

健康増進のライフスタイル形成に向けた 市街地整備方策検討調査

平成20年3月

国土交通省 都市・地域整備局

目 次

I 都市における「歩く」空間の現況・課題の整理

§ 1 「歩く」まちづくりの背景	1
§ 2 まちづくりにおける「歩く」ことの意義	17
§ 3 歩行の科学	25
§ 4 「歩く」ことの現況・課題	29

II 市街地類型別の課題の整理

§ 1 海外の「歩く」まちづくりの取り組み	40
§ 2 我が国の「歩く」まちづくりの現状と課題	42

III 袋井市をモデルとした検討

§ 1 袋井市における都市空間等の現状と課題	54
§ 2 「歩く」都市空間整備の方向	79
§ 3 まちづくりフォーラムの開催	89

IV 「歩く」市街地整備の方策

§ 1 「歩く」まちづくりが目指す都市像	93
§ 2 「歩く」まちづくりの実現方策	98

参考資料

参考資料 1 海外における歩行者や自転車マスタープランの概要	125
参考資料 2 「歩いて暮らせるまちづくり」における各モデル地区調査結果概要	131
参考資料 3 「歩いて暮らせるまちづくり」モデル地区の先進的取り組み	137
参考資料 4 検討委員会の議事録	142

I 都市における「歩く」空間の現況・課題

§ 1 「歩く」まちづくりの背景

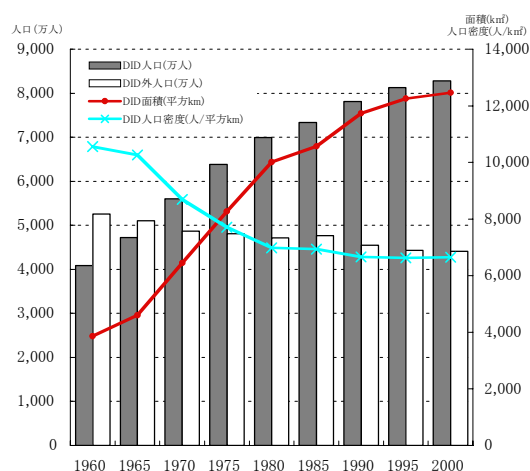
1. 我が国の都市づくりの課題

1) 急激な車社会の進展による郊外化の拡大

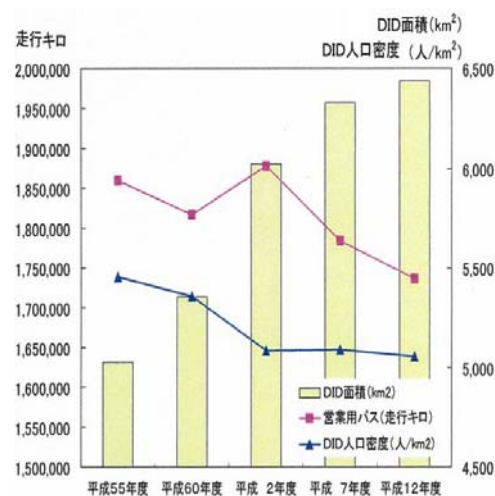
1960年代後半の国産大衆車の出現に伴う急激なモータリゼーションの進展は、都市部への急激な人口集中による都市郊外部における市街化をもたらした。人口集中地区（DID）の面積が拡大する一方、人口密度が減少し、市街地の低密化を進めている。

住宅地や広域的商業施設の郊外開発等は、自然環境への負荷、インフラ投資、維持管理コストの増大等の諸問題を引き起こしている。また郊外化に伴う都市機能の拡散は、特に地方都市において車に依存した生活スタイルを定着させた。人口や都市機能の集積を前提に整備されてきた公共交通は、利用者の減少にともなう事業運営の圧迫等から、サービス水準を低下させており、生活を支える市民の足として十分機能しなくなっている。

モータリゼーションの進行は、車を所有する人々の移動の自由と機会の拡大という豊かさをもたらしたが、一方で、運転免許証を持たない、車を持たない（持てない）、車中心の社会において移動を制約される、交通弱者と呼ばれる子供、高齢者、障害者、低所得者などの都市機能へのアクセシビリティを低下させている。実際、免許を持たない後期高齢者層（75歳以上）の外出率が低下しており、高齢化の進行する社会において、この問題はますます深刻化することが予想される。

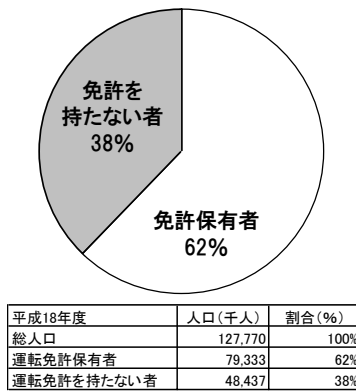


図表 I - 1
DID 人口面積と人口密度（国勢調査）

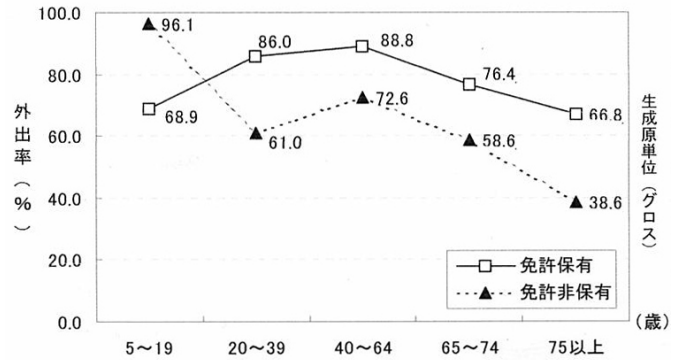


図表 I - 2
営業用バス（乗合）と DID 人口密度・面積の推移
（三大都市圏を除く）

出典：社会資本整備審議会道路分科会資料（自動車輸送統計・国勢調査）



図表 I-3 免許保有者割合
 ・総人口：総務省統計局平成18年10月1日現在推計人口
 ・運転免許保有者数：平成18年度運転免許統計

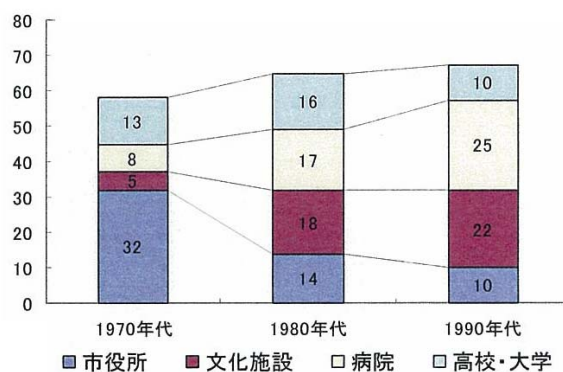


図表 I-4 年齢階層別免許保有別外出率
 出典：山口・防府都市圏 総合都市交通体系調査報告書

2) 中心市街地の衰退と空洞化

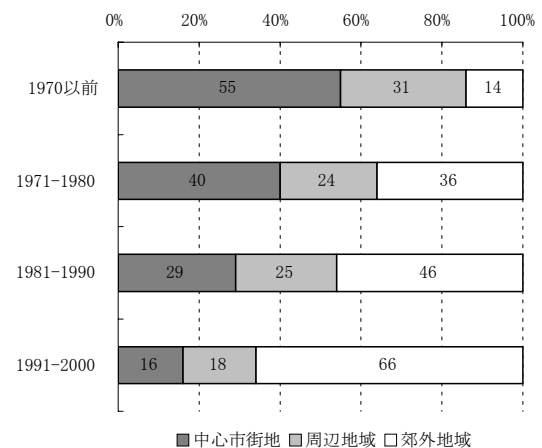
車社会の進行に伴う大規模な商業施設等の郊外立地は、特に地方都市で顕著な中心市街地の衰退をもたらした。中心市街地の衰退と空洞化は、郊外化による都市機能の拡散と関連深く、郊外居住の進展に伴う居住人口の流出、公共公益施設（市役所、文化施設、病院、大学等）の郊外移転、大型商業施設の郊外立地等、都市の顔として当然備えるべき「文化・交流機能」の流出に大きく起因している。

さらに、小売店舗の閉鎖等は、中心市街地の個性を喪失させるばかりか、低・未利用地を増加させ、商業地としての連続性を失わせている。特に平成2年以降、空家・空き店舗および平面駐車場の虫食いの分布が著しく、商業地としての魅力の低下に伴う歩行者の減少が、更に既存店舗の経営悪化を招いている。

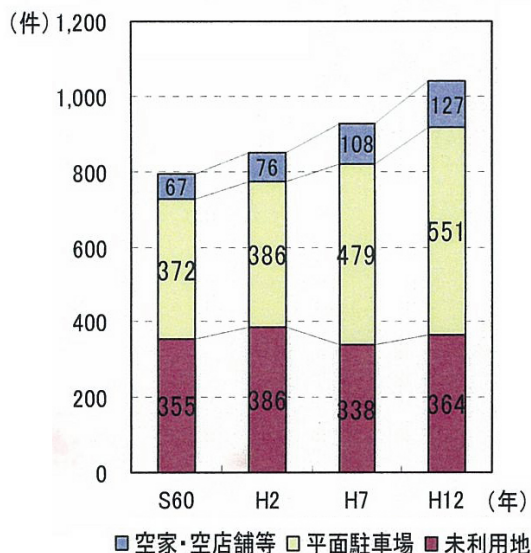


図表 I-5 公共公益施設の地域別立地状況

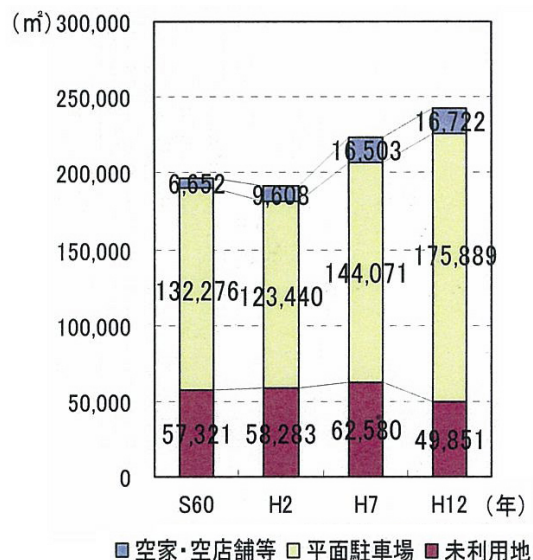
出典：社会資本整備審議会（第一次答申）補足説明資料
 人口移動等社会経済動向と土地利用に関する調査（平成15年度）
 ・調査対象：666市（政令市を除く）のうち、解答のあった551市
 ・調査方法：郵送による配布・回収方式
 ・調査期間平成16年1月19日～2月20日



図表 I-6 ショッピングセンターの立地推移
 出典：（社）日本ショッピングセンター協会（わが国のSCの現況報告2002）



図表 I - 7
空家・空き店舗等の件数の推移



図表 I - 8
空家・空き店舗等の面積の推移

出典：社会資本整備審議会（第一次答申）補足説明資料

低未利用地の利用状況の変遷に関する経年的実態調査（平成 15 年度国土交通省土地・水資源局）

・全国から応募のあった 20 都市から調査目的に適合する 7 地区（日立市、本庄市、木更津市、甲府市、高山市、大山市、直方市）を選定し、調査地区自治体ヒアリング等をもとに昭和 60 年から平成 12 年までの 15 年間の低・未利用地の変遷状況を把握

・「中心市街地」：各地区における区域を土地・水資源局にて 20ha 前後に絞込んだ区域

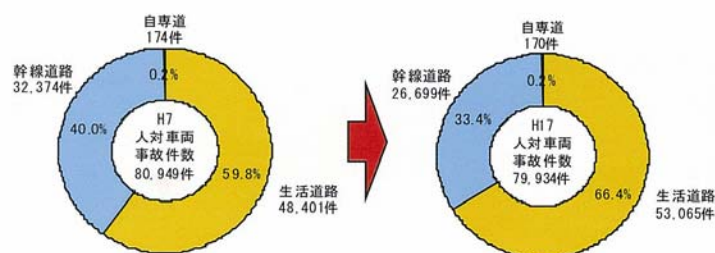
・「低・未利用地」：更地、遊休化した工場、駐車場等、有効に利用されていない土地（仮設の展示場や商店街の空店舗、密集市街地内の空家等を含む）

3) 住民の交流機会の減少とコミュニティの崩壊

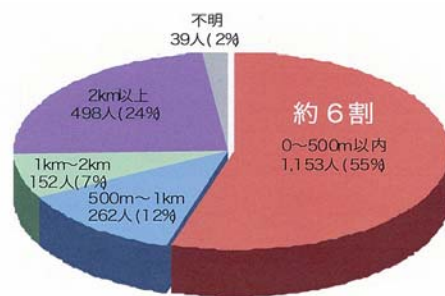
モータリゼーションの進行につれ、自宅から職場やスーパーなどの目的地への移動は、ドア・ツウ・ドアと表現されるような、効率的な自家用車に依存することが多くなり、公共交通や歩行といった移動手段を利用することが益々少なくなっている。その結果、特に地方都市では車依存の生活スタイルが完全に定着し、これまで通勤や買い物の行き来の際に隣近所の住民と顔を合わすといった住民同士の接触機会が減少している。

またかつて子供が遊び、地域住民が立ち話をするコミュニティの共有空間であった近隣商店街や住宅地の街路では、通過交通の流入にともない、交通事故、騒音、大気汚染等によって歩行者の安全性や快適性が損なわれている。

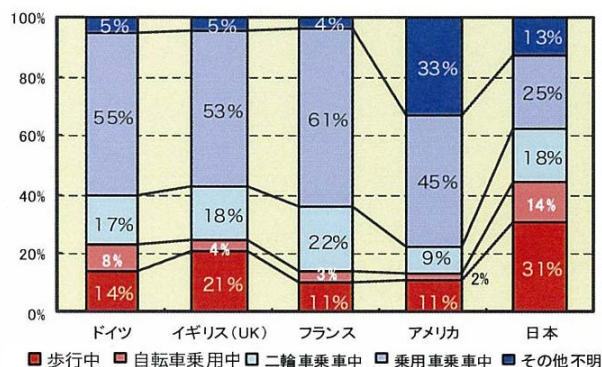
人と車の事故は、生活道路で多発しており、その多くは自宅から 500m 以内で発生している。歩行中の死者数の割合は欧米に比べて約 1.5～3 倍と高く、子供や高齢者が犠牲となっている。また、自転車の走行空間については、計画や整備の明確な方針がないまま、車あるいは歩行者との混在による危険な状態が続いており、自転車と歩行者の事故が急増している。



図表 I - 9
人対車両事故の道路種別別事故件数（平成 7→17 年）
出典：社会資本整備審議会道路分科会資料（（財）交通事故総合分析センター）

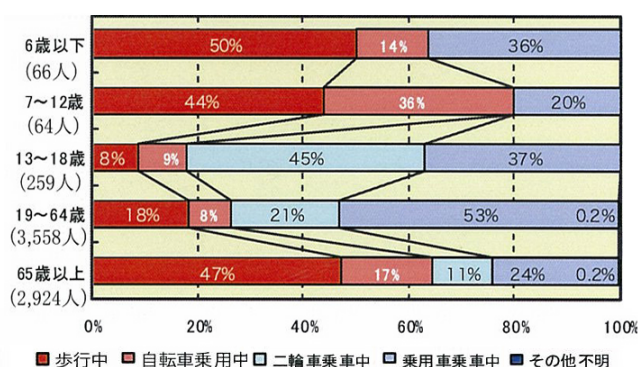


図表 I - 10
自宅からの距離別死亡事故発生状況（平成 17 年）
出典：社会資本整備審議会道路分科会資料（交通事故統計年報）



図表 I - 1 1
状態別死者数の国際比較(2004)

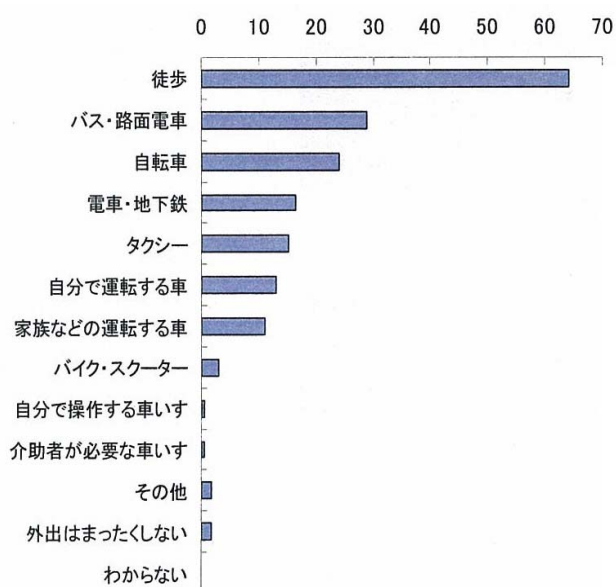
出典：社会資本整備審議会道路分科会資料（IRTAD・OECD 資料）



図表 I - 1 2
年齢別状態別死者数 (2005)

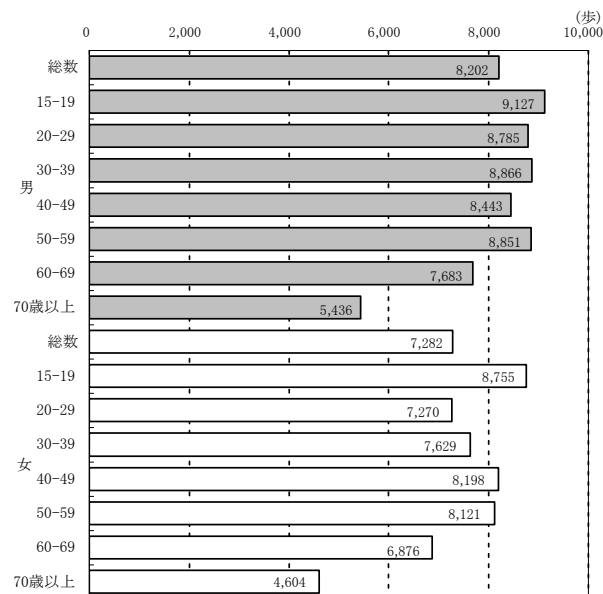
出典：社会資本整備審議会道路分科会資料（交通事故統計年報）

高齢者の外出手段は、徒歩又は公共交通が中心となるが、1日の平均歩数は少なく、外出機会の減少のみならず、日常的な運動不足による健康への影響も懸念される。また、小中学生においては、スポーツや屋外での遊び等、体を動かす時間が減ってきており、下校後は自分の家か友人の家で遊ぶとする者が多くなっている。体力、スポーツに関する世論調査（平成18年）によると、今の子どものスポーツや遊びの環境について、自分の子どもの頃と比べて悪くなったと回答するものが多く（6割）、その大半が、自由に遊べる空き地や生活道路の減少を指摘している。地域住民が安心して活動できるコミュニティの場の喪失に伴う、住民相互の交流機会の減少は、人間関係の希薄化や帰属意識の低下など、コミュニティの崩壊を進行させている。さらに、コミュニティが担ってきた公共的機能（防犯、防災、福祉等）も低下し、生活環境の質が低下している。



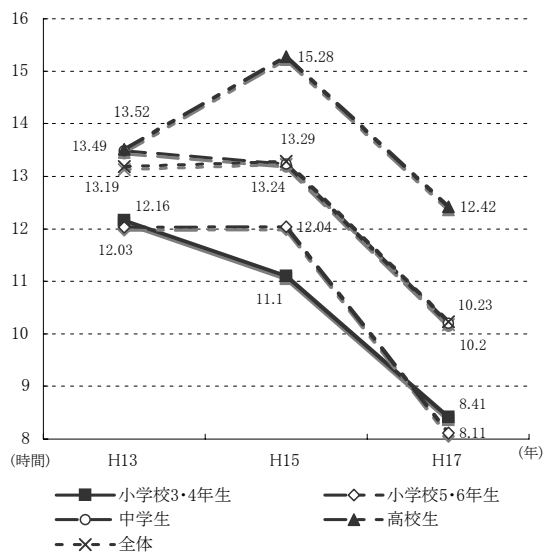
図表 I - 1 3
一人暮らしの高齢者の外出手段

出典：一人暮らし高齢者に関する意識調査（内閣府 2002）



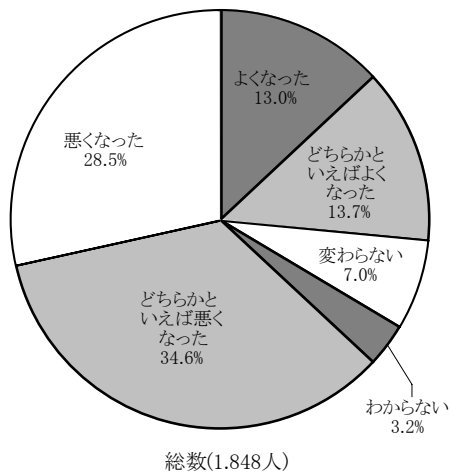
図表 I - 1 4
年齢階層別にみた平均歩数(1日)

出典：平成9年国民栄養調査

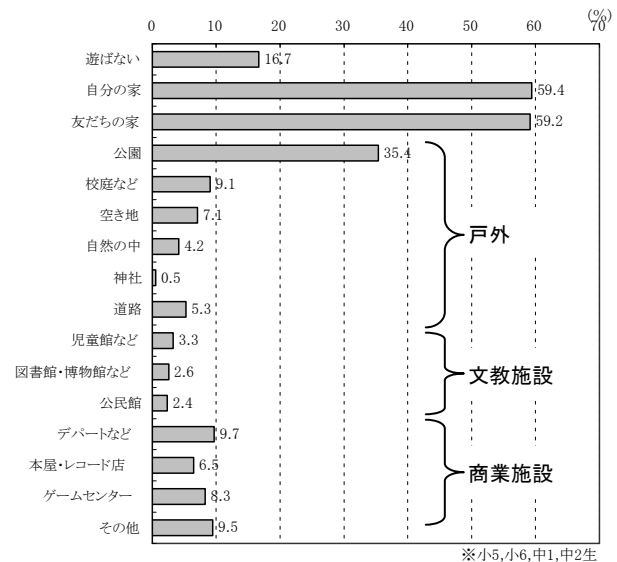


図表 I - 15
一週間の運動時間（男子）

出典：児童生徒の健康状態サーベイランス事業報告書（（財）日本学校保健会）

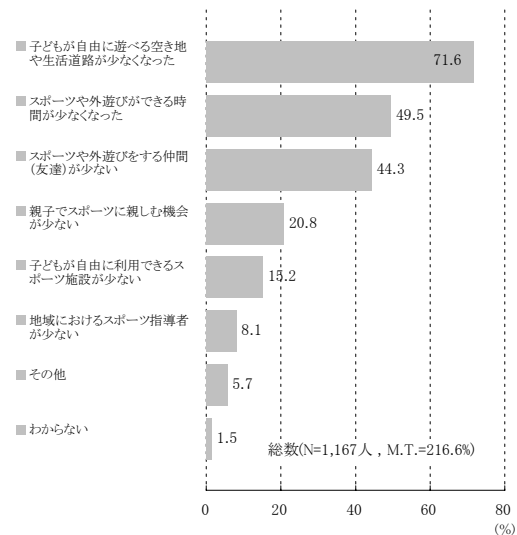


図表 I - 17
今の子供のスポーツ環境の変化
出典：平成 18 年度 体力・スポーツに関する世論調査



図表 I - 16
学校から帰ってどこで遊ぶか

出典：平成 16 年子どもたちの体験活動等に関する調査研究のまとめ（川村学園女子大学）



図表 I - 18
今の子供のスポーツ環境で変化したところ
出典：平成 18 年度 体力・スポーツに関する世論調査

4) 都市の個性と魅力の喪失

モータリゼーションの進行に伴う経済性、効率性、機能性を重視した画一的な都市づくりや需要追随型の道路整備により、都市の個性が著しく失われてきている。

地域個性の喪失は、まちなみに顕著に現れており、地方都市の魅力の一つであった郊外の緑豊かな田園風景は、固有の気象条件、植生、眺望などの地域風土を考慮しない、ロードサイド型商業施設群やそれに付随する大規模な駐車場、車に乗って瞬時に通過する人びとの視覚に訴える大規模な屋外広告物から成る、全国どこにでも見られる粗悪な郊外型ロードサイドの風景にとって代わられている。

中心市街地においては、子供が自由に遊び、地域住民が立ち話をする安全な住環境や、祭や日常的な地域住民の交流活動など、人々の様々な活動に彩られた豊かな公共空間（近隣商店街、公園、ポケットパークなど）が減少し、都市の魅力が失われている。さらに、地元住