

公共交通に係る制度等 について

平成24年6月20日

建政部 都市・住宅整備課長補佐
後藤 清正

目次及び本日の講義内容

※国土交通省の補助事業についての説明

1. 社会資本整備総合交付金等の説明及び公共交通補助の活用事例

※関係機関との連携による

「都市・地域総合交通戦略」活用の説明

2. 都市を取り巻く社会経済情勢の変化
3. 課題解決のために「都市・地域総合交通戦略」活用
4. 交通基本法案(参考)

※公共交通に係る整備事例

5. 公共交通に係る社会資本整備総合交付金の活用事例

1. 社会資本整備総合交付金等の説明 及び公共交通補助への活用事例等

(1)社会資本整備総合交付金等

(2)地域自主戦略交付金(内閣府)

社会資本総合交付金と地域自主戦略交付金との予算

H23

社会資本整備総合交付金

＜平成23年度予算額：1兆7,539億円＞

- ・平成22年度に、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創設
- ・平成23年度に、「活力創出基盤整備」、「水の安全・安心基盤整備」、「市街地整備」、「地域住宅支援」の4分野を統合し、より一層柔軟な流用が可能になるなど、地方の使い勝手を大幅に向上

地域自主戦略交付金

＜平成23年度予算額：全体で5,120億円＞

- ・投資補助金を所管する全ての府省が平成23年度から投資補助金を一括交付金化
(平成23年度は都道府県分を対象)

H24

社会資本整備総合交付金

＜平成24年度予算額：1兆4,395億円＞

- ・事業の更なる重点化

沖縄振興公共投資交付金

＜平成24年度予算額：全体で771億円＞

- ・県及び市町村を対象とした自由度の高い新たな一括交付金制度を創設

地域自主戦略交付金

＜平成24年度予算額：全体で6,754億円＞

- ・都道府県分の対象事業の拡大、増額
- ・新たに政令指定都市分を導入
※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、沖縄振興公共投資交付金に300億円を移行。合計で2,182億円を移行。

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

- ◎ 活力創出基盤整備
<道路事業(道路、街路、土地区画整理、市街地再開発)、港湾事業>
- ◎ 水の安全・安心基盤整備
<河川・海岸・砂防事業、下水道事業等>
- ◎ 市街地整備
<都市再生整備計画事業、広域連携事業、都市公園事業、市街地整備事業(市街地再開発、都市再生区画整理等)等>
- ◎ 地域住宅支援
<地域住宅計画事業、住環境整備事業>

関連社会資本整備事業

- ・ 各種「社会資本整備重点計画法」
(社会資本整備重点計画法)
- ・ 「公的賃貸住宅の整備」
(住宅確保要配慮者に対する賃貸住宅の供給の促進に関する法律)

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割以内
(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の活用事例

～『都市・地域総合交通戦略』に基づく施策の推進～ ①「街路事業」を基幹事業とした計画のイメージ

- ・都市・地域総合交通戦略に基づく施策を進めるに当たり、**街路事業が基幹的である場合には活力創出基盤整備分野として社会資本整備計画を作成**することが適当である。
- ・**街路事業を基幹事業として位置づけ、市街地整備分野の事業を関連事業として位置づける**ことが考えられる。

【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

【自転車走行空間整備】



自転車専用道の整備

【バス走行空間整備】



バスレーンの整備

【歩行者空間整備】



歩行者専用道路の整備

【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》

【交通結節点整備】



鉄道施設(通路)等の整備

【バス走行環境整備】



交通安全施設等の整備

【効果促進事業】

《公共交通の魅力の向上等》

【P&R推進事業】



P&R駐車場の整備

【モビリティ・マネジメント】



7
自転車利用促進社会実験

※写真はいずれも整備イメージ

・社会資本整備総合交付金の活用事例

～『都市・地域総合交通戦略』に基づく施策の推進～

②「都市・地域総合交通戦略推進事業」を基幹事業とした計画のイメージ

- 都市・地域総合交通戦略に基づく施策を進めるに当たり、**都市・地域交通戦略推進事業が基幹的である場合には市街地整備分野として社会資本整備計画を作成**することが適当である。
- 活力創出基盤整備分野との役割分担及び連携を踏まえて、**都市・地域交通戦略推進事業を基幹事業として位置づけ**、これらと**関連する街路事業を関連社会資本整備事業として位置づける**ことが考えられる。

【基幹事業】

《相互に連携した多様な都市交通施設の整備》

【拠点地区の整備】



自由通路の整備

バリアフリー
施設の整備



【情報提供システムの導入】



バスロケーションシステム整備

【公共交通利用環境整備】



バス停の整備



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》

【BRTの導入】



BRT導入空間の整備

【自転車走行空間整備】



自転車専用道の整備

《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

【公共交通の利用促進

・中心市街地賑わい創出】



トランジット・モール社会実験






※写真はいずれも整備イメージ

・社会資本整備総合交付金の活用事例

～鉄道立体化による地域活性化の推進～

③連続立体交差事業を基幹事業とした整備計画のイメージ

【基幹事業(A)】

	
連続立体交差事業	
	
	
駅前広場の整備	踏切改良・除却事業
	周辺道路の整備



【効果促進事業(C)】

	
バス停の整備	自由通路の整備
	
高架下空間の公共利用(自転車駐輪場・観光案内所)	
	
駅施設のバリアフリー化(エレベーター・エスカレーター)	

※写真はいずれも整備イメージ

鉄道の立体化により都市内交通の円滑化を図るとともに、駅周辺まちづくりを推進

・社会資本整備総合交付金の活用事例
 ～総合的な都市交通戦略の推進～
 ④市街地整備事業を基幹とした整備計画イメージ

【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



バス停等の整備



コミュニティサイクルの導入



自由通路の整備



【効果促進事業】

公共交通の魅力の向上等



LRT車両の導入



トランジット・モール社会実験

※写真はいずれもイメージ

徒歩、自転車、自動車、公共交通の適正分担が図られ、
 「歩いて暮らせるまち」を実現

国土交通省 都市再生整備計画事業(従来のまちづくり交付金事業)の概要

制度創設経緯等

- ・国の喫緊の課題である全国都市再生を推進するため、平成16年に都市再生特別措置法を改正し、地域の課題、実情に対応できる総合性、自由度の高いまいまちづくり交付金制度として創設。

社会資本整備総合交付金

- ・社会資本整備総合交付金においては、まちづくり交付金の交付対象事業である都市再生特別措置法第46条第1項の都市再生整備計画に基づく事業等について「都市再生整備計画事業」として基幹事業に位置づけられている。

制度目的

- ・地域の歴史・文化・自然環境等の特性を活かした個性あふれるまちづくりを実施し、全国の都市の再生を効率的に推進することにより、**地域住民の生活の質の向上と地域経済・社会の活性化**を図ることを目的とする。

交付開始年度別地区数

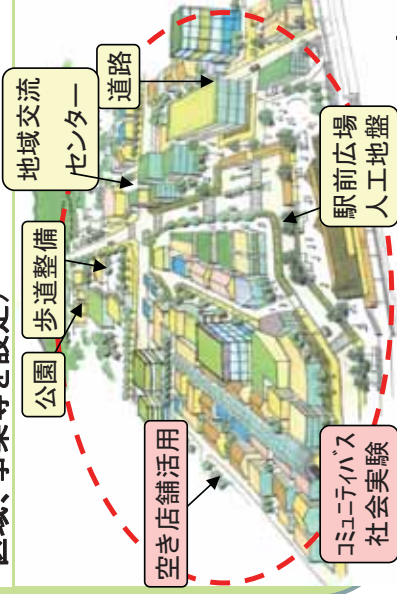
H16年度：355地区、H17年度：385地区、H18年度：362地区、H19年度：253地区、H20年度：163地区、
H21年度：187地区、H22年度：185地区、H23年度：151地区 計：2,041地区

社会資本総合整備計画の作成

他の基幹事業を適宜組み合わせ、また必要に応じて一体的に実施する関連事業を組み合わせることにより、効果的なまちづくりを実施。

基幹事業

市町村は都市再生整備計画作成、提出(事前評価)十公表。期間は3~5年。目標、区域、事業等を設定)



都市再生整備計画事業(従来のまちづくり交付金事業)

道路、公園、河川、下水道、地域交流センター、高質空間形成施設、既存建造物活用事業等

(提案事業)

コミュニティバスの社会実験等のソフト事業等

国費率
概ね4割

関連事業

関連社会資本整備事業

効果促進事業

※効果促進事業は、全体事業費の2割以内。

※提案事業費と効果促進事業費の合計で全体事業費の2割以内。(効果促進事業を実施しない場合は、提案事業の割合は従来通り、2割を超えることも可能。)

中心市街地活性化等の国として特に推進すべき施策に関連する一定の要件を満たす地区については、交付率の上限を45%(通常40%)として重点的に支援。

都市公園等事業、市街地整備事業、都市水環境整備事業 等

都市再生整備計画事業による個性あふれるまちづくりの推進



にぎわいと活力のあるまちづくり



長野県長野市「暮光寺夜参道地区」
（長野県長野市「暮光寺夜参道地区」）

まちなかににぎわいと活力を創出するため、長野の特色を活かしたライトアップや演奏会等のイベントを開催しました。

観光資源を活かしたまちづくり



むし湯温泉整備事業
（大分県別府市「鉄輪温泉地区」）

市民や観光客の交流を進めることにより賑わいを再生するため、老朽化が進む公共温泉（むし湯温泉）を再整備しました。

少子・高齢化に対応したまちづくり



児童館の整備
（長野県佐久市「湯科地区」）

子どもたちの健全育成を図るため、安心して学習・交流するための施設を整備しました。

公共交通を活かしたまちづくり



コミュニティバス運行社会実験
（豊知県豊田市「豊田市駅前周辺地区」）

駅を中心とした公共交通機関の機能強化を図るため、コミュニティバス運行の社会実験を行っています。

基幹事業との 一体的な実施による 効果的なまちづくり

まちづくりの目標を達成するためには、基幹事業だけではなく、地域の実情に応じた多様な事業を効果的に実施することが重要です。
都市再生整備計画事業の提案事業では、市町村の提案に基づき、地域の創意工夫をいかした事業の実施が可能です。

アメニティ向上を目指したまちづくり



オープンカフェ事業
（広島県広島市「広島橋心地区」）

河岸緑地でのオープンカフェの実施や水辺の演出照明等により、水辺の賑わいづくり、都市の魅力づくりを進めています。

安全・安心のまちづくり



防犯パトロールの実施
（東京都町田市「町田駅前周辺地区」）

街なかで安心して時間を過ごすことができるよう、防犯パトロールを実施しています。

環境に配慮したまちづくり



風力発電施設の整備
（富知県静岡市「静岡地区」）

環境にやさしく、自然と共生の姿をまちのシンボルとして、風力発電システムを整備しました。

歴史・文化を活かしたまちづくり



歴史・文化を活かしたまちづくり
（豊知県犬山市「犬山城下町地区」）

地区内の住民と協働や、市民活動団体の育成を通じ、歴史遺産をいかしたまちづくりを総合的に推進しています。

地域自主戦略交付金

- 国から地方への「ひも付き補助金」を廃止し、基本的に地方が自由に使える一括交付金にするとの方針の下、平成23年度に創設。
- 内閣府に一括して予算を計上し、各府省の所管にとられず、地方自治体が自主的に選択した事業に対して交付金を交付。
- 平成24年度は、23年度に一括交付金を実施した都道府県分について、対象事業を拡大・増額したほか、政令指定都市に一括交付金を導入。対象事業は8府省18事業に拡大。

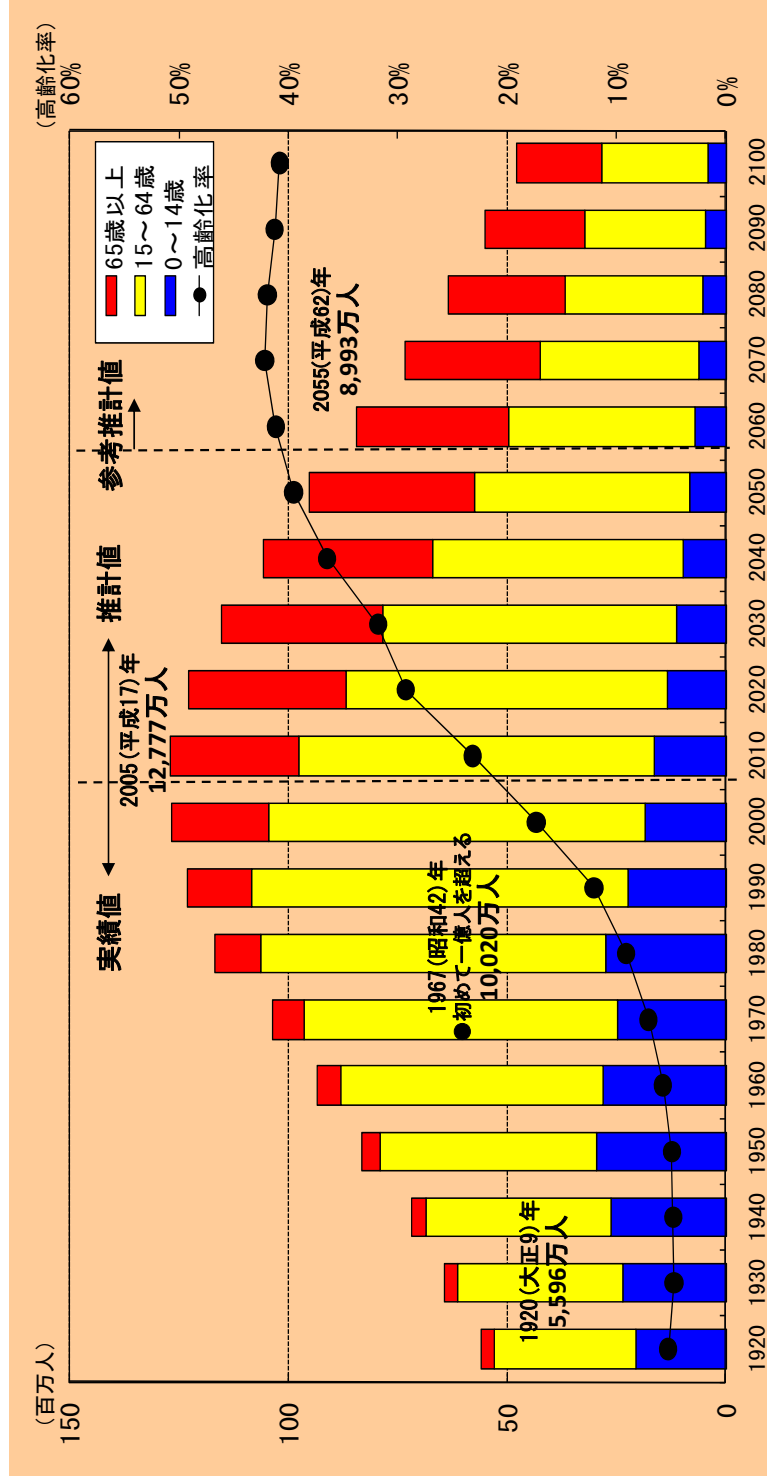
<スキーム>



2. 都市を取り巻く社会経済情勢の変化

課題：急激に進む少子高齢化

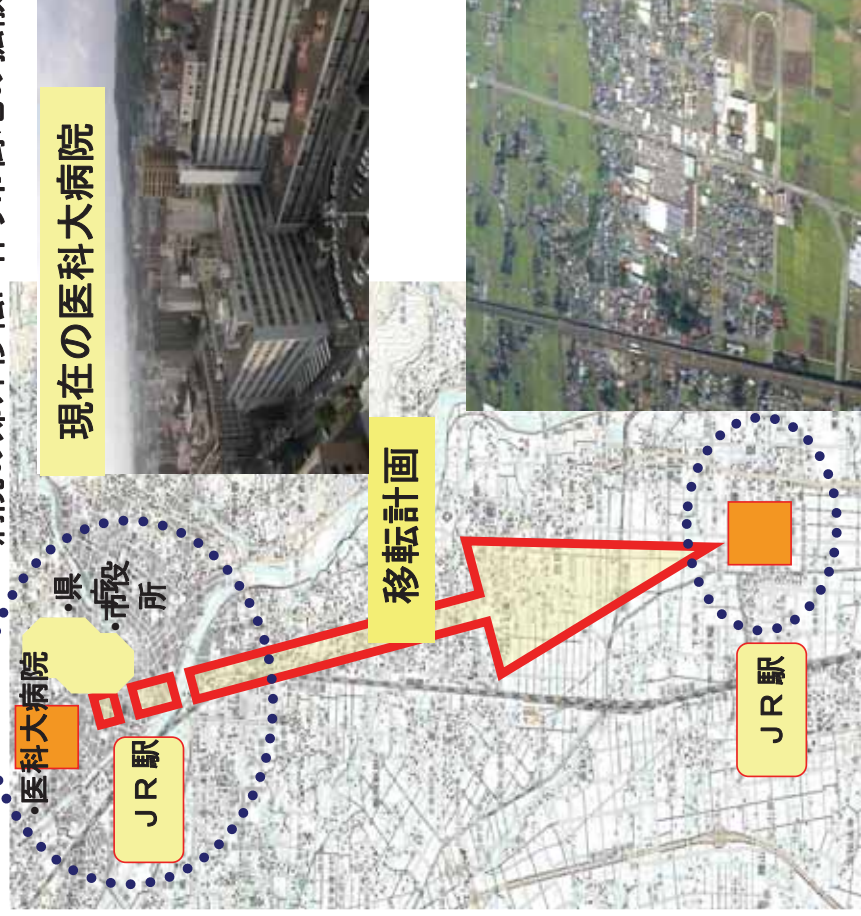
- 今後、日本は、急激な少子高齢化が進行し、2055年には、
 - ① 総人口は、約9,000万人まで減少(50年間に30%減少)し、1950年代の水準に。
 - ② 高齢人口のシェアーは、2000年の17%から2055年には41%と約2倍強。



課題：行政コスト(維持修繕、管理コスト)の増加

- 中心部にあった市役所、県庁、基幹病院、図書館等の公的施設が、土地の狭隘に起因した駐車場不足と施設の老朽化の解消を図るため、郊外に移転するケースが増加
- 郊外の市街地整備のための新たな社会的コストが増加

病院の郊外移転に伴う市街地の拡散



- 新たに発生する社会的コスト
- 道路の整備
- 下水道の整備
- 周辺市街地の整備
- 公共交通の確保 など

市街地拡散に伴う
都市コストの増加



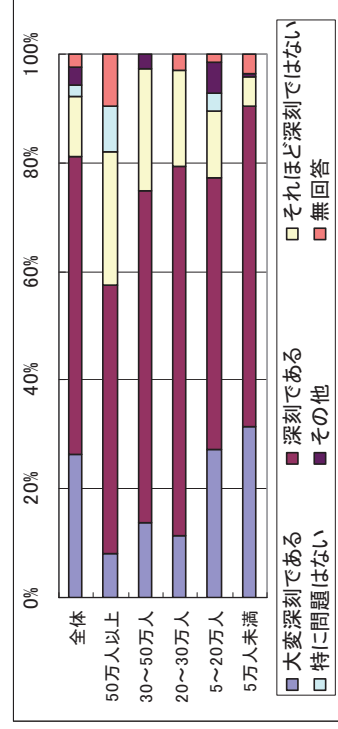
課題：中心市街地の衰退

《市街地拡散の一方で中心市街地が衰退》

■ 都市の規模に関わらず、**中心市街地の空洞化による「まち」の衰退**は深刻

■ 広域的な都市機能の拡散は、中心市街地の一層の衰退を招くばかりか、「まち」の**質的低下と防災、防犯、子育て環境等、多様な問題へ**

① 中心市街地問題の深刻度



国土交通省「中心市街地活性化の要因と方策に関するアンケート」(平成16年1月)

② 人通りのまばらな商店街



③ 空き地の増加



④ 危険な生活道路

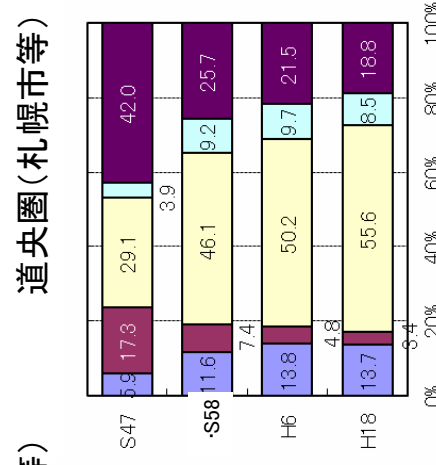
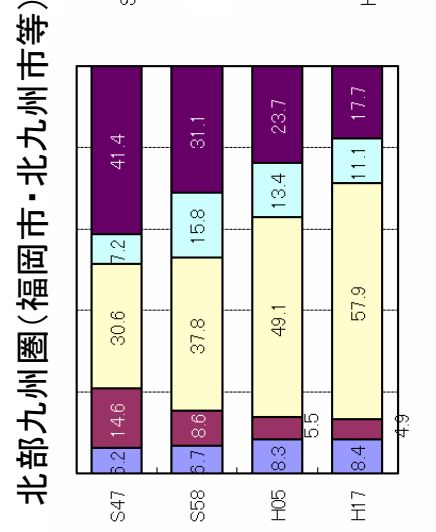
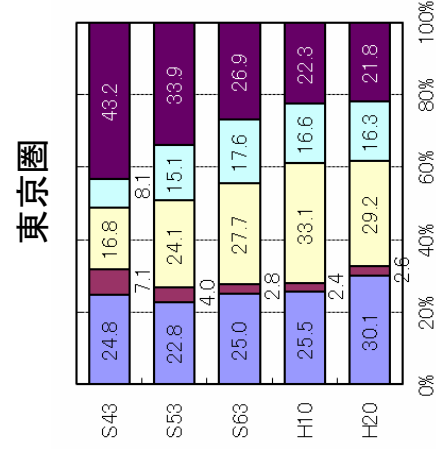


⑤ 広範に広がる低未利用地



課題：モータリゼーションの進展

- 三つの都市圏とも、自動車の分担率が増加し、徒歩の分担率が低下している。
- 公共交通では、鉄道が微増し、バスは著しく減少している。



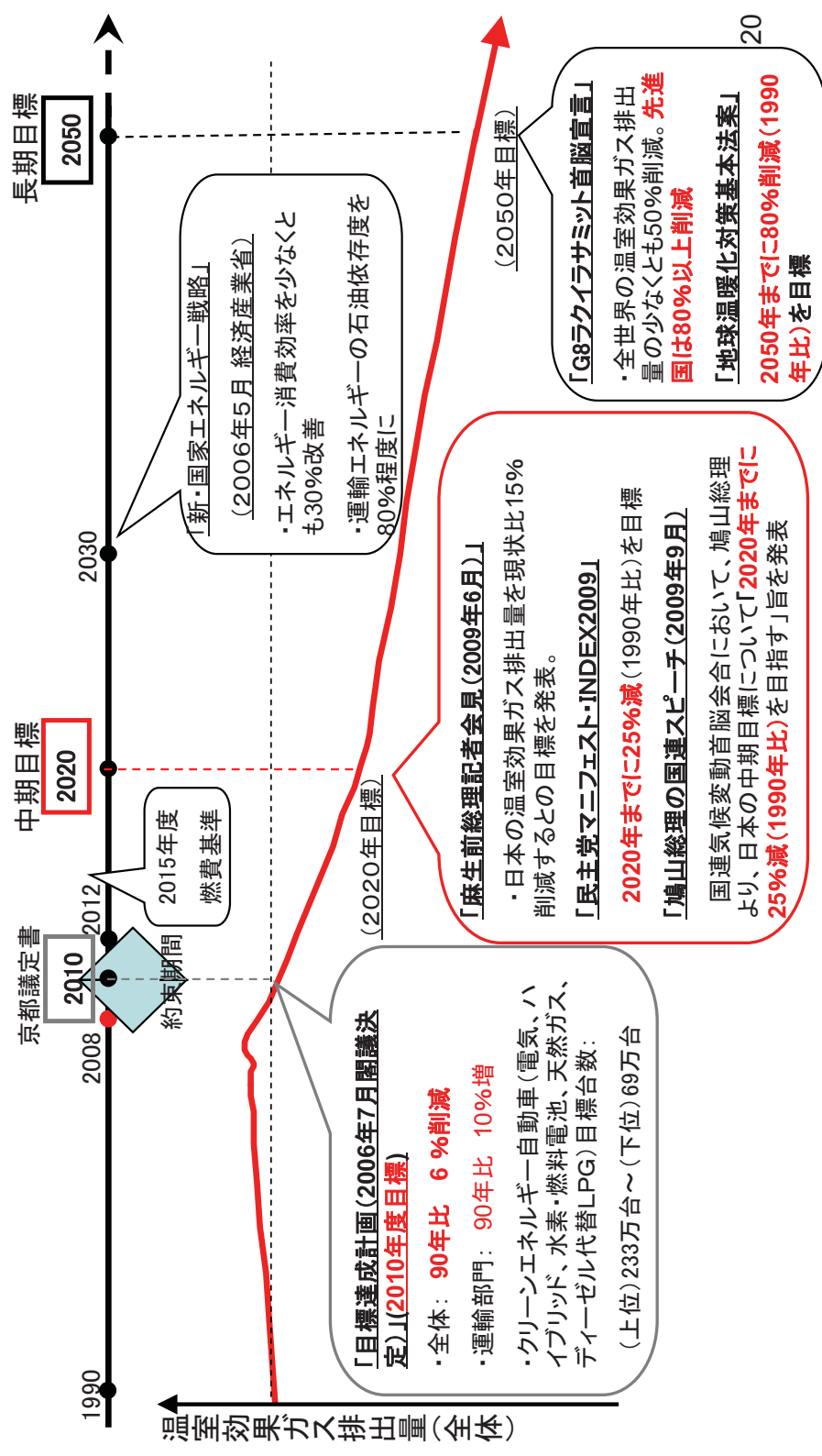
■鉄道 ■バス □自動車 □二輪車 ■徒歩

出典：各都市圏パーソナルトリップ調査データ

課題：地球環境等への負荷

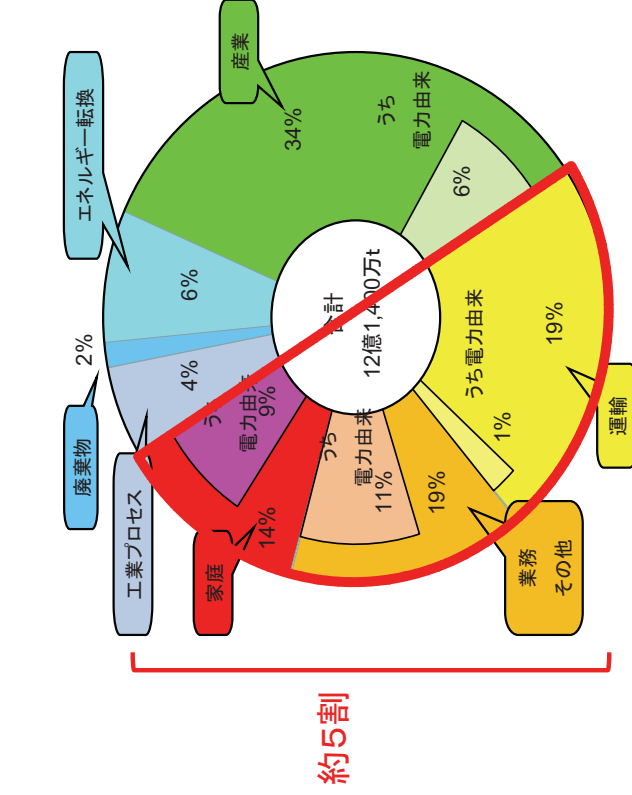
《温室効果ガス排出量の今後の目標と自動車交通分野の施策指標》

■ 2020年までに**25%**、2050年までに**80%**の**排出量削減**を目指す（1990年比）



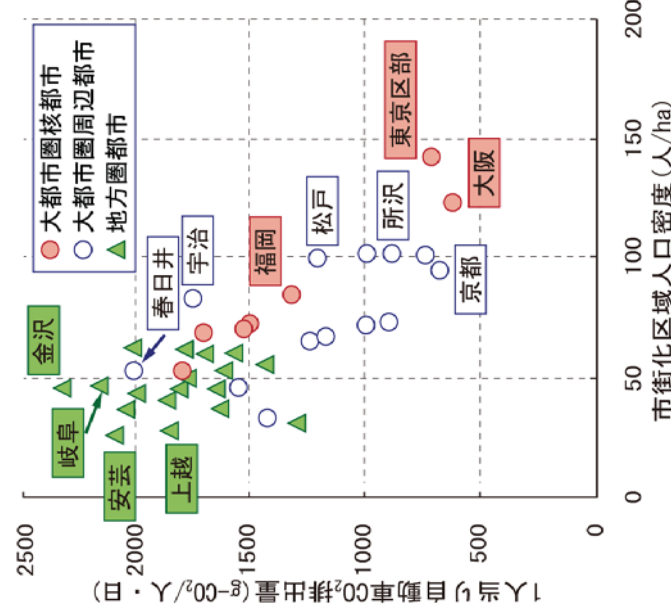
課題：環境対策、CO₂排出削減対策

- CO₂総排出量の約半分が都市活動による。
- 人口密度が高いほど1人当り自動車CO₂排出が少ない。



二酸化炭素排出量の内訳(2008年度)

2008年度温室効果ガス排出量確定値(環境省)を基に作成



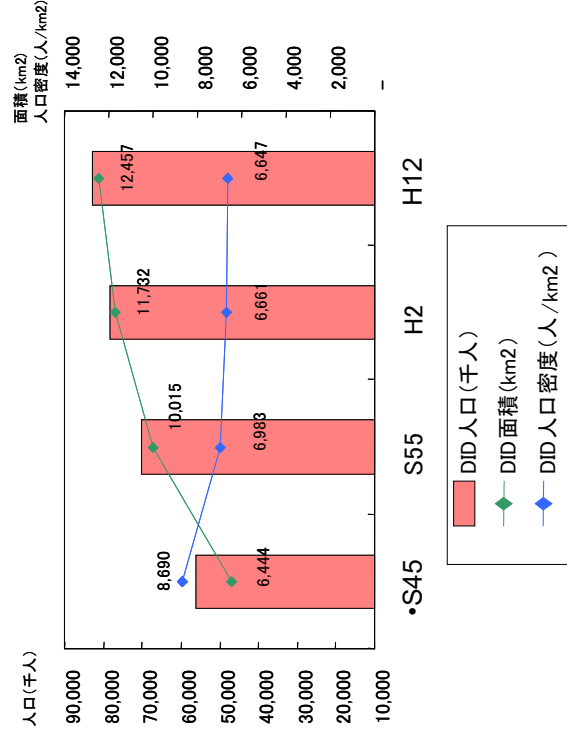
移動で排出するCO₂と人口密度の関係

出典：谷口守 都市構造から見た自動車CO₂排出量の時系列分析 都市計画論文集 No.43-3(2008年10月)

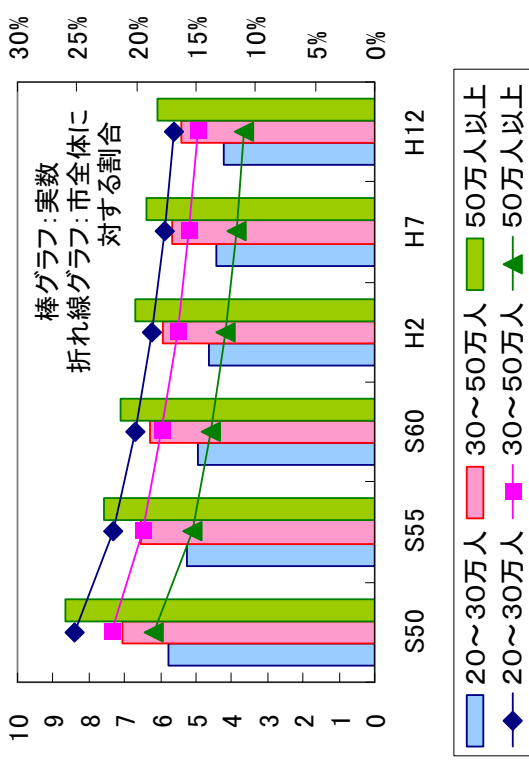
課題：拡散する市街地

- 郊外での市街地整備を進めた結果、都市の低密度化が進んだ。
- 特に、市中心部の空洞化が顕著になっている。

【市街化面積と人口との関係】



【市中心部(3km×3km)の人口推移】



※三大都市圏(東京都、埼玉県、千葉県、神奈川県、愛知県、京都府、大阪府、兵庫県、奈良県)以外の地域における人口20万人以上の都市(政令指定都市を除く)を対象として国勢調査を集計。

出典：国勢調査

コンパクトシティ実現において交通と土地利用の連携は不可欠 国土交通省

・環境負荷が小さく、高齢者にもやさしく、賑わいがあり、**持続可能なコンパクトシティ**を実現するには、**都市機能の集積**を形成し、**基本的に徒歩、自転車**で快適に生活することができ、拠点とその他の地域、あるいは**拠点相互は公共交通でアクセス**できることが必要

- ・環境負荷が小さい ・高齢者にやさしい
- ・賑わいがある ・持続可能な都市を実現

歩いて暮らせるまちづくりを推進

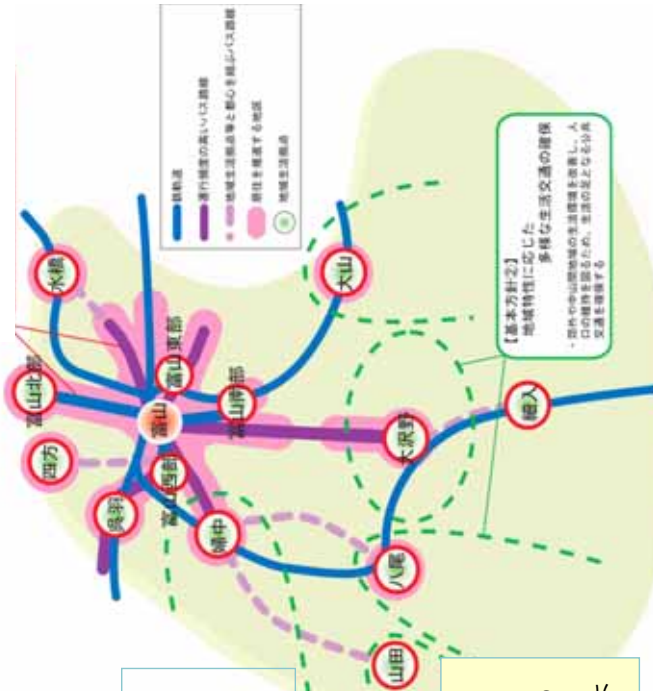
- ・都市機能を集積する拠点を形成
- ・拠点は徒歩・自転車で快適に移動できる
- ・拠点とその他の地域、**拠点相互は公共交通で快適に移動**できる

**コンパクトなまちづくり
(集約型都市構造)の実現**

拠点とその他の地域、拠点相互を
公共交通ネットワークで有機的に連携

- ・集約拠点相互を鉄軌道やサービースペース水準の高い基幹的なバス等の公共交通で連絡
- ・その他の地域から拠点へのアクセスは可能なかぎり公共交通により確保

都市圏単位におけるまちづくりと連携した、総合的かつ戦略的な交通施策が必要

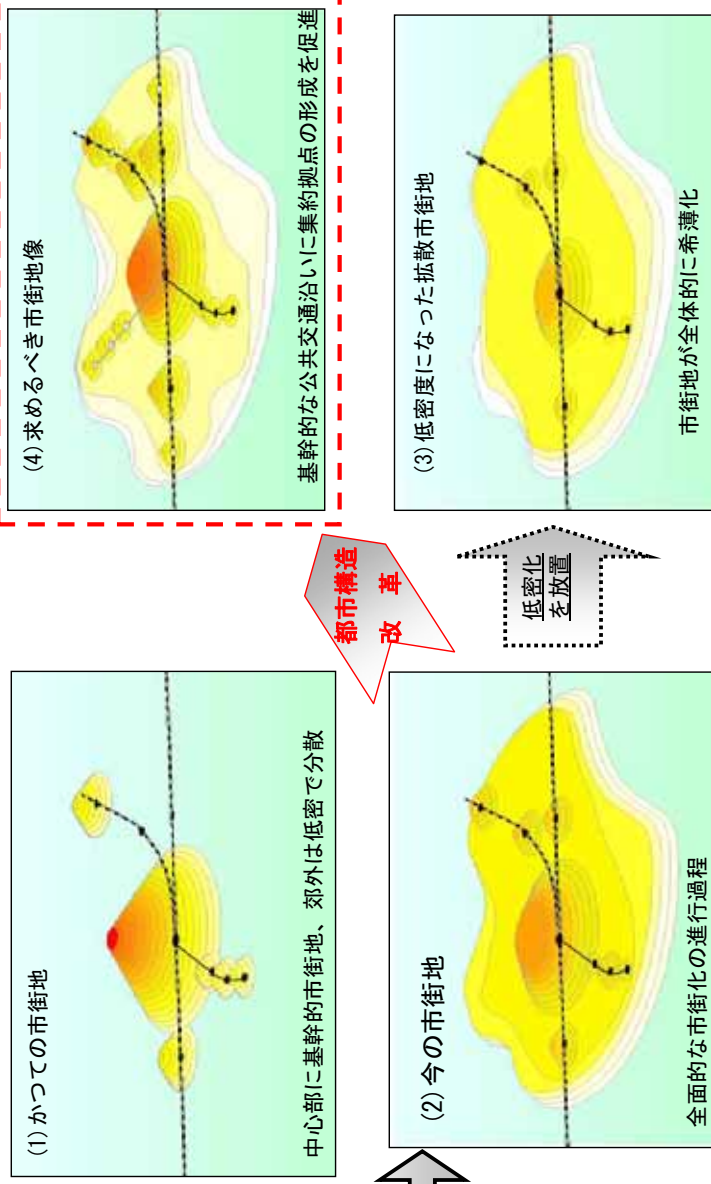


富山市の都市像(コンパクトなまちづくり) 23

拡散型から集約型都市構造への転換

《拡散型から集約型都市構造への転換イメージ》

- 戦後、各都市における市街化は公共交通沿線に沿い発展（(1)の市街地）、これまでモータリゼーションの進展とともに低密度の市街地として拡張（(2)の市街地）
- 少子超高齢社会に対応したコンパクトな集約型都市構造を目指す（(4)の市街地）



集約型都市構造のイメージ



出典：平成21年度国土交通白書

拡散型都市構造から集約型都市構造(低炭素都市構造含む)への転換

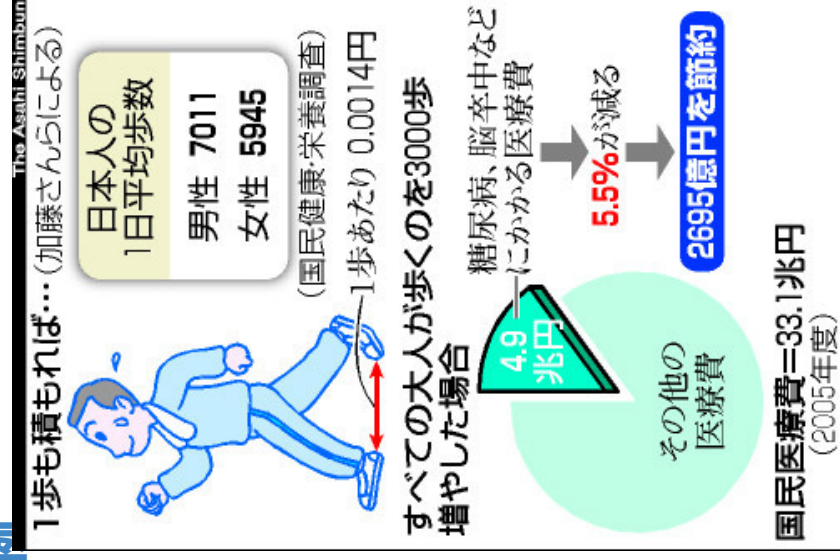
課題：歩行環境整備による健康促進

歩行の効果についての具体的な検証例

○厚生労働省における歩行効果の検証への取組み

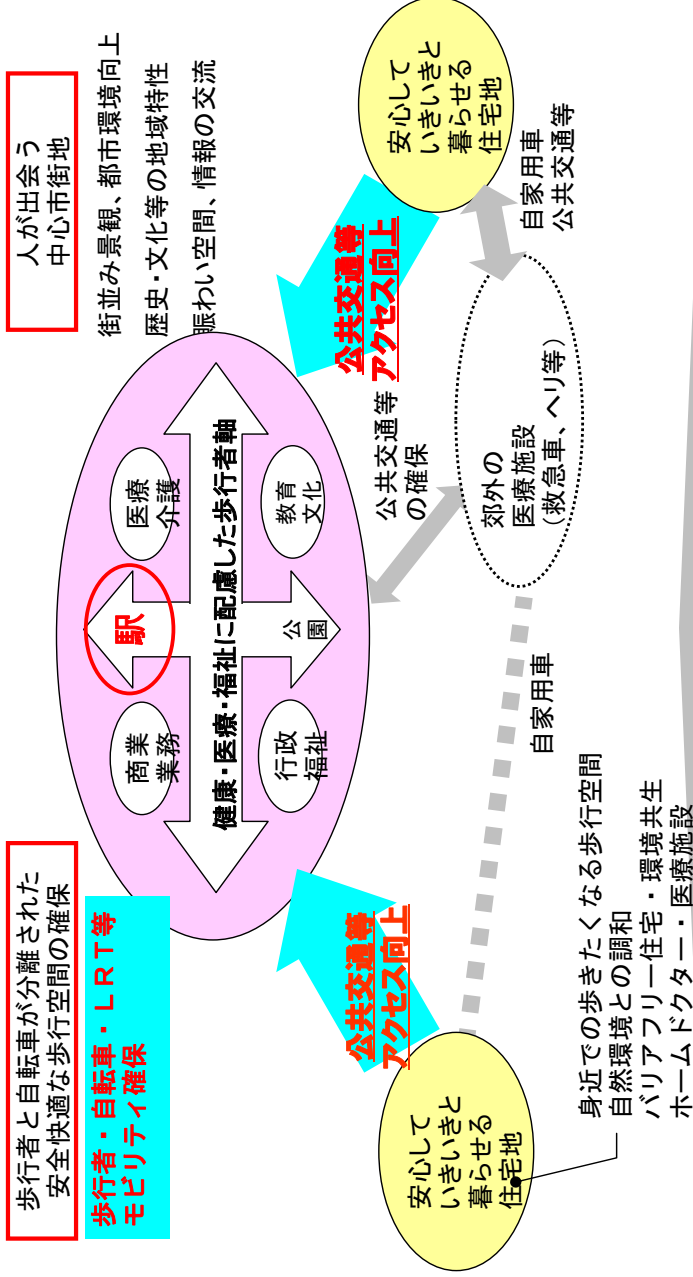
「一歩あるけば医療費0.0014円節約 厚生労働省試算」(2010年1月)

- ・厚生労働省の検証・試算により、**1日あたり平均歩数を10,000歩**とすると10年間にかかる医療費を1,569万円減らせ、12,000歩とすると2,512万円減らせる見通しと算出された。(1歩あたりの医療費削減効果は0.0014円、一万歩で14円)
- ・国民の**1日平均歩数を3000歩増やすこと**により、**糖尿病や脳卒中、心筋梗塞などにかかる年間医療費を平均5.5%減らせる**ことが算出された。(約2700億円/年)



公共交通等とまちづくりと医療・福祉の連携

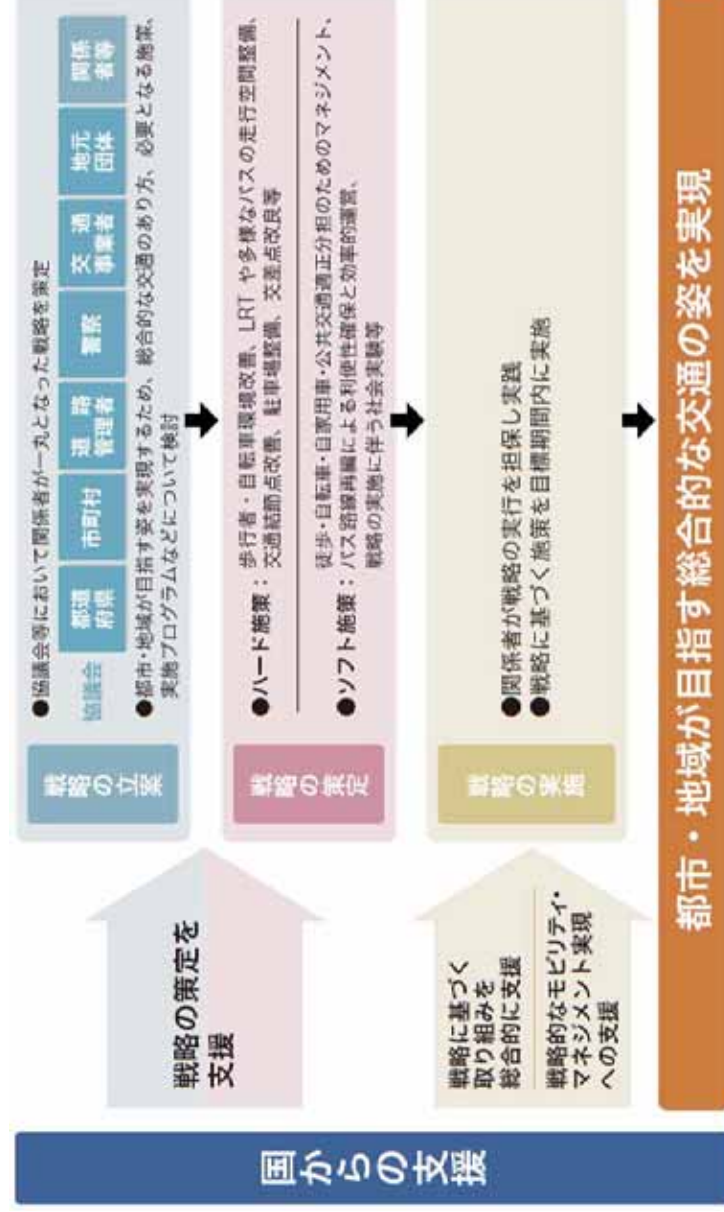
健康・医療・福祉と一体のまちづくり・みちづくりによる市街地のイメージ
 = 歩きたくなるまち・住みたくなるまち



3. 課題解決のために 「都市・地域総合交通戦略」の活用

連携による総合的な都市交通の戦略の推進

- 徒歩、自転車、自動車、自動車の適正分担を図り、都市・地域の魅力ある将来像と安全で円滑な交通を実現するため、総合的な都市交通の戦略の策定
- これに基づき施策・事業を実施するとともに、戦略的なモビリティ・マネジメントを推進



ハード整備と一体となった戦略的なモビリティ・マネジメントの推進(イメージ)

特定多数の利用者の交通行動を転換

- 自家用車での通勤や通学等を公共交通や自転車による交通行動へ計画的に転換
- 地域の商店街、大学、事業所等と地方公共団体が交通行動転換計画を策定
- 計画に基づき取組を協定で担保し支援
→ 通勤バスシステムやコミュニティサイクルを導入

交通行動の転換効果は広く波及

- 特定多数の利用者に公共交通、自転車利用等へ交通を転換させることにより、不特定多数に効果が波及
- 過度な自家用車を利用した通勤・通学行動を見直し
- 公共交通と自転車を利用した交通行動が定着
- 朝・夕における交差点の渋滞が緩和

トランジットセンターから事業所等までバスを運行



+

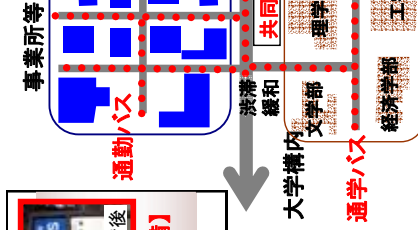


【構内にバス停整備】

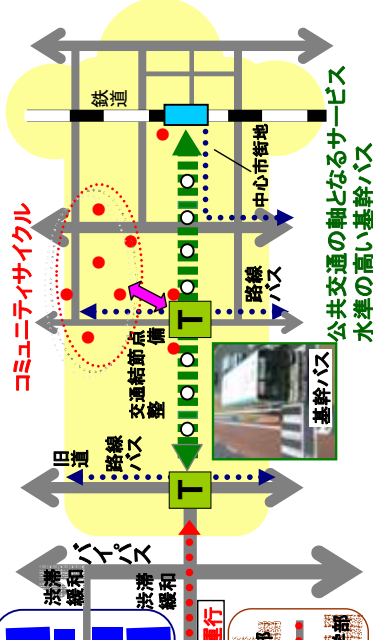
- 事業所・大学が送迎バスを導入運営
- 従業員駐車場等を削減

協定に基づく施設整備・公共支援

自家用車通勤・通学を公共交通
+ 自転車通勤へ転換



基幹バス整備等と一体となった公民協働の戦略的なモビリティ・マネジメントの推進イメージ



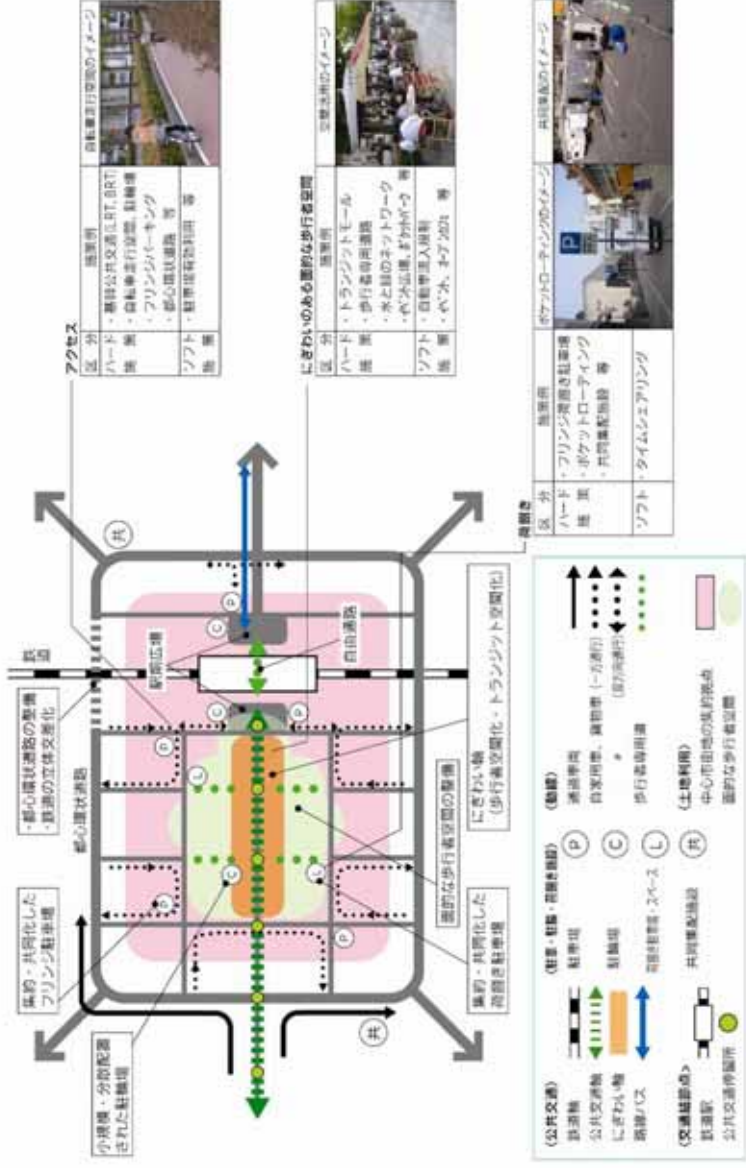
○ 新たな通勤・通学等の移動手段としてコミュニティサイクルを導入

○ 地域の会員がコミュニティサイクルを共同で利用し運営できるサイクルポートを整備支援



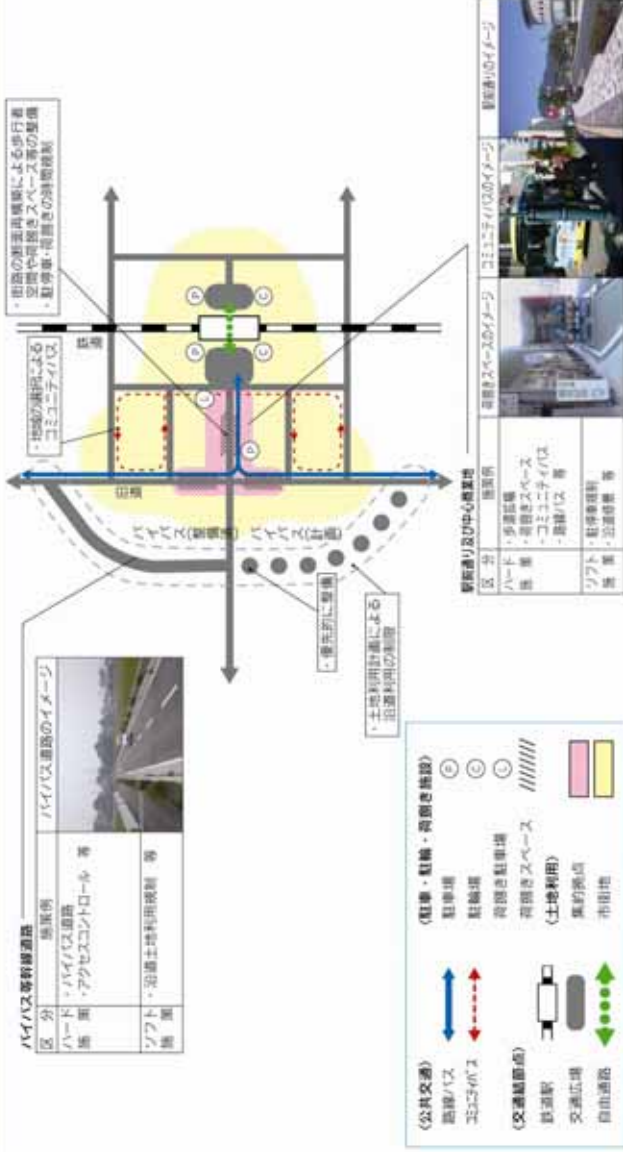
中心市街地等拠点的市街地における都市交通施策の展開

■安全・快適で、にぎわいある拠点的市街地を形成するため、「つなぐ(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つを機能強化



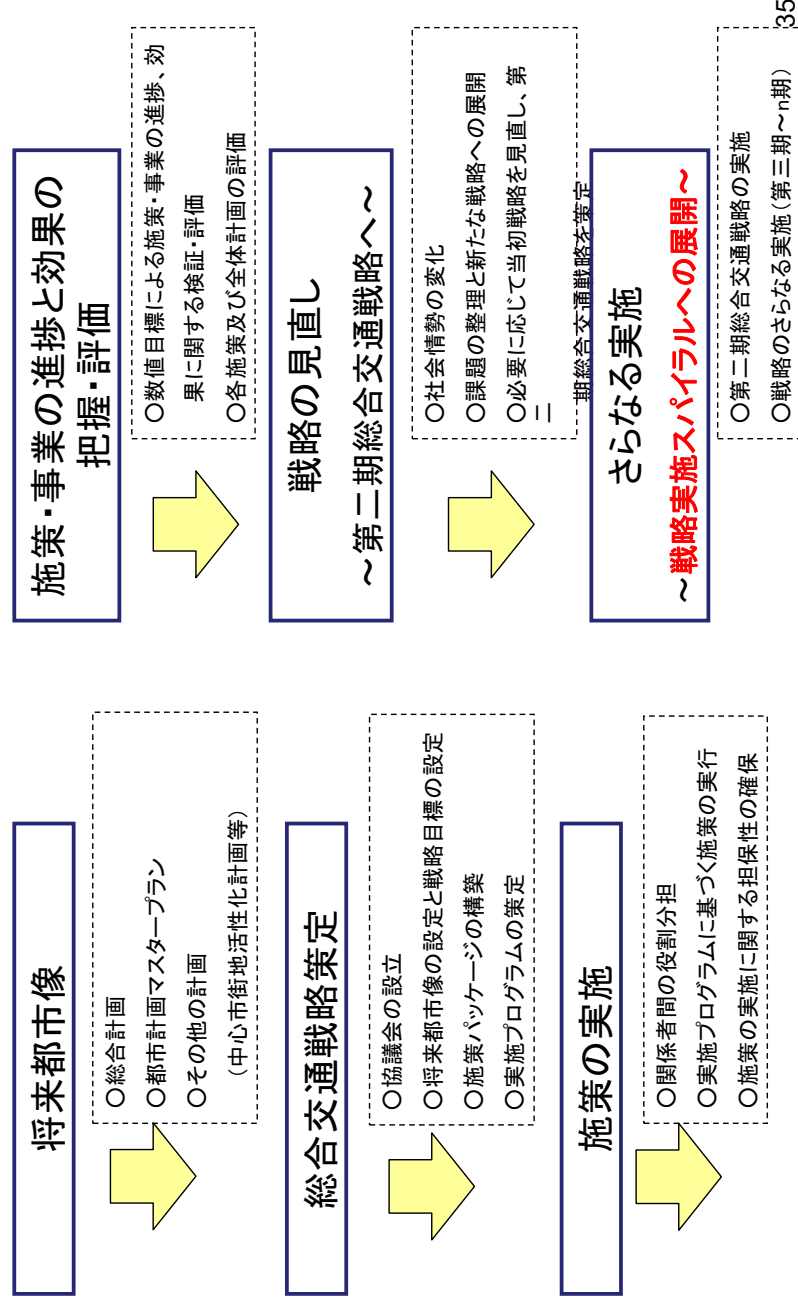
徒歩・自転車・バスを中心とした都市交通施策の展開

- 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も、過度な自家用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総合交通戦略へ明確に位置づけ
- 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



都市・地域総合交通戦略とは

戦略の取り組み



(1) 都市・地域総合交通戦略の策定に対する支援

- 地方公共団体が中心となり道路管理者、警察、公共交通事業者、地元団体などの関係者で構成する協議会等を設立
- 総合的な交通のあり方や必要なハード・ソフトの施策及びそれらの**実施プログラム等を内容とする都市・地域総合交通戦略を策定することに対して支援**

■ 策定支援の例

- i) 都市・地域総合交通戦略調査（街路交通調査）
- ii) 先導的都市環境形成促進事業
- iii) 社会資本整備総合交付金

(2) 都市・地域総合交通戦略に基づく事業等に対する支援

- 社会資本整備総合交付金、都市・地域交通戦略推進事業等により、**戦略に位置付けられた歩行者・自転車のための空間や公共交通、交通結節点など都市交通システム全体に対して、総合的かつ重点的に支援**
- 先導的都市環境形成促進事業等により、戦略に位置付けられた事業等と一体となって、**交通行動転換させ、転換した行動を後戻りさせない戦略的なモビリティ・マネジメントを推進**

■ 都市・地域総合交通戦略に基づく事業の重点支援

1) 都市・地域総合交通戦略に基づく事業の重点支援

・社会資本整備総合交付金（都市・地域交通戦略推進事業）

あるいは「中心市街地活性化基本計画」に定められている区域、あるいは「環境モデル都市」（提案都市含む）に該当する地区における先駆的・モデル的な自転車利用環境整備に関する事業に対し、補助率をかさ上げ

$(1/3 \Rightarrow 1/2)$

（社会資本整備総合交付金要綱 附属第三編3-4-(8)）

2) 認定された都市・地域総合交通戦略に基づく事業

・社会資本整備総合交付金（都市再生整備計画事業）

「認定軌道運送高度化実施計画」又は「認定道路運送高度化実施計画」が定められた連携計画の区域に含まれる場合、補助率をかさ上げ

$(40\% \Rightarrow 45\%)$

（社会資本整備総合交付金要綱 附属第三編3-1-(1)）

都市・地域総合交通戦略の策定状況 国土交通省

《都市・地域総合交通戦略策定状況（H24.12 現在）》

下欄：認定都市（20都市）

策定済（55都市）
策定中（20都市）

計 75都市



都市・地域総合交通戦略の策定状況

H24. 2現在

	都市数	該当都市
策定済み	55	<H19年度策定> 墨田区、新潟市、富山市、高岡市、金沢市、近江八幡市、明石市、倉敷市 <H20年度策定> 秋田市、茨城県北臨海都市圏、石岡市・小美玉市、千葉市、立川市、 岐阜市、豊田市、福井市、新居浜市、北九州市、熊本都市圏、 宮崎都市圏 <H21年度策定> 豊森市、盛岡市、横手市、宇都宮市、柏市、町田市、上田市、多治見市、 富士市、安城市、瀬戸市、幸田町、京都市、姫路市、岡山市、福山市、 鹿児島市、那覇市 <H22年度策定> 仙台市、日立市、高崎市、さいたま市、新宿区、静岡市、浜松市、岡崎市、 広島市、岩国市、高松市、松山市、沖縄本島中南部都市圏 <H23年度策定> 札幌市、郡山市、豊島区、四日市市
策定中	20	福島市、桜川市、川越市、中野区、中央区、川崎市、相模原市、大和市、 名古屋市、刈谷市、草津市、長岡京市、堺市、箕面市、茨木市、神戸市、 東広島市、高知市、福岡市、大分都市圏
計	75	

39

・下線：認定された戦略

アンケートによる戦略策定都市の声

①. 総合交通戦略策定に至った背景・目的

- ・地域の様々な関係者が共通認識を持って課題解決を図る必要性を感じていた。
- ・「次の時代を担う交通環境」をどの様に整えてゆくかを示すものとして戦略を策定した。
- ・社会資本整備の予算が減少する中で、道路などのハード整備について、渋滞対策や歩行者空間の確保など個々の計画の中で優先順位はあるが、都市交通全体として、実現すべき目標やその実現のための施策及び優先度が明確になっておらず、予算獲得のために施策の重要度を整理する必要があった。
- ・バス路線の廃止が進んでいる中で、市民の移動手段を確保してゆぐためには中心部・郊外部・公共交通空白地域において、交通事業者と市民、行政の役割分担があいまいで責任の所在を明確にする必要があった。
- ・PT調査に基づく都市交通マスタープラン及びあるべき将来都市像が明らかにされており、これをめざした交通施策の実施プログラムを作成する必要があった。
- ・マスタープラン等を展開する短中期的に実施すべき重点プログラムの実施に向けた計画が必要だった。
- ・地域公共交通連携計画と併せて集約型都市構造を実現する取り組みをめざした。
- ・官民一体となった公共交通手段の維持やソフト・ハード両面での都市交通環境整備が必要と考えていた。
- ・現在進行中のプロジェクト、今後展開が予定されているプロジェクトに関する予算獲得の必要性を裏付ける必要があった。
- ・国庫補助金の導入(都市・地域戦略推進事業)を図るため。

②. 総合交通戦略策定のメリット

- ・交通に関連する計画の相互の関係や方針が明確になった。
- ・本市の交通政策を明確に説明できるようになった。
- ・個別事業の実施理由や相乗効果によるメリットを整理することができた。
- ・交通に関して関係機関を交え総合的に協議できる場ができた。
- ・関係機関による協議会の設置により共通認識の形成、調整作業等がスムーズに行え、一体的に交通政策を推進する体制ができた。
- ・庁内において交通の重度が認識され重要施策として位置づけられた。
- ・交通戦略の策定、実施において、庁内関係部署との連携を図ることができた。
- ・戦略に事業の位置づけがされたことにより事業実施の根拠となり、予算化や補助申請がしやすくなった。
- ・各種事業の実施や補助金等の申請において、交通戦略による位置づけが明確なため、協議がスムーズである。
- ・市民や議会への説明・共通認識が得られやすくなった。
- ・様々な団体、市民と意見交換を行ったことにより、双方で都市交通に対する認識を深め、協働による施策展開の足がかりとすることができた。
- ・各自治体や調査機関から視察が多くなり、情報交換等が行えている。
- ・策定に伴う広報活動等により市民に対して交通施策のPRができた。

③. 協議会運営のポイント

(総合交通戦略策定にあたって)

- ・**施策実施の必要性を整理するとともに、関係機関の担当者によるワーキンググループを設立し、密に協議・調整した。**
- ・**戦略策定にあたり庁内に委員会を立ち上げて、窓口となる部署(事務局)を明確にし、関係する部署にも共通認識を持ってもらうことと、各施策との整合を図りながら進めることが重要であることを説明し、円滑に策定出来る庁内体制を事前に調整した。**

(戦略策定作業中)

- ・**実施プログラムを検討する場合、事業実施部局を含めて関連部局が広がり、調整が難しい。したがって、早い時期から戦略で関連する担当部局巻き込んで調整を図ることが重要。**
- ・**特に、継続事業に比べ新規事業については庁内のバランスを見ながら事業化ベースとして認知されることになるため、早くから担当部局をまきこんで議論し、合意することがポイント。**
- ・**公共交通等、民間の事業**によるところが大きい場合、その**実行性をどれだけ担保できるかが課題。**
- ・**実務者レベルでの部会を組織する方が、機動的な対応が期待できる。**具体的には、庁内に個別にワーキンググループを設け、調整を実施している。この場合、交通戦略案を立てる部署(事務局)を明確にし、さまざまな観点から**チェックを受けることが出来る体制**を確保することで円滑に進めることが考えられる。

④. 協議会のメンバー構成

(庁内メンバー構成)

- ・保健福祉、環境、経済、観光、まちづくり、**交通事業等**の各担当部局と連携。
- ・オブザーバーとして、市民活動推進課(交通安全担当)、道路管理課、道路建設課、都市計画課、合併地区総務課、同建設課に検討組織の会議に出席。全市的な計画策定の観点から企画調整課との協議を実施。
- ・都市整備、道路、環境、経済、**交通事業**、企画、財政の各部局が**協働で事務局**を務めた。
- ・政策財政部、福祉部、市民部、産業観光部、都市計画部、建設部が協働で進めた(都市計画部都市交通政策課に事務局を設置)。

(学識経験者の選定理由)

- ・**交通計画**、都市計画、都市・地域経済、まちづくり支援の分野からを選任。
- ・都市計画審議会の委員及び都市計画マスタープラン策定を策定した際の学識経験者、**交通関係の学識経験者**等専門分野から選任している。

⑤. 施策パッケージに関する工夫

([施策パッケージの考え方に関する工夫](#))

- ・市内電車環状線化事業を中核とした事業に取り組み、都心地区の利便性向上と魅力の向上、さらには賑わいを創出するため、統合的なパッケージとし、集中的に施策を実施することとした。
- ・キーワードを「公共交通を基軸」として公共交通に関するハード整備とともに、ソフト施策及び道路整備部局と調整して道路整備を加えたパッケージとした。
- ・公共交通、徒歩・自転車の順として、中心市街地活性化やMMIなども盛り込み、総合的な戦略とした。
- ・特定の交通モードのスペック向上を目指すのではなく、様々なモードの組み合わせで市民のくらしを向上させることとした。

([パッケージを構成する具体施策を選択する際の工夫](#))

- ・これまでの取り組みで効果があったもの無かったものの理由を分析し、**良い施策は伸ばし、改善すべき施策は見直すことを基本**として、主要な地区ごとの特性に応じて具体施策を検討した。
- ・現実的な課題や計画の妥当性を確認しながら施策パッケージを構築する必要があると考え、**社会実験を実施し、その結果を受けて段階的に施策展開**を考える方式をとった。
- ・財政部門とも連携し、実施プログラムと併せて**各施策の事業費を示すことにより、施策実現性の高いプログラム**を策定した。

○各都市の状況、課題等に応じた様々な交通戦略が立案されている。

○富山・・・公共交通軸の強化と公共交通沿線への機能誘導

○北九州市・・・環境首都総合交通戦略

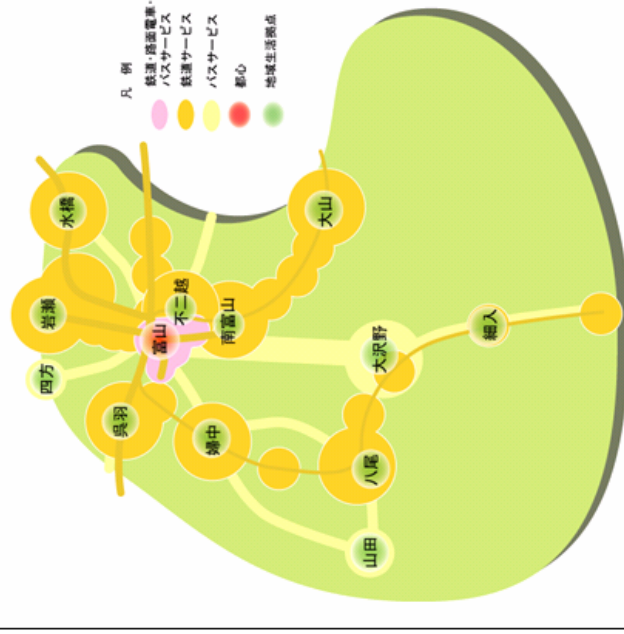
この他、通過交通の排除とまちなか空間の再構成、公共交通とインフラ整備、さらには土地利用との一体的なまちづくりの必要性、新駅設置を核とした交通戦略、新しい交通手段(BRT)の導入環境都市、モビリティマネジメント、自転車のまちづくり、バス交通体系、合併市町村における施策プログラム、中心市街地における交通と土地利用の一体的な施策展開等を目指したものがある。

富山市の総合交通戦略

富山市が目指す「串とお団子」の都市構造

串：一定類度以上の公共交通

お団子：串で結ばれた徒歩圏



富山市総合交通戦略の策定と事業の推進
 ○コンパクトなまちづくりのための都市交通施策の推進
 ○中心市街地区における都市交通戦略の展開 等

富山市の総合交通戦略

【富山市都市マスタープラン】

■ **都市の諸機能を集積させ、公共交通を軸とした拠点集中型のコンパクトなまちづくり**



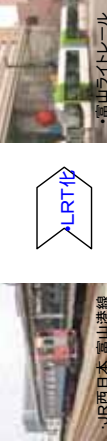
目標：公共交通が便利な地域に住んでいく市民の割合

約3割 (平成17年現在)  約4割 (概ね20年後)

■ 中心市街地や公共交通沿線への都市機能集積と交通施策を一体的に推進

- 平成17年7月 まちなか居住推進事業（まちなか居住推進地区で実施）
 <市民向け支援> 家賃補助
 <事業者向け支援> 共同住宅建設補助 等
- 平成18年4月 富山ライトレール
 高山人線活性化社会実験開始
- 平成19年9月 グランドプラザ開業（市街地再開発）
 公共交通沿線居住推進事業（公共交通沿線居住推進地区で実施）
 <市民向け支援> 住宅取得補助 等
 <事業者向け支援> 共同住宅建設補助 等
- 平成21年4月 市内電車環状線開業

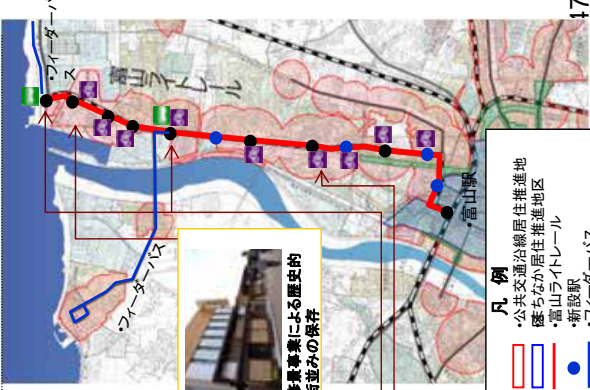
(1) 富山港線LRT化事業（平成18年4月29日開業）



車両も含めたLRT化経費を市が負担するとともに、施設の維持、管理、更新経費を市が支援

《運行サービスの向上》

富山港線		富山ライトレール	
運行区間	30～60分	運行区間	15分（平均）～10分（最短）
始発・終電	5時台・21時台	始発・終電	5時台・23時台
駅数	3駅（環状線中心）	駅数	13駅
車両	普通車両	車両	普通車両



- 凡例
- 公共交通沿線居住推進地区
 - まちなか居住推進地区
 - 富山ライトレール
 - 新設駅
 - ファイダーバス
 - ファイダーバスとの乗換拠点
 - 自転車駐輪場

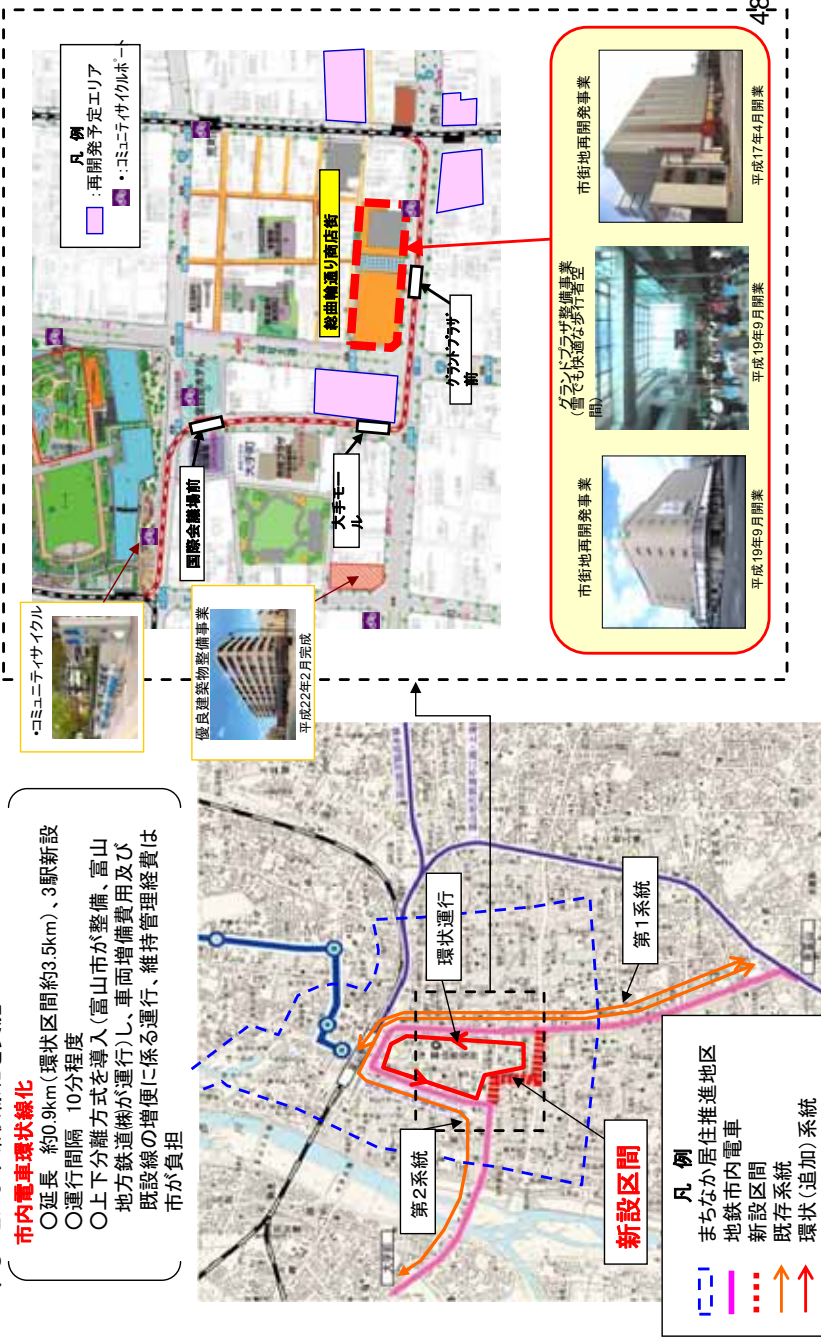
富山市の総合交通戦略

(2) 中心市街地活性化施策と一体となった市内電車環状線化事業 (平成21年12月23日開業)

- ・中心市街地を運行している市内電車の軌道を延伸、接続することにより環状線化を実施
- ・環状線沿線で市街地再開発事業を推進

市内電車環状線化

- 延長 約0.9km (環状区間約3.5km)、3駅新設
- 運行間隔 10分程度
- 上下分離方式を導入(富山市が整備、富山地方鉄道機が運行)し、車両増備費用及び既設線の増便に係る運行、維持管理経費は市が負担

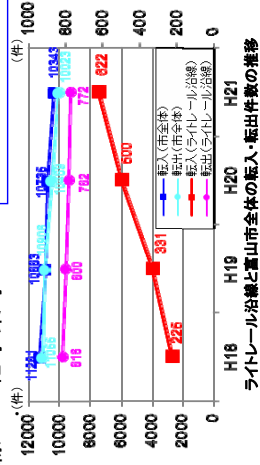


富山市の総合交通戦略

(3) 効果

① 富山港線LRT化事業等

市全体では減少する中、沿線への転入者増や新規住宅着工数が増加

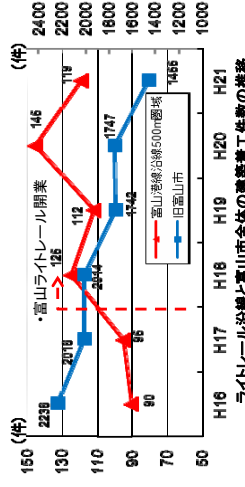
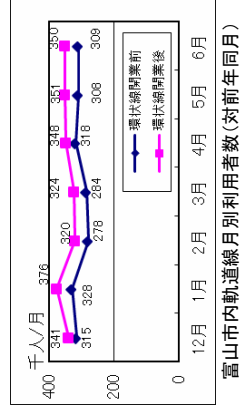


運行本数の大幅増等サービス向上により、富山ライトレール利用者が大幅に増加。

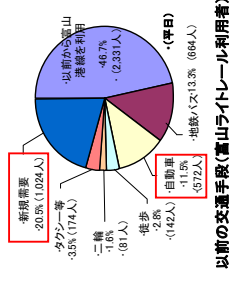


② 市内電車環状線化事業等

環状線の整備後、既存の路面電車の利用者数が増加

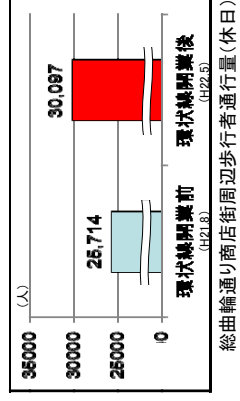


自動車からの転換が約1割、新規需要が約2割発生。



以前の交通手数(富山ライトレール利用者)

環状線の整備後、総曲輪通り商店街の歩行者数が増加



富山市の総合交通戦略

(4) JR高山本線活性化社会実験

【実験期間】

(第1期)平成18年10月21日～平成20年3月14日
 (第2期)平成20年3月15日～平成23年春
 増発費用をはじめ、社会実験費用は市が負担

①運行頻度の増加

区間	実験前	第1期	第2期
富山～速星間	36本	50本	60本
富山～越中八尾間	34本	33本	23本
富山～狩谷間	21本	33本	23本

■運行ダイヤの変化(越中八尾駅:富山駅方面)

【実験前】		【第1期社会実験】		【第2期社会実験】	
5	04	47	5	53	
6	08	32	6	43	
7	08	32	7	02	29 59
8	29		8	21	
9	23		9	07	33 57
10	20		10	18	54
11	23		11	17	58
12	30		12	17	58
13	46		13	28	59
14	34		14	08	46
15	33		15	15	56
16	47		16	40	56
17	19	50	17	06	28 52
18	38		18	01	48
19	52		19	02	40
20			20	46	
21	39		21	37	
22	01	48	22	18	06

②ファイダーバス、P&R、新駅設置等



③効果

社会実験により、高山線利用者数、沿線居住者数ともに増加

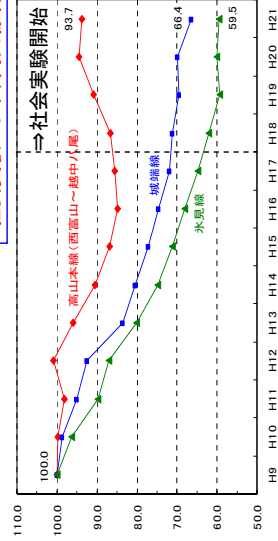


図 県内鉄道利用者の推移 (H9を100とした指標)
 (富山市作成資料より)

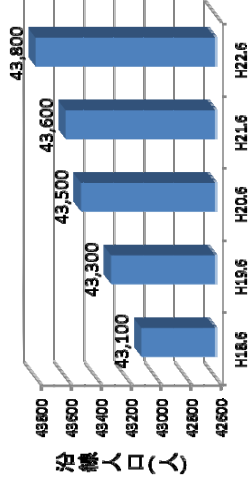


図 高山本線沿線居住者数
 (富山市作成資料より)

北九州市環境首都総合交通戦略

主な施策イメージ

【公共交通に関する主要な取り組みイメージ】

総合交通戦略の中で、公共交通に関する主要な取り組みイメージを以下に整理しました。
また、公共交通に関する取り組みには、地域性や県の発展に配慮しています。

◆主要幹線での取り組み



■幹線バス路線の高規格化

◆交通拠点での取り組み



●バス待合室
●バス乗降場
●バス乗降場
●バス乗降場

■交通拠点機能の強化

◆主要交通拠点での取り組み



●待合室
●乗降場
●乗降場
●乗降場

■公共交通拠点の駅内機能の充実

◆幹線での取り組み



▲電気バス
▲電気バス

■鉄道電気化の高規格化

◆支線での取り組み



おでかけ交通の利用を促す
小形、多機能な公共交通機関

■町でかけ交通への促進強化



◆市全域での取り組みイメージ



【取り組みの対象】
市民、企業、学校、子育て世代、高齢者、障害者、外国人観光客、観光客、学生、通勤者、通学通勤者、子育て世代、高齢者、障害者、外国人観光客、観光客、学生、通勤者、通学通勤者

■モビリティマネジメントの推進

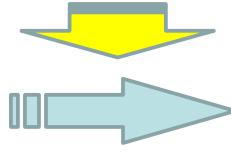
4. 交通基本法(案)参考

交通基本法案の概要 1

交通に関する施策を総合的かつ計画的に推進するため、交通に関する施策について、基本理念を定め、及び国、地方公共団体、事業者等の責務を明らかにするとともに、交通に関する施策の基本となる事項等について定める。

これまでの交通に関する施策

交通は、国民生活及び経済活動にとって不可欠な基盤であるものの、交通に関する取組についての骨格となる枠組みが存在しないため、個々の分野での個別対応に終始



交通を取り巻く社会経済情勢の著しい変化

- ・人口減少・少子高齢化の進展
- ・我が国の経済の低迷、国際競争力の低下
- ・切迫した地球温暖化問題への対応

国民目線・利用者目線に立った行政への転換

新しい交通に関する施策への転換

交通基本法及び交通基本計画を制定することによって、交通分野の諸課題に対して交通に関する基本的施策を包括的に示すことにより、国、地方公共団体、事業者、施設管理者及び国民が一体となって、総合的かつ計画的な取組みを推進。

交通基本法案の概要 2

基本理念等

交通に関する施策について基本理念等を定める。

(国民等の交通に対する基本的なニーズの充足、交通の機能の確保及び向上、交通による環境への負荷の低減、交通の適切な役割分担及び有機的かつ効率的な連携、連携等による施策の推進、交通の安全の確保について交通安全対策基本法と十分に連携)

責務

国、地方公共団体、事業者、施設管理者、国民など関係者それぞれの責務を定める。

基本的施策

国及び地方公共団体が講ずる交通に関する基本的施策について定める。
(日常生活等に必要不可欠な交通手段の確保等、高齢者、障害者等の円滑な移動のための施策、物流を含めた交通の利便性向上、円滑化及び効率化、国際競争力の強化及び地域の活力向上、交通に係る環境負荷の低減、まちづくりの観点からの施策の促進、観光立国の実現の観点からの施策の推進 等)

交通基本計画の策定

- 交通に関する施策の目指すべき姿を国民目線・利用者目線からわかりやすく提示。
 - 今後の具体的目標を設定。
- ※交通基本計画と社会資本整備重点計画を車の両輪として施策を推進。

年次報告

交通の動向及び政府が交通に関して講じた施策について、毎年国会に報告を行う。
※本法案は3月8日に国会に提出され、現在、次回以降の国会に継続審議となっている。

交通基本法(案) 関連条文抜粋

(連携等による施策の推進)

第六条 交通に関する施策の推進は、まちづくり、観光立国の実現その他の観点を踏まえ、当該施策相互間の連携及びこれと関連する施策との連携を図りながら、国、地方公共団体、運輸事業その他交通に関する事業者(以下「交通関連事業者」という。)、住民その他の関係者が連携し、及び協働しつつ、行われなければならない。

(まちづくりの観点からの施策の促進)

第二十二條 国は、地方公共団体による交通の施策が、まちづくりの観点から、土地利用その他の事項に関する総合的な計画を踏まえ、国、交通関連事業者、交通施策管理者、住民その他の関係者との連携及び協力の下に推進されるよう、必要な施策を講ずるものとする。この場合においては、当該連携及び協力が、住民その他の者の者に対する需要その他の事情に配慮されたものとなるように努めるものとする。

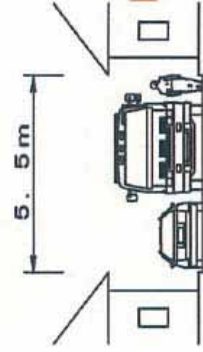
第二十八條 地方公共団体は、その地方公共団体の区域の自然的経済的社会的諸条件に応じた交通に関する施策を、まちづくりその他の観点を踏まえながら、当該施策相互間の連携及びこれと関連する施策との連携を図りつつ、総合的に実施するものとする。

5. 公共交通に係る社会資本整備総合交付金の活用事例

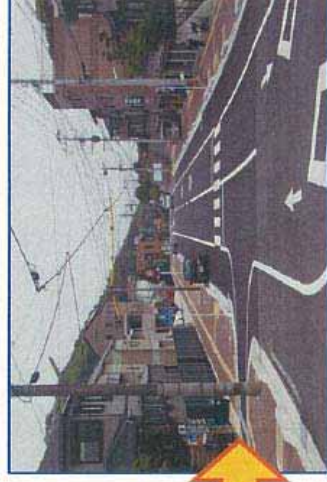
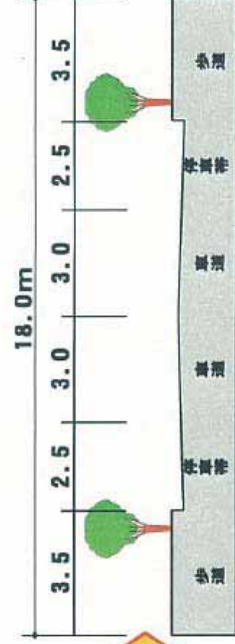
狭い道路の幅により安全・円滑な交通を確保。

→ 道路改築事業

供用前



供用後



都市施設の例 ②連続立体交差事業

鉄道と道路が交差する「開かずの踏切」を、鉄道の高架化等により一挙に除却。
 →連続立体交差事業



JR日豊本線等大分駅付近連続立体交差事業 (平成24年3月17日全線で高架営業開始)



● 除却踏切 13箇所 (ボトルネック踏切3箇所)



JR佐世保線武雄温泉駅付近 連続立体交差事業の概要



福岡市博多駅博多口駅前広場（交通結節点改善事業）

●整備の内容

・博多口駅前広場の整備（7,700m²）

＜都市計画道路博多駅六本松線＞

※地上部駅前広場面積 約15,400m²

九州新幹線全線開業を契機に、交通結節機能の強化や歩行者の回遊性の向上を図るとともに、人が集い交流できる空間の創出を図るもの。

●博多駅乗降客数

＜平成20年度＞

約34万人/日

新幹線 3.4万人/日

JR在来線 19.6万人/日

市営地下鉄 10.8万人/日



約36.3万人/日

3.4万人/日

20.6万人/日

12.3万人/日

＜平成23年＞

(H23.3~H23.5の平均)

整備前



整備後



北九州市 小倉駅(交通結節点改善事業)

●整備の内容

- ・**南北駅前広場の再整備**
(駅南口のバスターミナル設置等)
- ・駅と周辺の再開発ビルを結ぶ**デッキの整備**
- ・JR小倉駅の駅ビル改築(**南北連絡通路**)

●整備の効果

- ・JR小倉駅乗降客数
99,574(H9) → 101,638(H10)人/日に増加
- ・小倉駅周辺の歩行者数
112(H9) → 131(H10)千人/日に増加
- ・モノレール輸送人員
30,266(H9) → 33,824(H10)人/日に増加

整備前



平成9年

整備後



65
平成10年

ご静聴ありがとうございました