

平成18年3月9日 第15回基本政策部会

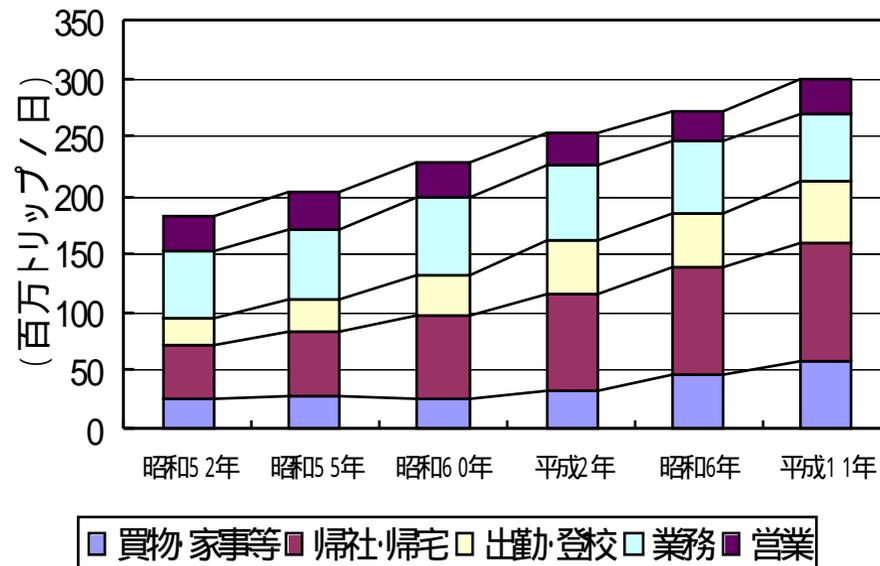
# 都市交通の新しい秩序づくり

# 1 都市交通の状況

## 自動車利用の増加と平均旅行速度の推移

- ・自動車利用のトリップ数は年々増加しており、全トリップ数は約1.5倍以上（昭和52年 平成11年）に増大している
- ・道路整備の進捗にもかかわらず、平均旅行速度は低下傾向にあったが、近年は、ほぼ横ばいである

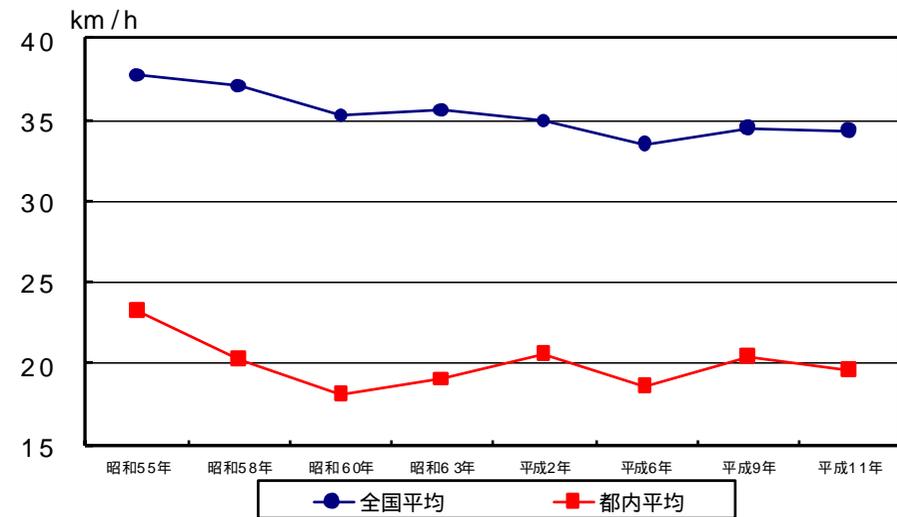
自動車利用の推移



「買物・家事等」は社交、娯楽、送迎、観光・行楽・レジャーを含む。  
 「帰社・帰宅」は目的不明を含む。

出典：国土交通省「道路交通センサス」

一般道路の旅行速度の推移

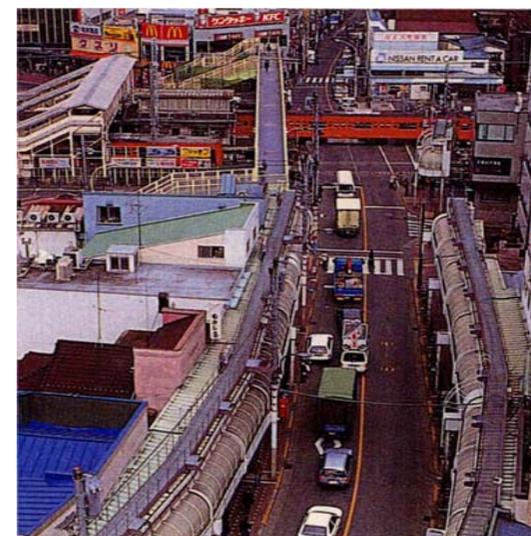


( ) 昭和55年から昭和63年までは一般都道府県道の調査は実施していない。  
 また、昭和58年については、主要地方道の調査も実施していない。

出典：国土交通省「道路交通センサス」

## 都市内渋滞の状況

・都市内の主要な渋滞は、踏切、主要交差点等のポイントで発生

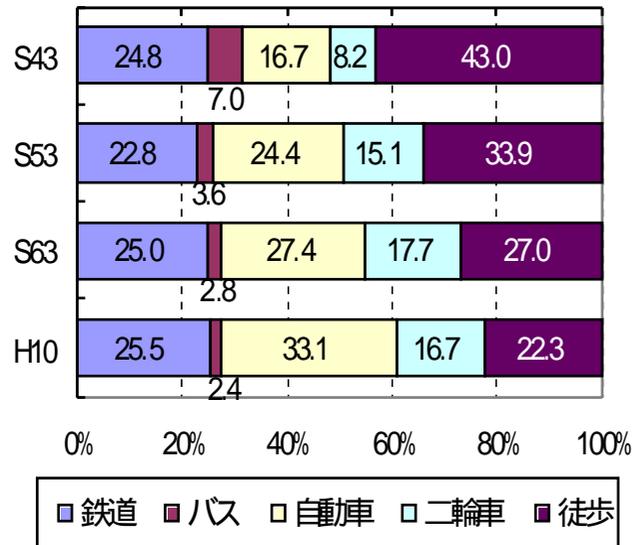


→ 効果的・効率的な渋滞対策を進めるためには、踏切対策、交差点改良等にポイントを絞って対策を重点化すべきではないか。

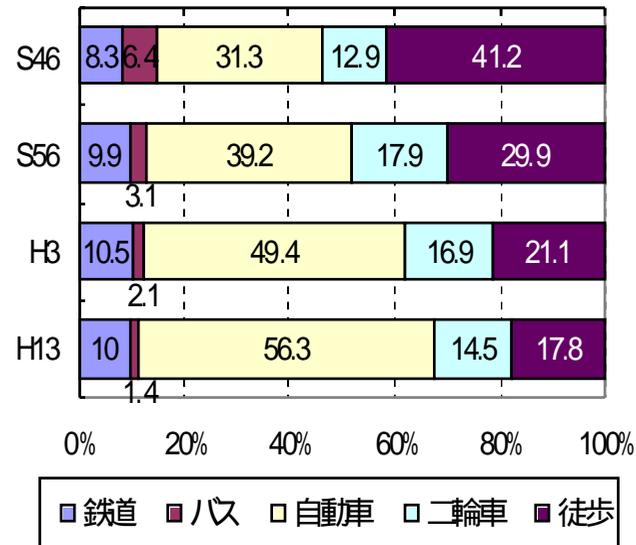
## 交通機関分担率の推移

- ・いずれの都市圏においても年々自動車の分担率が増加し、徒歩の分担率が低下している
- ・公共交通では、東京・中京都市圏の鉄道の分担率は概ね一定割合を維持しているが、バスの分担率は減少している。一方、富山高岡都市圏では、鉄道、バスともに分担率は減少している

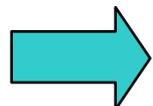
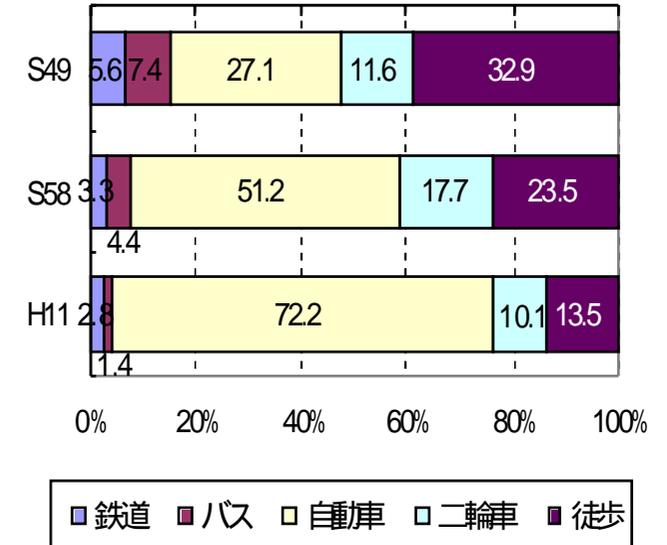
東京都市圏



中京都市圏



富山高岡都市圏



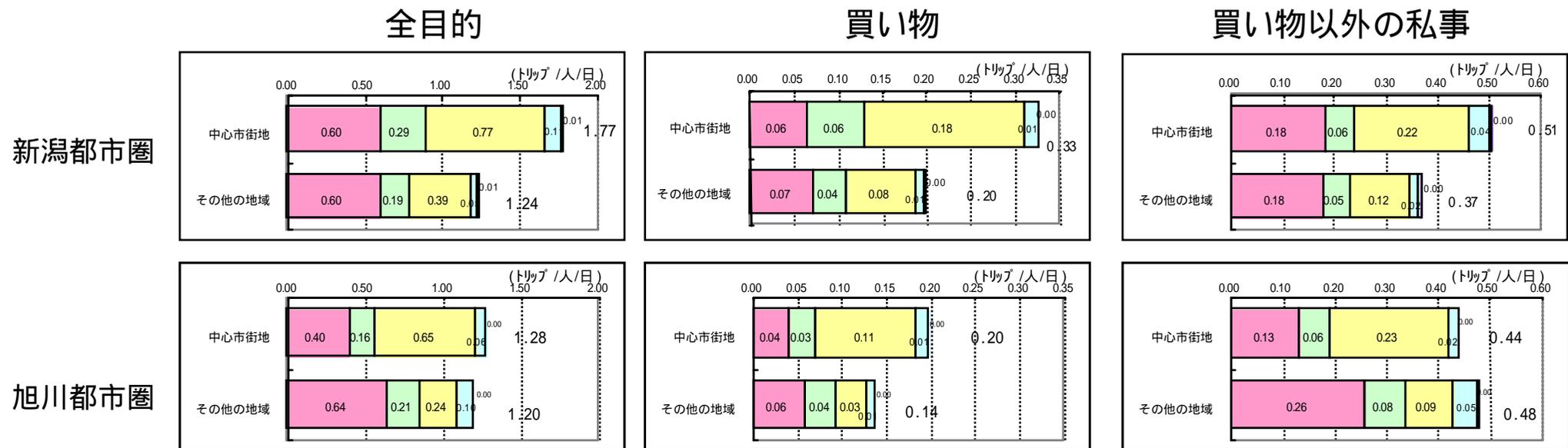
・自動車交通に過度に依存しない都市交通にしていくことが必要ではないか

## 高齢者のモビリティの確保

- ・高齢者の1人1日当たりのトリップ数は、中心市街地に居住する人の方が高い
- ・中心市街地に居住する高齢者の代表交通手段は徒歩の割合が高い
- ・健康面で不安のある高齢者はバス、路面電車、徒歩を選択する率が高い

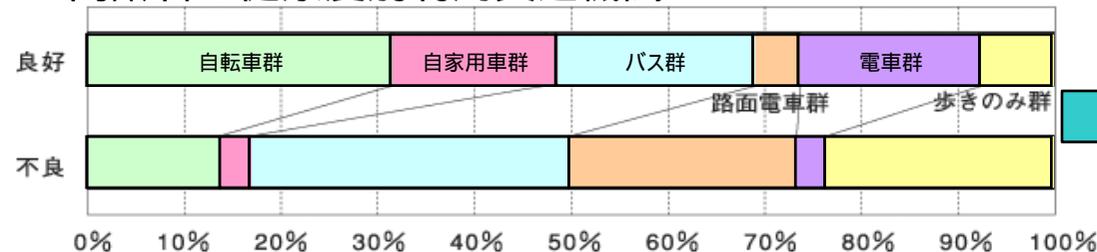
高齢者の居住地別・トリップ数の比較(目的別・代表交通手段別)

■自動車 ■二輪車 ■徒歩 ■バス ■鉄道



出典:新潟都市圏(H14)、旭川都市圏(H14)の各パーソントリップ調査より作成

## 高齢者の健康度別利用交通機関



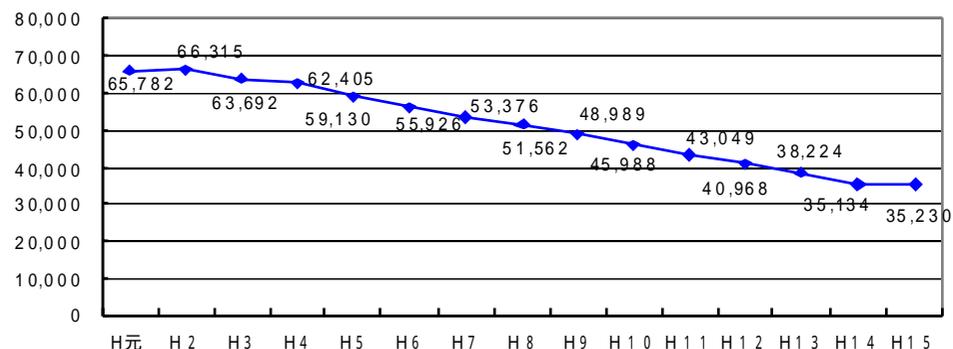
・自動車依存の交通体系で今後の高齢社会でモビリティを確保できるか。  
 ・路面公共交通機関の強化や歩いて暮らせるまちづくりを進めることが必要ではないか

■出典:荒川区、江戸川区、世田谷区の公共交通(電車、路面電車、バス)を利用可能な範囲にすむ高齢者アンケート:2002年立教大学

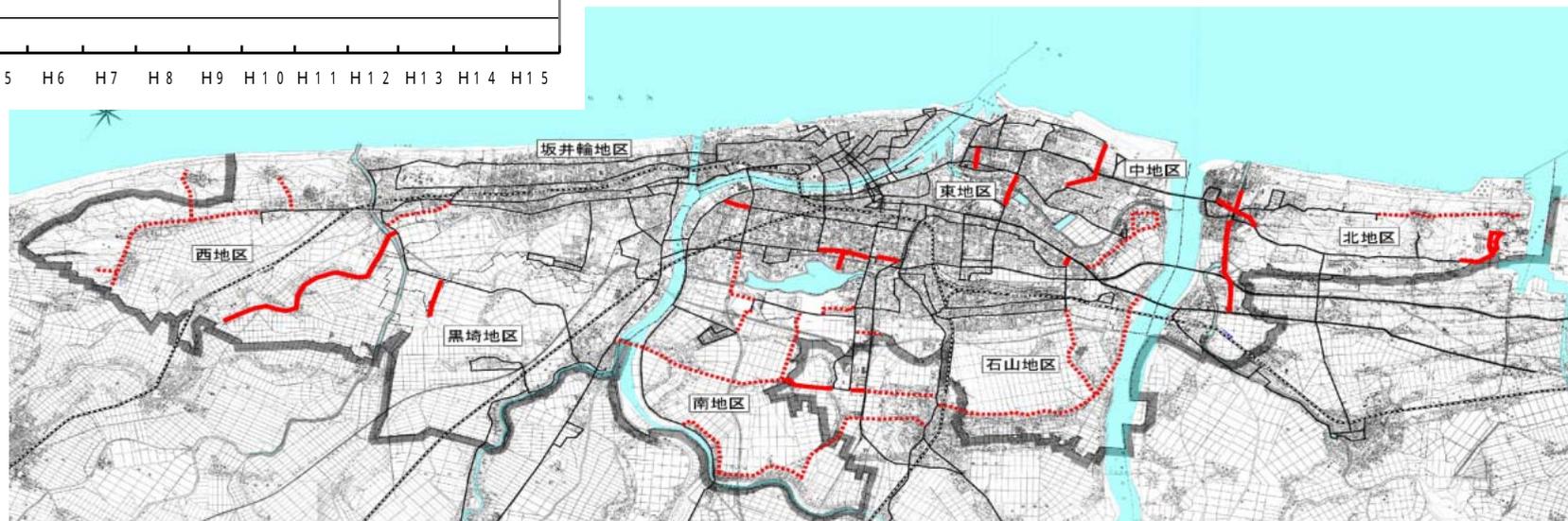
## バス網の廃止の事例（新潟県新潟市）

- ・新潟市においては、バス利用者が年々減少し、平成15年1月にバス事業者が58路線中24路線のバス路線の廃止届けをした
- ・その後、地元意見交換会等を通じてバス事業者、行政、市民による協定を締結し、24路線のうち12路線については存続することとなった

輸送人員(千人)



—— 廃止路線      ..... 廃止届出後存続路線

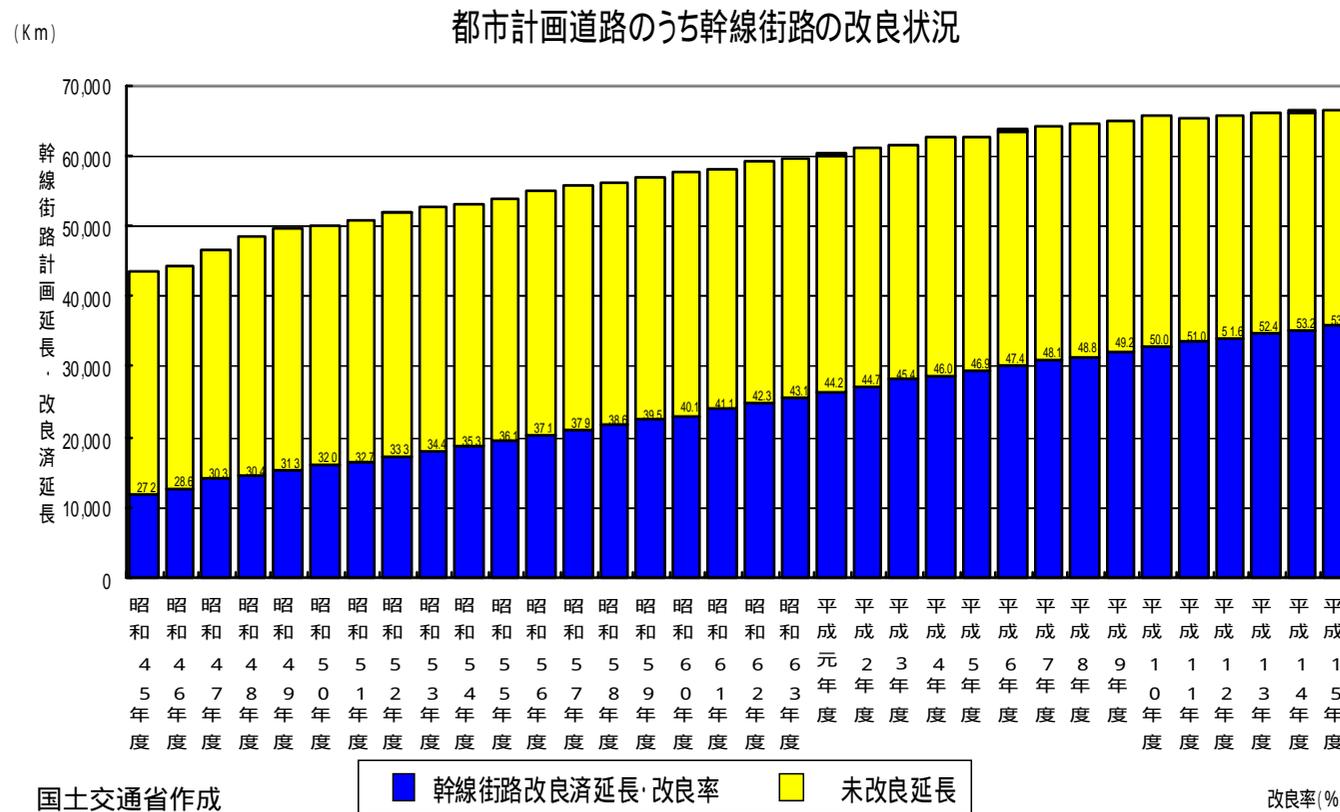


- ➡
- ・採算性だけでなく、地域が公共交通の必要性を判断し、「社会資本」として整備・運営していくことが必要ではないか。
  - ・公共交通に対する道路行政の支援を一層拡大することが必要ではないか。

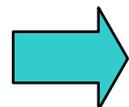
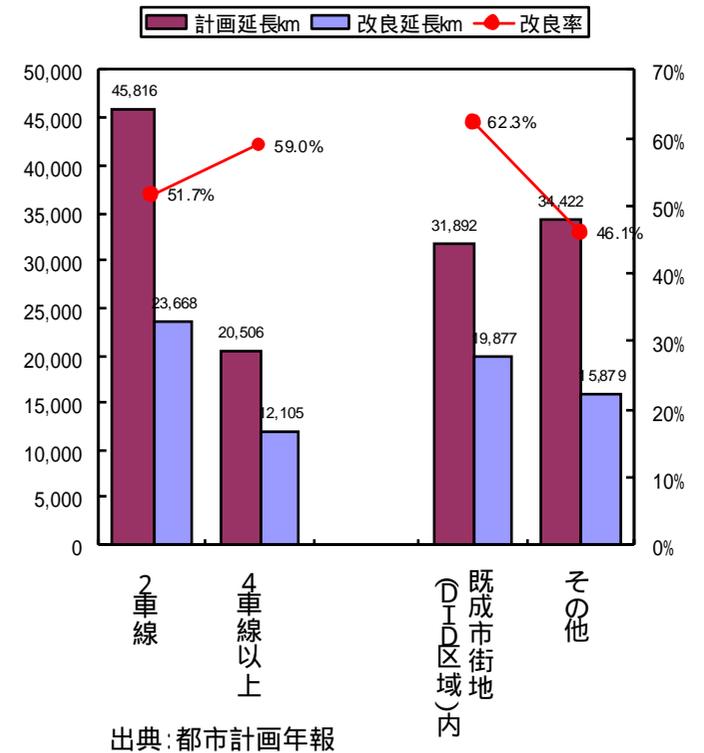
## 2 都市内道路等の状況

### 都市計画道路（幹線道路）の整備状況の推移

- 都市計画に定められた幹線街路の延長のうち、改良済のものの割合（改良率）は、平成16年3月現在で53.9%となっている（過去10年間の改良率の向上は年平均で約0.7%）
- 4車線以上の都市計画道路の改良率は2車線のものより高い



### 車線数別、DID区域内外別の改良状況

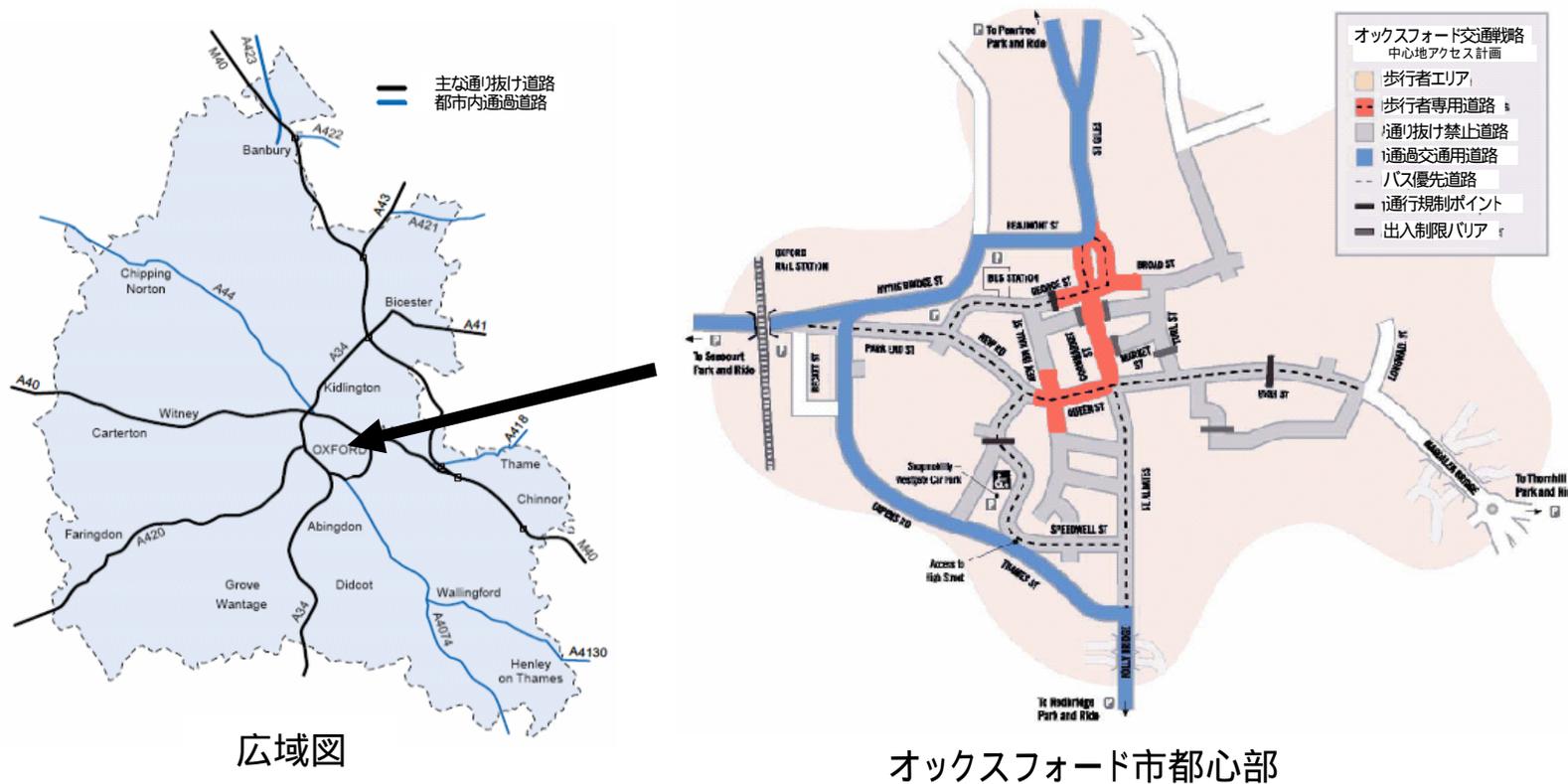


- 未改良の道路の整備をどう進めるか。
- 整備済の道路が十分に機能を発揮しているか。

## 階層化された道路（英国・オックスフォード市）

・オックスフォード市では、地方交通計画(2001～06年)において、道路を通過交通のための幹線とアクセスのための地区内道路に分けて、都心部は通過交通の入らない歩行者と公共交通優先の空間とした

\* 英国では、環境問題やマイカーを運転できない老人らを重視した新交通政策白書「交通のニューディール」(1998年)の理念を具体化するものとして、地方自治体が地方交通計画を策定

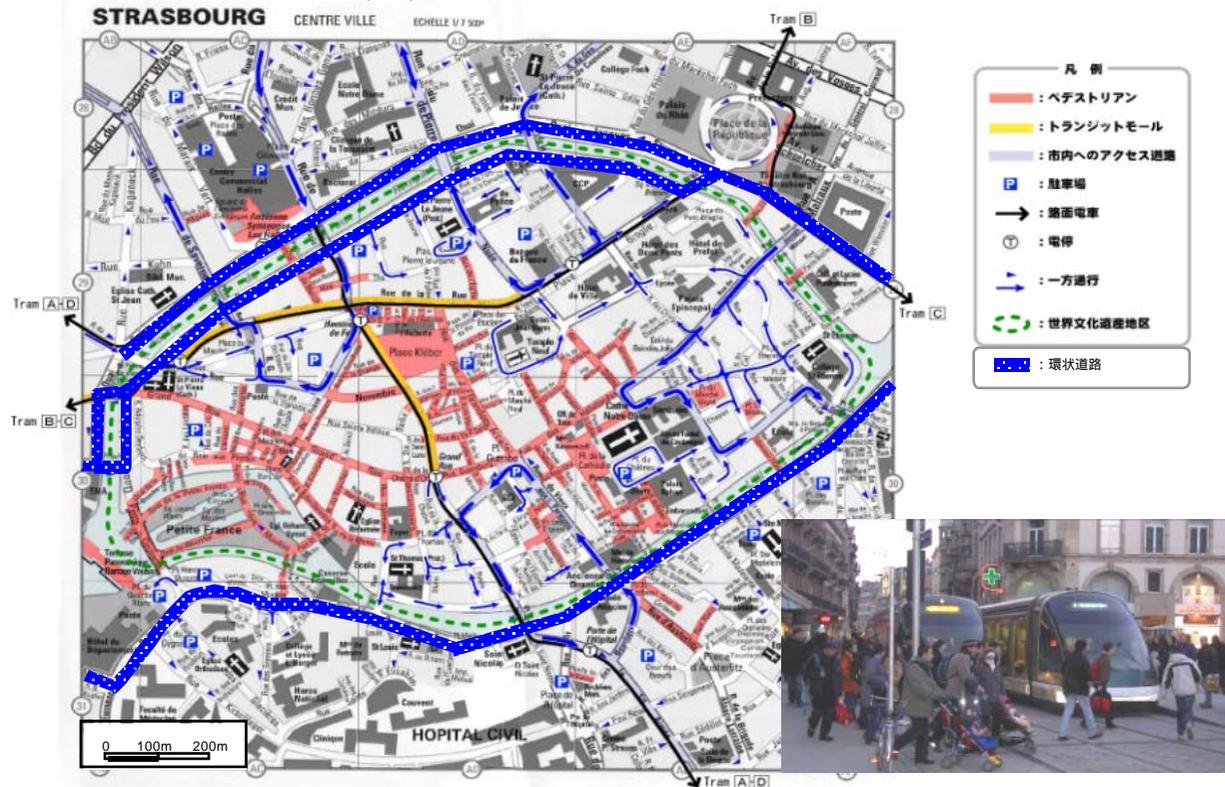


道路が担うべき機能にメリハリをつけ、階層構造を明確化すべきではないか

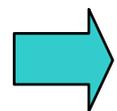
## 中心市街地における歩行者空間の状況

・我が国は中心市街地に自動車を排除した面的な歩行者専用空間がない唯一の先進国  
 ・これまでは自動車交通を処理することが主目的とした道路整備であり、多くの場合、歩行者のための空間整備は付随的に取り扱われてきた

ストラスブール(仏)の歩行者空間の状況



長野市都心部の歩行者空間の状況



・中心市街地の活性化のため、自動車の流入抑制策とあわせ、歩行者空間の改善が必要ではないか。

## 中心市街地等における歩行者空間等の課題

・中心市街地等において、安全・快適な歩行者空間が不足しており、まちの魅力を損ねている



・自動車が多く歩行環境・安全性が阻害されている



・歩行者空間が不足し、にぎわいが欠けている

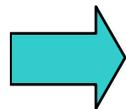


・メインストリートに面する駐車場が街並み分断、歩行環境悪化を招いている

「人はねようと  
アーケードに」  
仙台、暴走容疑の男  
仙台市青葉区一番町の  
アーケード商店街「マイ  
ブルロードおおまち」内  
を25日、乗用車が暴走  
し、7人が負傷した事件  
で、業務上過失傷害と道  
交法違反（ひき逃げ）容  
疑で逮捕された  
容疑者が仙台中央  
署の調べに、「アーケ  
ードに入って人をはね、け  
がをさせるつもりだっ  
た」と供述していること  
がわかった。

同署は、人でにぎわう  
アーケードに故意に進  
入したとみて調べてい  
る。

平成17年12月26日(月) 朝日新聞 夕刊より



- ・歩行者空間の確保のため、横断面構成を見直し、再構築することが必要ではないか。
- ・沿道と一体となった取組が必要ではないか。

# 自転車の走行空間が混迷

・我が国では都市内の自転車走行空間が確立されておらず混迷。幹線道路の多くでは歩道上に歩行者と自転車が混在する状況となっている  
 ・これまでは自動車交通を処理することが主目的とした道路整備であり、多くの場合、自転車のための空間整備は付随的に取り扱われてきた

歩道上に歩行者と自転車が混在(東京の例)



パリでは自転車道の整備を計画的に推進

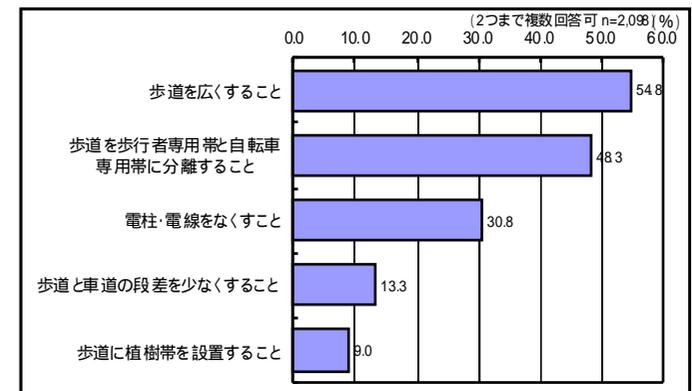
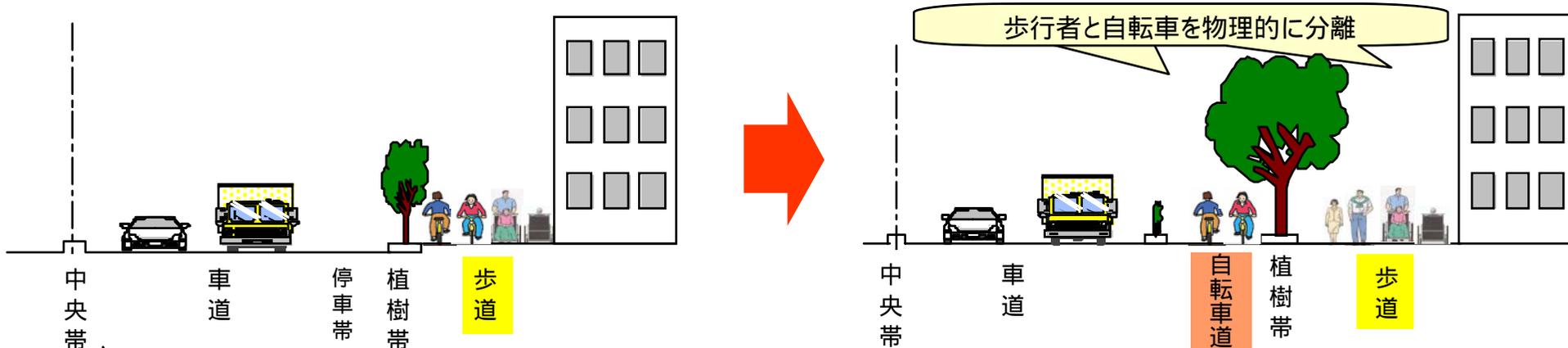


図 歩道の快適性について望むことで、特に大切だと思うこと  
 出典: 東京都「道路に関する世論調査(H15.12)」

平成13年4月には道路構造令を改正し、自転車の交通量が多い等の場合は、歩道と分離した自転車道を設置することを明確化



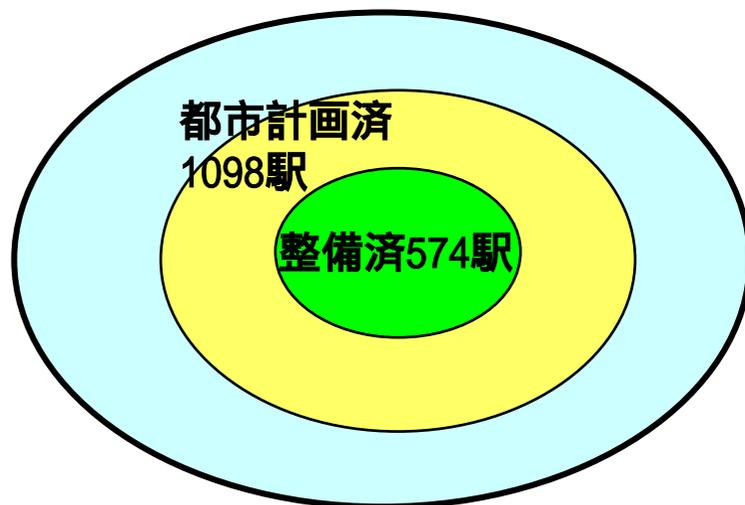
・自転車の主要動線を構成する路線の走行空間を見直す必要はないか。

## 交通結節点の現状

- ・乗降人員5000人以上の駅における駅前広場の整備率は約2割  
(うち都市計画決定済みの駅前広場の整備率は約5割)
- ・鉄道駅構内のバリアフリー化に比べ、鉄道駅周辺の道路のバリアフリー化の遅れ
- ・地域と一体となって、交通結節点の整備や管理を行う事例もある

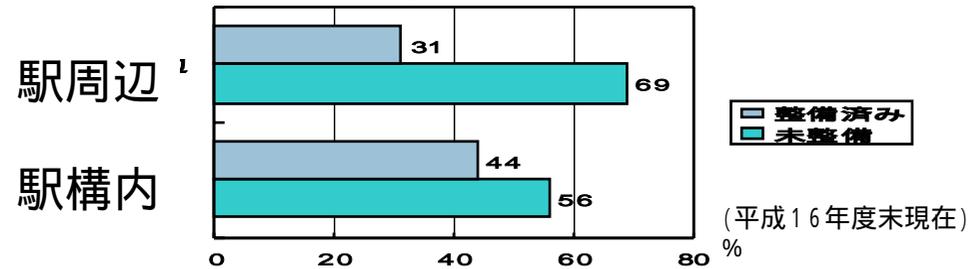
### 【駅前広場の整備状況】

乗降人員5000人以上の駅  
2735駅



参考: 全国の駅数9544駅 (平成15年度末現在)

### 【バリアフリー化の現状】



### 【地域と一体となった交通結節点】



公共用地と民間ビルの1階を一体的に活用した交通広場(神戸市三宮駅)



NPOによる駅前広場維持管理(千葉県鎌ヶ谷駅)

- ・公共交通との結節、にぎわいづくり、バリアフリー化等、各結節点の特色、課題に応じた重点的な整備が必要ではないか。
- ・地域と一体となった駅前広場の整備や管理を進めるべきではないか

## 交通事業者間の調整上の課題

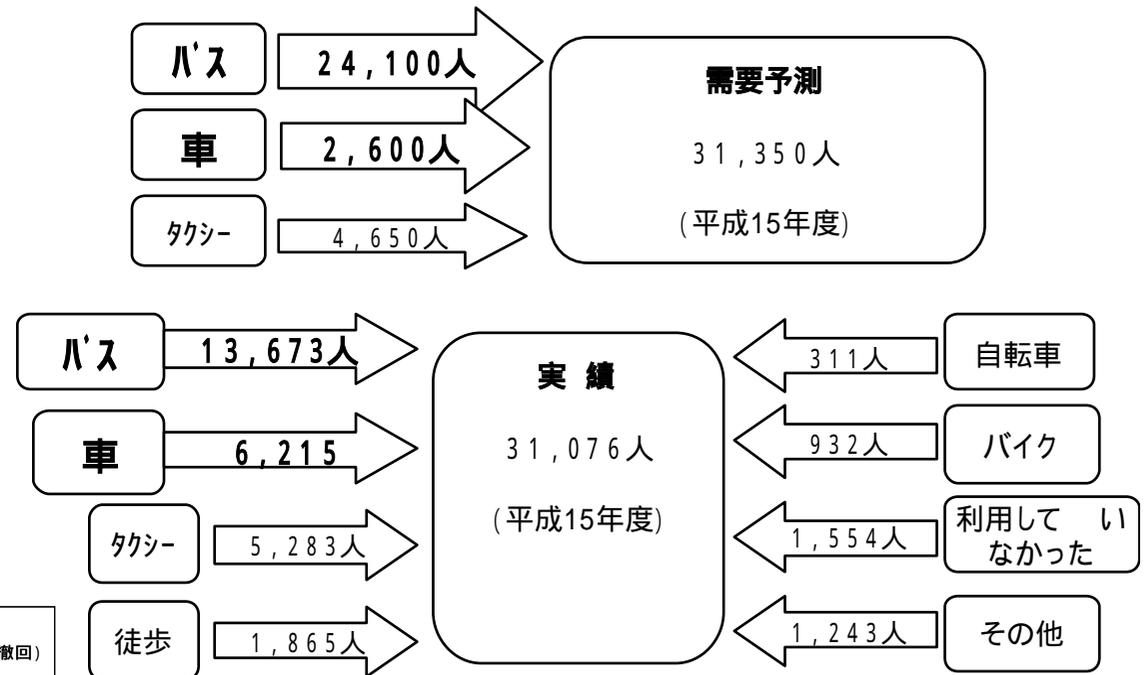
- ・公共交通機関を整備しても、公共交通機関同士の競合により、最適なシステムが構築出来ない場合がある
- ・沖縄都市モノレールでは、バス網の再編が計画通り実施できず、モノレールへの転換が当初予測を1万人/日程度下回った

\* 沖縄都市モノレールの導入にあたっては、バス路線再編検討委員会において、モノレールと競合する路線の廃止等が合意されたが、1社が合意を撤回し、路線を存続

沖縄都市モノレールの路線図



従前の利用交通手段(予測と実績)

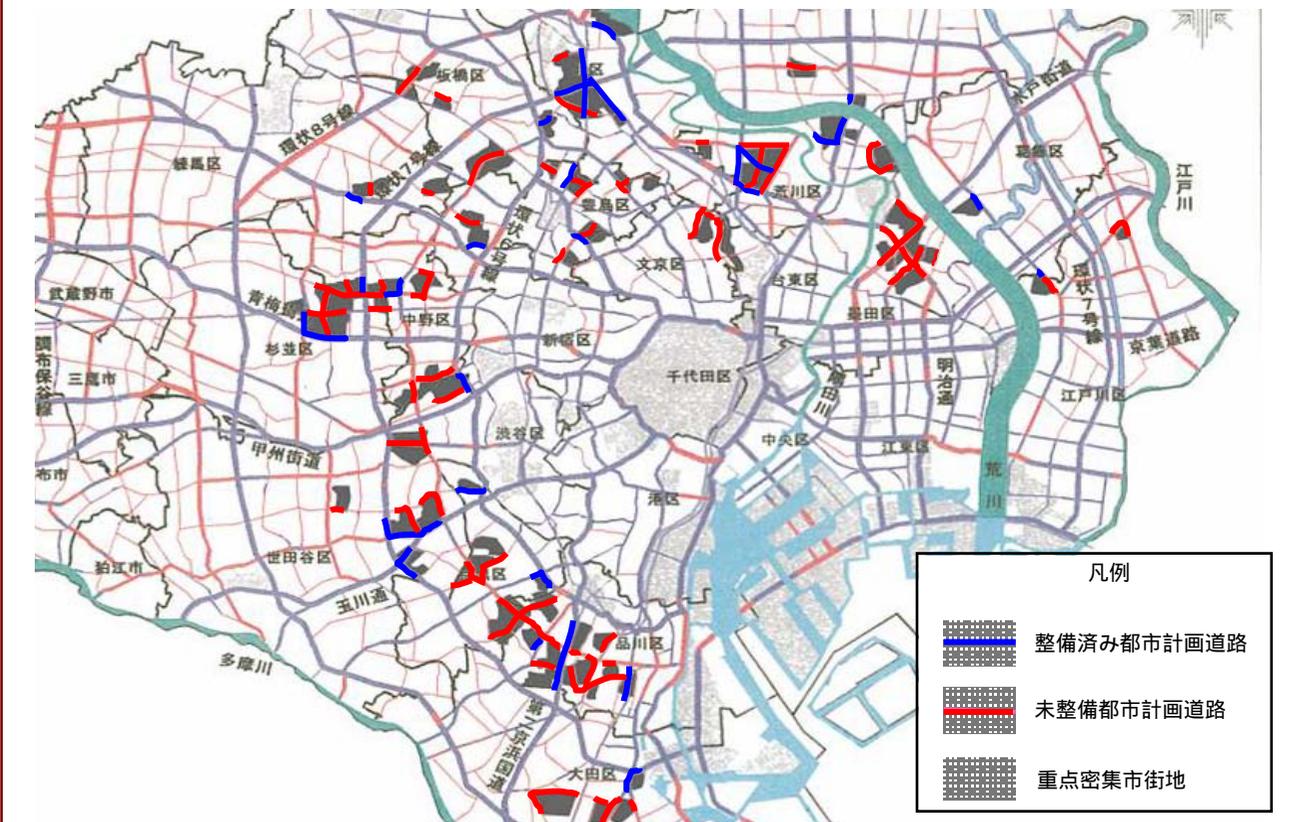


→ 自治体を中心となって関係者による協議・調整を行い、戦略的に最適な交通システムを構築することが必要ではないか

## 密集市街地等における防災上の課題への対応

- ・地震時に大きな被害が想定される危険な密集市街地は全国に25,000haあり、特に大火の可能性の高い危険な市街地(重点密集市街地)は約8,000ha存在
- ・木造密集市街地等においては、避難路、延焼遮断帯等の整備が遅れており、街路事業や土地区画整理事業による整備を進めてきた
- ・木造密集市街地における都市計画道路の整備率は低く、依然課題が大きい

東京都における防災環境軸の形成状況(H16年度末)



整備状況(平成16年度末)

全体延長	80 km
整備済み	41 km (52%)
未整備	39 km (48%)

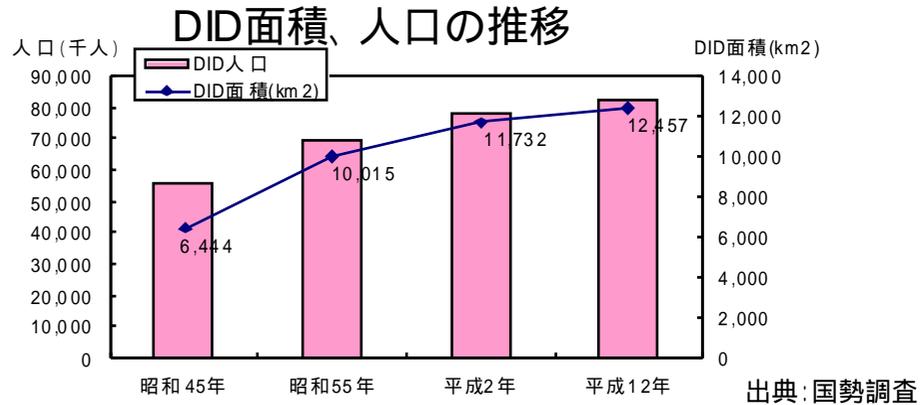


- ・密集市街地における都市計画道路整備を促進すべきではないか
- ・密集市街地等の解消のための市街地整備を促進すべきではないか

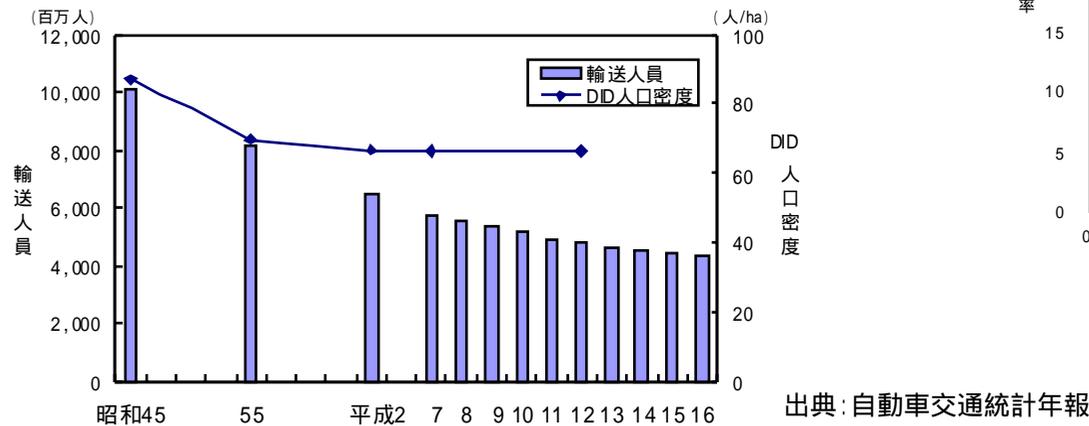
### 3 都市整備の経緯と方向性の転換

#### 都市の郊外拡大と乗合バス輸送量の推移

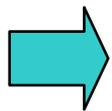
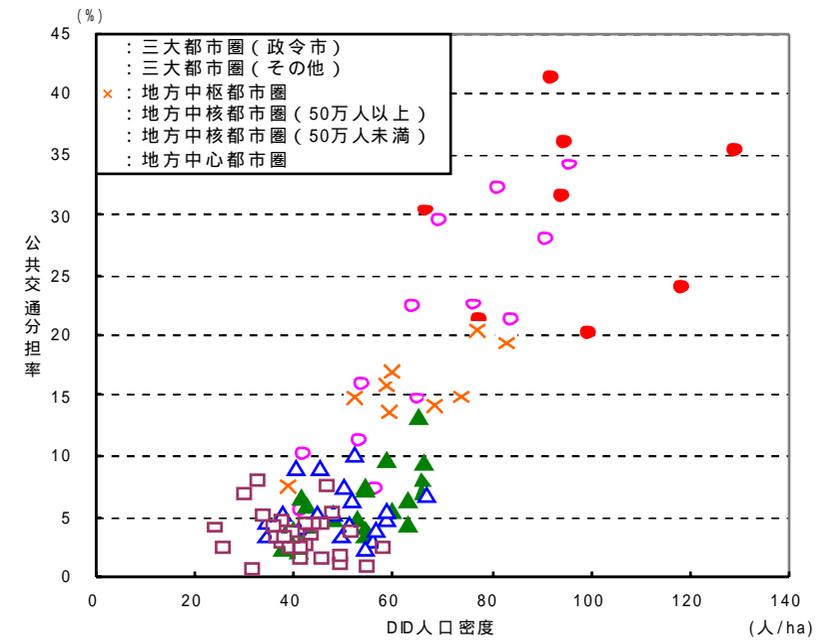
- ・都市部への人口集中に伴い、市街地(DID)面積は1970年と比べて約2倍に拡大。一方で、人口密度は低下し、市街地が拡散している
- ・乗合バスの輸送人員は、平成16年度まで一貫して減少している



#### DID人口密度、乗り合いバス輸送人員の推移



#### DID密度別公共交通分担率

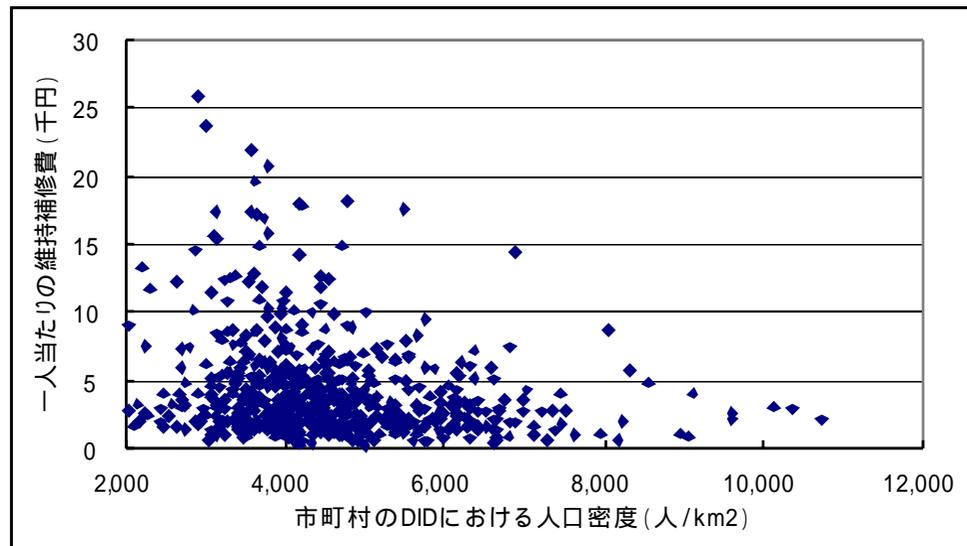


・都市の拡散・拡大は、公共交通の存在可能性に決定的に影響するのではないか(市街地の密度を維持することが必要ではないか)

## 都市構造と都市経営への問題

- ・市街地は低密度に拡大しているが、市町村のD I D人口密度が低くなると、一人当たりの維持補修費が高くなる傾向があり、低密度化は都市経営上問題である。
- ・富山市では、人口密度が低下すると、一人当たりの維持・更新費用が増大し、都市運営上のコスト増要因となると試算している。

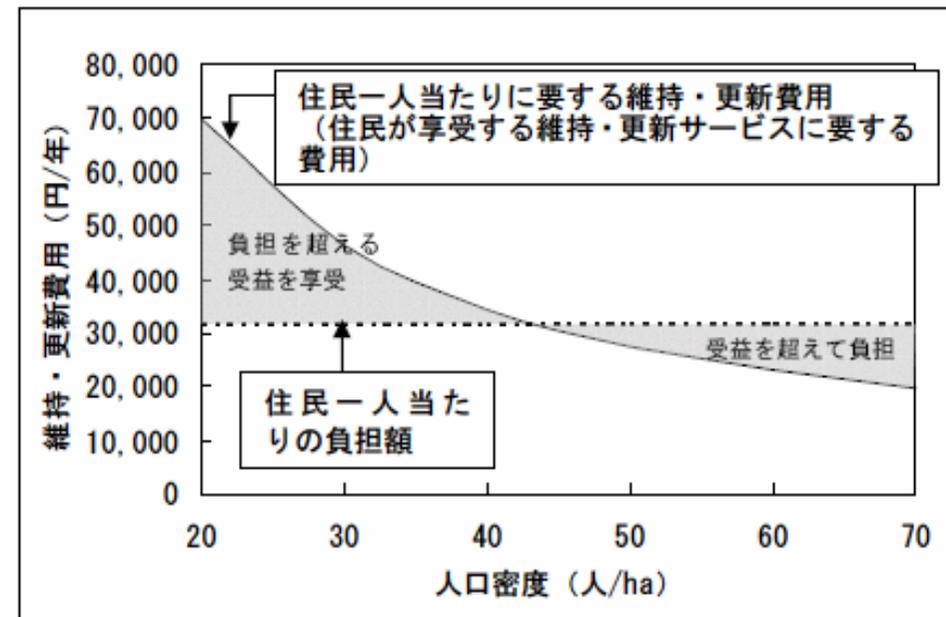
市町村のDID人口密度と一人当たり維持補修費(人口10万人以下)



出典：2005年度版中小企業白書データより国土交通省作成

注)維持補修費は、2002年度地方財政状況調査によるものであり、地方公共団体が管理する公共用施設等の維持に要する経費で土木費、教育費、衛生費等からなっている

富山市における人口密度と住民一人当たりの行政費用(維持+更新)の関係



富山市資料

→ 都市経営が圧迫される状況になったのではないか

## 都市整備の方向性の転換

・都市機能の集約と中心市街地の空洞化の進展に対して、都市圏内で生活する多くの人にとって暮らしやすい都市構造の実現が求められており、社会資本整備審議会「新しい時代の都市計画はいかにあるべきか(第一次答申)(H18.2.1)」においては、集約型都市構造の実現等の都市構造改革に向けた取組を進めるべきとされている

### 人口減少・超高齢社会

都市圏内で生活する多くの人にとって暮らしやすい都市構造の実現が必要

#### 【都市構造改革】

##### 集約型都市構造の実現

##### 広域的都市機能の適正な立地

地域が望ましいと思う目標を自ら選択し、都市機能の立地に際し、都市構造全体の目標に照らして適切かどうかを「よく判断」(ウェル・マネージ)することが必要

(都市構造改革の実現に向けた制度改善の方向)

#### 広域的都市機能の適正立地 都市計画制度

##### [土地利用規制]

- ・白地地域を含めて、広域的影響を考慮したゾーニングの強化
- ・都市計画区域外の土地について、農地も含め土地利用の整序が必要な区域等に準都市計画区域を広く指定
- ・一市町村の視点だけでなく、広域的な観点からの適正立地を「よく判断」する手続 等

##### [開発許可]

- ・大規模計画開発の例外扱いを見直し
- ・病院等の公共公益施設も開発許可対象に追加 等

#### 都市機能の集約のための誘導 支援方策

##### [多様な都市機能の集約への誘導支援]

- ・「選択と集中」の観点から、市町村の計画を国が選択、関係省庁と連携して集中的、積極的な支援
- ・街なか居住の促進、広域的都市機能の立地促進
- ・**まちづくりの一環として行う都市交通施策** 等

##### [都市機能集約のための体制整備]

- ・商業関係者に加え、専門家、地権者、まちづくり会社等の幅広い主体が参加する新たな組織の整備と支援制度の充実 等

出典：社会資本整備審議会「新しい時代の都市計画はいかにあるべきか。(第一次答申)(H18.2.1)」

→ 都市構造改革を道路政策がどう支えるか

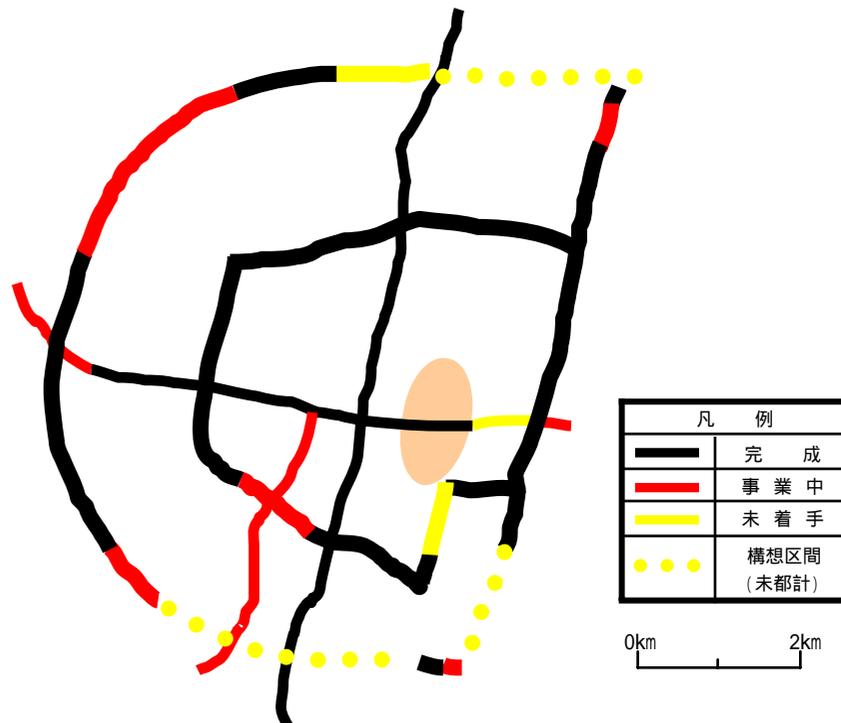
## 4 - 1 論点 - 1

### 幹線道路整備を重点化すべきではないか

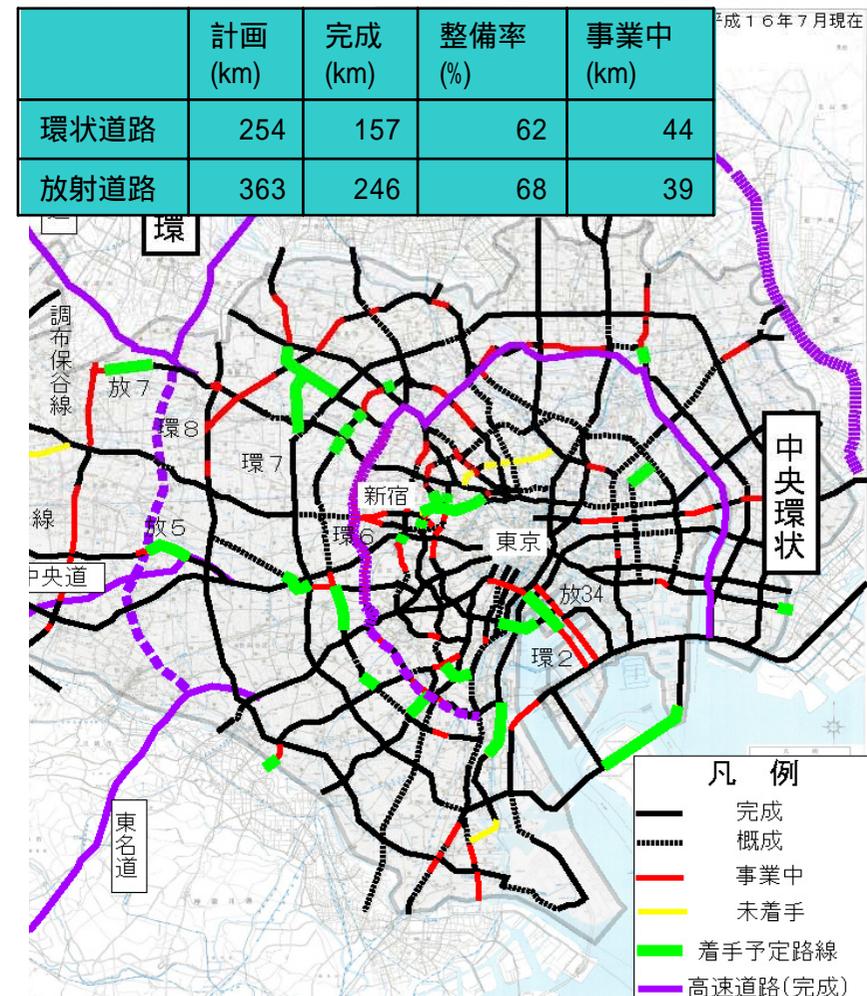
- ・ 環状道路等の骨格的な道路の未整備区間は、早期に完成することが必要ではないか
- ・ 拡幅、新設による交通容量の増大に加え、渋滞ポイントを早期に解消するための踏切対策、交差点改良等を早期に進めることが必要ではないか

宮崎市の例

	計画 (km)	完成 (km)	整備率 (%)	事業中 (km)
環状道路	48	30	63	7
放射道路	39	31	79	4

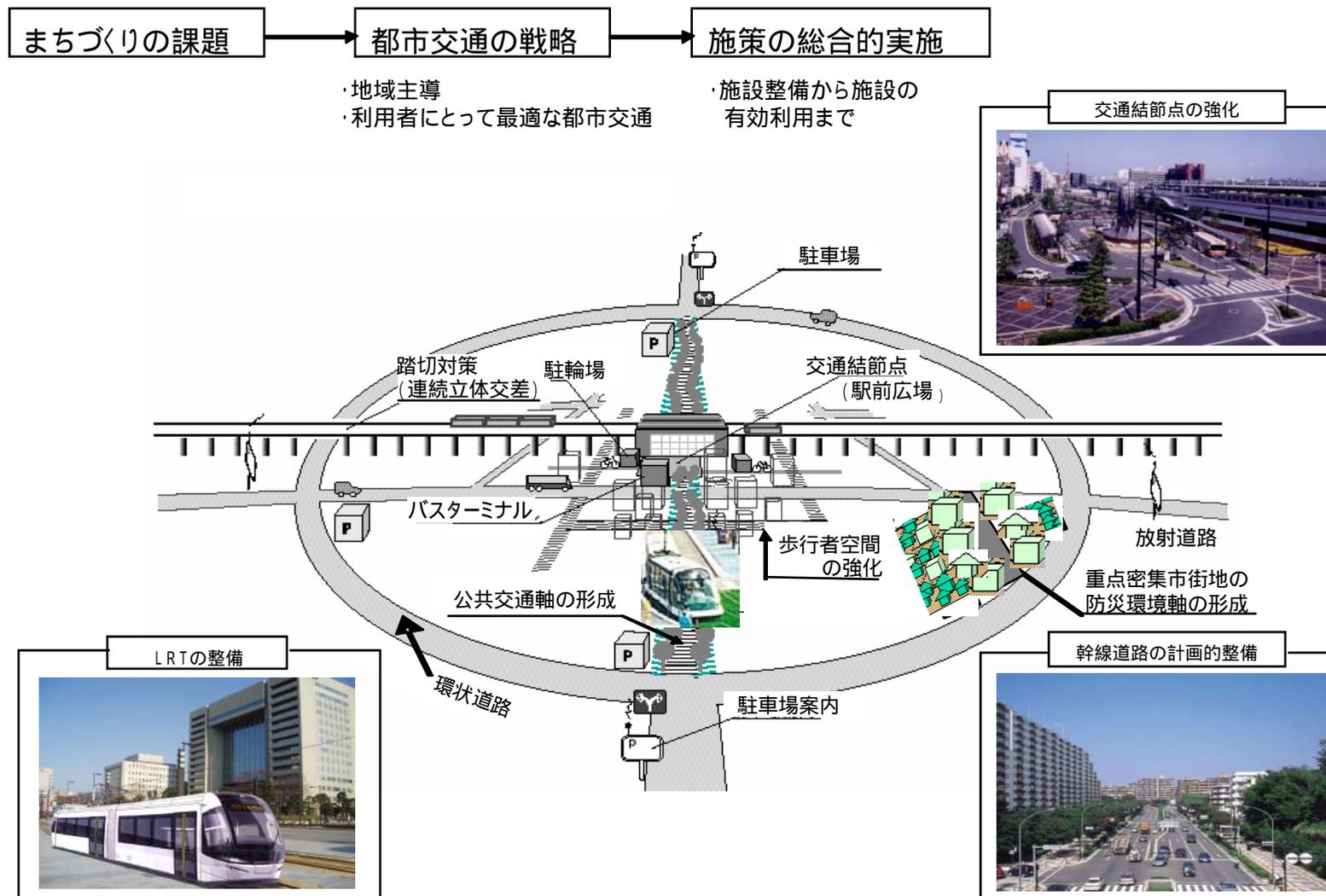


東京都区部の例



## 4 - 2 論点 - 2

公共交通について、道路空間の導入空間としての積極的な活用、導入に対する支援等、道路行政の役割を一層拡大することが必要ではないか  
地方公共団体(特に市町村)が中心となって、関係者による協議・調整等を行い、最適な都市交通システムを構築することが必要ではないか

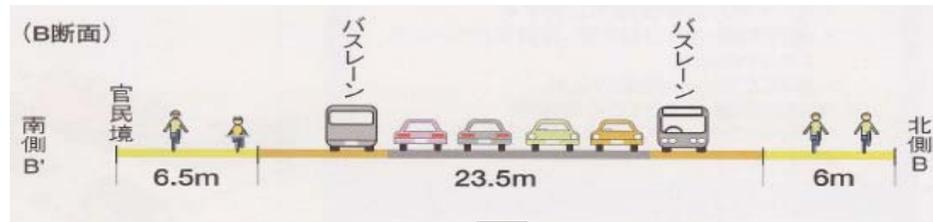


## 4 - 3 論点 - 3

道路空間の使われ方に対する発想を転換し、自動車のための空間から、歩行者、緑、公共交通等のための空間として再構築することが必要ではないか

浜松市における道路空間の再構築の検討

現在



中長期の方針



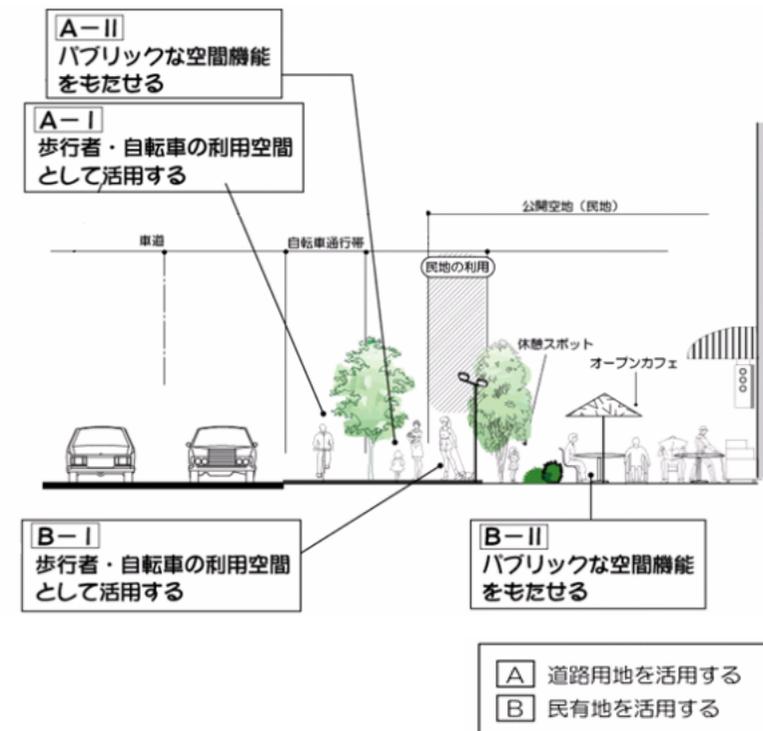
トランジットモールの社会実験の状況



完成イメージ

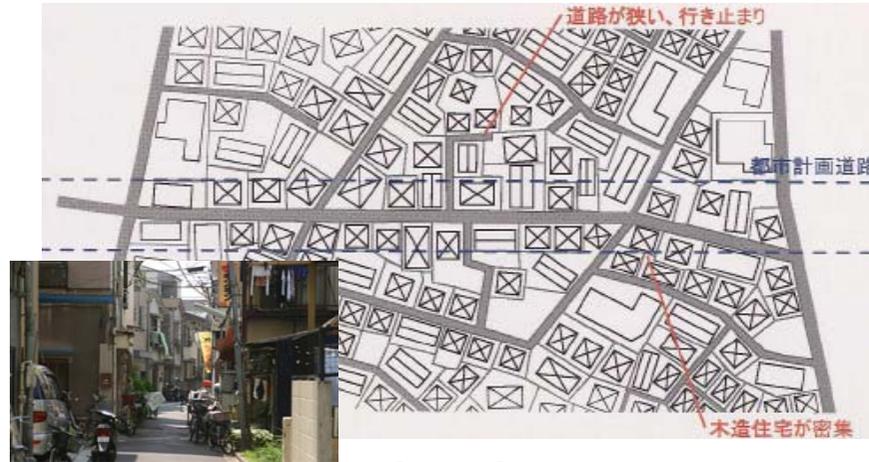


民地との一体的な整備のイメージ



## 4 - 4 論点 - 4

密集市街地における避難路、延焼遮断帯等の防災環境軸を形成する道路の整備を積極的に進めるべきではないか



【現状】



【防災環境軸の完成】

- ・首都直下地震による**死者の62% (8,000人)**は火災が原因と想定。  
(H17.2中央防災会議)
- ・市街地大火に対しては、**延焼遮断機能が重要**  
(阪神淡路大震災時は無風状態であったが12m以上の道路で延焼遮断)
- ・発災時に骨格道路は、避難・応急対応・救援拠点等の機能が期待される。

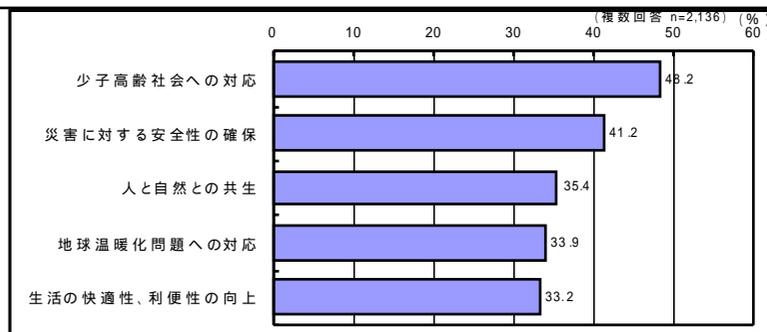
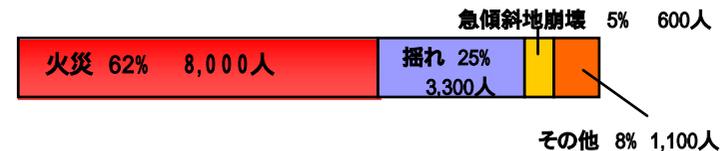


図 社会資本の整備で重視する成果  
出典：内閣府「社会資本の整備に関する世論調査(H16.6)」

死者数・・・最大**13,000人**  
(うち火災による死者**8,000人**)  
建物全壊棟数・・・約85万棟  
経済被害・・・約112兆円

人的被害(要因別) 合計 13,000人



地震防災戦略(H17.3 中央防災会議)