

第1章 我が国の社会経済をめぐる環境の変化

高度成長から安定成長への転換など経済変化とあわせた国民意識の変化、少子・高齢化社会への移行、国際化の進展と地球環境問題への関心の高まり、IT革命、高度情報化社会の浸透、暮らしにおける安全・安心への関心の高まりなど社会経済環境が変化。

第2章 国土づくりと交通

1. 国土づくりの変遷

- ◆ これまでの開発中心の国土づくりにより、国土の発展はもたらされたものの東京への一極集中や中山間地域の衰退などアンバランスな国土構造。
- ◆ 開発中心から調和や連携を目指す方向への転換。

2. 国土づくりにおける交通の役割

- ◆ 国土の効率的利用を図り国民生活を支える基盤として、交通の果たすべき役割は非常に大きく、広域的な地域連携、物流機能の高度化・高騰化による産業全体の競争力強化、国民生活の向上など国民のニーズに柔軟に対応できる交通システムが必要。
- ◆ 自然と調和し自然災害に強い国土を形成するため、災害に強く信頼性の高いネットワークの形成が必要

3. 交通の変遷と現状

- ◆ 交通手段間の分担関係は時代とともに変化し、最近では安定した状況を示しつつあり、各手段の特性が反映された交通体系が形成されつつあるが、交通手段間の連携では不十分な面も存在。
- ◆ 鉄道や軌道は中長距離輸送や通勤通学交通、航空は長距離と高付加価値品の輸送、船舶は容量の大きな貨物の輸送においてそれぞれ重要な役割を果たしている。
- ◆ 道路交通は、歩行者や自転車のほか旅客の中短距離輸送の大半を担っており、かつきわめて大量の貨物を輸送。また、他の交通の末端部分を担当しうる唯一の機関。

4. 交通の直面する課題と新たなニーズ

- ◆ 大都市圏では、交通渋滞やこれに伴う騒音・大気汚染などの遠藤環境の閣下、公共交通機関の輸送力の欠如などが発生。地方中枢都市における大都市問題の発生。
- ◆ 地方都市では、公共交通の衰退や中心市街地の空洞化が進行。
- ◆ 高齢社会に対応したきめ細かい交通サービスの提供、災害に強い交通のネットワーク形成が必要
- ◆ 近年特に、CO₂の削減など地球環境への対応、規制緩和等を踏まえた新たな官民パートナーシップの構築、また政策の導入・遂行にあたっての票制における透明性の確保などが求められている。

第3章 求められる交通政策

1. 交通政策に求められる視点

- ◆ 交通は、ドアツードアでの人やモノの動きが基本であり、交通手段同士の連携、都市における空間面からの連携、都市・地域計画等の他の政策と交通政策との連携など幅広い連携を踏まえた交通政策の視点が必要。

2. 連携からみたこれまでの交通政策

- ◆ 昭和30年代までは、各交通手段毎に独立して整備を進めてきたが、急激な経済

- ◆ 社会の発展に即応できず、交通渋滞、交通事故や交通公害などの問題が発生。
- ◆ 昭和 40 年代に入り、利用者負担を原則として、各交通手段の競争と個々の利用者の自由な選択を反映し、各交通手段の特性に応じた望ましい分担関係を実現するための諸方策を実施する総合的な交通体系の考え方が取りまとめられた。
- ◆ 昭和 50 年代や昭和 60 年代においては、全国総合開発計画などに基づき、高速道路や新幹線、空港等の高速交通ネットワークの整備を精力的に推進。
- ◆ 昭和 40 年代にとりまとめられた総合的な交通体系の考え方は、現在まで受け継がれており駅前広場など実態に即した具体的施策は一定の成果を上げてきたが、理念が先行するあまり即地制に欠け施策の実効性という点では十分でない面も存在。
- ◆ J R と民鉄、空港と鉄道など運輸関係施設間における連携の不十分さも存在。

3. 連携重視のネットワーク型交通体系

- ◆ 課題や新たなニーズに対応するためには、交通手段内部や交通手段間の連携とともに、他の政策分野との連携を含めた幅広い連携（ハーモニゼーション）による、具体的かつ有効性のある交通政策の展開が必要。
- ◆ 交通手段のみに着目したこれまでの「マルチモーダル」にとどまらず、空間面やほかの政策分野などとの連携を包含したものとして「マルチモーダル」の概念の拡大。
- ◆ 交通手段やほかの政策分野について相互に連携を図り、地域に根差した円滑かつ効率的な交通を実現する「連携重視のネットワーク型交通体系」（マルチモーダル交通体系）の形成を図ることが重要。

4. 道路交通が果たすべき役割

- ◆ 道路交通は、交通において量的に大半を占めるとともに、バルキーな物資の中長距離輸送や都市間旅客輸送などを除き、大半の役割を担っており交通全体を底支え。
- ◆ 道路交通は、角交通手段の端末輸送、都市内の物流や防災時の緊急輸送、障害者の旅客輸送など道路交通でしか果たし得ない固有の機能を数多く有しており、その責任を十分に果たすことが必要。
- ◆ 一方、道路交通と代替関係を有する交通手段の活用により、渋滞緩和等道路交通事態にもメリット。
- ◆ したがって、地域の状況を踏まえつつ、道路交通でしか果たし得ない固有の機能やほかの交通手段との代替・補完といった道路交通が有する機能を活用することなどにより、多角的な連携を推進し、これによりりゆおしゃの多様なニーズに応え得るネットワーク型交通体系が実現。

第 4 章 ネットワーク型交通体系のための戦略

1. 施策展開の基本的考え方

(1) 施策展開の方向

- ◆ 外部制約条件に留意しつつ広い意味での利用者の利便性・快適性を第一に考え、競争を基礎においた連携のもと、具体的かつ実効性のある交通施策を展開。この場合、同一の交通手段における連携とともに、交通手段が有するきわめて汎用性の高い交通機能を活用した連携の確保が重要。
- ◆ 国土・地域計画、都市計画と一体となった即地的な交通施策を展開するとともに、交通負荷の低い都市づくりを推進。
- ◆ 交通手段間の補完・代替関係を活用するため、交通結節点の改善、TDM の一環としての支援や道路に関する料金施策を実施。特に主として道路の路面や構造物の一部を使い、実質的に道路交通の役割を担う公共交通を「道路公共交通」として積極的に支援。
- ◆ 交通施設の整備にあたっては、異なる施設の複合的利用など空間的一体性に留意するとともに、密集市街地対策としての区画整理など面整備との一体的整備

の推進。

- ◆ 高齢者・身体障害者のドアツードアの移動を充実するスペシャルトランスポートの確保。
- ◆ 都市・地域の自助努力を引き出しつつ、都市・地域の個性に応じた交通施策を実施。
- ◆ 適切な施策の立案・評価のための正確なデータの蓄積

(2) 施設整備の方向

- ◆ 全国的な幹線交通においては、国際競争力の確保の視点から、交通拠点と幹線道路とのアクセス性を図り、全体として最も効率的な高速ネットワークを形成するとともにリダンダンシーの確保された広域交通ネットワークの形成が必要。
- ◆ 三大都市圏では道路交通と公共交通との連携、中枢・中核都市では道路整備とあわせた公共交通導入支援の検討、地方都市ではバスの利用促進、地方部では自動車交通を前提とした道路整備とナショナルミニマムとしての公共交通の確保が必要。

2. 施策の具体的内容

(1) 旅客交通

- ◆ 都市において快適なモビリティを確保するため、バス、新交通システム、路面電車等の道路公共交通の有する道路交通に対する代替機能を積極的に活用するとともにバス路線の都市計画上の位置付けの明確化など都市計画と道路公共交通の連携を推進。具体的な支援の実施にあたっては科学的な評価手法を確立したうえで合理的な支援制度を導入。
- ◆ 公共交通の利便性を高めるため、交通手段間の情報交換・提供、ITを活用したITS施策、インターネットによる情報提供等の推進。
- ◆ 交通結節点の高度利用や結節機能の強化を図るため、民地における地下鉄駅前広場など道路敷地以外も活用した施設整備のための制度充実・運用改善、空間の立体的利用制度の充実。その際、周辺に及ぼす交通上の影響に十分配慮。
- ◆ 都市交通上の重要性を認識したうえで、歩行者・自転車利用者の安全性の確保や利便性の向上を図るため、道路施設のバリアフリー化、自転車道、駐輪場の整備と制度の充実・運用改善。
- ◆ 都市内における道路利用の差別化によりスマートで柔軟な道路利用を図るため、バス専用道路、乗用車専用道路整備のための制度の充実・運用改善等。

(2) 物流交通

- ◆ トラック輸送の規制・誘導による都市内の道路交通環境の改善を図るため、沿道荷捌き施設や民地を利用したトラックミナターミナル整備の制度充実・運用改善、都市計画による立地規制・誘導に関する制度の充実・運用改善等。
- ◆ 港湾等と高規格道路の連絡性の向上や貨物積み替えの効率化を図るため、物流施設一体型高速道路IC整備の制度充実・改善等。

(3) 共通

- ◆ 都市内における駐車マネジメントや違法駐車対策の実施とともに、道路機能の有効活用の観点からの道路利用パフォーマンス指標の導入。
- ◆ 空港へのアクセスの定時制向上を図るため、アクセス道路の構造や交通運用の見直し。
- ◆ 県内にとどまらないブロックレベルの自律の観点を踏まえた、地域連携や地域活性化を図るための地方部における高速道路ネットワークの有効活用、道の駅や高速道路SAなどの地域情報拠点化や防災拠点としての活用。
- ◆ 空港と高速道路の一体的整備や道路事業による高速道路追加IC整備の制度充実・運用改善等。
- ◆ 道路と鉄道の安全性の向上や踏切交通容量の積極的な拡大のため、踏切道の改良の推進のための制度充実・改善等。
- ◆ 効率的な交通事故対策としてのGIS活用やそのための政策支援。
- ◆ 外国人や高齢者にわかりやすい道路標識の設置や交通施設管理者間での整合の確保、国道や県道表示の工夫、キロ程を活用した道路位置情報の発信。

- ◆ 交通アセスメントによる沿道立地の適正な規制・誘導。

3. 施策を実施するにあたっての留意事項

(1) 関係機関の密接な連携の確保

- ◆ 各交通手段の計画・事業進捗等を情報公開することにより、相互に連携を図った効率的な整備を推進。
- ◆ 災害に強い国土・地域づくりのため、道路ネットワークのリダンダンシーの向上に加え、交通施設管理者間の情報の共有化。また災害時の円滑な迂回・誘導のための情報メディアの活用や沿道モニター制度の充実。

(2) 既存ストックの有効活用

- ◆ 人口の減少や、財源の制約が予想されるなか、利用者の立場に立った効率的な交通システム構築のため、重要に対応した施設整備に加え、交通結節点の改善やTDMの導入などにより既存ストックを有効に利用する施策を実施。

(3) コミュニケーションの推進とアカウンタビリティの向上

- ◆ 社会資本整備や地域づくりは、本来国民と行政との協同により創造していくべきものであり、整備にあたっての時間管理概念の導入とともに国民と行政との継続的なコミュニケーション活動により国民のニーズを十分把握。また行政としての透明性を確保しかつアカウンタビリティを向上。

(4) 新技術の導入

- ◆ 円滑かつ効率的な交通体系の形成と運営のため、輸送需要に対応した交通手段に関する技術開発や、ITなどの急速に進展する新技術を積極的に導入。

(5) 民間との役割分担

- ◆ 民間セクターと公的セクターが行う分野を明確にするとともに、民間セクターとの連携により、効率的かつ利用者の立場に立った交通設備の整備を進める。
- ◆ 民間活力を積極的に引き出すため、PFIの導入や運輸事業における規制緩和を推進。

(6) 費用負担

- ◆ マルチモーダル交通体系は、受益者負担を原則としつつ、各交通機関の競争と利用者の自由な選好を反映して形成されるべきものである。
- ◆ 都市交通分野においては交通全体としての効率化を図るため、道路交通に対する代替機関について科学的評価を行い、その効果を確認しつつ道路公共交通の支援について柔軟に対応することが必要。