

平成24年5月31日
第33回総合交通基盤整備連絡会議

都市・地域総合交通戦略、地方整備局の取組等

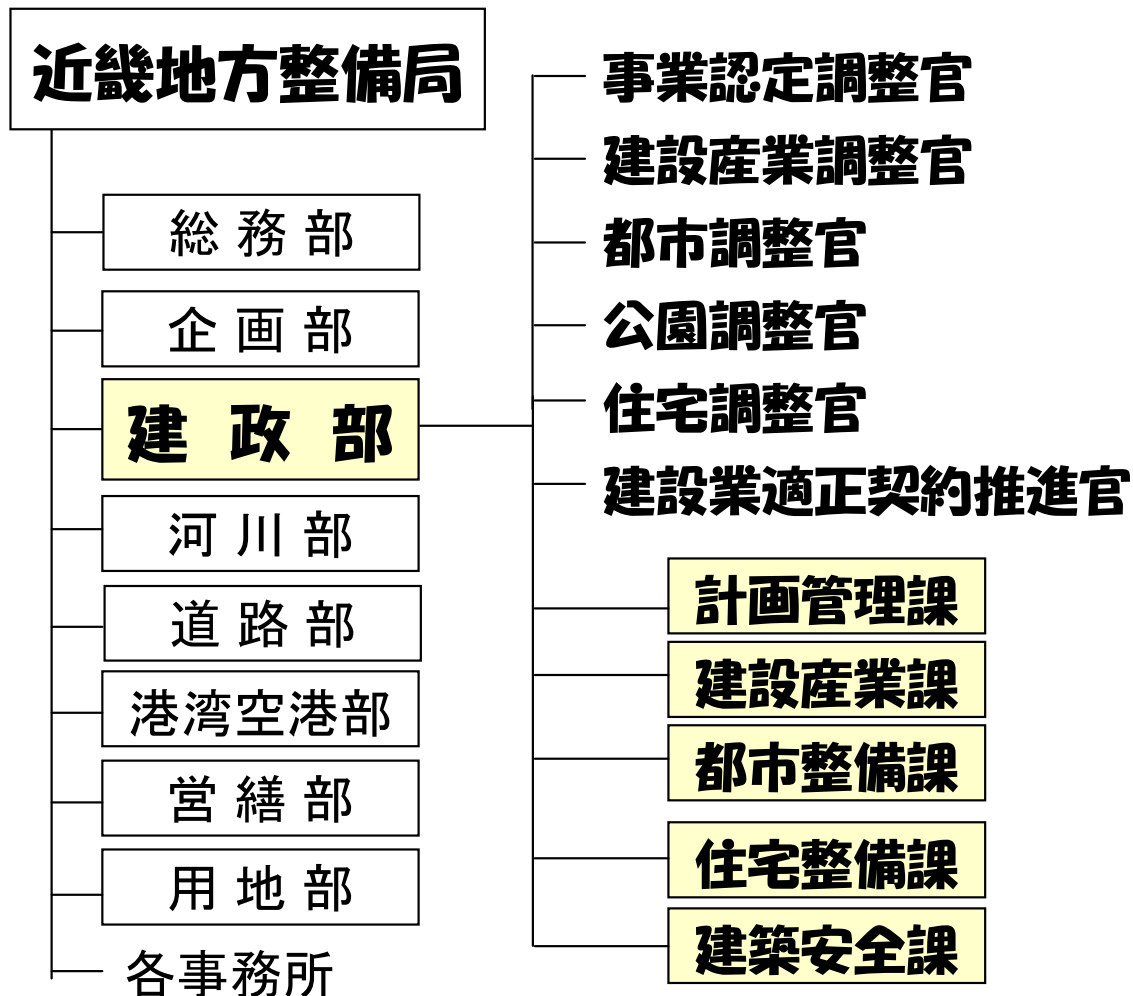
国土交通省	近畿地方整備局		
建政部	都市整備課長	吉澤	勇一郎

1. 近畿地方整備局建政部の概要
2. 社会資本整備総合交付金
3. 都市・地域総合交通戦略

1. 近畿地方整備局

建政部の概要

建政部の関係組織



まちづくり

地方公共団体や住民の快適で活気あるまちづくりを支援しています。

- ・都市計画など計画策定・活用の相談（これに伴う府県・政令市決定の主要な都市計画について協議・同意、都市計画事業の認可、補助事業への助成等）
- ・自治体、地域が抱える問題に対する個々の計画策定・交付金事業の活用の相談（中心市街地活性化基本計画、都市再生特別措置法に基づく事業推進、各種交付金事業、良好な景観形成による地域づくり等）
- ・多様な効果を生み出している3つの国営公園の整備・管理。

まちづくりの基本ルールを決める

都市計画

都市・農山漁村等の良好な景観の形成

景観形成

歴史的風致の維持・向上、後世に継承

歴史まちづくり法

市街地改善と商業等活性化の
一体的促進

中心市街地活性化

都市の魅力を再生し国際競争力向上

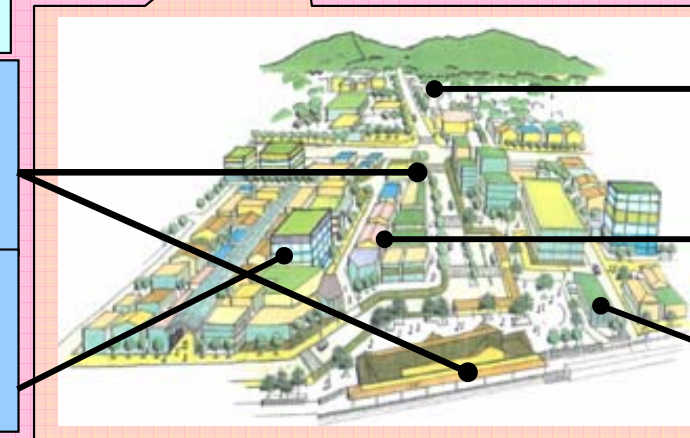
都市再生

だれもが快適に、魅力ある交通
結節空間・街路空間の形成

街路事業

土地区画整理事業・市街地再開
発事業等による面的な社会基盤
整備

市街地開発事業



国営公園

国営明石海峡公園
(淡路地区、神戸地区)

淀川河川公園



空のテラス

海のテラス

国営飛鳥・平城宮跡歴史公園

枚方地区

平城宮跡地区

やすらぎと潤いある空間形成
都市公園事業

地域の歴史・文化・自然環境等の特
性を活かした個性あるまちづくり
都市再生整備計画事業

安全で快適な暮らしを支える基盤整
備
下水道事業

平成24年度 当初予算

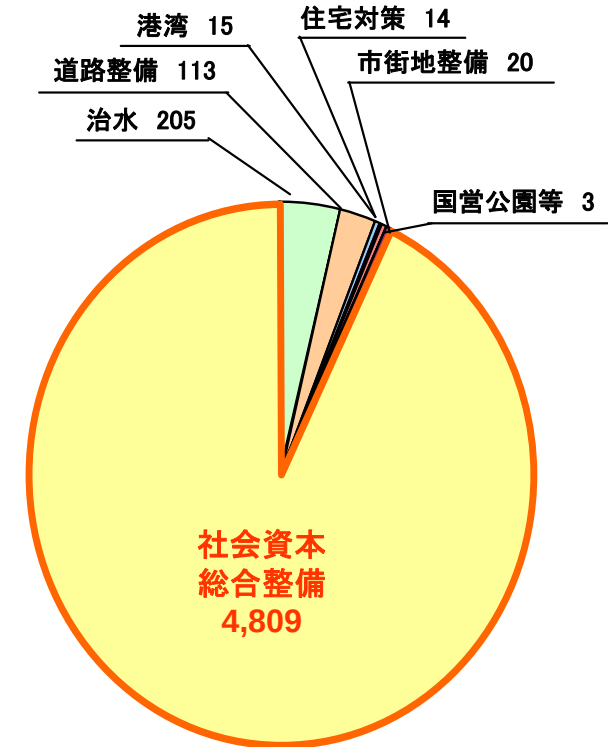
平成24年度当初予算 近畿地方整備局所管事業費

平成24年度当初予算 近畿地方整備局（補助事業）

(単位:百万円)

	直轄事業			補助事業			総計(直轄+補助)		
	24年度	23年度	倍率	24年度	23年度	倍率	24年度	23年度	倍率
治水	63,089	53,385	1.182	20,483	18,467	1.109	83,572	71,852	1.163
海岸	2,478	2,096	1.182	-	-	-	2,478	2,096	1.182
道路整備	184,282	180,225	1.023	11,300	14,453	0.782	195,582	194,678	1.005
港湾	23,193	22,545	1.029	1,478	1,042	1.418	24,671	23,587	1.046
空港	0	834	0.000	-	-	-	0	834	0.000
住宅対策	-	-	-	1,352	262	5.160	1,352	262	5.160
市街地整備	-	-	-	1,955	4,261	0.459	1,955	4,261	0.459
都市水環境整備	5,830	5,991	0.973	0	2,430	0.000	5,830	8,421	0.692
下水道	-	-	-	0	1,549	0.000	0	1,549	0.000
国営公園等	3,335	4,839	0.689	327	888	0.368	3,662	5,727	0.639
社会資本総合整備	-	-	-	480,932	469,389	1.025	480,932	469,389	1.025
官庁営繕	11,272	6,308	1.787	-	-	-	11,272	6,308	1.787
合計	293,479	276,223	1.062	517,827	512,741	1.010	811,306	788,964	1.028

(単位:億円)



補助事業費(近畿、当初) 5,178億円

※端数処理の関係で合計があわない場合がある。

2. 社会資本整備総合交付金

社会資本整備総合交付金とは(概要)

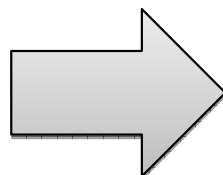
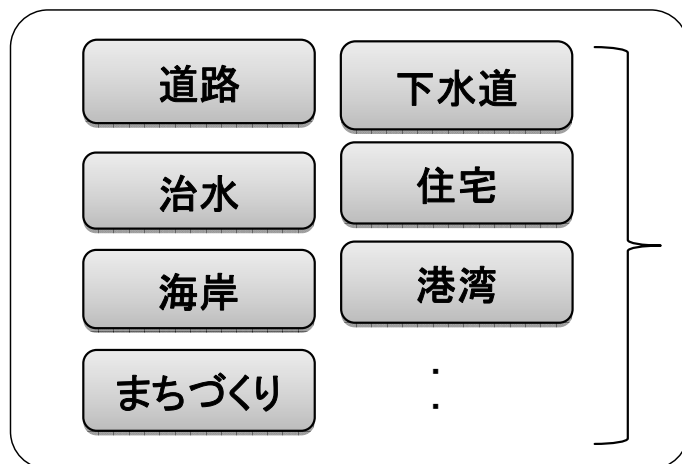
概要

◇社会資本整備総合交付金は、国土交通省所管の地方公共団体向け個別補助金を一つの交付金に原則一括し、地方公共団体にとって自由度が高く、創意工夫を生かせる総合的な交付金として平成22年度に創設。

◇活力創出、水の安全・安心、市街地整備、地域住宅支援といった政策目的を実現するため、地方公共団体が作成した社会資本総合整備計画に基づき、目標実現のための基幹的な社会資本整備事業のほか、関連する社会資本整備やソフト事業を総合的・一体的に支援。

【平成24年度予算 1.44兆円(一般会計)】

＜従前の補助金＞



個別補助金を原則廃止

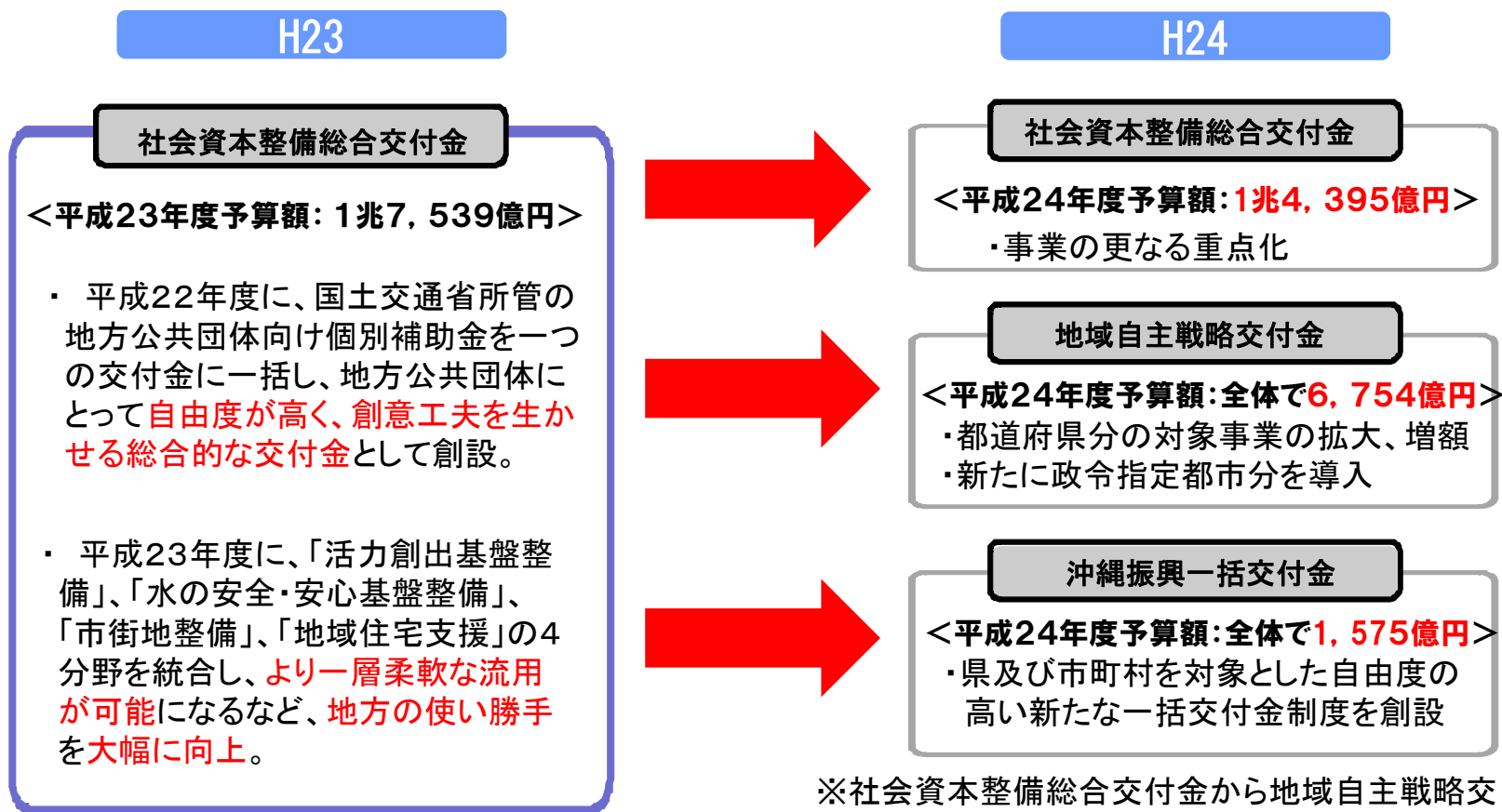
社会資本整備総合交付金

特長（従前の補助金との違い）

- ◇これまで事業別にバラバラで行ってきた関係事務を一本化・統一化
- ◇計画に位置付けられた事業の範囲内で、地方公共団体が国費を自由に充当可能
- ◇基幹となる社会資本整備事業の効果を一層高めるソフト事業についても、創意工夫を生かして実施可能

H24制度改正(社会資本整備総合交付金の見直し)

社会資本整備総合交付金の一部について、「地域自主戦略交付金」に移行するとともに、同交付金の抜本的見直しにより、地方の自由度・使い勝手の更なる向上を図る。

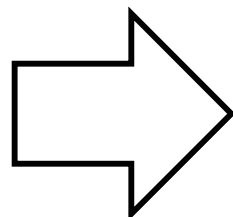


※社会資本整備総合交付金から地域自主戦略交付金に1,882億円、沖縄振興一括交付金に300億円を移行。合計で2,182億円を移行。

住宅・社会資本の整備



効果促進事業



整備計画に掲げる
政策目標の達成
(成果指標で事後評価)

住宅・社会資本の整備

基幹事業

- 道路 ○ 港湾
- 治水 ○ 下水道
- 海岸 ○ 都市公園
- 市街地 ○ 広域連携
- 住宅 ○ 住環境整備

等

関連社会資本事業

- 各種「社会資本整備事業」
(社会資本整備重点計画法)
- 「公的賃貸住宅の整備」

効果促進事業

- 計画の目標実現のため基幹事業一体となって、基幹事業の効果を一層高めるために必要な事業・事務(**ソフト事業**を含む)
- 全体事業費の2割目途
(例) 基幹事業が「道路」の場合
 - ・コミュニティバス車両の購入
 - ・アーケードモールの設置・撤去
 - ・離島航路の船舶の改良(省エネ化等)
 - ・観光案内情報板の整備
 - ・社会実験(レンタサイクル、自転車乗り捨てシステム…)
 - ・計画検討(無電柱化、観光振興…)

社会資本整備総合交付金による支援

・都市・地域総合交通戦略に基づく施策を社会資本総合整備計画に位置付けることにより、社会資本整備総合交付金を活用し、総合的、一体的な施策の推進が可能。

【基幹事業】

《相互に連携した多様な都市交通施設の整備》

【交通結節点の整備】



駅前広場の整備

【歩行者空間整備】



歩行者専用道路の整備

【道路整備】



環状道路の整備

【LRTの導入】



LRT(導入空間、センターホール、電停等)の整備

【公共交通利用環境整備】



バスレーン・バス停の整備

【コミュニティサイクルの整備】

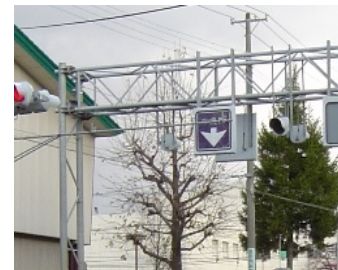


サイクルポートの整備

【関連社会資本整備事業】

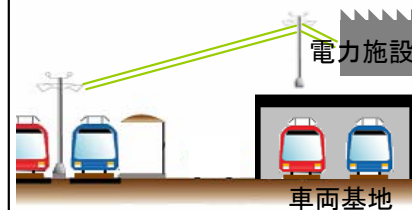
《基幹事業と一体的に実施する交通施設の整備等》

【バス走行環境整備】



交通安全施設等の整備

【LRT関連施設整備】



車両基地、電力施設等の整備

【効果促進事業】

《公共交通の魅力の向上等》

【コミュニティバスの導入】



コミュニティバス車両の購入

【モビリティ・マネジメント】



自転車利用促進社会実験

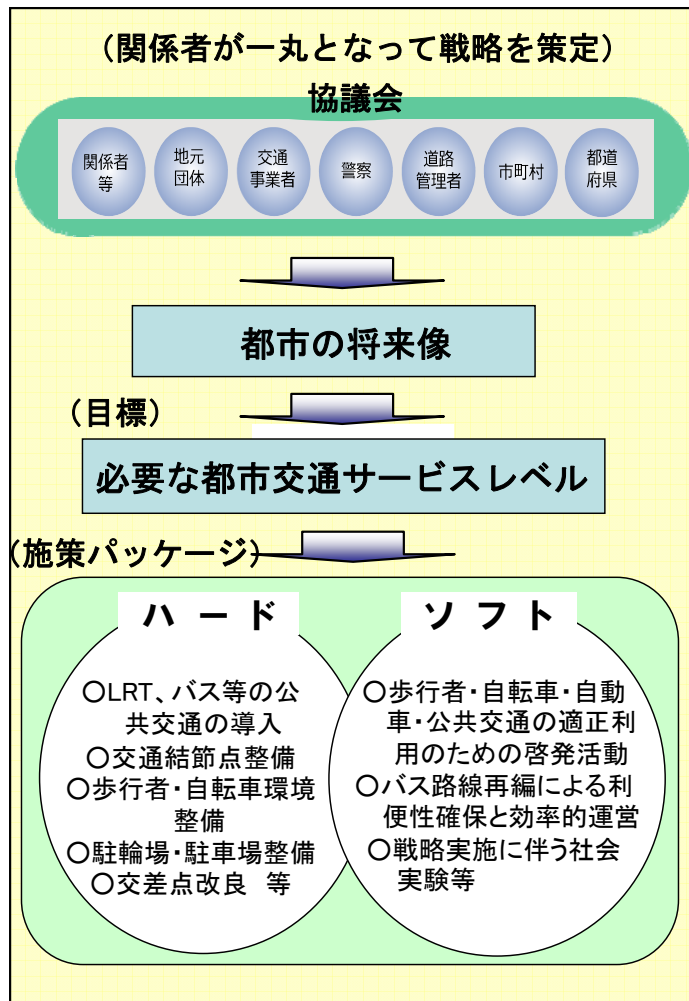
※写真はいずれも整備イメージ

3. 都市・地域総合交通戦略

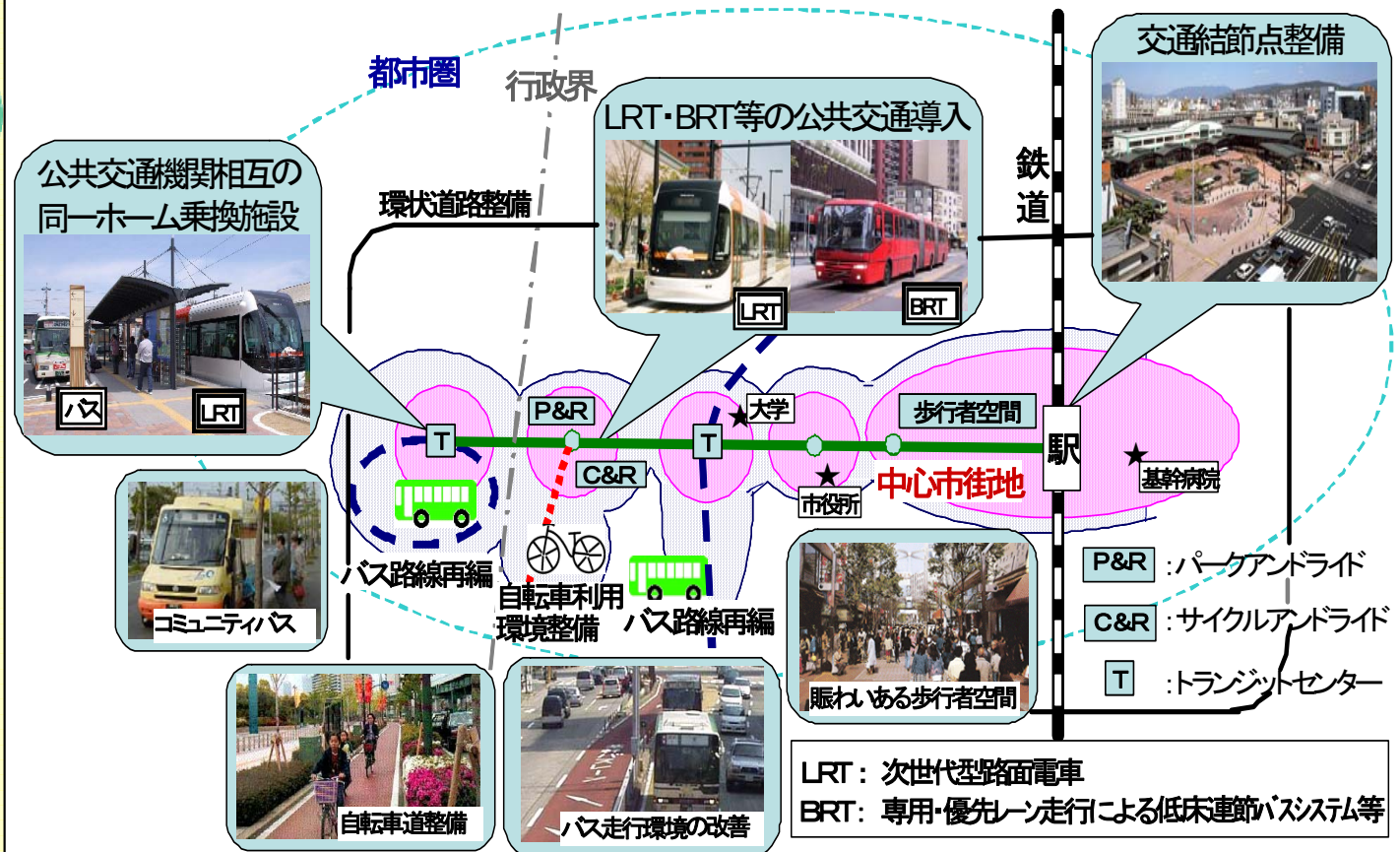
都市・地域総合交通戦略とは

都市交通の戦略的取組

都市・地域総合交通戦略の策定



総合的な交通連携の施策・事業の展開イメージ



戦略実施プログラム

徒歩、自転車、自動車、公共交通の適正分担が図られ、交通円滑化、利便性向上、モビリティの確保を実現

近畿地方における都市・地域総合交通戦略策定状況

	都市数	該当都市
策定済み	6	<H19年度策定> 近江八幡市、明石市 <H20年度策定> 福井市 <H21年度策定> <u>京都市</u>、<u>姫路市</u> <H23年度策定> 箕面市
策定中	5	草津市、長岡京市、堺市、茨木市、神戸市
計	11	

下線:「都市・地域総合交通戦略要綱」第三に
基づき国土交通大臣認定された戦略

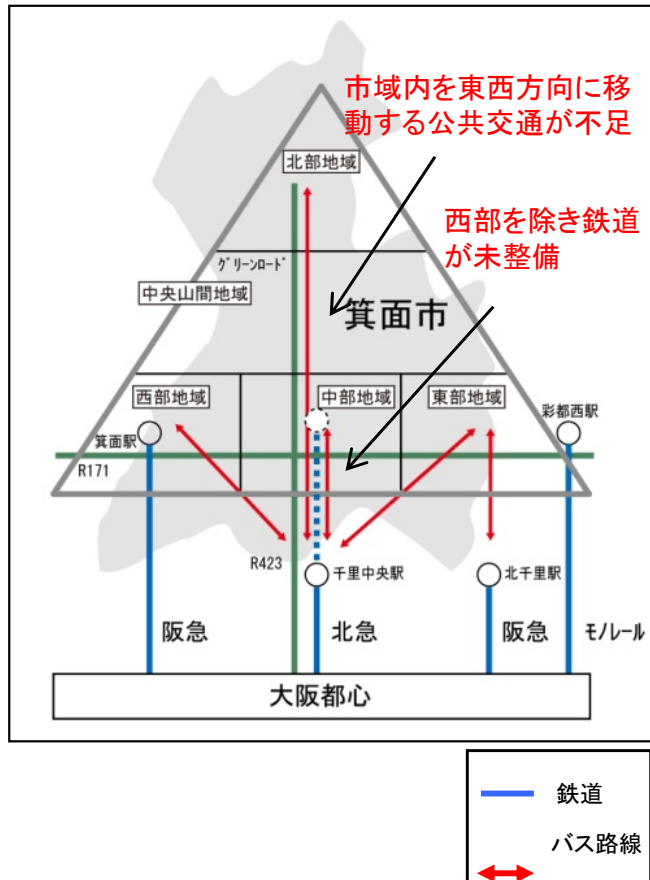
箕面市での策定例①

○箕面市を取り巻く交通の課題

■ 交通基盤の未整備

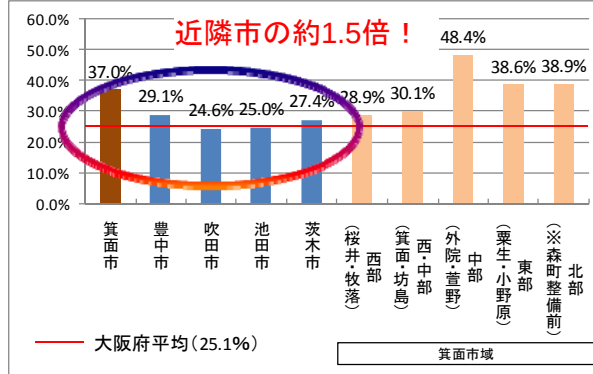
北大阪急行延伸線が未整備で、鉄道延伸にあわせたバス路線の再編も未着手である。

そのため、他都市への移動や市域内の東西方向の移動が不便な状況となっています。



■ 自動車依存の高い交通体系

特に鉄道不便地域である中部、東部地域が高い。

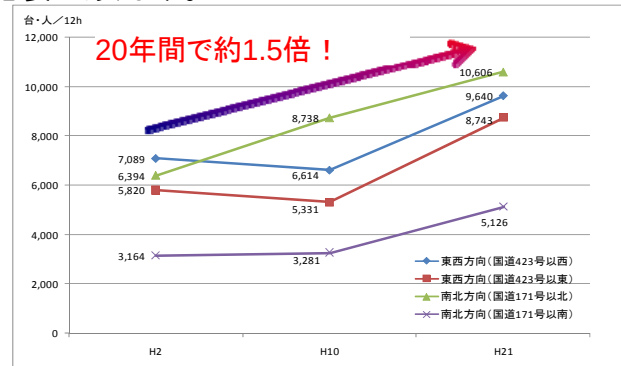


出典：第4回京阪神都市圏PT調査（平成12年）

図 箕面市及び近隣市の自動車分担率

■ 増加する自転車・歩行者交通量

自動車との分離を図り、安全な交通環境を守る必要があります。

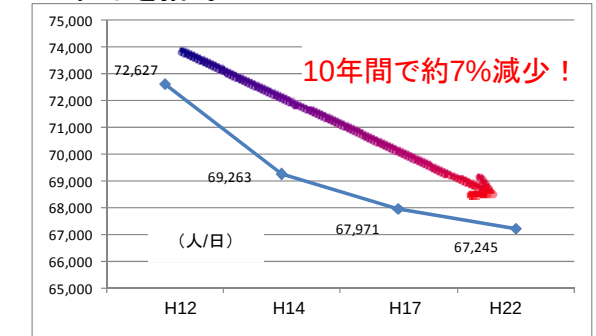


出典：箕面市交通量調査結果

図 主要道路における自転車・歩行者交通量の推移

■ 減少する公共交通の利用者数

公共交通利用者の減少は、公共交通のサービス低下を招く。

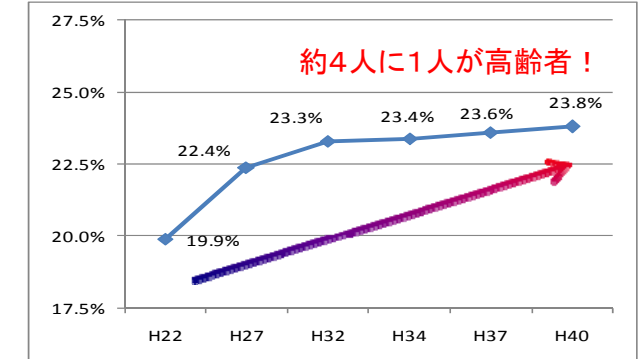


出典：市勢年鑑

図 公共交通（鉄道、バス）の利用者数の推移

■ 高齢化社会の進展

高齢化に伴い、公共交通なしでは移動できない市民の増加が懸念される。



出典：次期総合計画策定のための人口統計調査

図 高齢化の推移

このまま自動車依存の高い交通体系が続くと、公共交通のサービス低下を助長し、高齢化の進展とともに交通弱者の増加につながる。



鉄道・バス網を軸とした交通体系の整備によるまちづくりが求められる。

箕面市での策定例②

戦略実施プログラムの一例

基本戦略Ⅰ 質の高い生活を支える公共交通サービスの充実(1)

戦略施策1-① 鉄道(北大阪急行線)の延伸

箕面市の骨格を形成する都市基盤の中で、最後に残された課題である北大阪急行線の延伸を進めます。

この鉄道延伸により、大阪都市へのアクセスが強化され、若い世代の流入と住民の定着を実現するとともに、市外からより多くの買い物客や観光客を呼び込み、持続可能なまちを創っていきます。



北大阪急行線延伸イメージ映像



戦略施策1-⑤ 公共交通のシームレス化

公共交通の利便性の向上を図るため、鉄道延伸と合わせて、鉄道とバスの乗継割引や鉄道間、バス間の乗継割引等の導入を検討します。

また、新駅における鉄道とバスの乗り換え移動を円滑にするため、駅舎や駅前広場のバリアフリー化を図ります。

施策例

運賃のシームレス化

鉄道⇄バス、鉄道⇄タクシー、鉄道⇄鉄道、バス⇄バス の乗継割引

移動のシームレス化

交通結節点のバリアフリー化

情報のシームレス化

インターネットやバス停での運行情報の提供

