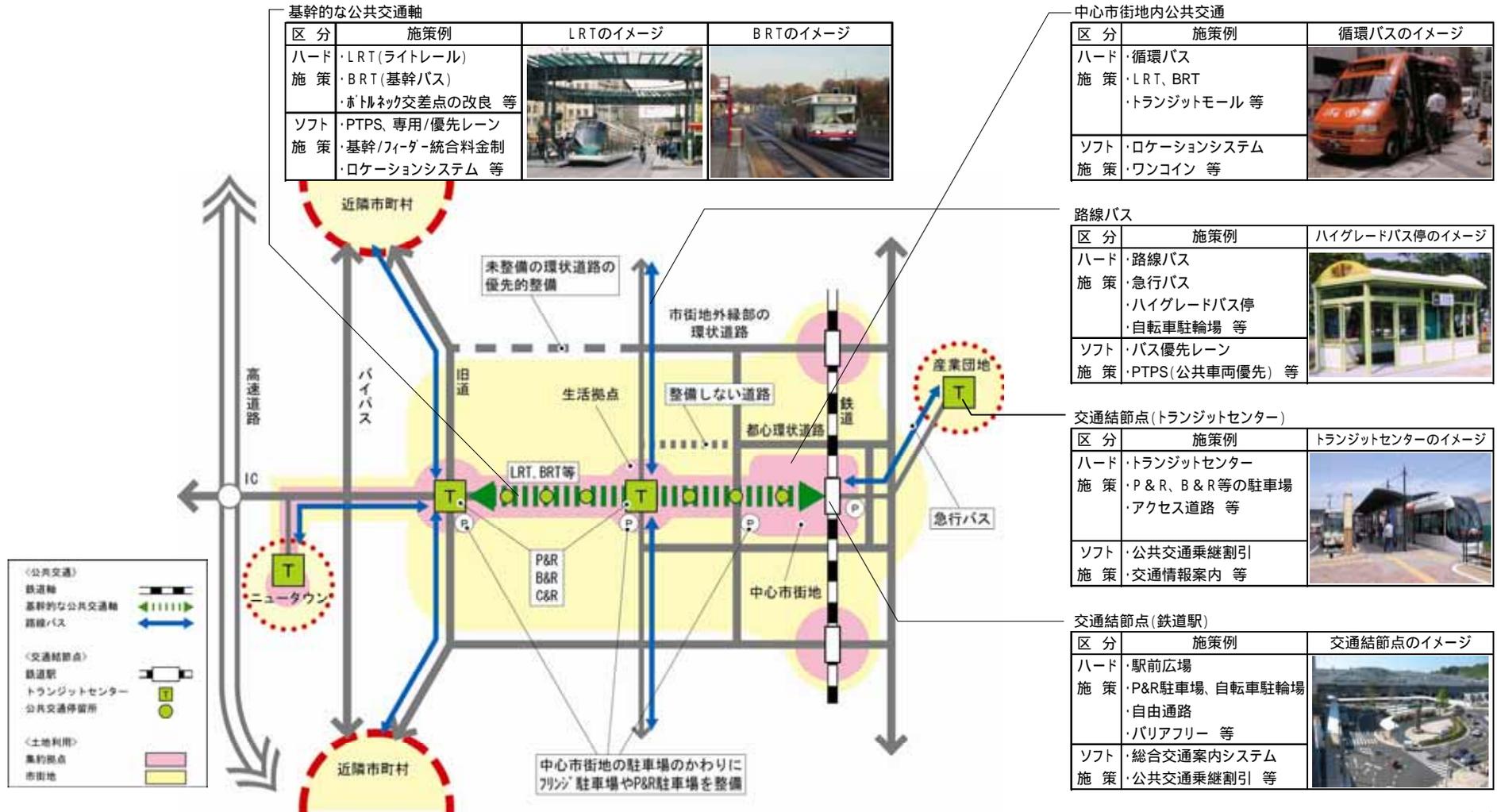
3. 総合交通戦略における施策パッケージのイメージ

～ 様々なテーマ課題に対応した総合交通戦略の構成例 ～



(1) 基幹公共交通を軸とした都市交通施策の展開(ケース1)

- 比較的人口密度が高く、市街地が集約され、一定の公共交通ネットワークが存在する都市においては、**鉄軌道やバス等による複数の基幹的な公共交通軸を整備し市街地の集約を促進**
- 都市計画道路については、目指すべき将来の都市像を踏まえ、優先的に整備する路線か否かを戦略上明確に位置づけ

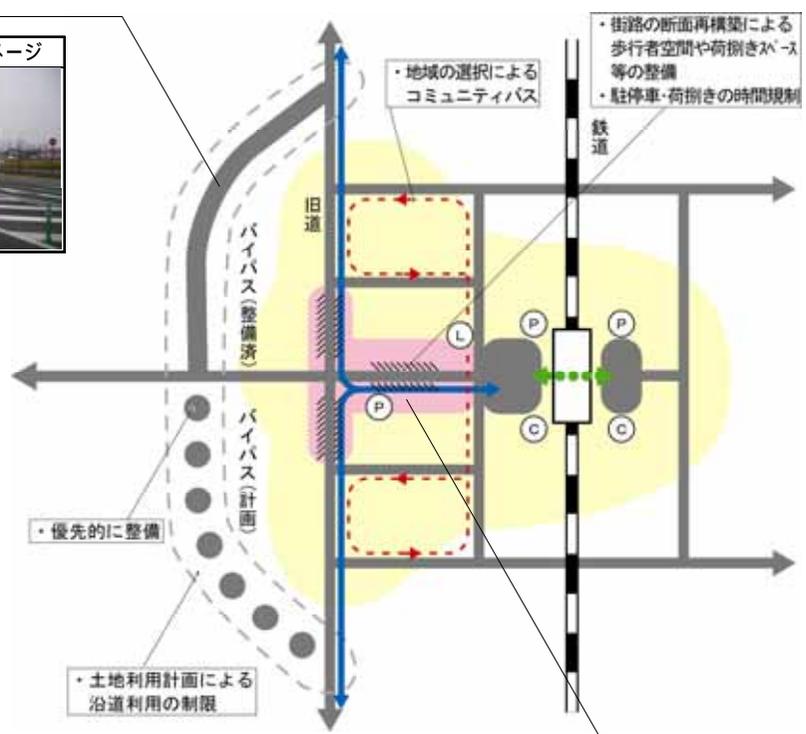


(2) 自動車交通を中心とした都市交通施策の展開(ケース2)

- 人口密度や市街地の形態により、公共交通の確保が困難な都市については、自動車交通を中心としつつ、過度な自動車利用を抑制する都市交通施策を展開
- 都市計画道路については、目指すべき将来の都市像を踏まえ、優先的に整備する路線か否かを戦略上明確に位置づけ
- 高齢者等の移動、中心市街地へのアクセスの確保にあたっては、コミュニティバス等を適宜活用

バイパス等幹線道路

区分	施策例	バイパス道路のイメージ
ハード 施策	・バイパス道路 ・アクセスコントロール 等	
ソフト 施策	・沿道土地利用規制 等	



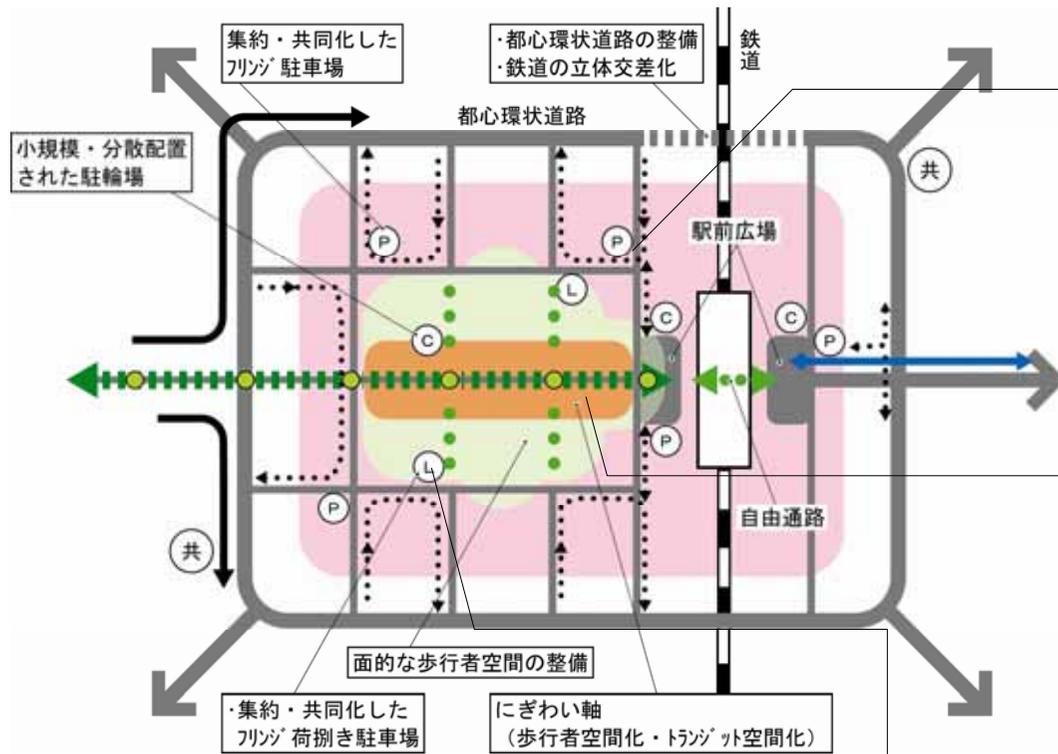
<ul style="list-style-type: none"> 公共交通 路線バス コミュニティバス 交通結節点 鉄道駅 交通広場 自由通路 	<ul style="list-style-type: none"> 駐車・駐輪・荷捌き施設 駐車場 駐輪場 荷捌き駐車場 荷捌きスペース 土地利用 集約拠点 市街地
--	---

駅前通り及び中心商業地

区分	施策例	荷捌きスペースのイメージ	コミュニティバスのイメージ	駅前通り沿道のイメージ
ハード 施策	・歩道拡幅 ・荷捌きスペース ・コミュニティバス ・路線バス 等			
ソフト 施策	・駐停車規制 ・沿道修景 等			

(3) 中心市街地等拠点市街地における都市交通施策の展開(ケース3)

- 安全・快適でにぎわいある拠点市街地を形成するため、「つなぎ(結節点改善・アクセス)」「めぐる(回遊性)」「たまる(滞留、荷捌き)」の3つの機能強化



アクセス

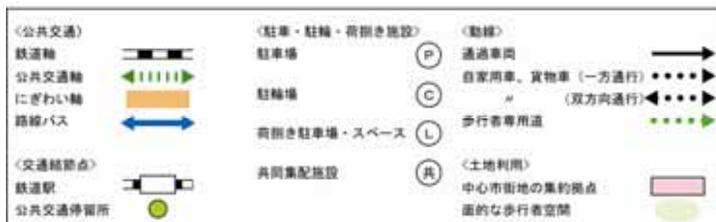
区分	施策例	自転車走行空間のイメージ
ハード 施策	・基幹公共交通(LRT、BRT) ・自転車走行空間、駐輪場 ・フリッジパーキング ・都心環状道路 等	
ソフト 施策	・駐車場有効利用 等	

にぎわいのある面的な歩行者空間

区分	施策例	トランジットモールのイメージ
ハード 施策	・トランジットモール ・歩行者専用道路 ・水と緑のネットワーク ・イベント広場、ポケットパーク 等	
ソフト 施策	・自動車流入規制 ・イベント、オープンカフェ 等	

荷捌き

区分	施策例	ポケットローディングのイメージ	共同集配のイメージ
ハード 施策	・フリッジ荷捌き駐車場 ・ポケットローディング ・共同集配施設 等		
ソフト 施策	・タイムシェアリング ・自動車流入規制 等		



4. 総合交通戦略に基づく取組に対する国の支援

- 戦略の目的を達成するために必要な一連の施策(パッケージ施策)を総合的に推進する取組を国が一体的に支援することが必要
- その支援制度は、都市交通を取り巻く状況の変化や施策進捗状況などに柔軟に対応できる仕組みを備えることが望ましい

< 求められる支援のポイント >

戦略に位置付けられている施策パッケージを、できるだけ一体的かつ総合的に支援可能であること、また、各モード(公共交通等)に対して十分な支援が行えるものであること

施策パッケージに含まれているものであれば、事業間、年度間の機動的な執行が行えるなど、自由度の高いものであること

戦略の策定、戦略に基づく施策の推進、取組の評価と戦略の見直しの各段階に対して支援が行えること

各地域における総合交通戦略策定、事業推進にあたり、ハード・ソフト両面にわたるノウハウの提供、技術的な支援、好事例集等の提供など、地域の求めに応じて必要な支援が行えること