

政府の都市・交通政策について (交通政策を中心に)

平成17年12月
環境省 地球環境局



みんなで止めよう温暖化

チーム・マイナス6%

政府の都市政策について

環境保全/地球温暖化対策/
ヒートアイランド対策/廃棄物
リサイクル対策

環境省

内閣官房都市再生本部

総合調整

内閣官房地域再生本部

国土交通省

経済産業省

良質な生活環境/安全・安心
/インフラ整備

商業活性化/中心市街地活
性化/エネルギー対策

まちづくり

内閣官房都市再生本部の都市政策について

環境、防災、国際化等の観点から都市の再生を目指す21世紀型都市再生プロジェクトの推進や土地の有効利用等都市の再生に関する施策を総合的かつ強力に推進するため、平成13年に設置された組織。

「都市再生プロジェクト」の推進

関係省庁、地方公共団体、民間事業者一体となって、内閣主導で強力に推進する、いわゆる「国家的プロジェクト」。これまでに19プロジェクトを選定、推進。

民間都市開発投資の促進

都市再生特別措置法に基づく「都市再生緊急整備地域」の指定(63地域、約6,424ha)などにより、民間都市開発事業の立ち上がりを支援。

全国都市再生の推進

全国の都市を対象に、市町村やNPOなど地域が「自ら考え自ら行動する」都市の再生に関する取組を応援。



みんなで止めよう温暖化

チーム・マイナス6%

内閣官房地域再生本部の都市政策について

地域経済の活性化と地域雇用の創造を、地域の視点から積極的かつ総合的に推進するため、平成15年に設置された組織。地域再生法の成立(平成17年)に伴い、同法に基づく組織に移行した。

ひとつづくり、権限委譲の推進

地域再生のためのひとつづくり・人材ネットワークづくりの促進、権限委譲や社会実験など地域における先進的な取組の推進

「国から地方へ」

補助金改革(補助金の交付金化)等による自主裁量性の尊重、縦割り行政の是正、成果主義的な政策への転換

「官から民へ」

地域再生に資する民間活動のノウハウ、資金等の活用推進といった地域の自主的・自立的な取組のための環境整備を推進

構造改革特区、都市再生などの関係分野との連携を深めつつ、地域再生計画に基づく地域の総合的な取組を支援



みんなで止めよう温暖化

チーム・マイナス6%

環境省の都市政策について

環境保全の観点から都市政策に関与。主に、環境基本計画の策定、地球温暖化対策、廃棄物・リサイクル対策、ヒートアイランド対策、公害規制等により、持続可能な都市を構築するための施策を展開している。

地球温暖化対策の観点からの都市政策

京都議定書の約束を達成し、さらに長期的な温室効果ガスの排出抑制を図るため、京都議定書目標達成計画を策定し、国土交通省などと連携しながらCO₂排出の少ない持続可能なまちづくりを実施。

ヒートアイランド対策など水・大気環境保全の観点からの都市政策

特に都市部において、ヒートアイランド対策、良好な水・大気環境を維持するための公害規制、騒音等の生活公害対策を実施。

廃棄物・リサイクル対策の観点からの都市政策

循環型社会の構築のため、都市部における廃棄物の発生量が多いことにかんがみ、特に大都市において3R(排出抑制、再使用、再生利用)の取組を推進。



みんなで止めよう温暖化

チーム・マイナス6%

国土交通省の都市政策について

都市整備に関する公共事業全般を所管し、全国どこでも高い生活の質を実感できるようなまちづくりを推進する観点から、都市計画法の運用、公園、街路等のインフラ整備、中心市街地活性化対策等を行っている。

都市計画法の運用

都市計画マスタープランや市町村マスタープランの策定を通じ、都市全体やまちづくりの将来ビジョンを確立

下水道、都市公園、街路等のインフラ整備

安全・安心で暮らしやすい、災害に強い都市構造の形成やまちづくり等を推進

中心市街地活性化対策 (中心市街地活性化法)

地域の創意工夫を活かしたまちづくり、都市再生区画整理事業の推進

予算規模 (国土交通省都市・地域整備局資料より)

H17年度予算額: (事業費) 3兆7,241億円、(国費) 1兆7,242億円

H18年度要求額: (事業費) 4兆2,029億円、(国費) 1兆9,324億円



みんなで止めよう温暖化

チーム・マイナス6%

経済産業省の都市政策について

商業活性化、中心市街地活性化の観点から都市政策に関与し、大規模小売店舗の立地対策等を行っている。また、エネルギー対策の観点から、都市におけるエネルギーの効率的利用を進めている。

中心市街地の活性化支援 (中心市街地活性化法)

コンパクトでにぎわいあふれるまちづくりを実現するため、都市機能全般の市街地への集約と中心市街地のにぎわい回復に向けた一体的取組を支援

大規模小売店舗の立地対策 (大店立地法)

一定規模の面積を有する小売店舗について、周辺地域の生活環境保全の観点から適正な配慮が行われるよう、配慮事項と出店手続の遵守を求めている

エネルギー対策

省エネルギーの推進、新エネルギーの利用等、総合的なエネルギー対策を実施しており、特にエネルギーの使用量が多い都市部における効率的なエネルギー利用を推進



みんなで止めよう温暖化

チーム・マイナス6%

最近のまちづくり関連の動きについて

まちづくり三法(都市計画法、中心市街地活性化法、大店立地法)の見直しの動き

1. 国土交通省

- 平成17年11月、「中心市街地再生小委報告(案)」公表(パブリックコメント手続中)
- 人口減少・超高齢社会の到来に向け、集約型都市構造を実現し、集約拠点として中心市街地を再生するため、広域的都市機能の適正立地(都市計画制度)及び都市機能の集約のための誘導(支援方策)を提言

2. 経済産業省

- 平成17年9月、「産業構造審議会流通部会・中小企業政策審議会経営支援分科会商業部会合同会議中間取りまとめ」公表
- 「コンパクトでにぎわいあふれるまちづくり」をテーマに、人口減少社会において、「持続的な自治体財政」「コミュニティの維持」の観点から様々な都市機能の市街地集約、中心市街地におけるにぎわい回復等を推進することを提言



みんなで止めよう温暖化

チーム・マイナス6%

政府の交通政策について

交通政策

大気環境保全/
地球温暖化対策

環境省

交通安全

警察庁

国土交通省

インフラ整備・維持
(道路、鉄道、自動車等)

経済産業省

製造業振興



みんなで止めよう温暖化

チーム・マイナス6%

環境省の自動車排ガス対策について

環境省では、自動車排出ガスに対する規制(いわゆる単体規制)や低公害車の普及に努めている。

<自動車NO_x・PM法>

- 大気汚染の厳しい**大都市地域**では、トラック・バス等(ディーゼル車、ガソリン車、LPG車)及びディーゼル乗用車に関して、特別のNO_x、PMの排出基準に適合する車が使われるよう「車種規制」を実施。

自治体独自の規制

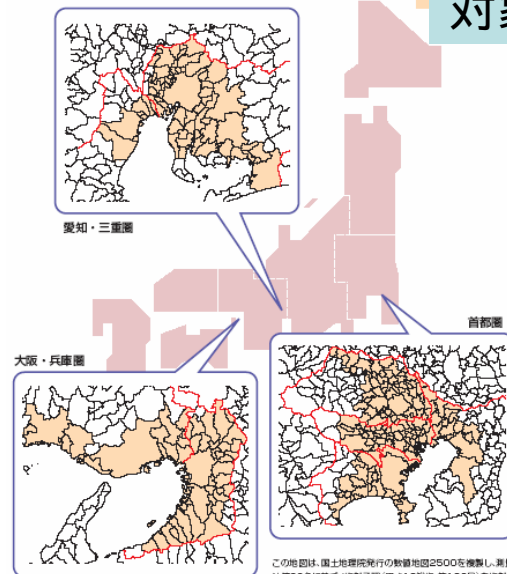
・東京都、埼玉県、千葉県及び神奈川県(H15.10月規制開始)

PMを規制対象。基準に適合しないディーゼル車の都県内の運行禁止。

・兵庫県(平成16年10月規制開始)

NO_x・PMの両方を規制対象。基準に適合しないトラック・バスの走行を禁止。

対象地域



みんなで止めよう温暖化

チーム・マイナス6%

低公害車の普及促進について

< 低公害車の普及 > 『低公害車開発普及アクションプラン』の策定

(環境省、経済産業省及び国土交通省、H13.7月)

～ 自動車の環境負荷低減をさらに加速化するため、地方自治体と連携するなど、総合的、包括的な対策を推進～

- アクションプランでは、燃料電池自動車を次世代の低公害車として位置づけ。
- 普及促進のため、各種支援措置(税制・融資)の導入
 - 自動車取得税や自動車税の軽減措置(自動車税のグリーン化)等各種支援制度を導入。
 - 自動車取得に関わる各種金融機関からの低利融資等
 - 世界で初めて市販された燃料電池自動車5台を、政府公用車として率先導入。
- エコドライブの提案、普及促進

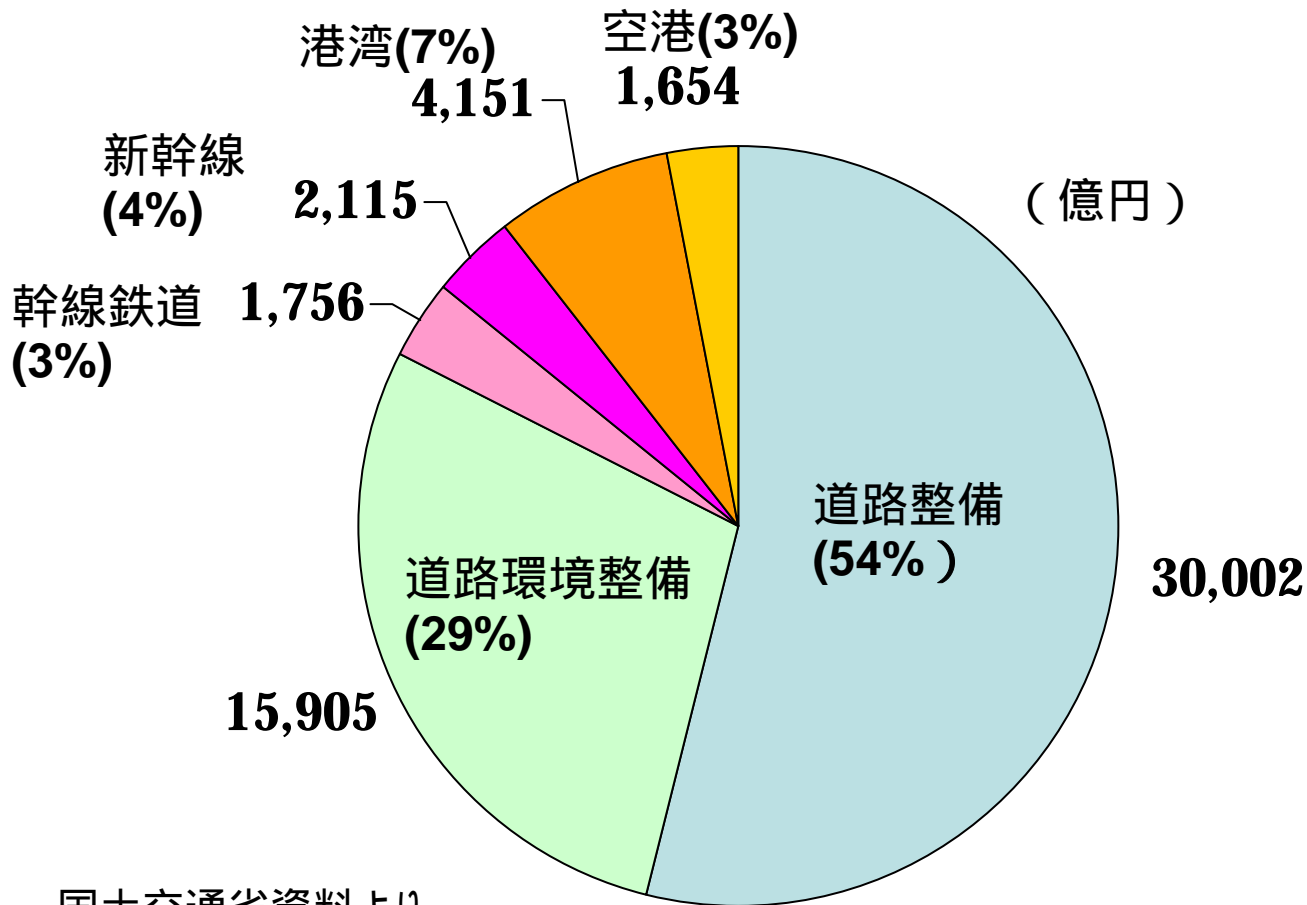
トヨタ プリウス



みんなで止めよう温暖化

チーム・マイナス6%

国土交通省の交通政策について(H17予算額の比較)



国土交通省資料より

- 国土交通省の交通政策全体の予算額のうち、約8割が道路関係の整備費として使われている
- 道路関係の整備費は、金額ベースでも約4兆6千億円となっている
- 他方、鉄道関係の整備費は、約3,870億円と、道路関係整備費の1割未満となっている

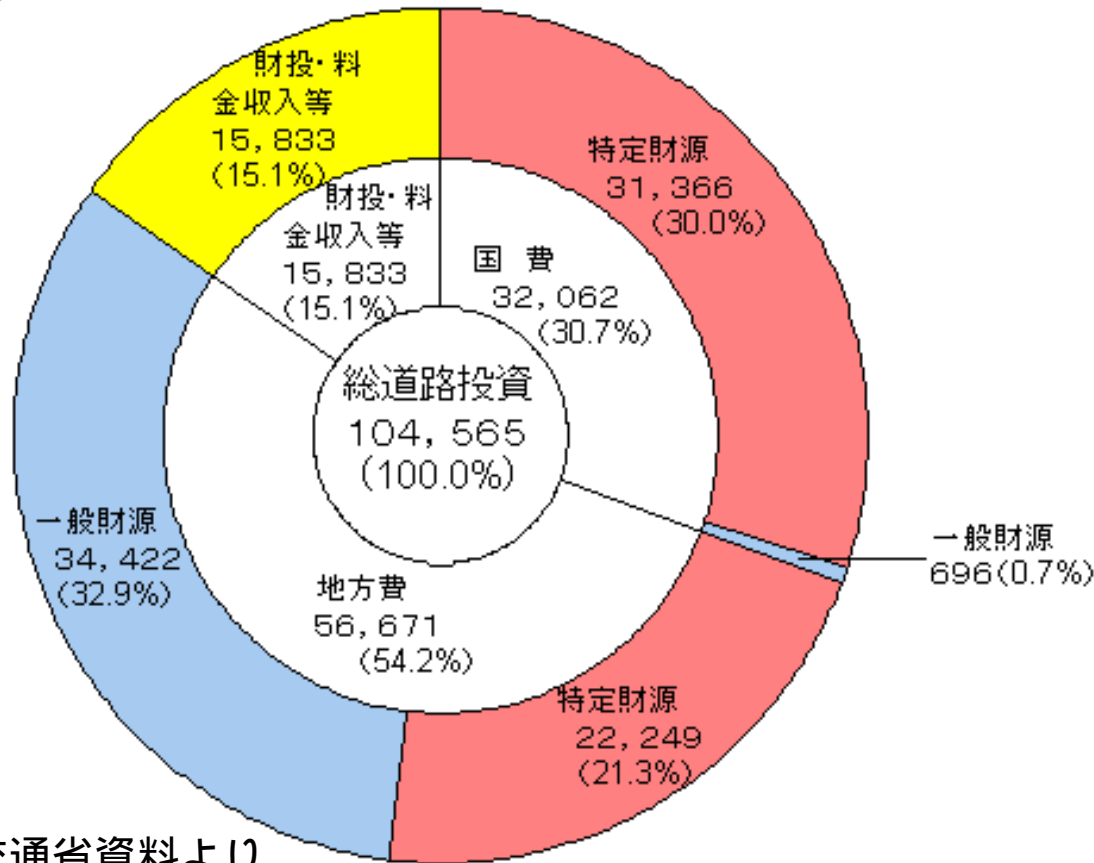
国費の他、地方費による交通政策への投資もある



みんなで止めよう温暖化

チーム・マイナス6%

道路整備の財源について(H16)



国土交通省資料より

•国と地方合わせて10兆円以上の予算が道路整備に使われている

•道路整備財源は、地方費部分が過半となっており、そのうち、一般財源負担部分が約6割となっている

•国費部分は、道路特定財源負担部分がほとんどとなっている



みんなで止めよう温暖化

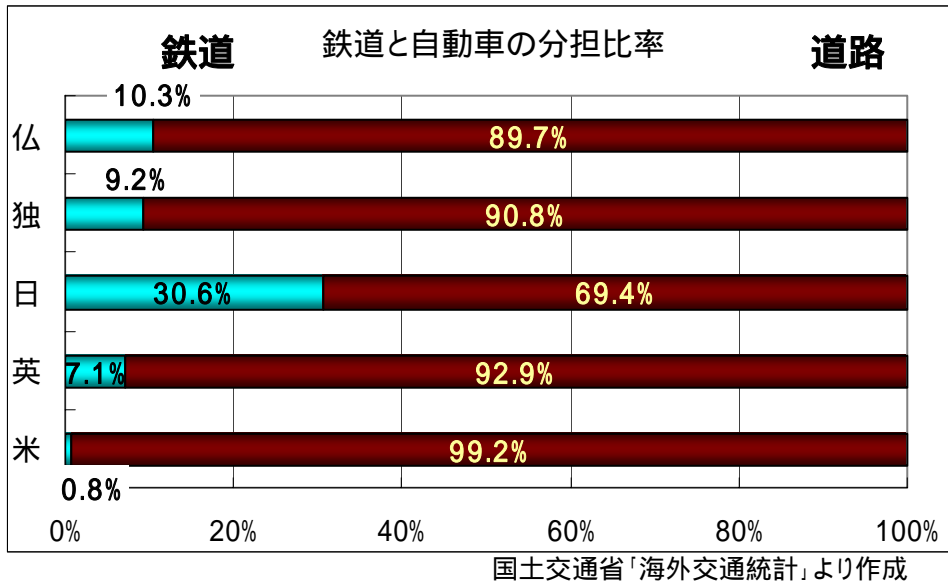
チーム・マイナス6%

鉄道整備の財源について

- 鉄道整備の特別会計は存在しないことから、補助金の大半は一般会計の公共事業関係費から拠出され、原則として運輸施設整備事業団を通して鉄道公団や鉄道事業者などに交付される。
- 道路の利用者にメリットの多い連続立体交差事業、新交通システムの建設事業等については、道路整備特別会計から事業費の補助が行われている。
- 港湾地区や空港敷地内の鉄道整備については、港湾使用料収入や空港使用料収入などを主な財源とする港湾整備特別会計、空港整備特別会計から建設費が拠出されている。



諸外国との鉄道と自動車の輸送分担率・投資の比較



鉄道投資の割合 (鉄道投資と道路投資の合計に対する比率)

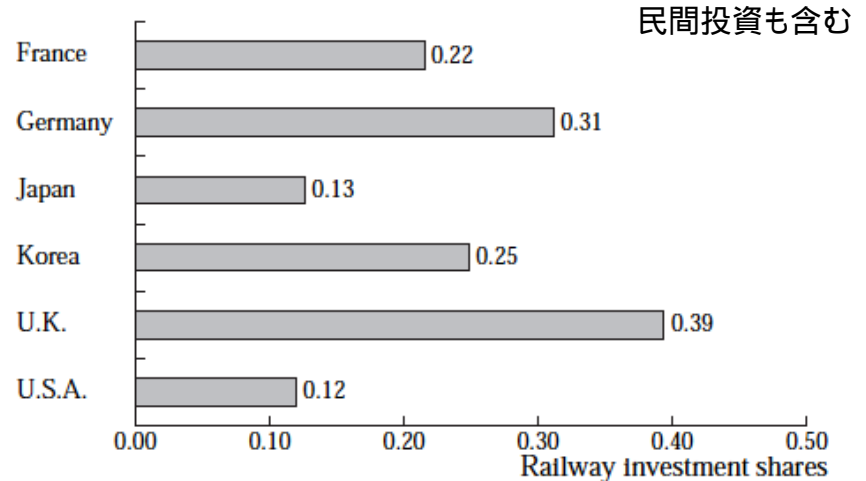


Figure 8.4 (1) Railway investment shares (2000)

Railway investment shares =
 $\text{railway investments} / (\text{railway investments} + \text{roadway investments})$

Dai Nakagawa and Ryoji Matsunaka : Transport Policy and Funding,
 Pergamon, England (2006年1月頃発行予定)

- エネルギーや土地利用の効率のすぐれた鉄道の輸送分担率の高さは、我が国の生産性の高さを示している。
- 他方、諸外国に比べ、輸送分担率の高さの割に、鉄道への投資水準が低い。



みんなで止めよう温暖化

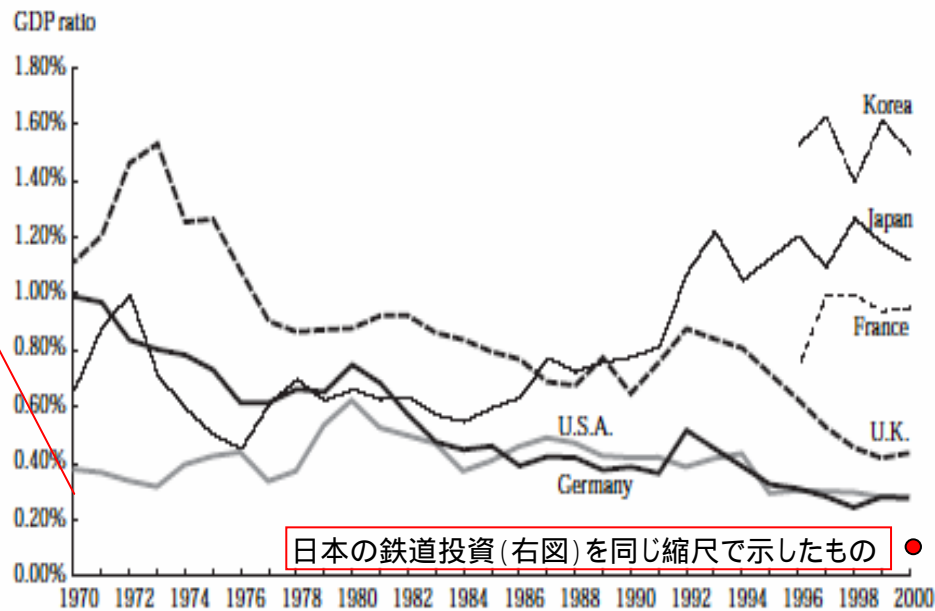
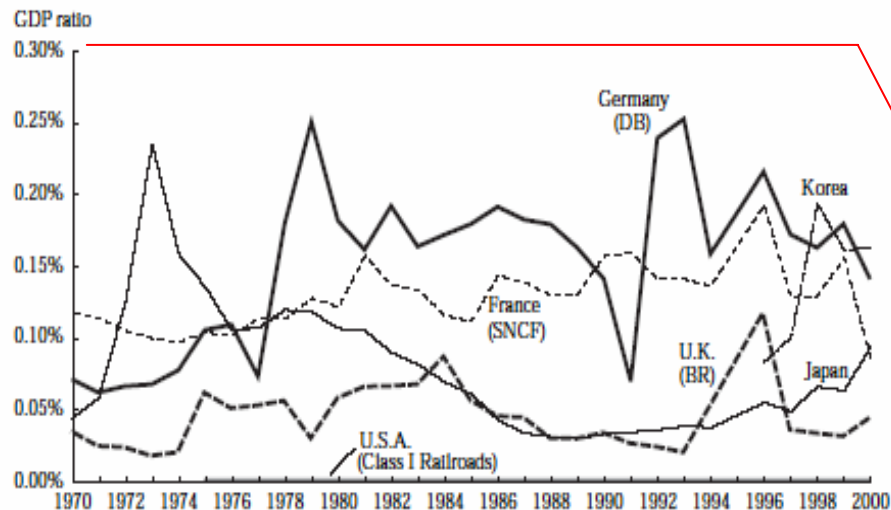
チーム・マイナス6%

道路投資と鉄道投資に対する公的負担割合の推移

GDPに対する鉄道投資の公的負担額の比率の推移

GDPに対する道路投資の公的負担額の比率の推移

縮尺が異なる点に注意



日本の鉄道投資(右図)を同じ縮尺で示したもの ●

Figure 8.12 (1) Trends of public fund burden (GDP ratio) -Railways

Figure 8.11 (1) Trends of public fund burden (GDP ratio) -Roadways

Dai Nakagawa and Ryoji Matsunaka : Transport Policy and Funding, Pergamon, England (2006年1月頃発行予定)

- 近年、我が国は、そのGDPに対する道路投資の公的負担額の比率は諸外国に比べ高い水準となっている。
- 他方、鉄道投資の公的負担額については、低い水準となっている。

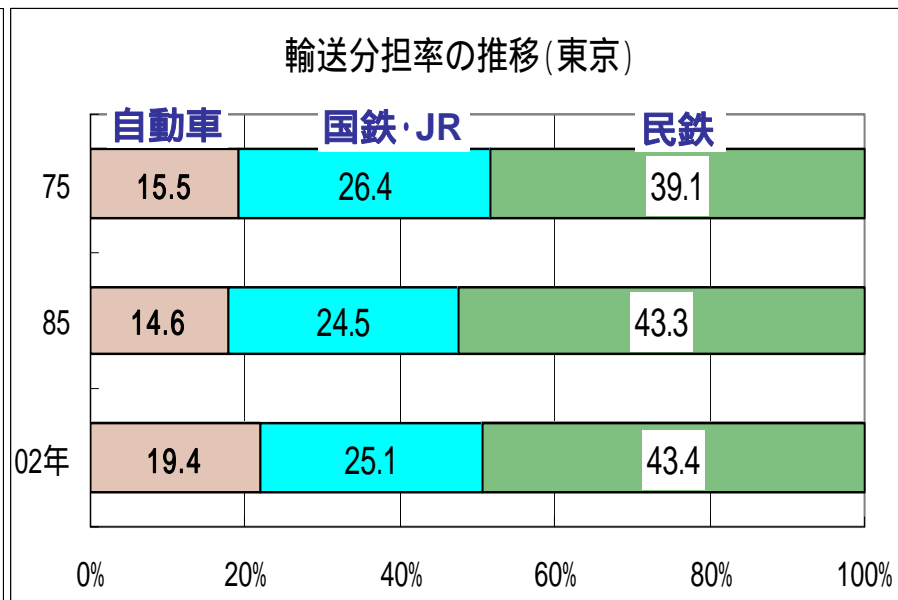
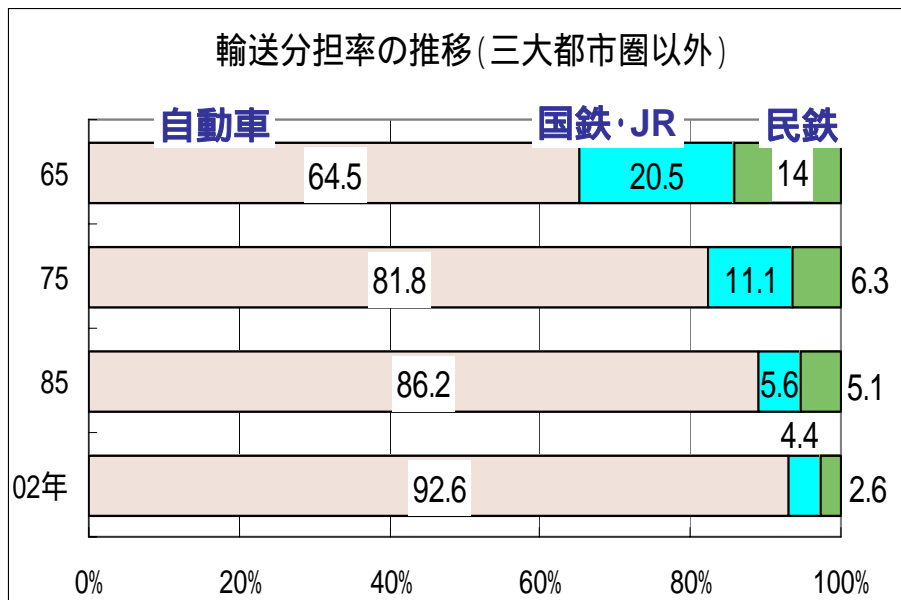
公的負担： いわゆる一般財源からの支出に該当するもの。利用者から徴収された揮発油税などを財源とした支出、料金収入を財源とした支出は含まれない。



みんなで止めよう温暖化

チーム・マイナス6%

地方鉄道の実態について



国土交通省「旅客地域流動調査」より作成

地方では、鉄道の輸送分担率が、自動車に押され、大きく減少してきている。



みんなで止めよう温暖化

チーム・マイナス6%

地方鉄道の実態について

地方鉄道A社の車両保有状況(現在現役車両)

	製造年(車齢)	購入先	両数
形式1	1961年(44年)	自社発注	4
形式2	1964年(41年)	自社発注	6
形式3	1979年～(26年)	自社発注	15
形式4	1971年(34年)	関西大手私鉄から購入(1991年)	16
形式5	1969年(36年)	首都圏大手私鉄から購入(1995年)	6

山手線の車両導入状況

型式	導入年
101系	1961年
103系	1963年
103系冷房車	1970年
103系ATC	1981年
205系	1985年
E231	2002年

2005年4月新型省エネ車両E231系にすべて統一

地方鉄道の経営状況は厳しく、製造後40年を経過した車両などが未だ、現役で活躍している。新型車両の製造も難しく、首都圏・関西圏の大手私鉄の引退車両を導入することも少なくない。



みんなで止めよう温暖化

チーム・マイナス6%

主な道路政策について(H18国土交通省重点施策)

● 防災対策の推進

- ・ 橋梁の耐震補強を推進
- ・ 沿道と一体となった道路空間(沿道空間)の構築

● 踏切対策のスピードアップ

- ・ 速効対策により約1,300箇所を今後5年で対策(歩道狭、開かずの踏切)
- ・ 抜本対策により約1,400箇所を対策(自動車・歩行者交通の多い踏切)

● 道路政策における「CO₂削減アクションプログラム」の策定・実施

- ・ 道路政策により2010年までに約800万トンCO₂/年を削減
- ・ 渋滞がなくスムーズに走れる道路の実現
- ・ 自動車交通の運用の効率化
- ・ 人と車のかかわり方の再考
- ・ 道路空間の活用・工夫によるCO₂の削減

● 「この道ニッポン(仮称)」を推進

● より「使える」ハイウェイ施策への転換

- ・ スマートIC(ETC専用IC)の整備を促進
- ・ 多様で弾力的な料金施策の実施
- ・ ETC利用促進に向けた支援を実施

道路局のH18予算概算要求額

3兆5,902億円(国 費)

6兆5,105億円(事業費)

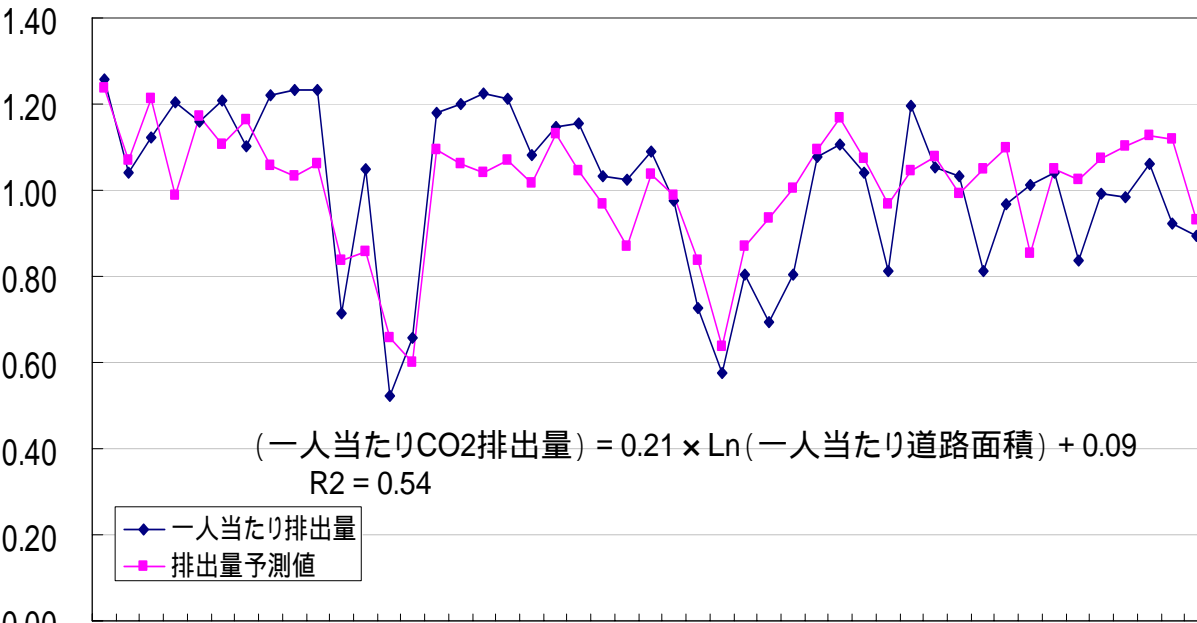


みんなで止めよう温暖化

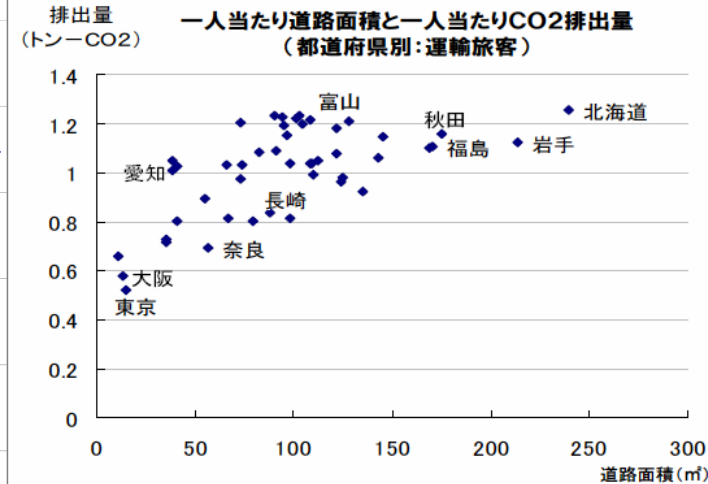
チーム・マイナス6%

道路整備とCO2排出量の関係について

トン - CO2 一人当たり道路面積と一人当たりCO2排出量(運輸旅客)の関係



北青岩宮秋山福茨栃群埼千東神新富石福山長岐静愛三滋京大兵奈和鳥島岡広山徳香愛高福佐長熊大宮鹿沖
海 道森手城田形島城木馬玉葉京川瀧山川井梨野阜岡知重賀都阪庫良山取根山島口島川媛知岡賀崎本分崎島縄



国土交通省「道路統計年報」、国立環境研究所「市町村における運輸部門温室効果ガス排出量推計手法の開発および要因分析」より作成

新設や改良など道路整備が進み、一人当たりの道路面積が広がると、一人当たりのCO2排出量(運輸旅客部門)が増加する傾向にある。ただし、北関東や北陸などでは予測値より実際の排出量が高く、逆に、奈良、広島、長崎などでは、予測値より実際の排出量が低いなど、地域個別の要因などについて留意する必要がある。



みんなで止めよう温暖化

チーム・マイナス6%

主な自動車交通政策について(H18国土交通省重点施策)

- ユニバーサルデザインに基づく誰もが使いやすい公共交通の実現
 - 公共交通移動円滑化事業(ノンステップバスの導入、乗り継ぎ利便向上のための施策など)
 - 地方バス路線維持対策
- 環境対策の推進
 - 低公害車普及促進対策
 - 次世代低公害車開発・実用化促進事業
 - 燃料電池自動車実用化促進プロジェクト
 - 地球温暖化対策の推進(自動車分野のCO₂排出量評価プログラムの構築など)
- 安全対策の充実・強化
 - 車両の安全対策
 - リコール制度の着実な運用
 - 自動車検査の高度化
- 自動車ユーザーの利便向上と交通事故被害者対策の充実
 - 自動車保有関係手続のワンストップサービスの推進
 - 自動車事故対策機構による介護料・短期入院助成費の支給

自動車交通局のH18予算概算要求額

227億5,400万円



みんなで止めよう温暖化

チーム・マイナス6%

主な鉄道政策について(H18国土交通省重点施策)

- 安全・安心な輸送サービスの提供
 - 鉄道の安全対策の推進 ・踏切事故防止対策の推進
 - 都市鉄道等の防災対策の推進 ・地下駅における火災対策の推進
- 人と環境に優しい社会の実現
 - 少子・高齢化に対応したバリアフリー空間の整備(1日5千人以上の駅は原則全駅)
 - グリーン物流の推進(鉄道貨物の輸送力の増強)
- 活力ある都市と地方の実現
 - 都市鉄道の利便増進(速達性の向上及び交通結節機能の高度化)
 - まちづくりと一体的な交通結節点の整備、
 - 空港アクセス鉄道・地下鉄等都市鉄道の整備
 - 整備新幹線の着実な整備
 - LRTシステムの整備
 - 地方鉄道の再生

鉄道局のH18予算概算要求額

1,298億9,800万円(国 費)

4,048億3,500万円(事業費)

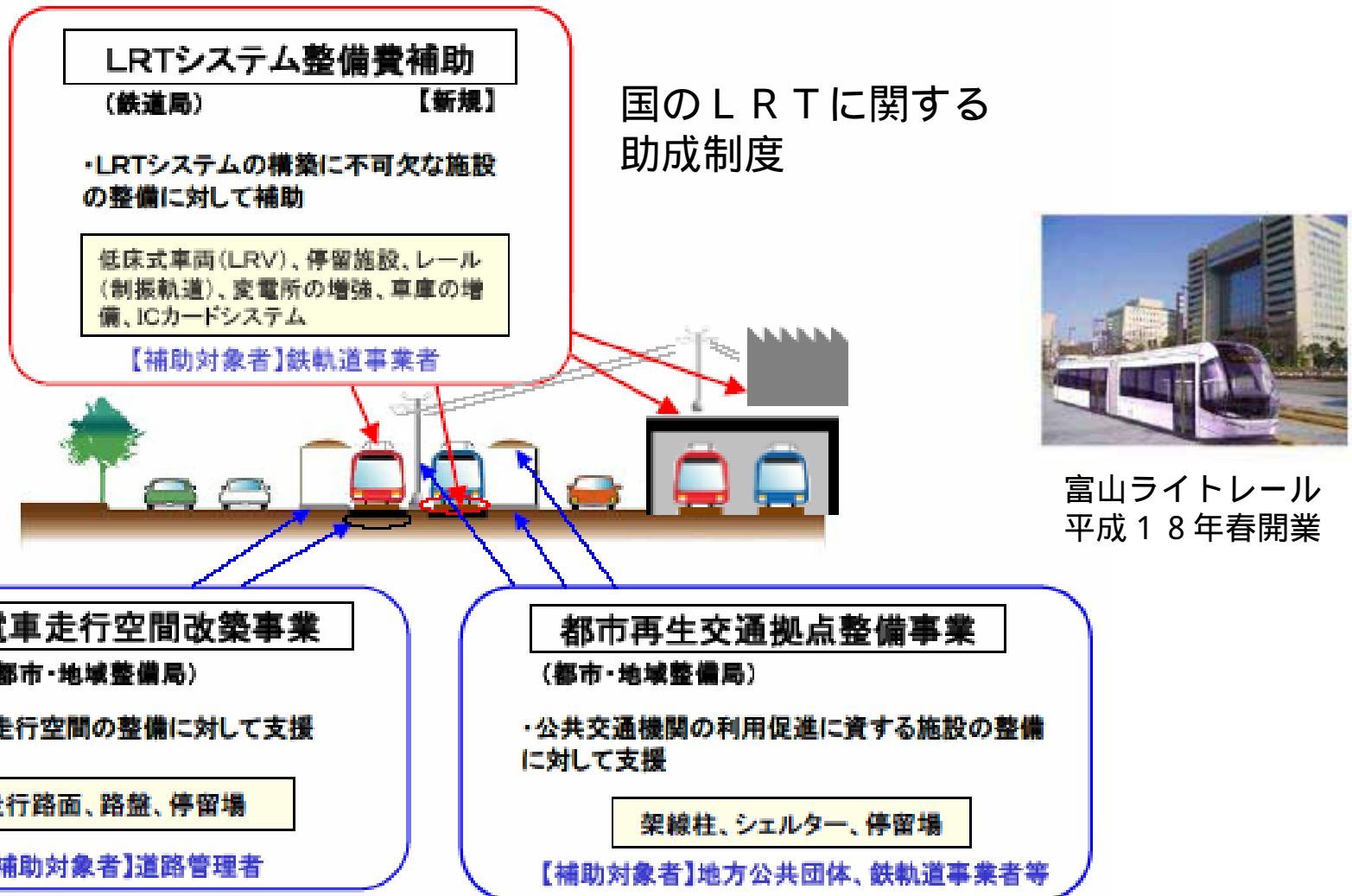


みんなで止めよう温暖化

チーム・マイナス6%

LRTの再興に向けた取組

「まちづくりと一体となったLRT導入計画ガイダンス(国交省)」より



みんなで止めよう温暖化

チーム・マイナス6%

公共交通利用を促すための取組(静岡市の事例)

「静岡市オムニバスタウン計画」

目標

1. バスの利便性・安全性等の向上 「乗りやすく降りやすい、全ての人が移動しやすいバスの走るまち」
2. 交通施設等の整備・改善 「バス交通を上手に利用した、交通渋滞のないまち」
3. 交通安全に配慮したバス走行環境の改善 「気軽に乗れる、便利なバスの走るまち」
4. 社会的役割の認識高揚 「みんなでバスを利用して、環境にやさしいまち」
5. 人的交流の促進 「合併効果の高まる、バスを利用した人的交流の盛んなまち」

対策

1. バスの利便性・安全性等の向上 「乗りやすく降りやすい、全ての人が移動しやすいバスの走るまち」
2. 交通施設等の整備・改善 「バス交通を上手に利用した、交通渋滞のないまち」
3. 交通安全に配慮したバス走行環境の改善 「気軽に乗れる、便利なバスの走るまち」
4. 社会的役割の認識高揚 「みんなでバスを利用して、環境にやさしいまち」



バスの利便性・安全性等の向上 (静岡市)

- 人や環境に優しい**小型低床バス**を導入し、バス停を新設して短い間隔での乗車を可能とするなどの対策を実施
- 時間帯による**使用車両の変更**、片周りから両周りへの**ルート変更**、商店街を經由する路線変更などを利用者の声を受けて実施
- 時間帯による車両交換やルート変更の当初は利用者の一時減少が見られたが、平成16年夏ごろからは増加に転じ、現在では市民への認知度も上がって定着しつつある
- オムニバスタウン計画を推進することにより、自家用車の利用を押さえてバス利用に転換を促し、地球温暖化の原因の一つとなっている二酸化炭素の排出量を抑制する効果が期待される



小型のコミュニティバスの導入



CNGバスの導入

静岡市ホームページより



バスの利便性・安全性等の向上 (静岡市)

- 静岡市の交通の特徴として、交通手段としての自転車分担率が約 20%と、他都市に比べ比較的高めとなっていることから、**サイクル&バスライドシステムとして、バス停に駐輪場を設ける**ことにより、バス停までのアクセス時間を短縮し、自転車利用者にとってのバス停の利便性を高め、自転車からバスへの乗換を促進させ、**都心部への自転車の流入数を減少**させる施策を実施
- 平成14年に「**パーク&バスライド**」の実験を実施し、今後の本格導入に向けて、駐車場の確保・設置や料金体系の確立など課題があることが明らかになったが、導入に向けて引き続き検討
- 降雨時や強風時のバス待ち状況の改善には市民の強い要望を踏まえ、**快適で利用しやすいバス停を市民に提供**するため、バス停上屋やLED情報提供システムを備えたバス停の整備を実施



サイクル&ライド



パーク&ライド



バス停の整備

静岡市ホームページより



みんなで止めよう温暖化

チーム・マイナス6%

交通安全に配慮したバス走行環境の改善 (静岡市)

- 平成16年から静岡駅につながる主要県道約2.8Kmで、平日の午前7:30～9:00の間、静岡駅方面に向かう歩道側の第1車線に**バス優先レーン**を**設置**
- 導入にあたっては、事前に沿道住民を対象とした説明会を実施、市広報紙などを活用して**周知徹底**
- レーンのカラー舗装化**と**公共車両優先システム (PTPS)**の導入、**時間規制による駐停車禁止規制**の実施、**交差点の車線見直し**などの施策も併せて**実施**
- バス優先レーンの導入により、天候にかかわらず**バスによる区間内の所要時間が平準化**し、**走行環境も改善**され、**定時性が高まって公共交通としての信頼度が向上**



社会的役割の認識高揚 (静岡市)

- オムニバスタウン計画全体への理解を高め、親しみを持ってもらうために、この事業に**共通のキャラクター「オムニ坊」**を採用し、オムニバスタウン計画の様々な案内や、PRのために導入したラッピングバスにも図案として採用
- 多くの人、特に次の世代を担う子供たちに対して、教育を通じてバスが持つ公共交通機関としての社会的意義を理解してもらい、将来の人・まち・環境にやさしいまちを実現するために、**バスをテーマとした授業実施の試みを実施**
- 実践授業の成果を検証し、**教材をマニュアル化**。このマニュアルを活用して公共交通をテーマとした授業を実施することによって、若年時から公共交通の果たす役割や、環境負担軽減効果を認識してもらっている



バスをテーマとした授業実施

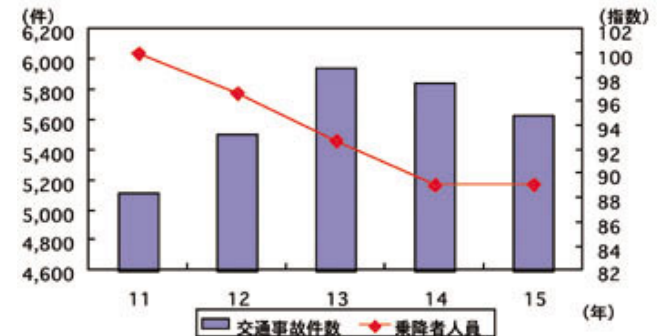
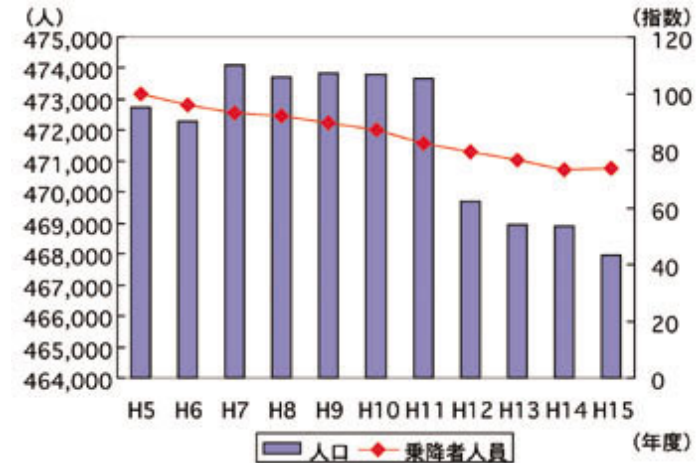


「オムニ坊」



取組の成果 (静岡市)

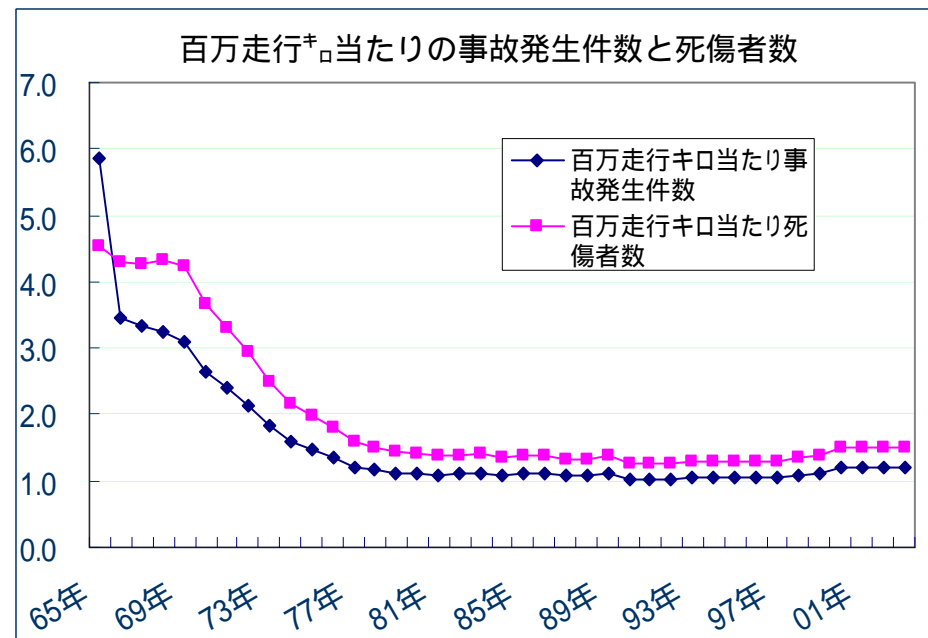
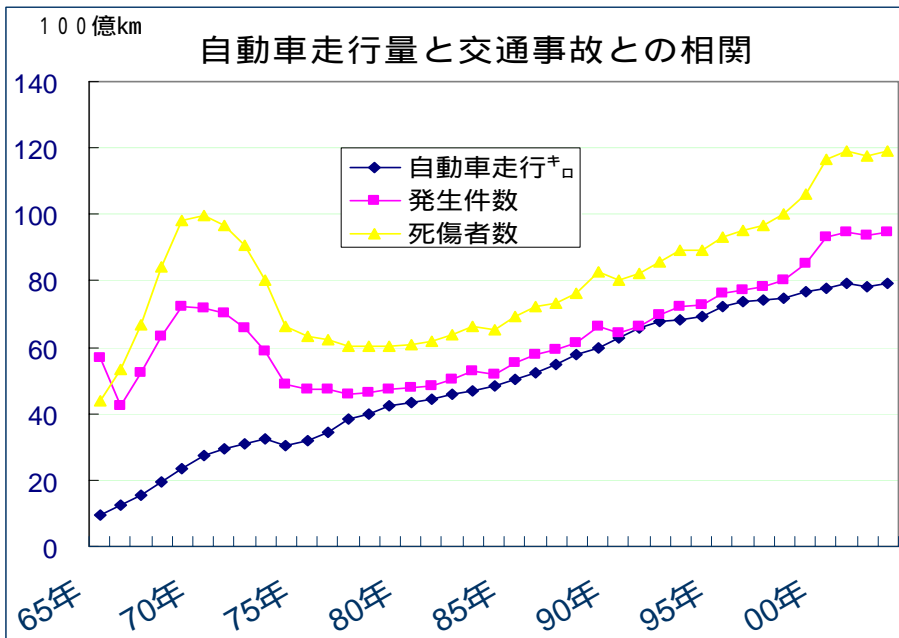
- 計画を進めて3年目の平成14年度にはバス利用者数に下げ止まりの傾向が見え始め、翌15年度は一転してバス利用者数が増加
- 計画の個別施策の実施状況とバス利用者数の関係で見ると、3つ以上の施策を複合して実施したバス路線においては47%で、4つ以上の施策を複合して実施したバス路線においては67%で、バス利用者数が増加
- 旧静岡市地区の自動車事故発生件数は平成13年度をピークに増加傾向に歯止めがかかりつつある
- 平成15年度には静岡市のバス利用促進の取り組みについてアンケートを実施し、バス利用者の85%が以前に比べバスサービスが向上したと答えている



静岡市ホームページより



(参考) 自動車走行量と交通事故の関係



自動車輸送統計年報(国土交通省)、警察庁資料より作成

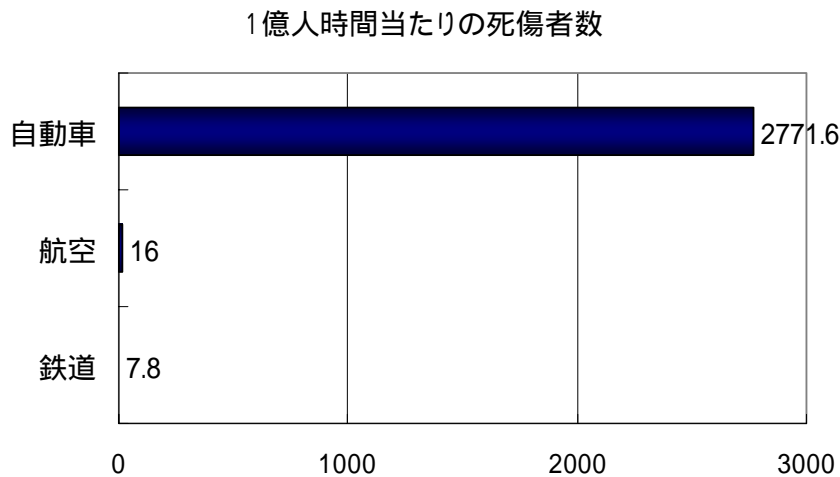
- 1960年代、70年代のいわゆる「交通戦争」が問題となった時代の後、80年代以降は、自動車交通量と交通事故件数、死傷者数はほぼ一定の関係となっている。
- したがって、自動車走行量が伸びるに従って、事故件数、死傷者数も増加する傾向にある。



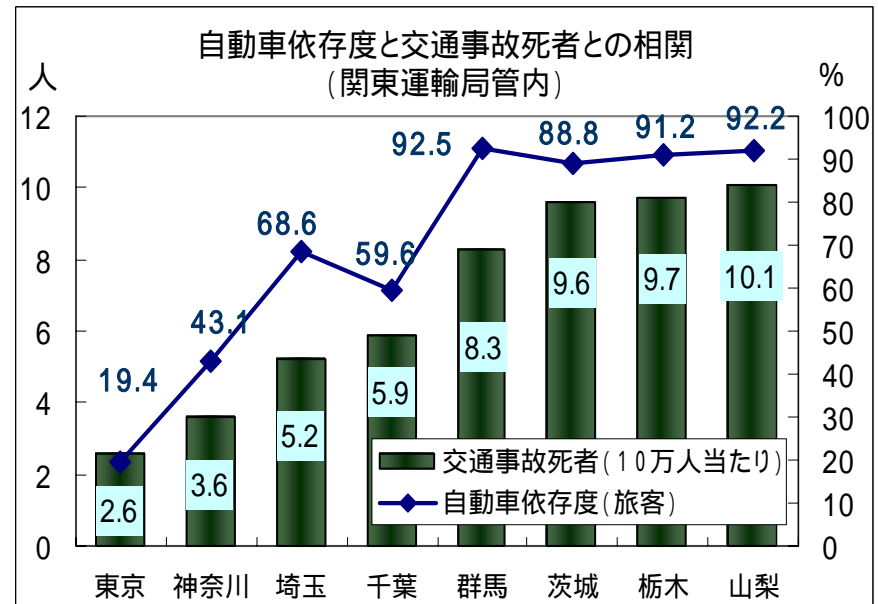
みんなで止めよう温暖化

チーム・マイナス6%

(参考) 自動車走行量と交通事故の関係



「路面電車ルネッサンス」宇都宮浄人 (2003)



「交通統計」(警察庁)、「旅客地域流動調査」(国土交通省関東運輸局)から作成

- 自動車の依存度が高い県ほど、人口当たりの交通事故の死者が増加する傾向にある。
- 自動車から鉄道などへのモーダルシフトを進めることは、事故による死者の減少にもつながると予想される。



みんなで止めよう温暖化

チーム・マイナス6%