

街路交通施策に関する最近の動きについて

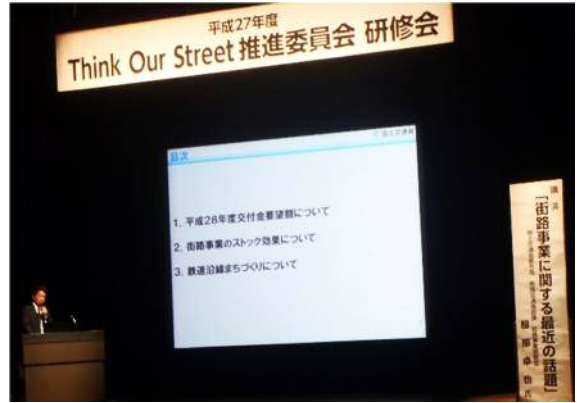
国土交通省 都市局 街路交通施設課
街路事業調整官 服部 卓也

今日は、皆様に3点お話をしようと思っております。

街路課が誰かにお話をする際の1点目は、必ず予算の話からとなります。28年度の予算の状況も含めて、お話させていただきたいと思っております。

2点目は、現在、国土交通省は「ストック効果」を強く言っております。今まではどちらかというと、補正予算で公共事業を実施すると景気対策になるフロー効果を強く言っておりましたが、今はもともとインフラが持っている整備効果（フロー効果）をきちっとアピールしていこうとしております。

3点目は、必ず街路事業ということではないですが、鉄道沿線まちづくりについてです。平成26年8月に都市再生特別措置法を改正し、立地適正化計画を作りましたので、今、いくつかの市町村に声をかけ、最終的に広域連携型な立地適正化計画になるといいのですが、せめて沿線の市町村が協力し、役割分担をしてまちづくりをしていきませんか、ということを進めております。以上、3点を本日はお話ししたいと思います。



1点目は予算です。このグラフ（右図）は平成28年度交付金要望額について、概算時点での要望額がどうなっているかを表しています。ご覧いただければ分かる様に、社会資本整備総合交付金・防災安全交付金とも1.2倍に要望が膨らんでいます。これは、当然と言えば当然で、今年の予算配分状況を考えても、これだけ要望しても全く措置が取られていないため、当然要望は膨らんでいる形になっています。

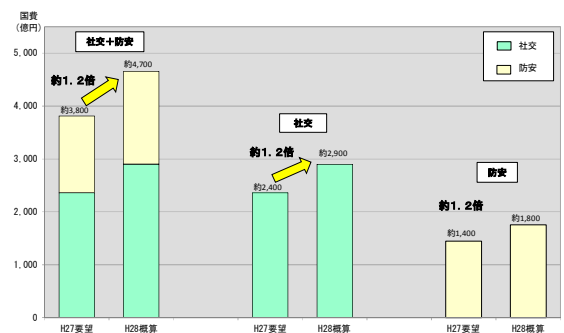


図 交付金要望額の伸び (S 街路)

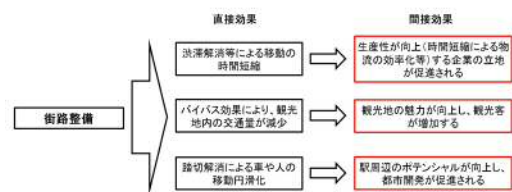
ただ、当然のことながら、公共事業がこれから増える状況にあるのかを言わせて頂くと、これは財務省が行っている財政制度等審議会というのがありまして、そこの建議の中でも、公共事業についてはもうこれ以上増やすことが出来ない、との言い方をしています。昔は「もっと減らします・削ります」という言い方だったのですが、増やせないとの言い方になった。なので、もしかしたら今年くらいの国費全体で公共事業が6兆円くらいですけれども、それくらい確保できるのかもしれない。ただ、今日来られている自治体の皆様にも迷惑を掛けているかと思いますが、要望がこういう状況という事は、このまま行けば28年度も状況が悪化するんじゃないかという感じになっております。口頭で何度も言っておりますが、街路事業の社会資本整備総合交付金はこ

ういう要望額に対して国費で措置できたのが平均で4割です。尚且つ街路事業の中で鉄道側と協定を結んであまり遅らせることが出来ない連続立体交差事業といった事業とかは、それなりに配慮しなければならない。配慮しなくてはならないのに、5割しか配分されていないという状況になっています。結局それを除くと、連立以外の一般の街路が大体平均して3割くらいしか配れていない。その中で27年度完了しますという箇所はそれなりに配慮しなければならないとした結果が、残りの路線についておおよそその1割から2割しか国費配分ができていないということです。恐らく、この状況からもっと厳しい状況にならざるを得ないでしょう。春から言っておりますが、他に使う基幹事業とかを、真剣に考えて貰わないといけません。そのまま財務省に言って頂いて結構ですが、ただ状況は悪化するだけですので、それ覚悟の上でついて来て頂きたいという事なのです。今の話、社会資本整備総合交付金街路で4割と言いましたが、基幹事業で言うと道路事業で4割です。これは街路だけかという事ではなくて、道路全体で要望の4割位しか国費が措置できていない。ただ、社会資本整備総合交付金の省全体としての予算の措置率はどれ位かと言うと、6割と言われていています。道路は社会資本整備総合交付金のだいたい3割～4割を占めている。それが、4割なのに、平均で6割になるという事は裏を返せば要望に対して措置が8～9割出来ているというものがたくさんいるという事。道路だけが多分一番苦しいという状況になっています。他の事業は多分そんなに苦しくない筈なのです。なので、そういう事業を使えるのであれば、是非使った方が。街路事業の予算で街路を整備したいという事は、我々としても嬉しい事なのですが、背に腹は代えられないといった状況になっています。私が平成7年、8年街路課で係長をしていた頃は、国費で街路事業はまだ3500～4000億有りました。平成27年度1700億。もう、半分以下です。しかし、要望が減っているかと言うと、そんなに減ってもいない。とにかく、この状況は悪化する事しか考えられないという事だけはお伝えします。また、本要望まで時間があると思いますので、最大限のやれる工夫をお願いしたいと思います。また、個別にも防災・安全交付金にも行けそうだなという路線については、今年も適宜相談を受けております。とにかく、何もしていないと状況は最悪になっていくという事ですので、そこについてはよくよく頭に入れておいて頂きたい事を申し上げておきます。

ここからは、2点目のストック効果の話です。この資料自体は、省として、課としてではなく、自分として、こういう事なのではないかという物をまとめたペーパーですので、こういう考え方もあるのではないかと、聞いていただければと思います。

今、国土交通省では全体としてインフラ整備の中でストック効果が高い事業を優先的に配分しようという様な動きがあります。これは、ストック効果とは何かという事を書いてみた物(右図)です。街路を作ると言う事は決して主たる目的ではなく、背後に他の目的があるはずなのです。例えば街路整備をやることで渋滞解消等、移動の時間が短縮する。これは、1つの効果ではあります。ただ、その背後に、もっと大きな事があるのではないかと。例えば、人間の体の血管に血栓ができたとする、血流が非常に悪くな

○国土交通省では、インフラ整備に当たって、ストック効果が高い事業を優先的に進めることとしている。
○例えば、街路整備によるストック効果として、以下のようなものが考えられる。



渋滞解消による時間短縮等の直接効果に加えて、時間短縮等により地域の生産性や魅力が向上し、企業立地が進むなどの間接効果も含めた「ストック効果」が高い事業であることを、具体的な事例、数値も活用してPRすることが重要！

図 ストック効果について

る。血流が悪くなる事で何かダメージを受ける臓器がある。そのダメージを取り除く為に血栓を取る。ならば、渋滞というのは確かに道路が詰まっているのですけれど、それを取ることでどういう効果が出るのかという事をきちんと明示できないか。そういう事ではないのか、という事を書いてあります。例えばインターチェンジまでの時間が、街路整備により渋滞無くなり、早くなりました。もしかすると、その道路沿線に物流系の企業があり、物流の生産性が上がると思っ立地が進むとか、いう様な事までを含めて、ストック効果という形でできるだけ明示が出来ないかという事を考えております。3つほど書いてありますけれども、要は、道路が出来て渋滞が無くなりますので、直接的な効果は当たり前なのです。渋滞が無くなった結果、まさにその街路が出来たことによって地域にどういった効果が及ぶのかという事を色々な資料、色々な場で是非 PR をして頂きたいと思っております。

最近、各自治体から要望活動される時に、こういったストック効果の資料が大分多くなってきました。逆に言うと、うちの幹部の方がストック効果とか何もなく、ただ「予算お願いします」と言うと、殆ど相手にしない様な状況になってきています。色々な場を捉えて、自分たちが地域にどんな良い影響が及ぶ事業をやっているのかを、是非 PR して頂きたいと思っております。図内の黄色部にちょっと書いておりますけれども、直接的な効果は地域にどういった影響効果を及ぼすかという事まで含めて。逆に言うと、それこそが街路事業をやっていく本当の目的なんじゃないかと。目に見える部分ではなく、その背後にある所までを含め是非 PR をして頂ければ良いのではないかと考えております。

いくつか事例をお持ちしています。これ(右図)は尼崎の事例ですが、まさに道路が出来て、アクセスが良くなって立地が進みましたというお話です。

アクセスが良くなる。これは、確かなのですが、アクセスが良くなる事によって一体どういう事が起きるのかという事を、出来るだけ事例で明記して頂けると、要は道路が出来てアクセスが良くなると地域にこういう良い事が起きるのだという事を、これは尼崎臨海工業地のやつですが、グラフに示すように、企業進出に貢献をしている、と言う様な、データも入れております。こういう物が一番街路事業としては、道路を作ることによって極めて直接的に影響が出てくるという一つの事例だという風に思っています。2つ目、(右図)これは全く毛色が違うというやつです。秋田県角館町という昔に合併して今は仙北市になっている武家屋敷のある所なのですね。秋田の小京都と呼ばれている所ですが、実際、周辺道路がなくてまさに武家屋敷が並んでいる、その道路へ通過交通が流れ込んでいるという状況になっています。ここは、昔から街路事業でやっています「歴みち」の基本的な概念で、重要伝統的建造物が在るようなエリアから車を排除する為に、例えば外周に道路を作ってそっちに車を流して、中はできるだけ歩行



図 尼崎市の例



図 仙北市の例

者を中心に、という事をパッケージでやっているという事もあるのですが、これも同じような形で、武家屋敷が並んでいる通りに車が直接入らないようバイパスを作ろうという事業です。その結果、やはり、だいぶ歩きやすくなったという話が多く、バイパスが出来て、伝建地区の車が減少したことで観光客が増えた。ここも交通量を減らすという事と、真の目的は観光客にもっと来て歩いて頂くというのが、街路整備したバイパスが意図するところとして、まさにそこに有る。「ここに来る人をもっと増やしましょう」、その為にこの事業をやっているという事が、一つの事例になっています。

3つ目はつい最近できた事例ですが、ごく近くの姫路の駅で連続立体交差事業をやりながら駅前広場再生とかも行っていきます。連続立体交差事業ですので、直接的な効果として踏切が解消されて市街地に行き来がしやすくなります。それは直接的な効果なのですが、実際は数字的に見ると都市開発がかなり促進をされている。連立する前と後とは、だいぶ状況が違って開発が進み、まさに民間同士がかなり誘発されている所ですとか、姫路の駅前広場は、日本にあまり無いのですが、部分的にバストラジック・モールみたいな取り組みもされています。そこでまた、歩行者が結構歩きやすくなり、人が増えている。確かに連続立体交差事業ですから踏切を無くすと言ったら勿論なのですが、そこに $+ \alpha$ として、民間の投資誘発ですとか歩行者や来街者という様な街全体のポテンシャルを向上させる効果が連続立体交差事業にはある。連立をやったら、駅前というのは行政が区画整理や再開発をするという事もありますけれども、区画整理にしても再開発にしても民間が乗ってこない。行政だけで100%やる再開発、区画整理はありません。やっぱり民間がお金を出して投資をしてくれるからこそ、そういう事業が成り立つという事ですので、連続立体交差事業は、 $+ \alpha$ の効果というのをPRして頂ければ良いのではないかと考えております。



図 姫路市の例

幹部の方が予算の中にこういう風に優先的に配分しようというのですが、何をもって基準を作ったらいいいのか中でなかなか考えがまとまらないので、聞かれた時にこういうストック効果をきちっと説明できる箇所に重点的に支援しているのです、と言わざるを得ない状況に全省でなっています。なので、今皆さんがやられている事業箇所について、本来であればほとんどすべてについて、この事業はやることによって更にこんな良いことが起こるので、という事を説明できる準備を是非進めて頂きたいと思っております。これは特に当時の大臣が強く言われて、うちの事務官、事務次官、各局長含めて、こういう風なストック効果の高いものを、ということをおっしゃっています。特にストック効果で民間投資誘発と言うのですが、大都市にしかお金が行かないんじゃないかという事があります。しかし、決してそんな事はないです。投資の額の規模はありますが、地方都市にだって、それぞれ行われる効果はあるはずですので、直接的な効果だけではなく、まさにインフラが行っているストック効果が地域にどう良い効果を波及させているのか、そこを汲み取って、本来それこそが街路事業でやっている真の目的であるはずなので、是非そこを明らかにして頂いて各事業箇所を説明できるようにして頂きたいと思っております。じゃあ、こういうのをしっかりやったら予算をくれるのかと言ったら、それはまた苦しい部分ではあります。ただ、こういう路線へなかなか説明が難しいという所よりは、配分上何らかの差を付けていかな

ければならない状況だとは思っております。

最後になりますが、今、街路交通施設課として一番力を入れてやっている鉄道沿線まちづくりについてです。今、鉄道の沿線の市町村、鉄道会社さんを入れて、一体的なまちづくりを考えませんか？というお声かけをしております。これは、今年の7月に都市局で大都市戦略というのを作る委員会をやっておりました。特に大都市郊外部における沿線の人口が急速に高齢化している。高齢化率というのは高齢化の絶対数がものすごい数で増えていくという時に、その沿線は大丈夫なの？という所から、実はスタートした話ではあります。高齢者が数百万単位で増えていると、医療、福祉、介護系といった施設が高齢化の人口増加に十分対応できているのか、各自治体単位ですべて吸収しきれぬのか、という所からこの話は始まっています。こういう高齢化に対して鉄道の沿線の市町村が一体となって役割分担をして、街全体としての底上げをしていくことが出来るのではないかとこの事を打ち出しています。決して大都市の郊外部だけの問題ではなくて、地方部でも十分考えられる話ではありますので、今いくつかの自治体に声を掛けて実際に勉強会を始めております。これからのことを考えて、一つの市町村がフルセットで用意しておくということは、財政的にも、作った後の維持管理を含めてもなかなか難しくなっているのです。市町村ごとに役割分担をしながらやっていけないか、と。総務省から公共施設等管理計画を作らなければならないと各自治体は言われています。そういうものを連携して作ればきっと効率的になるのですけれど、例えばうちは図書館無くすから、隣の町のものを使おうとかという所までにはなかなか各自治体もならないのですが、やれるところからやっていくという事もあるのではないかと考えています。これは概念的な話ですが、沿線まちづくりについて、例えばすごく医療系が集積しているような市町村の駅があって、その隣町では商業系が集積していたとします。その隣町で全体として人口が減り高齢化が高くなっているのだけれど、医療系施設が足りないからといって、本当に自分たちで医療系施設がたくさん作れるか。作る方にしても商売ですので、全体が増えない中でなかなかそういうのも難しい。となれば、複数の市町村が連携をして、自分のまちの駅の周辺に医療系を中心に集積をさせて、隣の町には商業系の核があるならば商業系の核を作って、さらに隣の所には、立派なホールがあるなら、その街のホール機能を使って。というように、例えばこの3市が連携すれば、一つの都市としての機能が確保できるという事が出来るのではないかと。これからの財政状況とか人口減少とかを考えた時にはこれくらいの単位でまちづくりを考えていかなければ、一つの町で完結することはなかなか難しいだろうという事で、今色々な所に声を掛けてやっている所でもあります。

特に鉄道事業者はこういった事に敏感です。大都市圏の郊外部では、既に乗車人員が減ってきています。ただ、東京に繋がっている路線であれば東京近郊部はまだまだドル箱ですので、何とか全体として支えられるのですが、まだ余力がある内に本当の端の部分については手を打っておきたいという思いが、鉄道会社さんはかなり強い。更に、そういったことは自治体より鉄道会社の方が強く認識しています。どちらかと言うと、若干自治体の方が冷たい反応は強いです。何故隣街となんかと一緒にやってかなきゃならないのかとか、それなりに核になっている所だと、何で隣の町のためにこんな事をしなくてはならないのかと、平気で言ったりする人もいます。ただそれは今の話であって、これから10年、20年先の人口を考えた時に同じことが言えるかというところではなくて、やっぱり20年後、全体として人口が減って、さらに高齢化が進み、税収も減って、と言う中で、自分のまちですべて出来ますか？やっぱり、みんな漠然と不安を持っているのです。なので、まずは出来る事からという事で声を掛けて進め

ています。

右図（泉州地域）は、また一つの事例で大阪府の泉州地域で、自治体間の広域連携が進んでいるという事です。鉄道沿線まちづくりという事ではないのですが、泉州地域政策課題研究会として堺市から岬町といった市町村が集まって色々な課題を検討したり、3つ目の大阪府地域医療再生計画で泉州医療圏という事で医療特化したりと言う様な事をこのエリアではやっております。こういうのをてこにまちづくりでも広げていけないかと、町に声を掛けて何回か勉強会をやっております。南海さんも熱心

にやっておりますし、こういった広域連携という事をやっていないと、最終的には多分立ち行かなくなるのではないかと思います。なかなか自発的に市町村からは是非そういう事をやりたいという所までまだ行ってないので、今こういう形で、まず我々の方から声を掛けて、勉強会をやっております。

右図（埼玉県西部地域）は、また一つの事例ですが、西武鉄道と4市でやっている実験の結果を載せております。このエリアは既に人口が減りつつあって、実際の乗車人員が減ってきているという実態が有ります。ここでは、西武がシニアパスを出しています。要は、普通に乗るよりは低額になるようなパスを発行して、それでどうなるかという実験をやった形です。実はこれは、自治体が何かしているという訳ではなく、この4市連携で「DIAプラン」ということをやっているんです。その中の一環として、西武が自腹を切ってシニアパスを出してみた。右図（社会実験結果）は、その結果どうなったかというのをフォローしてみたという形になっています。この社会実験の結果を見ると、今まであまり鉄道を使わなかった層も少し頻度が増えてきたのではないかとという事が若干見て取れるという形になっております。実は、ここにもっと詳細な結果が出ておりまして、低頻度の人が週に半分出かけるようになったと。結構目的が様々だったのでありますが、この実験の中で特徴的だったのが、食事をする為に電車乗りましたと言う人が多かった。それは、もしかしたら自治体の方が駅周辺の商店街と連携して、そのパスを持っていると1割値引きがある、という様な販促と組み合わせると、もっと効果が出たのではと言う様な結果が得られています。結構、西武さんが熱心にとりあえなかった。実体の話を聞くとトータルとしては赤字だとは言っていました。ただ、このまま何もしないわけ



図 泉州地域の例



図 埼玉県西部地域の事例

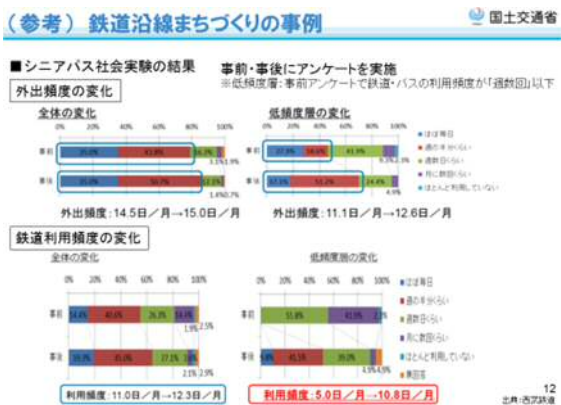


図 社会実験結果

です。実体の話を聞くとトータルとしては赤字だとは言っていました。ただ、このまま何もしないわけ

にはいかないという思いで、実験をやってみたのですが、結局利潤が減りますので、もっと頻度を上げないとなかなかプラスのところまでいかない。そこについて自治体がなんらかの形で支援することが出来ないかと議論しています。

今、鉄道会社が相談に来るところが多く、京急さんは実際に自分たちで駅周辺の人口の動態が将来どうなるかと推計し、それを持ち込んできて何か色々勉強出来ないでしょうかと、熱心にやっています。

是非自治体も、最初は観光とかでもいいです。広域で観光に協力する中で、鉄道を使ってやるとか、やれることでまずはスタートをしていけばいいのではないかと考えています。確かにこれの理想形というのは正に広域的立地適正化計画を作って、都市機能誘導区域の誘導機能というのを役割分担して、といった形ではありますが、いきなりそんなところから入るのはとても無理なので、まずは、観光を複数市町村で連携をしてみるとか、何かやってみてそれが上手くいったら更に次に繋げていく。いきなり大きな成功を狙うよりは小さな成功を積み重ねて、だんだん取り組みの分野を広げていくという事ができないかと。そのきっかけを我々が各自治体に声を掛けて今作っているという状況です。

私の方から用意したのは、この3点です。広域的まちづくりみたいな複数市町村連携というのは、恐らく10年20年後には多分避けては通れない。合併するという世界もあると思いますが、合併だけが全てではないので、やれることで連携してやっていく事がこれからの自治体の経営の在り方の一つではないかとも考えています。

あと、先程予算の話もしましたが、恐らく本当に厳しくなってしまうので、真剣に何かあれば、他の事業が使えないか？もちろん無理してどこかに行けとか言っているわけでは決してなくて、いくつかの自治体で聞いたら、住宅団地を作っていて、ある川を渡らないと団地に行けないという道路があったのです。でも、街路事業としてはお金が無いので面倒見きれないけれど、団地の為に必要なのであれば、それに対応できる基幹事業があるのではないかと。その事業からすれば、その道路はすごく大事な道路です。ただ、我々はその目的が住宅団地のためと言われても出来ないという状況もあるので、きちんとストーリーが出来るものを真剣にいくつか考えて欲しいし、いくつかやっている所は実際あります。街路事業だけですべてを閉じてやっていくという事はなかなか難しくなっていますので、色んなお財布を使うことを考えなければなりません。それは、道路事業でも全く同じことになっていますので、今一度少しお考えを頂ければ、こちらとしても助かります。その相談には乗る態勢は整えていますので、是非お願いしたいと思っています。私の方からは、以上でお話終わらせて頂きたいと思います。