

都市・地域戦略を支える 総合的交通基盤整備

目次

1. 交通を取り巻く環境の変化(4つの視軸)
2. 地域の中で交通基盤を総合的に位置づける
3. 災害時も考慮した平常時の総合的な
モビリティ施策

(被災前) 今後の社会・経済情勢の変化

○人口構成の劇的な変化

2050年 生産年齢人口4割減、全体の4割が高齢者

○地域格差の拡大と地域構造の変化

2050年 居住地域の2割が非居住化

○国際競争の激化と対アジア交流の重要性の増大

日本貿易^(%) アメリカ:アジア 1985; 30:13、2010; 27:51

○厳しいエネルギー制約と低炭素社会構築の要請

○社会資本ストックの老朽化と維持更新受容の増大

20年後には、50年経過橋梁が過半数

○厳しい財政状況

土地利用計画と交通計画

都市計画（経済成長、市民自治）

- 土地利用計画
 - ・歩いて暮らせるまちづくり
 - ・質の高い都市空間（景観・医療）
- 交通計画
 - ・暮らし（買物弱者）、環境、活力

地域計画（広域生活圏形成、自然共生地域への対応）

- 土地利用計画
 - ・都市と農村、持続可能性、撤退
- 交通計画
 - ・交通弱者への対応
 - ・圏域の自立を支えるネットワーク

交通を取り巻く環境の変化

30年間の世界の潮流(1981-2010)

世界の潮流

- ①自由化
- ②地方分権

これに加えて、我が国は

- ③少子高齢社会の中での経済成長
- ④安全・安心

わが国は、国も地方も財源がない中で
投資の「重点化」を行う必要がある

フランスの総合的公共サービス計画

1982 国内輸送基本法 LOTI(道路、鉄道などのマスタープラン)

1995 国土開発整備基本法 LOADT(20年後の交通を含む国土計画)

しかし、計画がストップ。理由は、

- ・移動者のニーズにできていない、
- ・環境への配慮が不足・・・

1999 持続的国土開発整備基本法(LOADDT)

- ・中央政府は教育・研究、文化、保健衛生、情報・通信、エネルギー、自然・農村、スポーツ、交通の8分野からなる総合的公共サービス計画を定めることとした。

ドイツの空間整備計画

1965年：「同等の生活条件」→1997年：「持続的空間発展」

- ①経済：地域の競争的自立が重要となってきた
 - ②社会：地域の多様化
 - ③行政：分散的システムが推奨されている
- 「既存の広域生活圏の考え方が変化」



広域生活圏の多様性をいかに計測し、
地域固有の自立を図るか

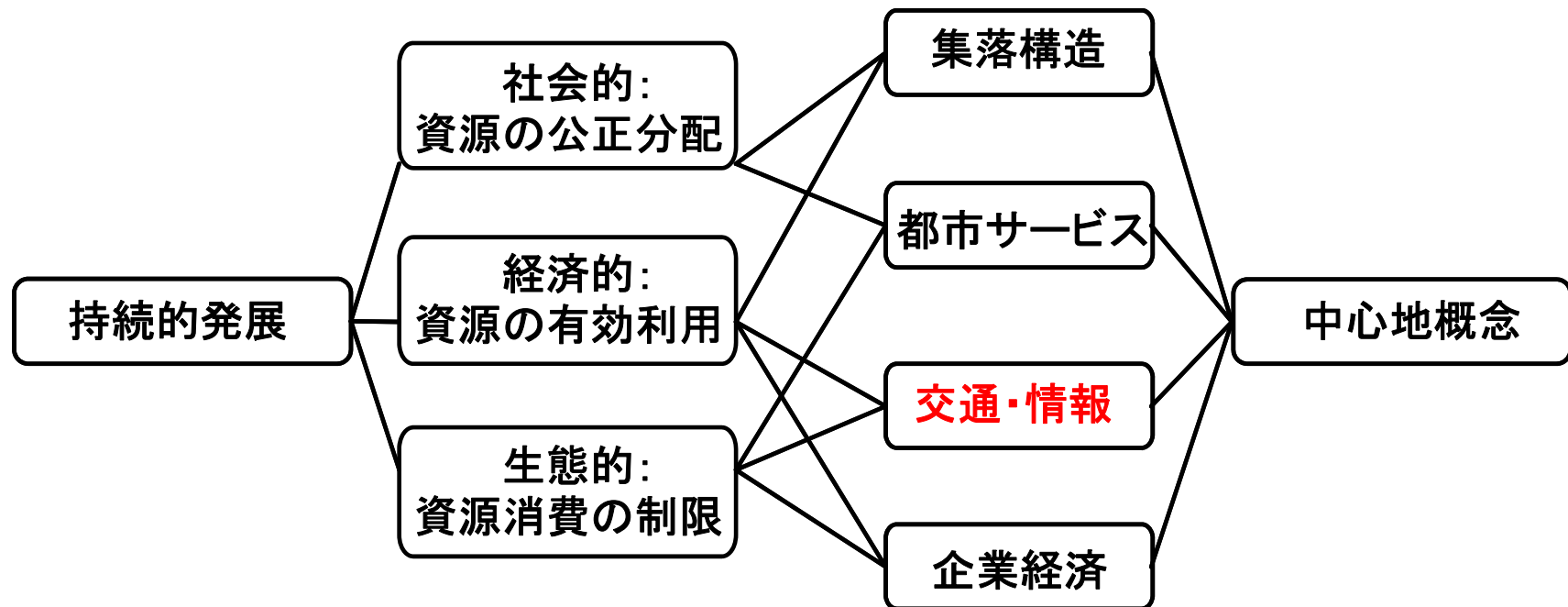
ドイツにおける持続的発展のための手段

目的

目標

分野

手段

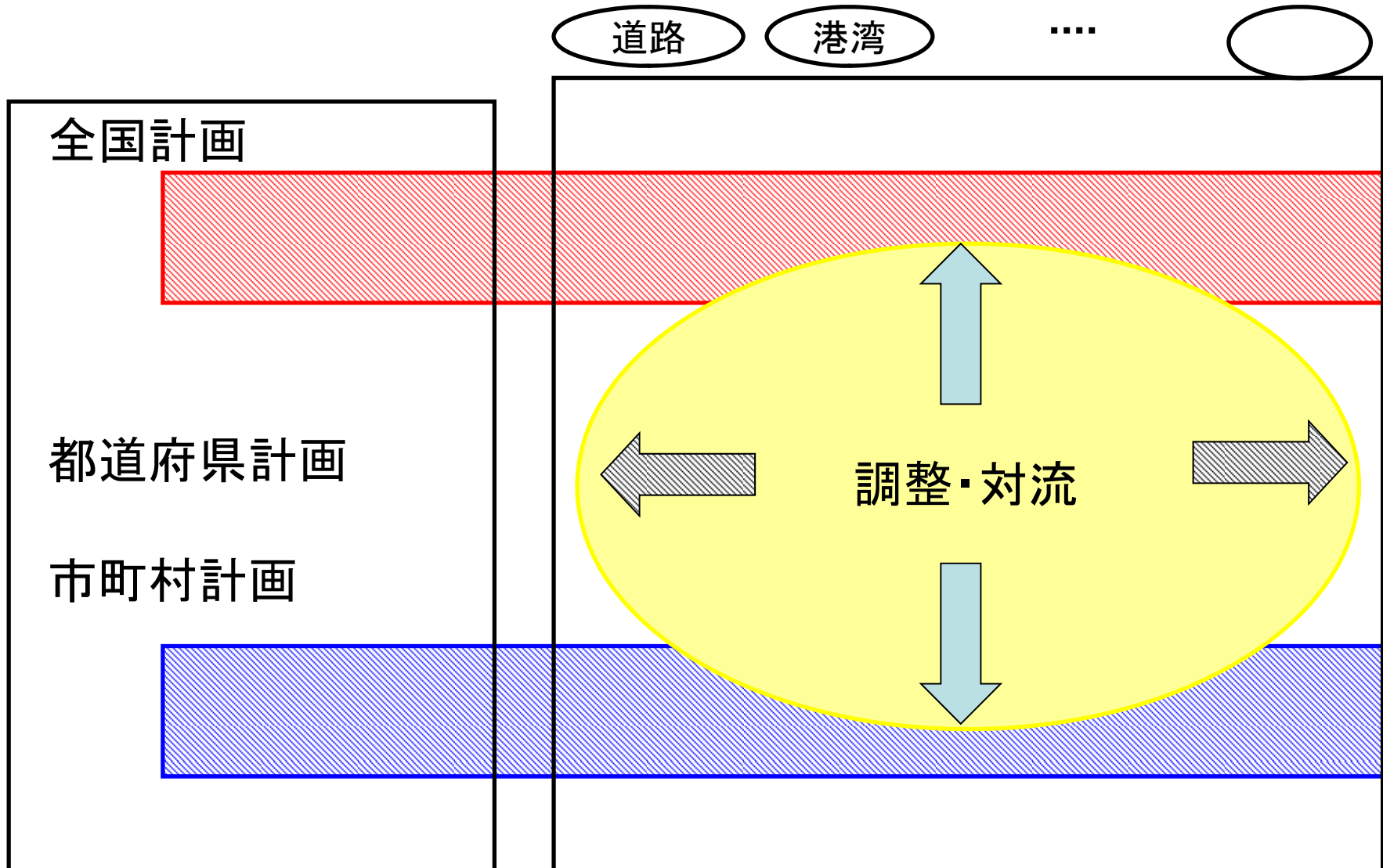


		集落構造 (再編を含む)	都市サービス	交通・情報	企業経済
都市規模	大	△	△	◎	◎
	中	○	○	○	○
	小	◎	◎	△	△

土地利用と交通

(部門計画)

(総合計画)



「生活質の向上」と「技術の変化」

国土レベル（国家百年の計：長期）
インフラの建設（ハード重視）
プロダクトの時代



地域・生活圏レベル（権利の調整：短期）
インフラの管理・運営（ソフト重視）
プロセス(合意)の時代



最近の交通基盤整備制度改革

1. 交通サービス向上のための制度

- ・交通施設整備 ⇒ 交通施設の管理・運営 (2008. 空港法)
- ・多様な主体による最適な公共交通のあり方についての合意と推進 ; 協議会 (2007. 地域公共交通活性化・再生法)

2. 議論の枠組み

目的 (利便増進)

事業主体 (地域主権、新たな公、PFI)

対象 (複数の交通モードの競争・融合・連携)

手法 (財源、規制)

手続 (空間構成、費用負担、合意形成)

構成 (事業制度 ⇒ 計画制度)

事業主体（地域主権、新たな公、PFI）

政府の役割

基本的なルール、枠組みの設定、政策目的との整合性や効果の判断、など

それ以外は、整備と運営管理を区別する等の上で、民間も社会資本の主役と積極的に位置づけ、コストパフォーマンスの優れている主体が行なうべき

地域主権

「地域のことは地域で決める」という流れの中で、市町村、交通事業者、道路管理者、地域住民、NPOその他様々な主体からなる協議会において、「公共性を担保する枠組み」が必要。市町村間の壁、交通事業者間の壁

対象 (複数の交通モードの競争・融合・連携)

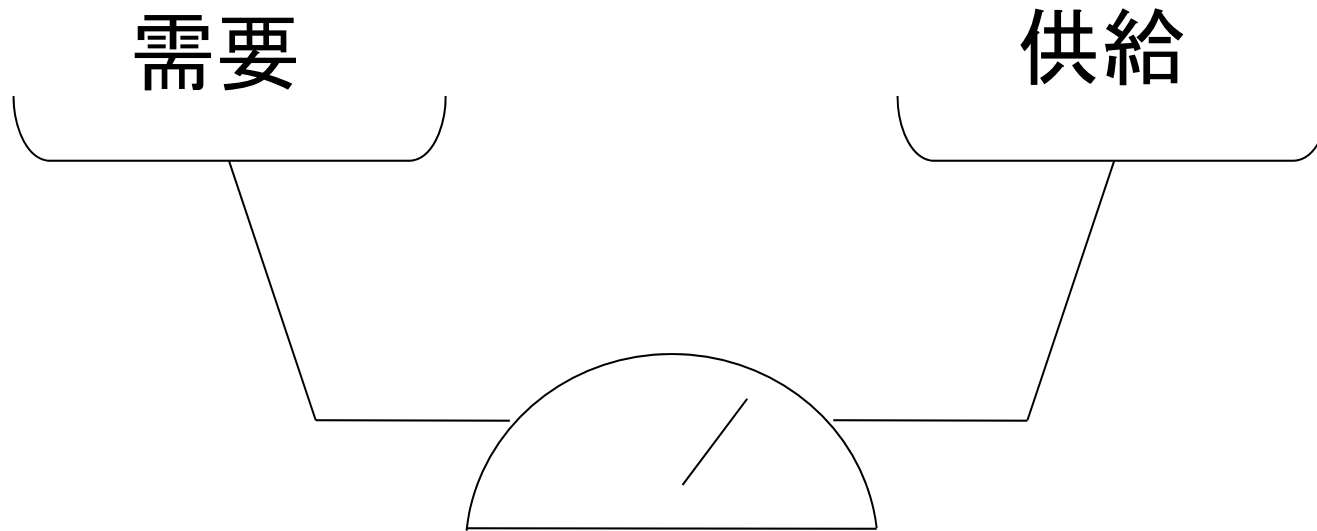
特定財源の一般財源化、民間部門や市民の能力の蓄積と技術の向上、生活圏域の拡大に対応した、**交通基盤整備の大転換時期**

例えば、55年間にわたった特定財源は、「受益と負担の原則」故に用途に制約があり、このことが例えば、関係者の「道路以外の課題への積極的関わり」に対する意欲を低下させ、社会の価値観への変化に十分に対応していなかった。

わが国の発展と国民生活の向上という普遍的目的に、道路や港湾・鉄道などがどのように貢献するのかを示す。

受益者負担を貫くも、交通モードの融合や連携を図るための施策

交通施策と都市・地域づくりが一体となって総合的に展開する施策



コーディネーション(調整)

時代変遷

- ①戦後 - 1990 供給の時代
- ②1991 - 2010 空白の時代
- ③2011から 調整の時代

誰がコーディネーターか？

「地域間・分野間調整の進め方」

地域の中で交通基盤を総合的に位置づけ、戦略的に活用

- (1) 社会資本の内容、主体、技術等や、地域づくりの多様性を積極的に認め、多様性を生かすための合理的な選択をすることが重要である。
- (2) 「テーブルに付く」； 多様性故に目的指向の再整理を行って、多様な選択肢の中から客観的・合理的に選択する基準が必要である。
- (3) 「地域戦略づくり」； 交通社会資本を効果の広がりによって、グローバルな資本やナショナルな資本、ローカルな資本等に整理し、これに則した地域戦略的な選択を行う。
- (4) 「重み付け」； 整備と利用の目的も、経済効果、社会福祉効果、利便・安心・快適等に整理して、目的間の比較、目的内での手段の組み合わせと選択を行う。

地域モビリティを確保するために

- (1) 動機・背景
- (2) 地域交通の現状の把握、分析による課題の整理・具体化
- (3) 基本方針・達成目標の設定
- (4) 施策・事業の検討、選択
- (5) 計画の策定
- (6) 計画の実施、モニタリング・フィードバック
- (7) 人材、計画技術の維持・向上

施策を検討するために注意すべき着眼点

- 地域の実情やニーズをしっかりと把握し、地域の課題に応じた計画とする。検討の進め方としてゼロベース(既存のものも含めて公共交通が無いと想定するところ)から始めることも重要。
- モビリティ確保に向けた取組は、地域づくり(暮らし、医療、学校、観光等の諸課題)と一体となって総合的に検討する。
- 単一の交通機関ではなく、複数の交通機関の特性を活かし、広域的・総合的な観点から考える。
- 多様な主体の参画・協働(コーディネーション)が重要。
- 身の丈に合った計画とし、不断の状況把握(モニタリング)と見直し改善を行うことにより、持続可能な仕組みとする。
- 一人一人の交通に対する意識の転換が必要。(公共交通が自らの地域を支えている財産であるという意識の醸成等)
- 限りある経営資源(資金、保有資産)を活用し、効果を最大限発揮するための仕組みとする。
- 人材の育成・確保、ノウハウの共有が必要。特に、多様な主体の参画・協働を得て地域全体の取組として進めていくためには、リーダーや調整役等、行動力ある人材が不可欠。



東日本大震災への対応と課題

○我が国の国土の脆弱性を再認識

大災害が現実にかかることが実証

今後30年間に東海・東南海・南海地震の確率は6-9割

○エネルギー・情報・物流等のシステムに依存する現在 文明の脆弱性

被災の影響は全国・世界の産業活動に波及

計画停電による産業・生活の混乱

通信の断絶により、避難・輸送にも課題

○交通の、複合的な機能や多重ネットワークの重要性

交通施設のリダンダンシー機能； 強靱性、代替性(同一交通)、多重性(異種交通)、回復性

被災が広域的であったにも関わらず、回復が早かった(道路における櫛の歯作戦などが功を奏した)。

ガソリンなどは、日本海側からの航路+道路、JR貨物など、ネットワークの多重性が生かされた

安全で安心な国土像の共有

地域の安全保障

- これまでの場当たりの・個別的対応への反省
- 東海、東南海、首都直下地震は必ず来る
- 「安定性を持った強靱な経済社会の姿」を国民が国土像として共有すべき
- 衣食住の確保、エネルギーの確保、交通手段の確保という、人間生活の最も基本的なところから議論を始めるべき

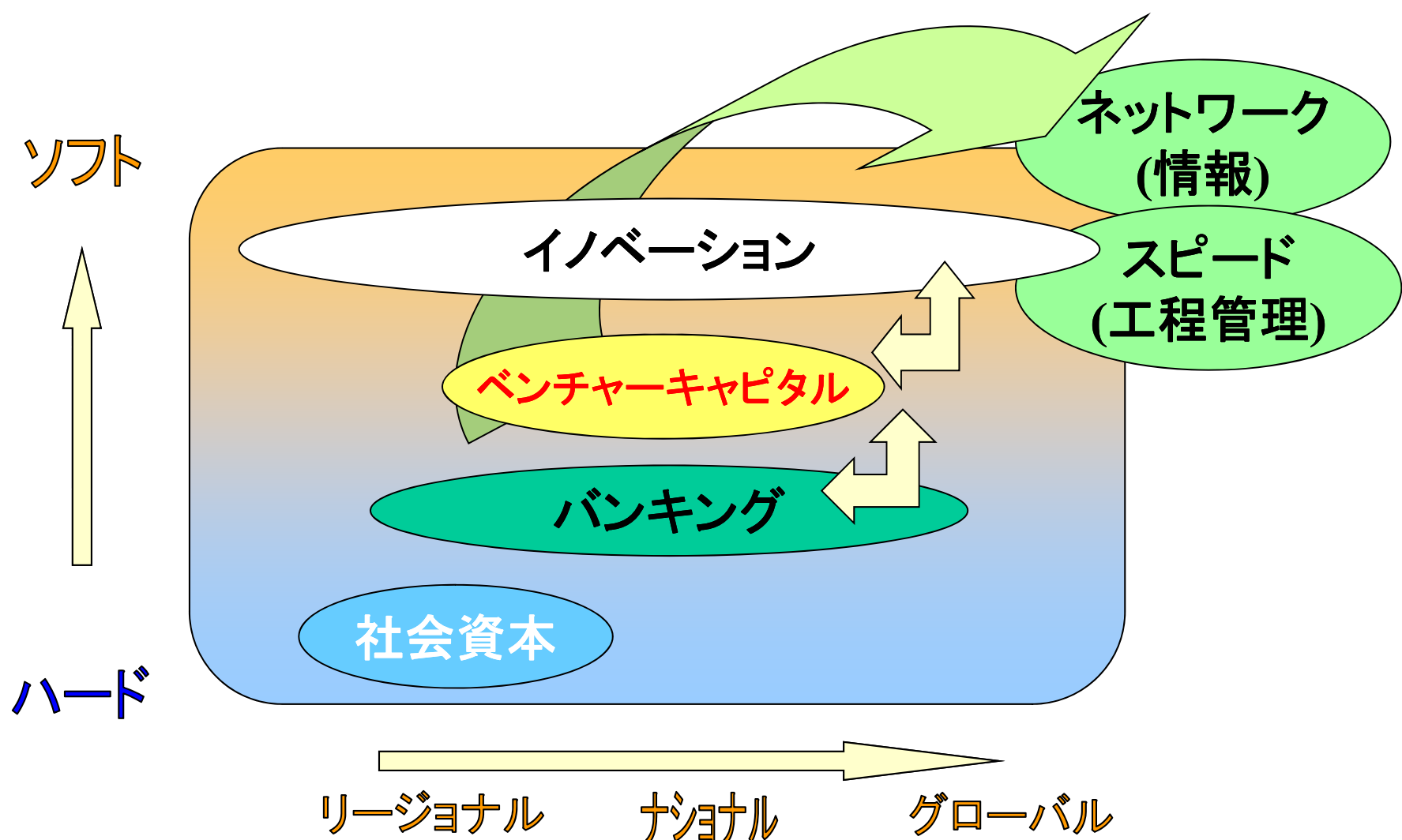
災害時も考慮した平常時の総合的なモビリティ施策

平常時の	需要	供給
軽微な災害	需要	供給側の変化(強靱性・迂回性)
大きな災害	需要側の変化	供給側の変化(多重性・回復性)

転ばぬ先の杖(自助・共助) 例えば、公共交通機関に関して、地域が平常時から

- ・ターミナル等の結節点を改善することで、乗り換えを容易にする
- ・事業者間の(車両・燃料ほか)連携・調整を促進する
- ・異種公共交通をサービスのネットワークで総合化する
- ・時刻情報、運賃情報等、公共交通の利用において有用な情報を利用者に分かりやすく提供する
- ・タクシーの更なる活用を考える
- ・地域が公共交通機関を必要と判断した場合、コミュニティバス等の運行、自家用有償旅客運送の実施等により公共交通機関を維持する

転んだ後の杖(共助・公助) 例えば、許認可の弾力的運用、補助制度



都市・地域戦略と総合的交通基盤整備

