

<第Ⅱ部 政策分析>

1 政策目標

(1) 現状のまま推移すると

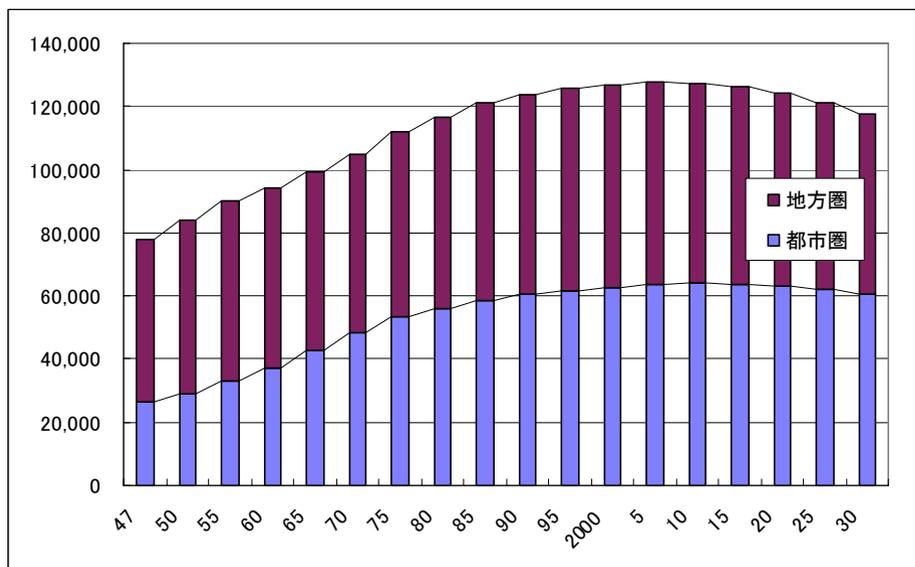
① 続く都市の拡散

ア 本格的な人口減少社会への対応

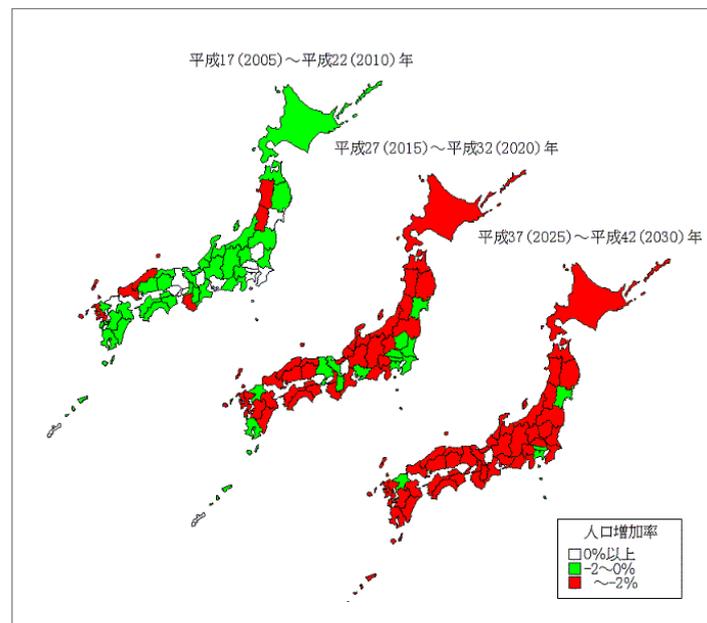
1) 人口減少社会の到来

2006年をピークに人口の減少が始まり、2030年には人口が1980年頃の規模まで縮小し、殆どの都道府県において、人口が減少する。

人口の推移



都道府県別人口の増加率



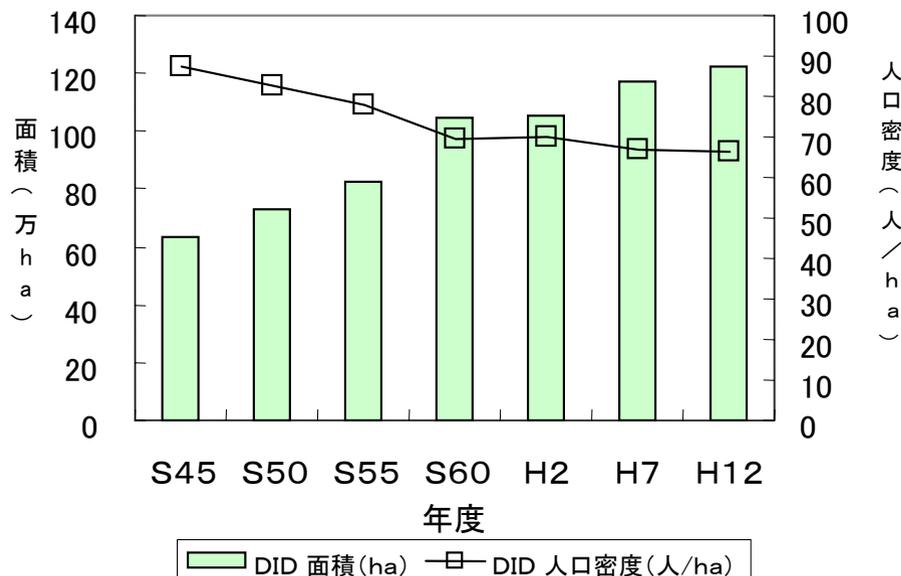
出典: 社会保障・人口問題研究所(平成14年)
「都道府県の将来人口推計」

2) 市街地の人口減少、人口密度低下と郊外部の人口増加

人口密度は昭和45年から平成12年までの30年間に約1/4減少する一方、DID(人口集中地区)の面積は約9割増加した。

新潟県K市(非線引き都市計画区域)の人口は平成2年から平成12年までに、用途地域内で1,876人減少し、用途地域外では4,895人増加した。

DID(人口集中地区)の面積と人口密度の推移(全国)



出典:新潟県ホームページ(<http://www.pref.niigata.jp/>)

② 交通問題

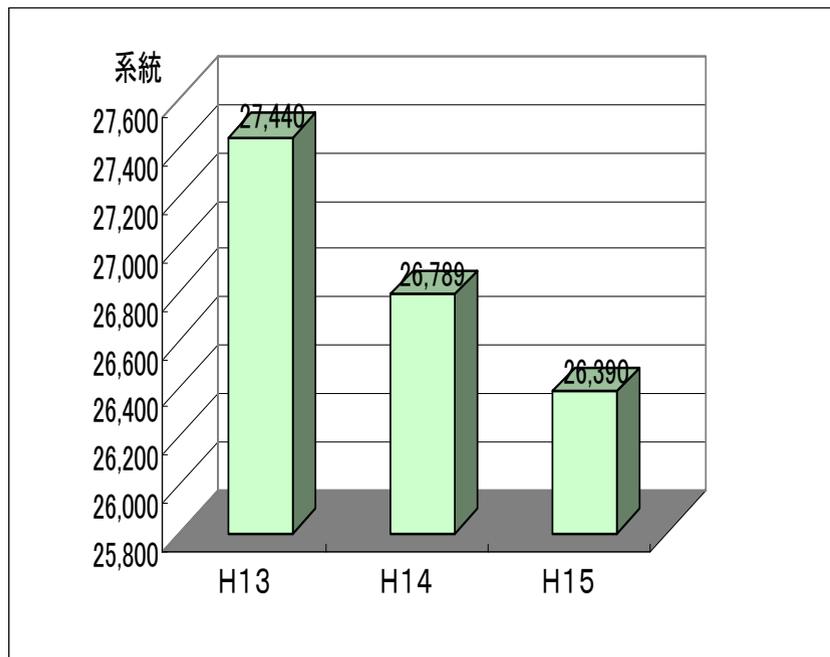
ア. 公共交通の維持が困難

1) 公共交通のサービス低下

自動車利用の増大や市街地の拡大等に伴い、事業運営が厳しくなり、バス路線の廃止等が生じている。

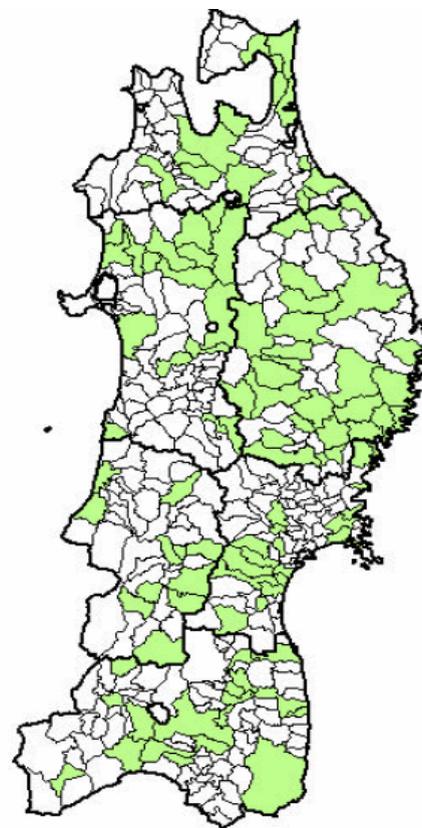
路線バスの休廃止届けの存する市町村(東北地方)

乗合バスの運行系統数の推移(三大都市圏以外)



資料: 旅客自動車輸送指標(国土交通省自動車交通局旅客課)

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)を除いた運行系統数を集計。



平成14年2月以降に「乗合バス」の休廃止の届出があった路線が存した市町村 資料: 東北運輸局

2) 地方公共団体における公共交通の支援事例

富山市における取組

富山市では、富山港線の路面電車化に当たって、基本的な事業構造を「公設民営方式」とし、建設に係る費用や維持、修繕等の費用は公共側で負担し、運営を第三セクターである富山ライトレール(株)が行うこととしている。

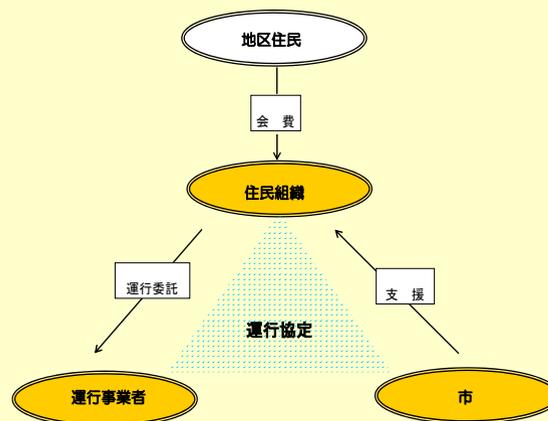
なお、運営会社の経営については、その経営責任を明確にする意味から、赤字補填的な支援は行わないこととしている。

新潟市における取組

新潟市では、新潟交通(株)からのバス路線の廃止届出が提出されたことを受けて、バス交通のあり方を示す「新潟市地域交通計画(バス交通)」に基づき、住民組織・運行事業者・市が連携・協力して取組、地元組織が主体となった代替輸送サービスに対して、行政支援を行うこととしている。

また、地元組織における取組のない路線については、路線廃止もやむを得ないとしている。

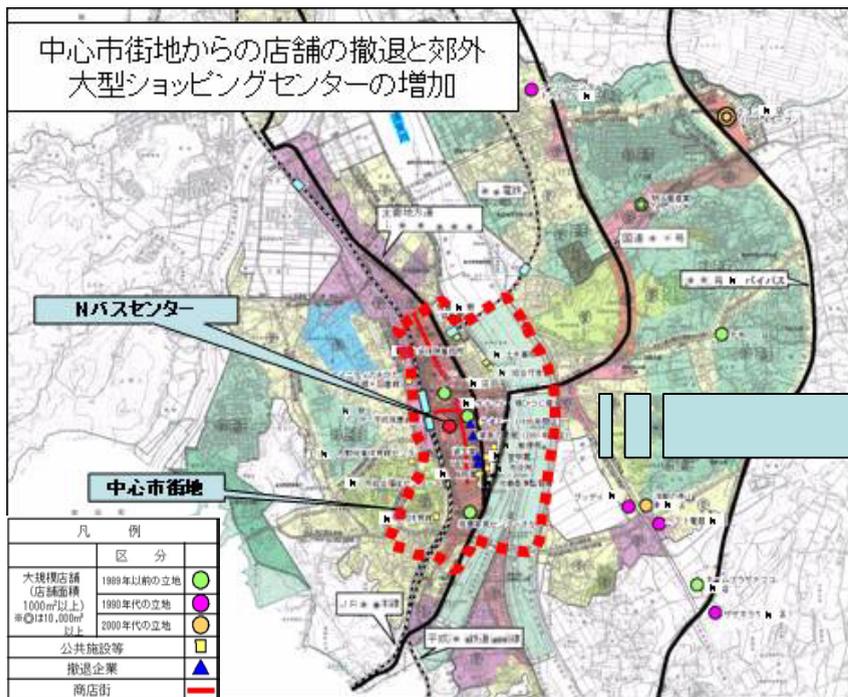
住民組織が主体となったバス運行のイメージ図(例)



イ. 交通結節機能の喪失

中心市街地において人口の急激な減少や大規模店舗の閉鎖・企業の撤退が進み、郊外部では大規模店舗の立地が進行していることから、交通結節点の集積機能が喪失されている。

N市における交通結節点(Nバスセンター)の状況



Nバスセンターの現状

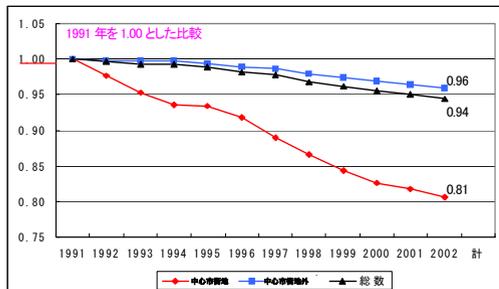


行き先案内板の例



路線が大幅に減少

中心市街地人口の急激な減少

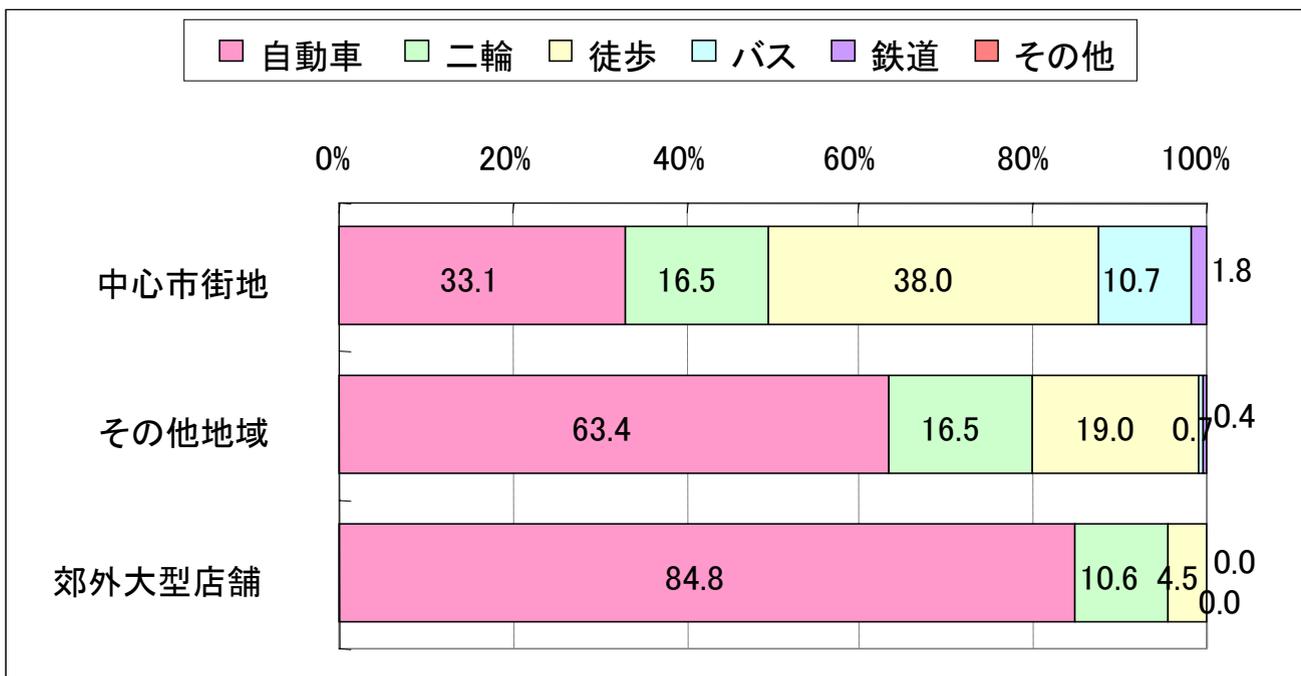


ウ.高齢者が暮らしにくい自動車依存の都市構造

1) 自動車依存度が高い大規模商業施設への移動

新潟都市圏における買い物目的の代表交通手段分担率を見ると、郊外への移動に当たっては、自動車依存度が高くなっている。特に郊外の大規模商業施設を利用する場合はほとんどが自動車利用となっている。

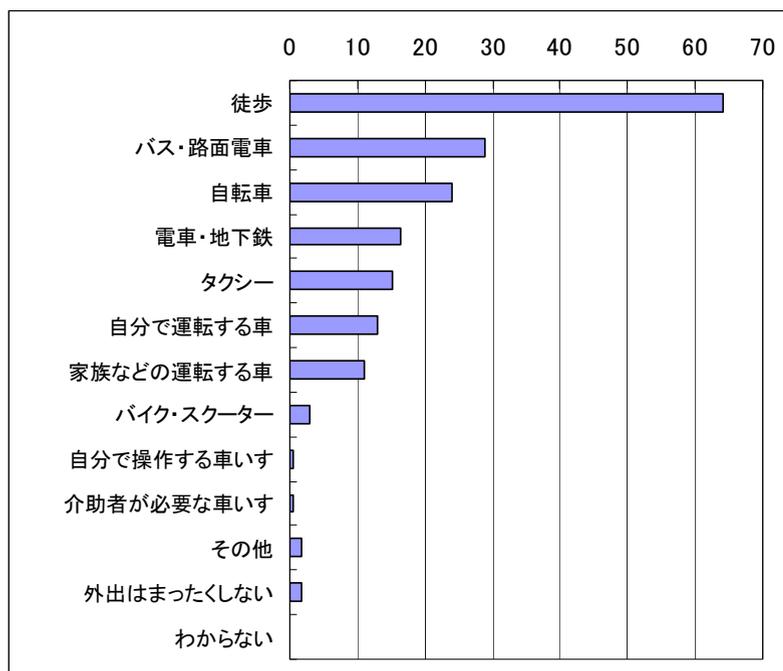
新潟都市圏における着トリップ別代表交通手段分担率(買い物目的)



2) 高齢者の代表交通手段

高齢者の外出手段は、徒歩又は公共交通が中心であり、自動車に過度に依存する都市構造は、自立的な生活を阻む要因となりかねない。

一人暮らし高齢者の外出手段

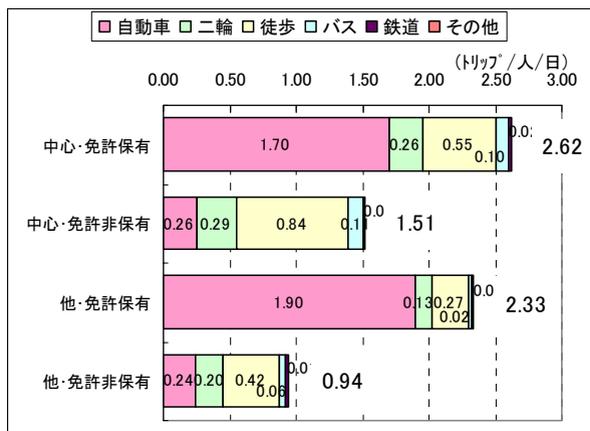


出典：内閣府(2002)「一人暮らし高齢者に関する意識調査」

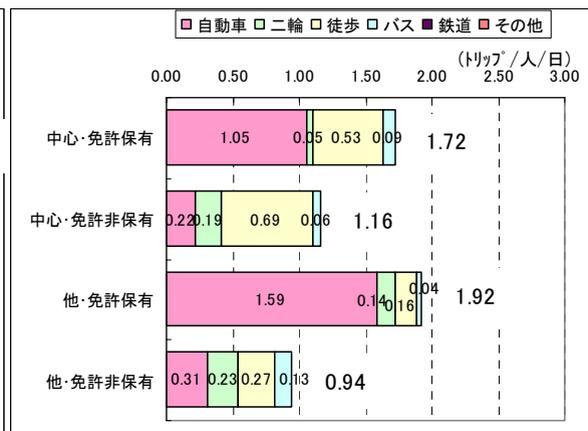
3) 外出が制約される免許非保有の高齢者

高齢者の免許保有状況別トリップ数を見ると、中心市街地に居住する高齢者は、他の地域に居住する高齢者に比べ、トリップ数が大きく、徒歩の割合が高い。中心市街地外においては、高齢者免許非保有者のトリップ数が小さく、外出の制約になっている。

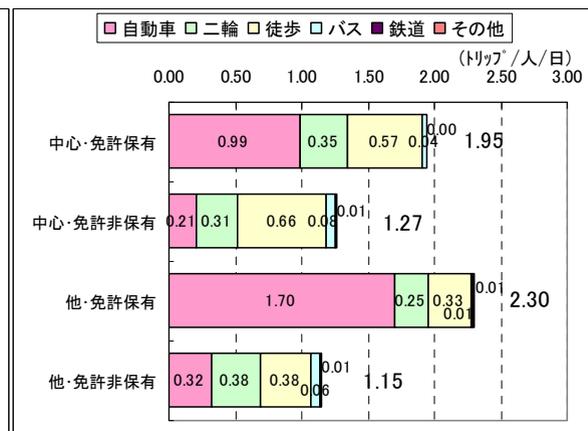
<新潟都市圏>



<旭川都市圏>



<山口・防府都市圏>

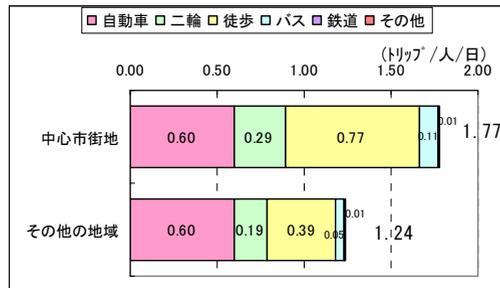


4) 高齢者の代表交通手段

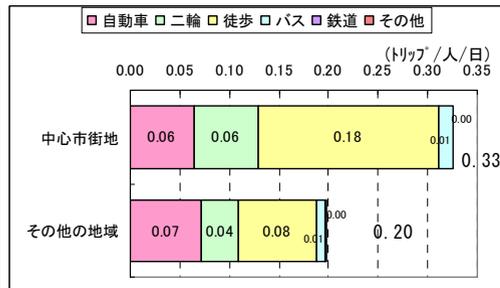
中心市街地に居住する高齢者の買い物目的の1人1日当たりのトリップ数はその他地域に居住する高齢者に比べ高い。また、中心市街地居住の高齢者の代表交通手段は徒歩の割合が高い。

高齢者の居住地別・トリップ数の比較(目的別・代表交通手段別)

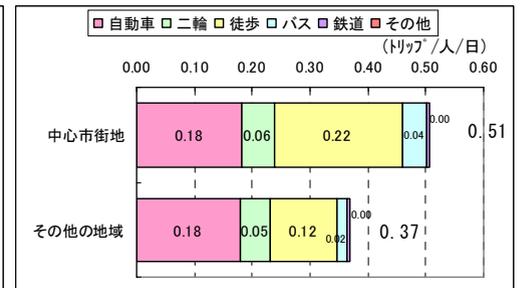
①全目的



②買い物

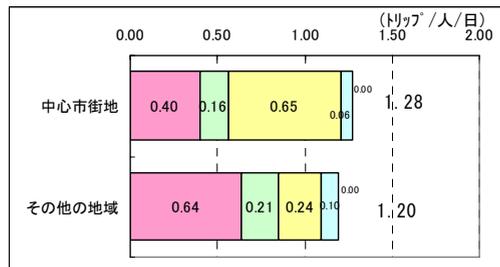


③買い物以外の私事

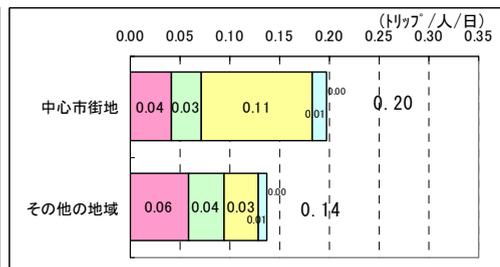


新潟都市圏

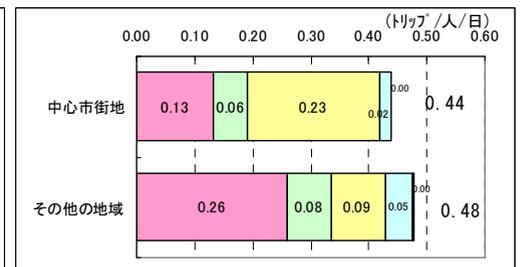
①全目的



②買い物

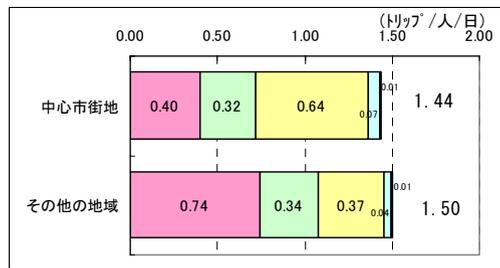


③買い物以外の私事

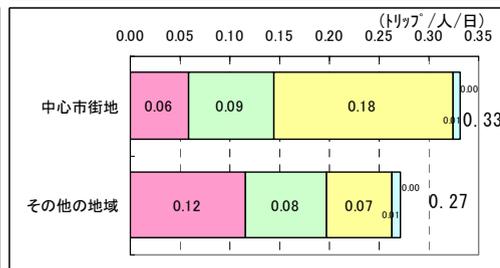


旭川都市圏

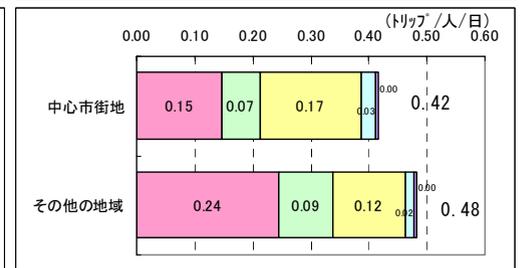
①全目的



②買い物



③買い物以外の私事



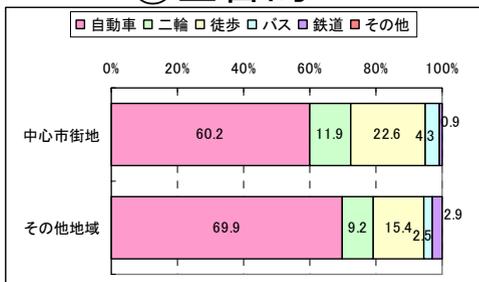
山口・防府都市圏

5) 居住地別の自動車分担率

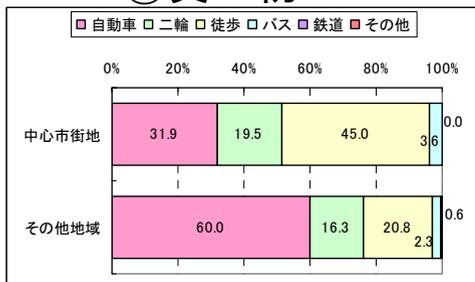
中心市街地居住者は、その他の地域の居住者に比べて自動車分担率が低く、徒歩分担率が高くなっており、この傾向は買い物目的で顕著である。

居住地別・代表交通手段別分担率の比較(目的別)

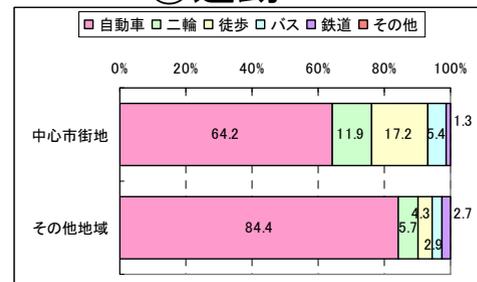
①全目的



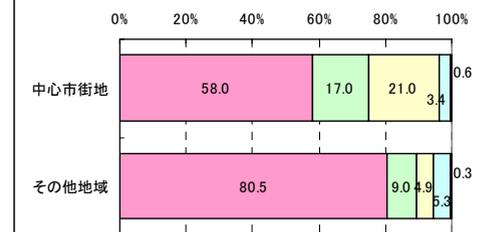
②買い物



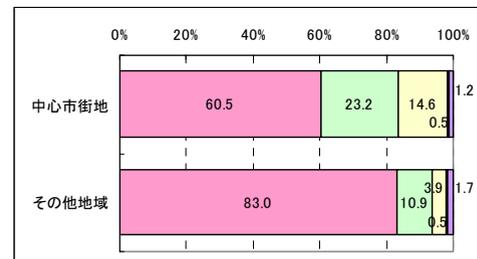
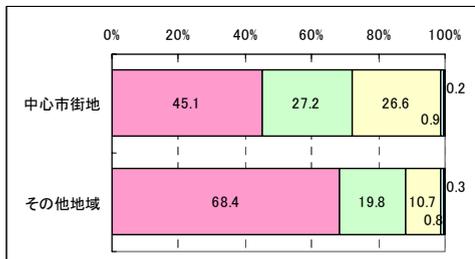
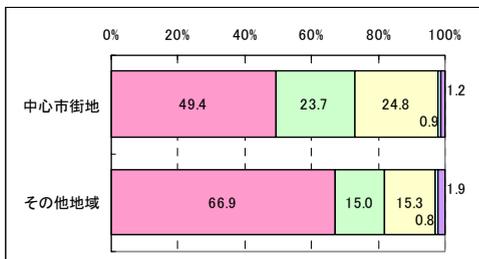
③通勤



新潟都市圏



旭川都市圏



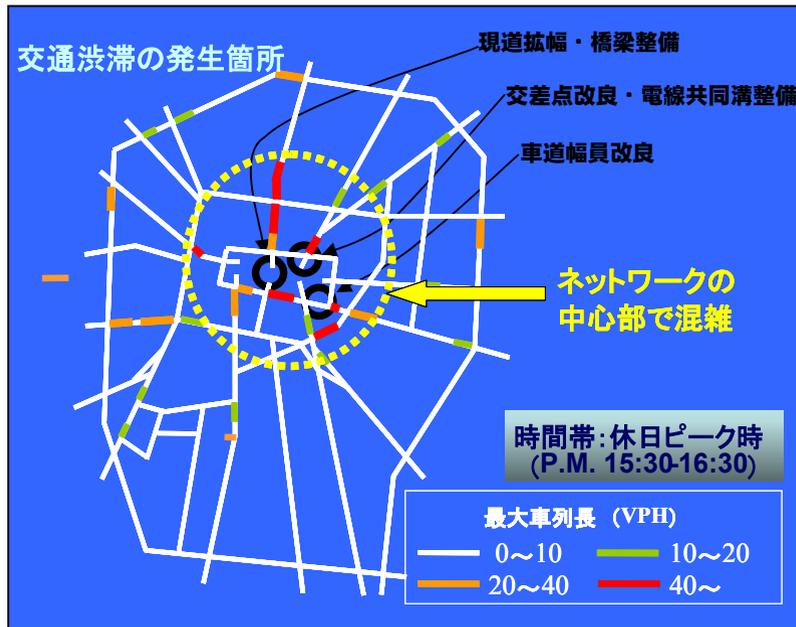
山口・防府都市圏

③ 開発者のイニシアチブ

ア. 道路交通への影響

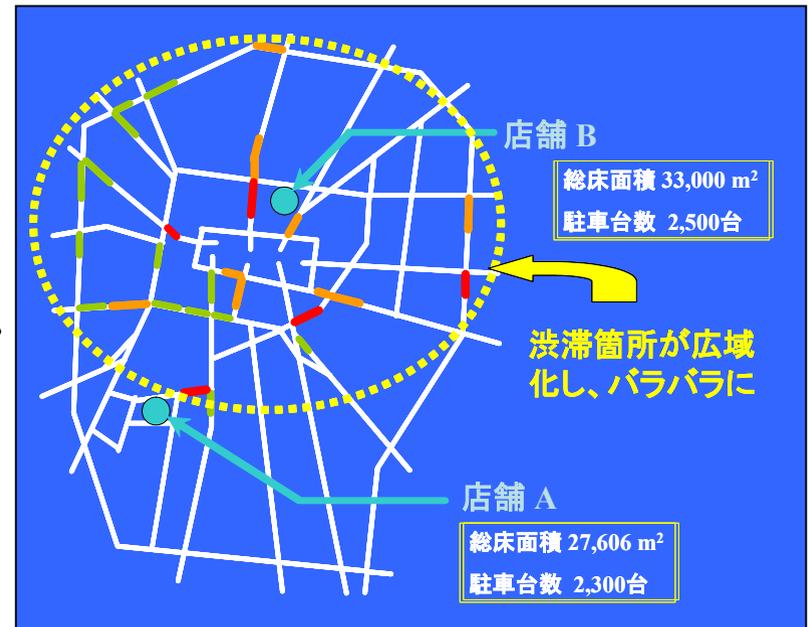
大規模な集客施設が郊外部に立地すると、道路交通渋滞の発生する箇所が変化することから、過去に実施した渋滞対策に関する公共投資の効果が減殺される。

宇都宮市における大規模集客施設立地前後の交通渋滞発生状況



大規模集客施設立地前

道路ネットワーク中心部で混雑している状態。



大規模集客施設立地後

交通渋滞の発生箇所が広域化し、近隣交差点のみでなく、遠く離れた道路の交通混雑を誘発した。

出典: A. Morimoto, M.J. Sarker, H. Koike, M. Tomita, “City Wide Transportation Impact of Large-scale Development in Local Hub-City”, The 9th World Conference on Transport Research, (2001)

※道路に関する事業実施箇所は国土交通省にて追記

④ 地方公共団体の対応

ア. 都市経営コストの試算

青森市・富山市における試算

青森市では、過去30年間に於ける中心部から郊外への人口流出のために、約350億円の行政コストを投資してきたと試算しており、仮に市街地の拡大がなければ、不必要な経費であったとしている。

富山市では、市街地の拡散を放置すると、今後20年間で郊外部の人口は18,900人増(総人口22,100人減)となり、市街地の拡散に伴い、新たに511haの新規開発、約177億円の追加的費用が発生するとしている。

青森市における郊外への人口流出による 投資的経費の増加

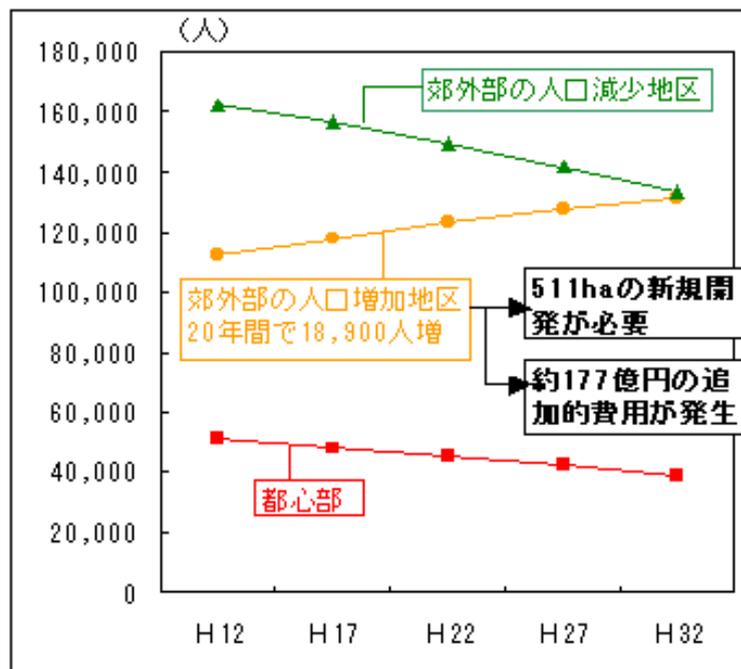
2000年／1970年

<投資的経費>

道 路	83.7億円
小中学校	67.4億円
上水道	40.6億円
下水道	156.8億円
合 計	348.5億円

出典:青森市資料

富山市における20年後の人口推計と新規開発規模



注)追加的費用とは、市街地の拡散に伴い新たに発生する都市施設の維持・更新費用。維持費用には、注1)の費用のほか、ごみ収集に要する費用も含む。更新費用は、道路、街区公園、下水道管渠の施設更新。

出典:富山市資料

ウ 条例での対応

1) 京都市・金沢市における取組

金沢市・京都市では、独自に条例を制定し、郊外に立地する集客施設について、計画的な立地を誘導する指導を行っている。

○ 金沢市

「金沢市における良好な商業環境の形成によるまちづくりの推進に関する条例(平成13年制定)」

<目的>

商業環境を形成する集客施設の建築等に係る手続等を定めることにより、都市機能の適正な配置を図る。

<対象>

床面積1,000㎡以上の集客施設(①物販販売業を営む店舗、②劇場、映画館、演劇場又は観覧場、③ボーリング場、スケート場又は水泳場、④その他市長が必要があると認めるもの)

<スキーム>

事業者が予定される建築物の用途及び規模等を届け出



市長がまちづくりに関する計画との調和を図るため、必要な措置を指導・助言

↓ 指導に従わないとき

市長が必要な措置を勧告等

○ 京都市

「京都市土地利用の調整に係るまちづくりに関する条例(平成12年制定)」

<目的>

開発事業の構想について市民等の意見を反映させるための手続等を定めることにより、まちづくりの方針に適合した土地利用を促す。

<対象>

市街化区域内で、土地の面積が10,000㎡以上の開発事業及び土地の面積が1,000㎡移譲10,000㎡未満の集客施設を含む開発事業

<スキーム>

事業の開発構想について市長に協議・届け出



届出書の公告、縦覧、意見書の提出



開発構想がまちづくりの方針(京都市商業集積ガイドプラン等)に適合するよう、市長が指導・助言

↓ 指導に従わないとき

市長が必要な措置を勧告等

2) 福島県における取組

大規模商業施設等の立地に関して、福島県では広域的な立地調整に関する条例の検討を進めている。

○ 福島県

「福島県良好な小売商業機能が確保された誰もが暮らしやすいまちづくりの推進に関する条例案」

<目的>

特定小売商業施設の立地について広域の見地から調整するための措置を講ずることにより、良好な小売り商業機能が確保された誰でも暮らしやすいまちづくりを推進。

<対象>

特定小売商業施設: 店舗面積の合計が一定面積(15,000㎡を想定)以上の小売り商業施設

<スキーム>

事業者が新設計画を提出

↓ ← 事業者が関係市町村で説明会を開催

↓ ← 関係市町村、住民等が意見提出

県が基本方針との適合等を勘案し、意見を通知

↓

事業者が意見に対する対応を勧告

↓

県が必要な措置を勧告等

(2) 望ましいアウトカム

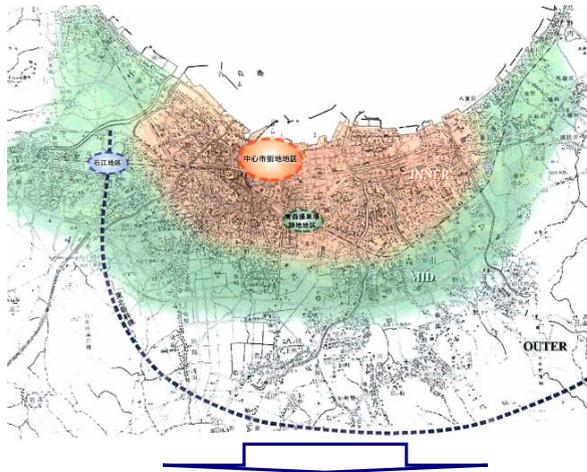
① 生活者の視点

青森市におけるコンパクト・シティ形成への取組

青森都市計画マスタープランにおける都市づくりの理念として「コンパクト・シティの形成」を掲げ、

- ・市街地の拡大に伴う新たな行財政需要を抑制
- ・既存のストックを有効活用した効率的で効果的な都市整備
- ・市街地の周辺に広がる自然・農業環境との調和

を目指している。



コンパクトシティの形成を具体化し、都市づくりの方向を市街地の内側に向ける効率的で機能的な都市構造として、都市をインナー (Inner-City)・ミッド (Mid-City)・アウター (Outer-City) の三つに区分し、それぞれの地区特性に応じた都市整備を推進。

インナー (Inner-City) :

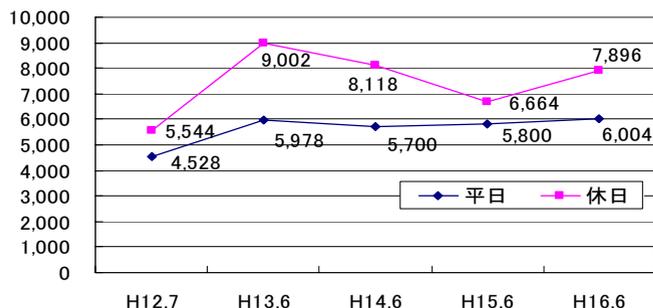
概ね昭和40年代までに都市化が進行した既成市街地

ミッド (Mid-City) :

比較的新しい市街地や将来的な市街化需要の受け皿となる地域

アウター (Outer-City) :

インナー、ミッドの外側の地域



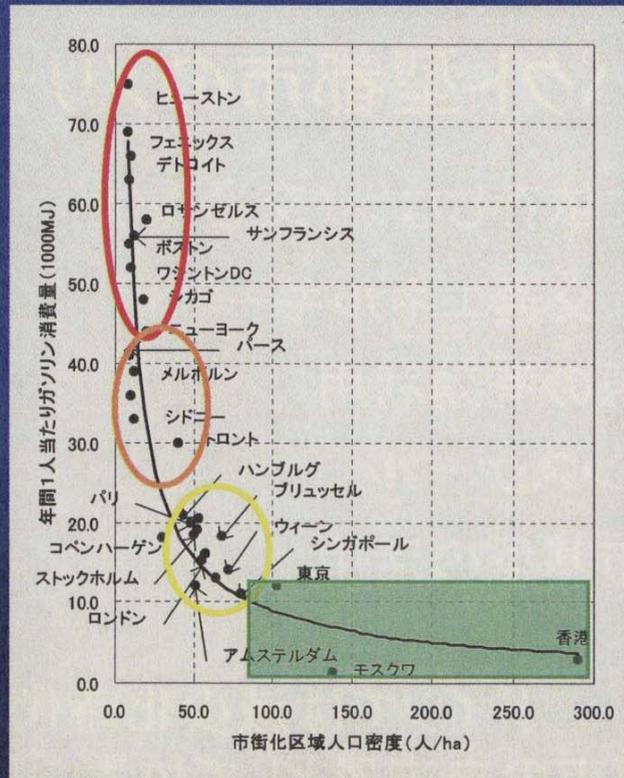
青森駅前の歩行者通行量の推移

駅前の歩行者通行量が4年間で約4割増加

持続可能な都市（サステイナブルシティ）

以前から、市街地の人口密度が高いと、消費されるガソリン量が小さくなる傾向が窺えるという一般的な指摘がある。

世界主要都市のガソリン使用量と人口密度の関連



(Kenworthy and Newman)

世界主要都市のガソリン消費量と人口密度の関連

出展: Kenworthy and Newman