

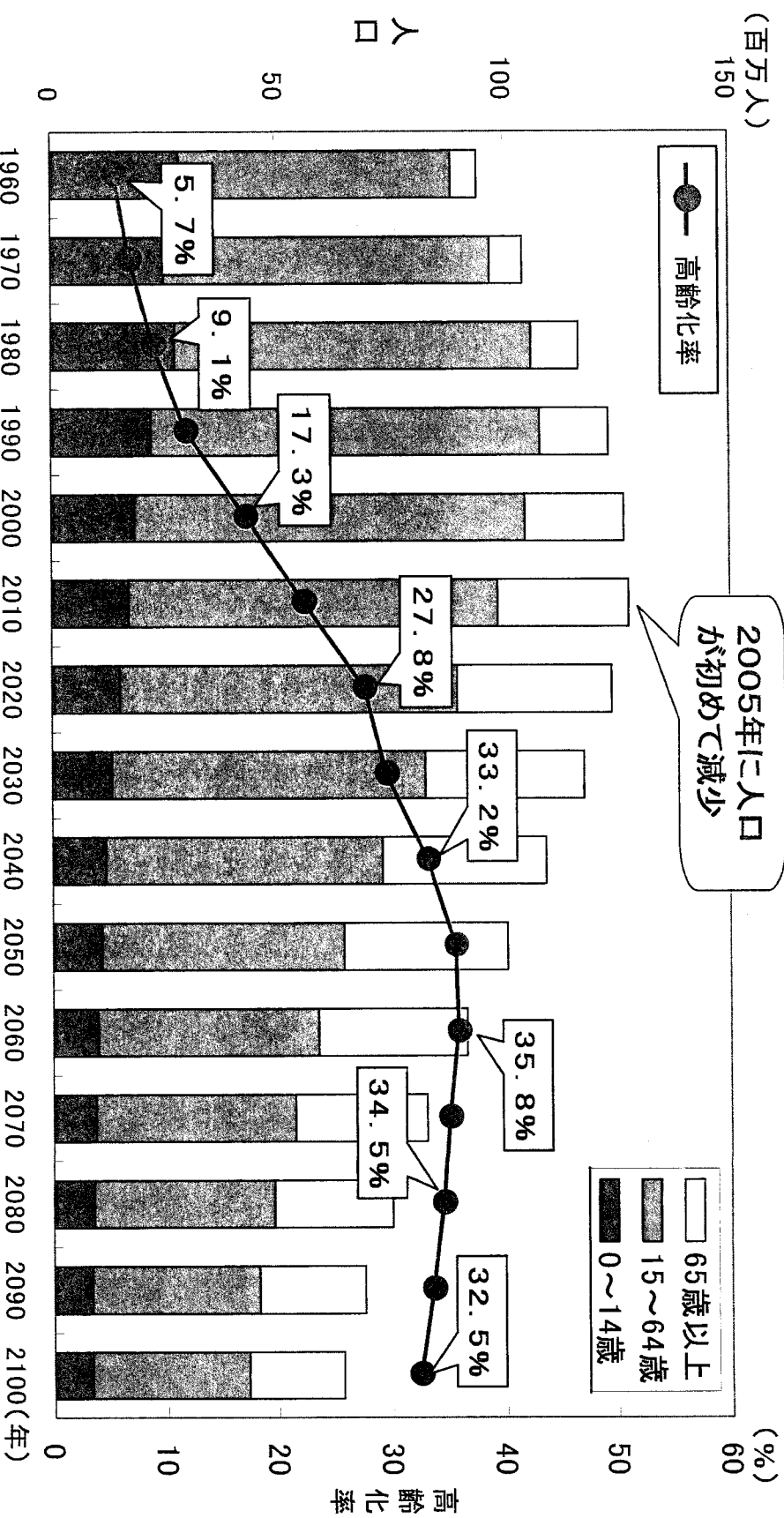
参考資料 (2)

平成18年1月
国土交通省

1 都市・都市交通をとりまく諸情勢

(1) 人口減少・超高齢社会

2005年に我が国の人口は初めて減少し、今後、減少傾向が続くことが推計される。
一方、高齢化率は現在の2倍程度に上昇していく。

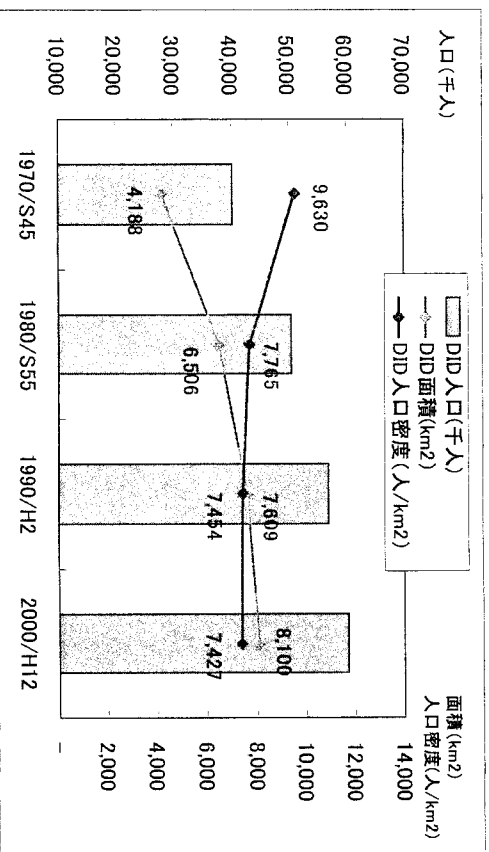


資料：国勢調査，国立社会保障・人口問題研究所（2002年1月推計）
— 日本の将来推計人口（～2050年，中位推計），参考推計（超長期推計）（2051年～）

(2) 市街地(DID)の推移

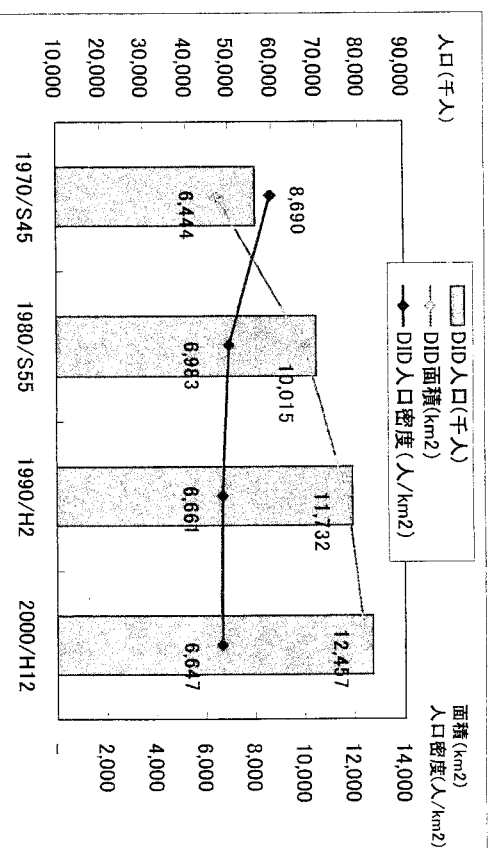
・都市部への人口集中に伴い、市街地(DID)は1970年と比べて約2倍に拡大、これに対して人口密度は低下し、市街地が拡散化している傾向が読み取れる。
 ・地方圏の市街地密度は約5,200人/km²にとどまっている。

■大都市圏

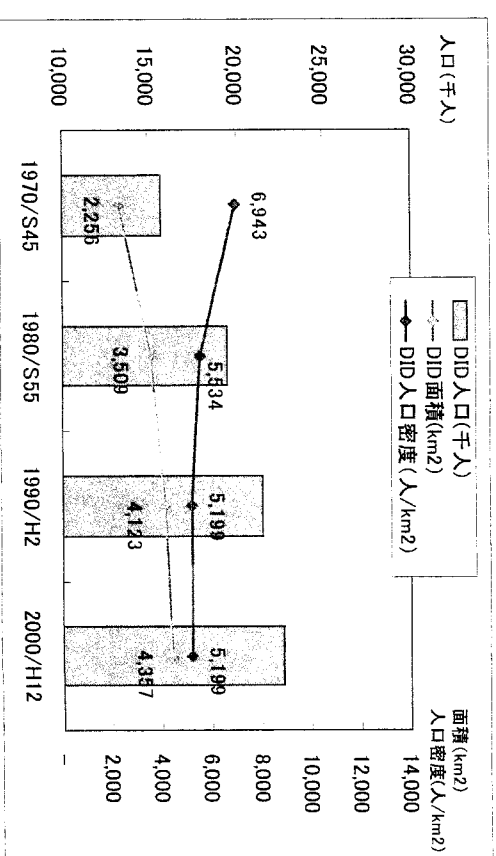


※大都市圏とは首都圏+近畿圏+中部圏

■全国



■地方圏



※地方圏とは大都市圏以外の都市

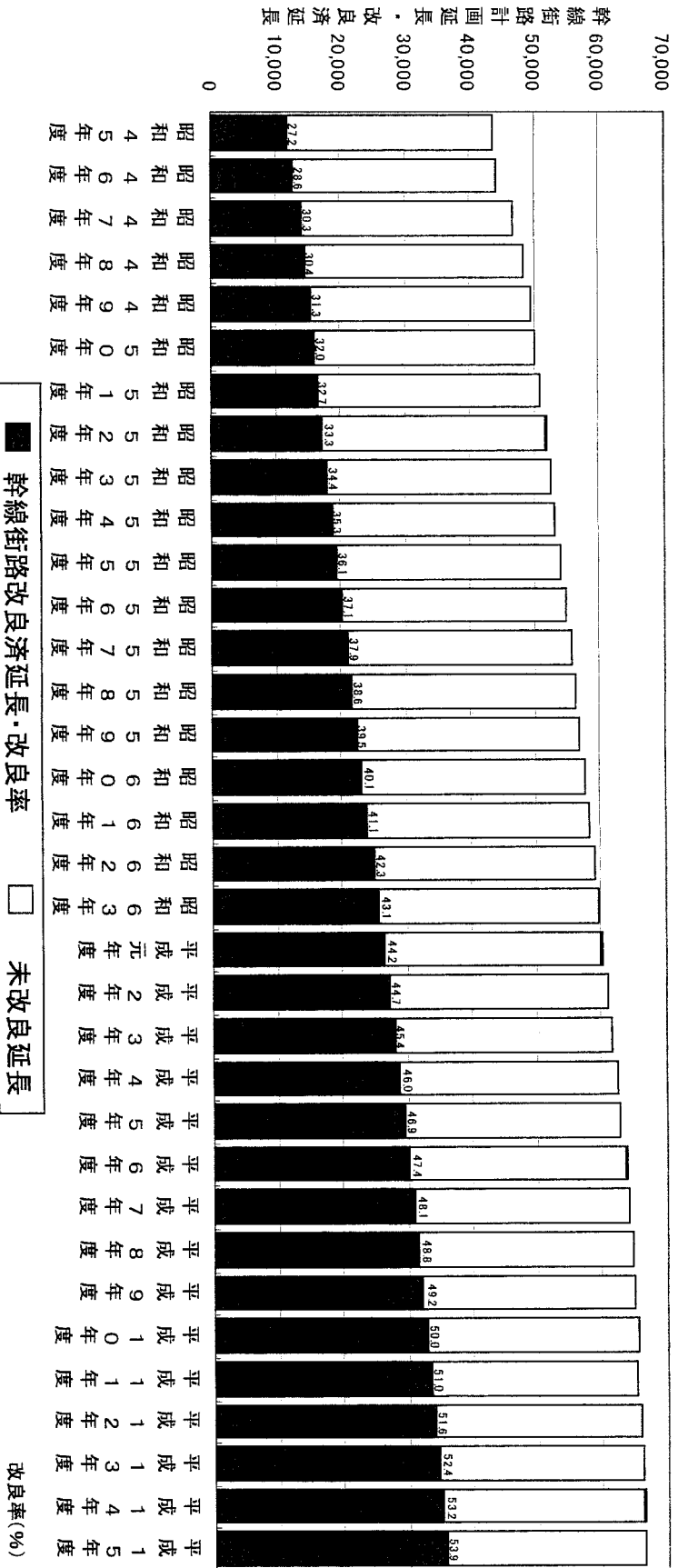
2 都市計画道路の現状

(1) 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年間の整備状況の変化をみると、改良率は年平均で約0.7%高まっているに過ぎない。

(Km)

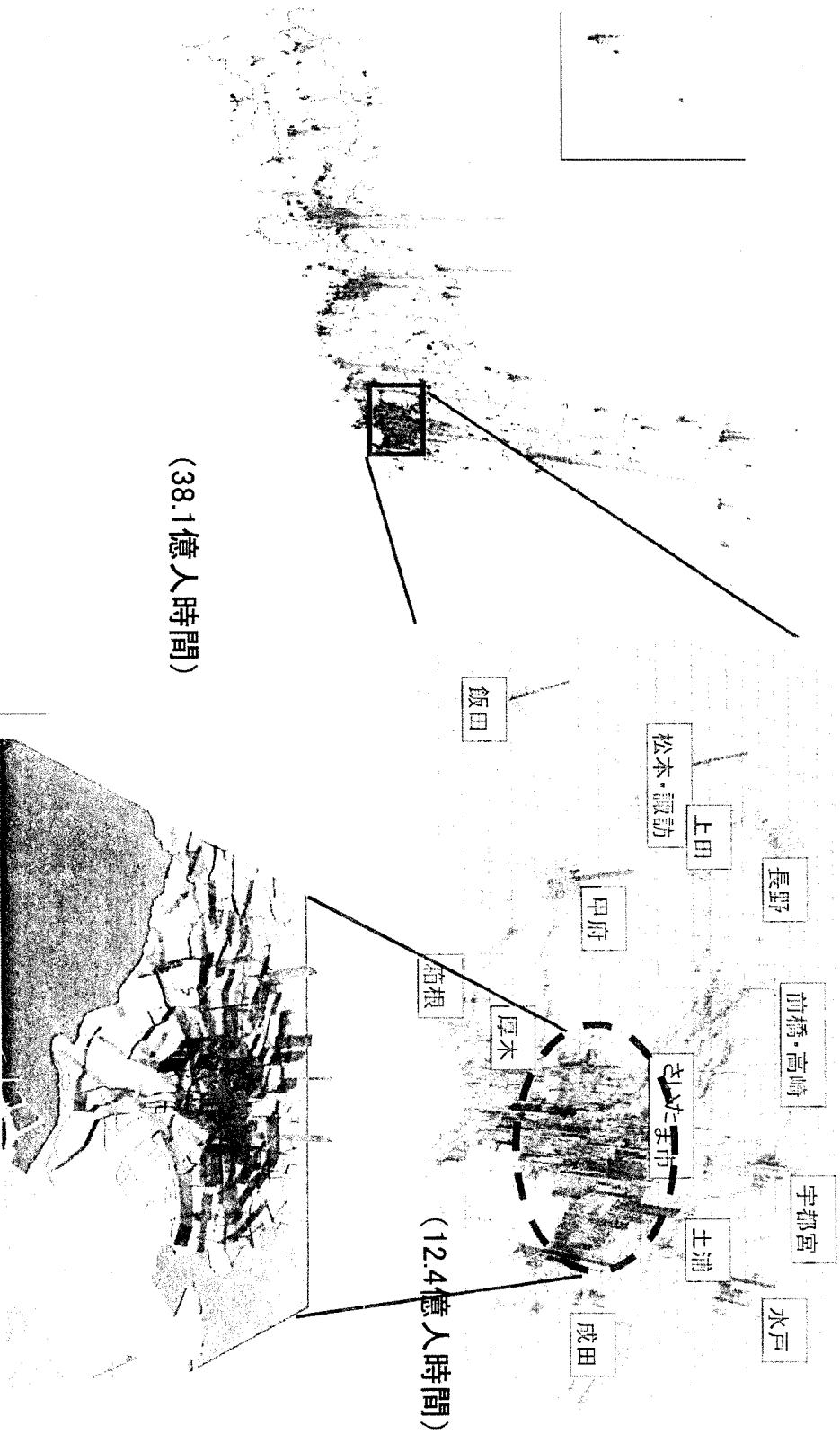
都市計画道路のうち幹線街路の整備状況



(2) 今なお残る都市内の渋滞の状況

我が国の渋滞損失時間は、年間約38.1億人時間(1人当たり年間約30時間)

渋滞3Dマップ(全国・関東・東京23区)



3 公共交通の現状

(1) 交通機関分担率の推移

市街地の拡散化が進むのに伴い、全国的に自動車分担率は高くなり、休日は50%を越えて、地方都市圏では公共交通の分担率は5%程度となっている。

■ 都市規模別交通手段構成の推移【交通手段分担率の経年変化】

(%)

□ 鉄道 □ バス □ 自動車 □ 二輪車 □ 徒歩

平日

休日

全国

都市圏	平日	休日
S62	12.3 3.3 34.6 22.2 27.6	7.8 2.7 46.3 21.4 21.7
H04	14.1 3.4 39.8 18.6 24.1	8.1 2.4 53.5 17.6 18.5
H11	13.6 2.8 43.2 18.5 21.9	7.7 1.9 61.3 14.4 14.6

三大都市圏

S62	20.3 2.9 28.0 20.7 28.1	13.0 2.7 39.4 21.2 23.6
H04	23.2 3.0 31.1 17.9 24.7	13.5 2.2 45.5 18.1 20.6
H11	21.3 2.5 35.2 19.0 22.0	12.1 2.0 54.1 15.6 16.1

地方都市圏

S62	42.3 3.0 23.9 26.9	53.8 2.3 21.7 19.5
H04	50.2 3.3 19.5 23.3	62.2 2.1 17.0 16.1
H11	53.6 3.6 17.9 21.7	70.1 2.4 12.8 12.9

(2) 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)

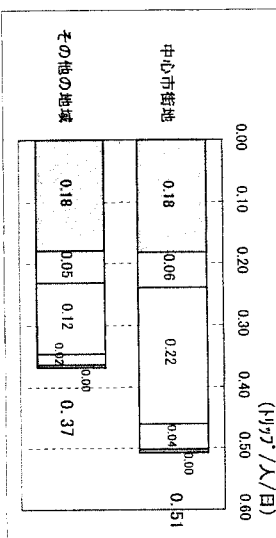
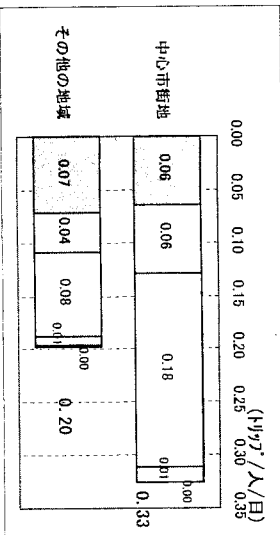
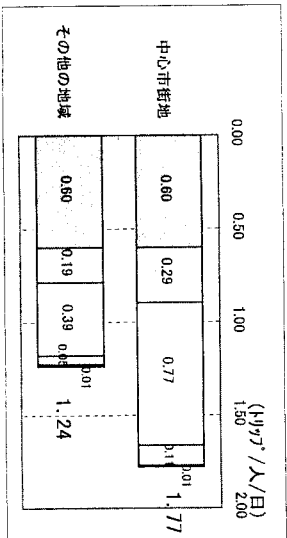
自動車 二輪車 徒歩 バス 鉄道

① 全目的

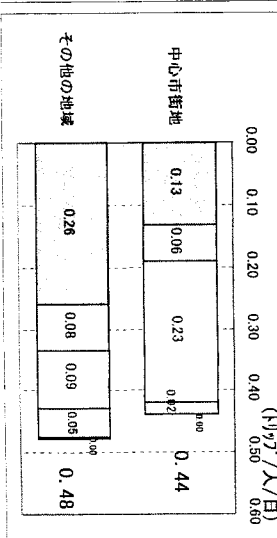
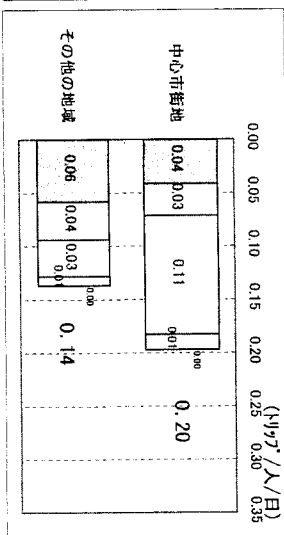
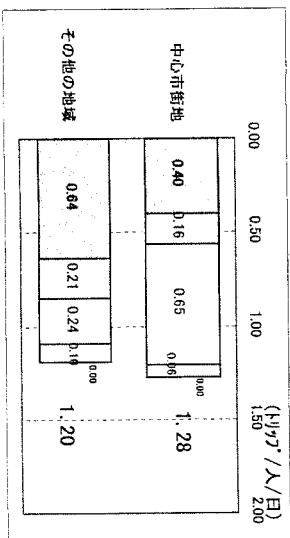
② 買い物

③ 買い物以外の私事

新潟都市圏



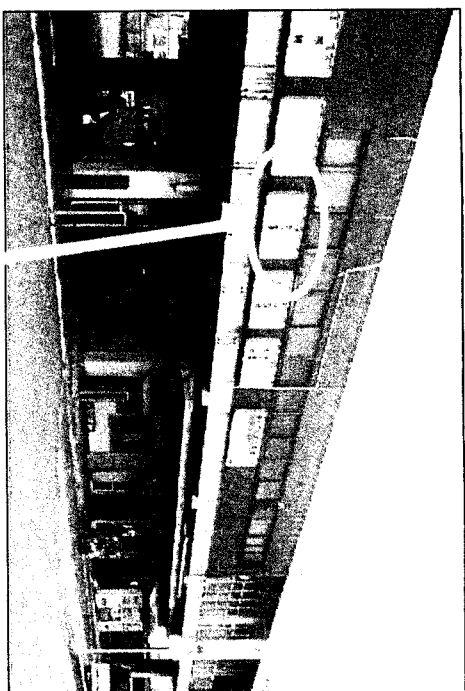
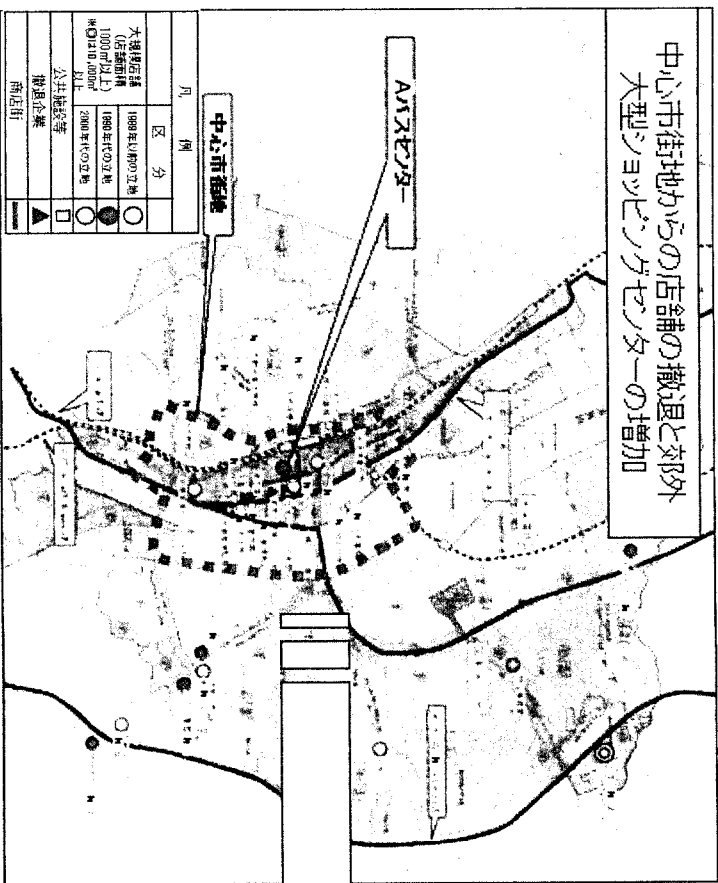
旭川都市圏



(3) バス路線撤退の状況

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、バス路線の撤退が進み、公共交通のサービス水準が低下し、交通結節点の集積機能も喪失している。

A市における交通結節点(Aバスセンター)の状況



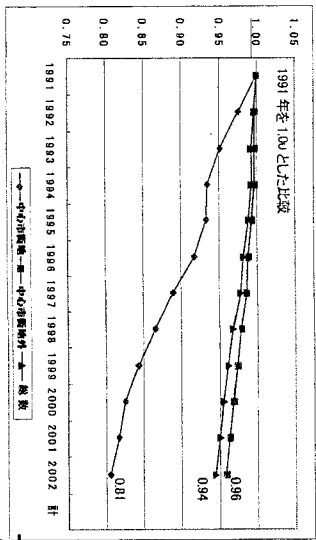
Aバスセンターの現状

行き先案内板の例



路線が大幅に減少

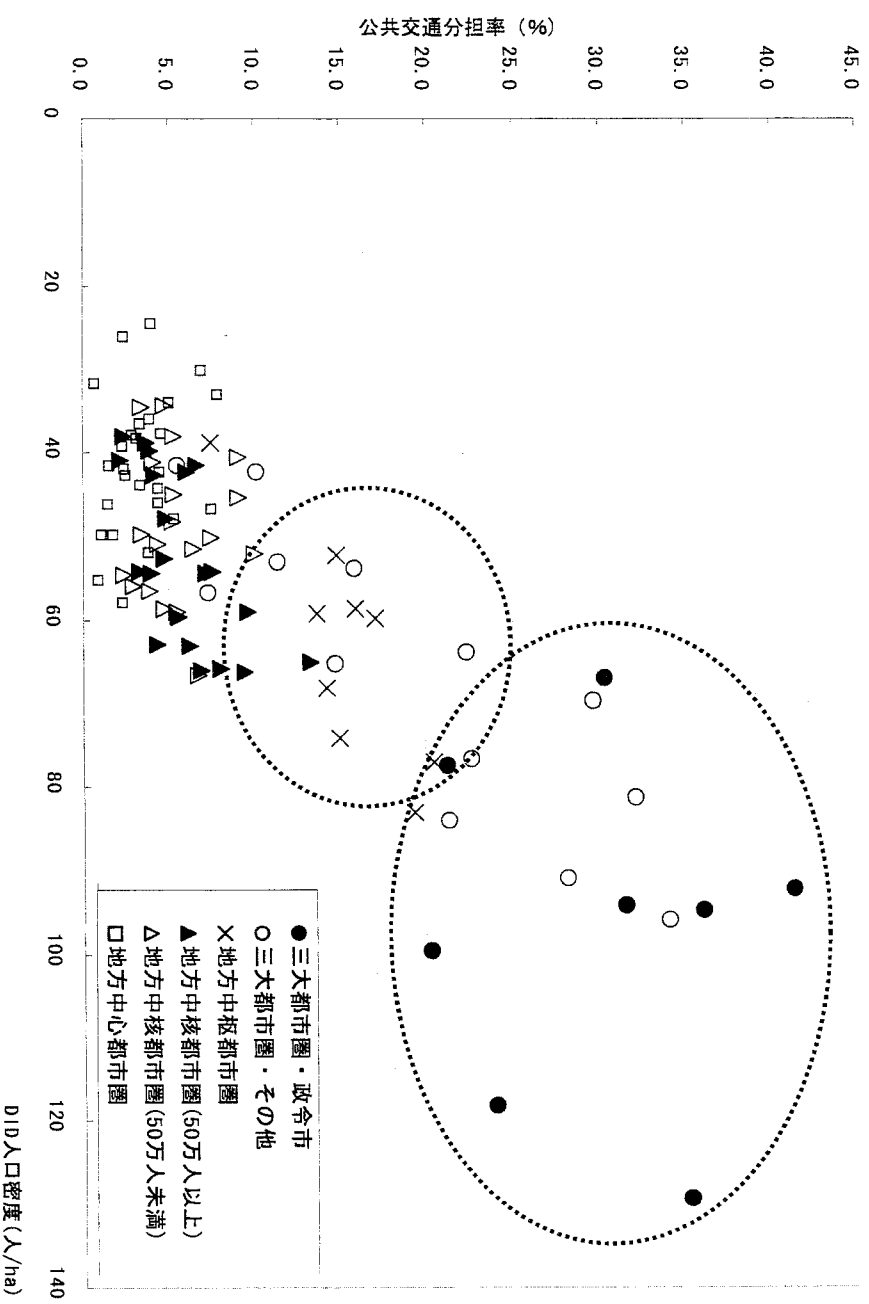
中心市街地人口の急激な減少



(4) DID密度別公共交通分担率

市街地(DID)密度が70人/ha(7,000人/km²)を超える大都市圏・政令市レベルでは公共交通分担率が20%以上を占めており、50人/ha(5,000人/km²)の都市では10%以上を占めている。

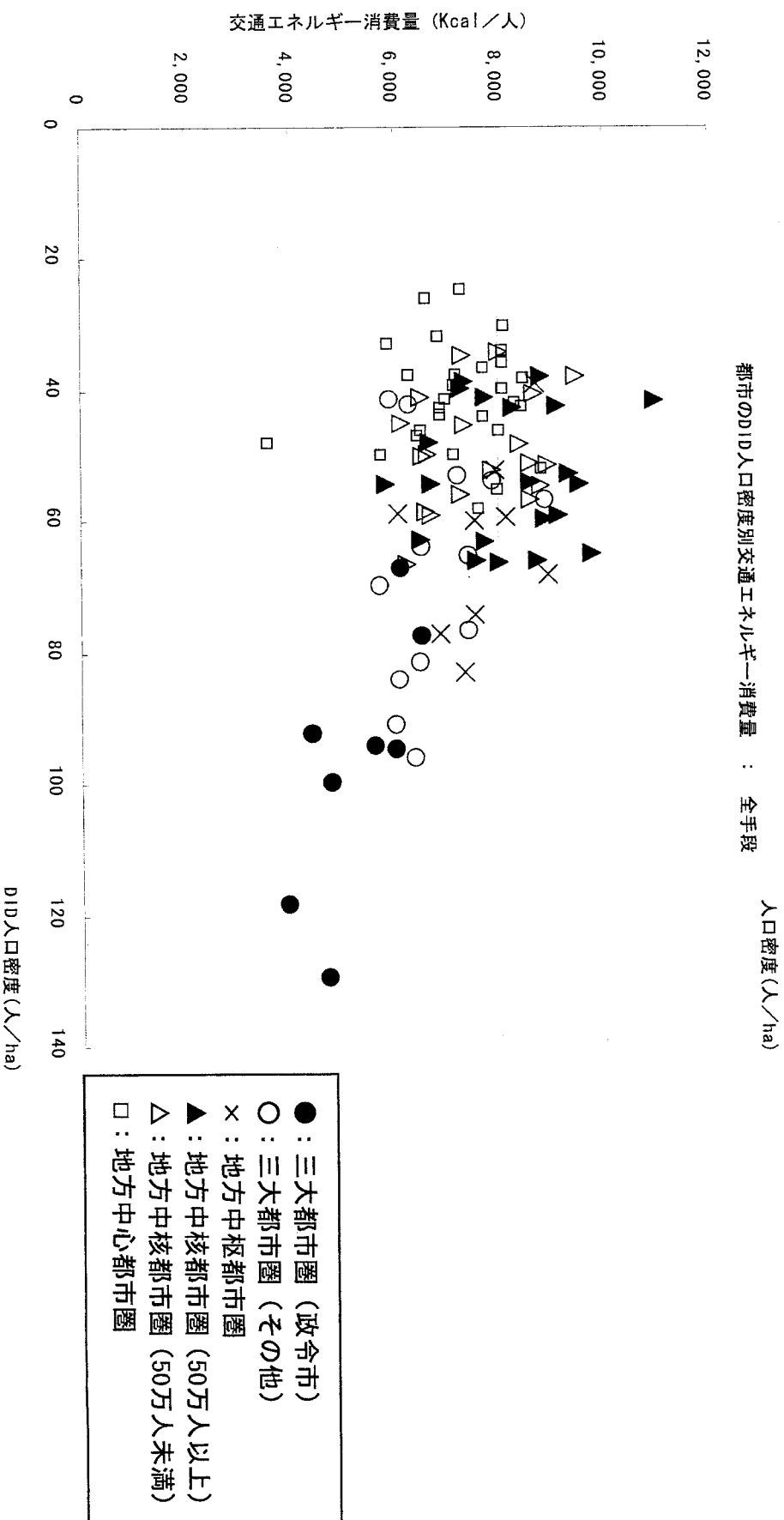
■市街地(DID)密度別公共交通分担率



(5) 市街地密度と交通エネルギー消費量

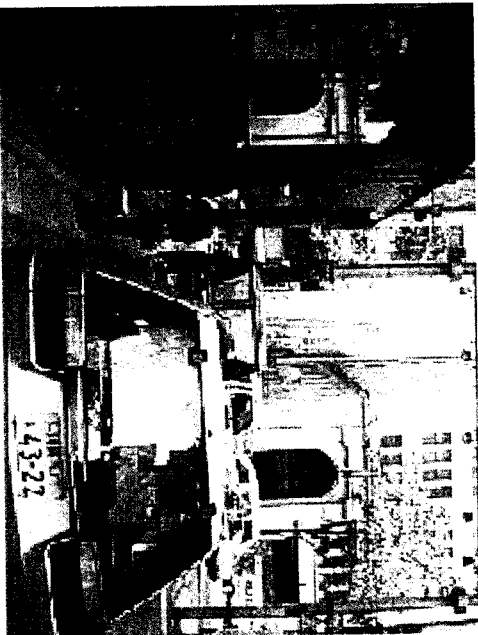
市街地(DID)密度が低く、自動車分担率が高い都市ほど、交通エネルギー消費量は大きい。

■市街地密度と交通エネルギー消費量

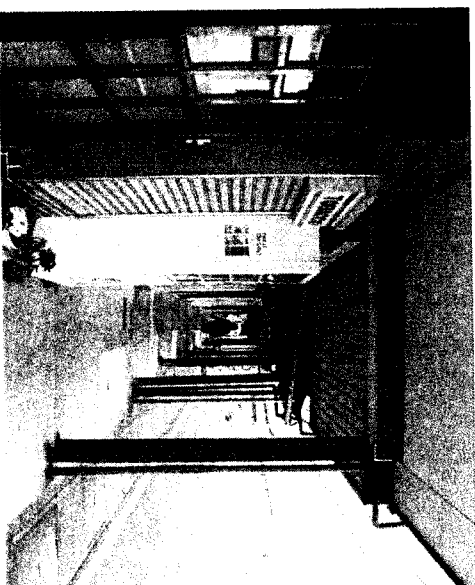


4 中心市街地等における歩行者空間等の課題

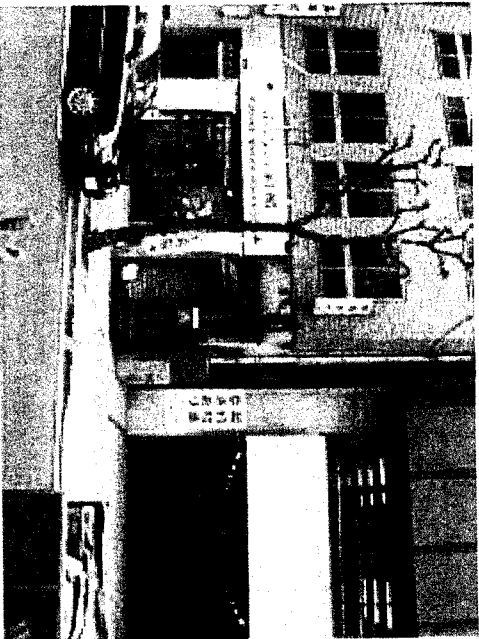
中心市街地等において、安全・快適な歩行者空間が不足しており、まちの魅力を損ねている。



・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

「人はねよろ」と
アークードに」
仙台暴走容疑の男
仙台市青葉区一番町の
アークードおつまみ内
を25日、乗用車が暴走
し、人が負傷した事件
で、業務上過失傷害と通
交送達（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、アークー
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、人にきわろ
アークードに故意に進
入したとみて調べてい
る。

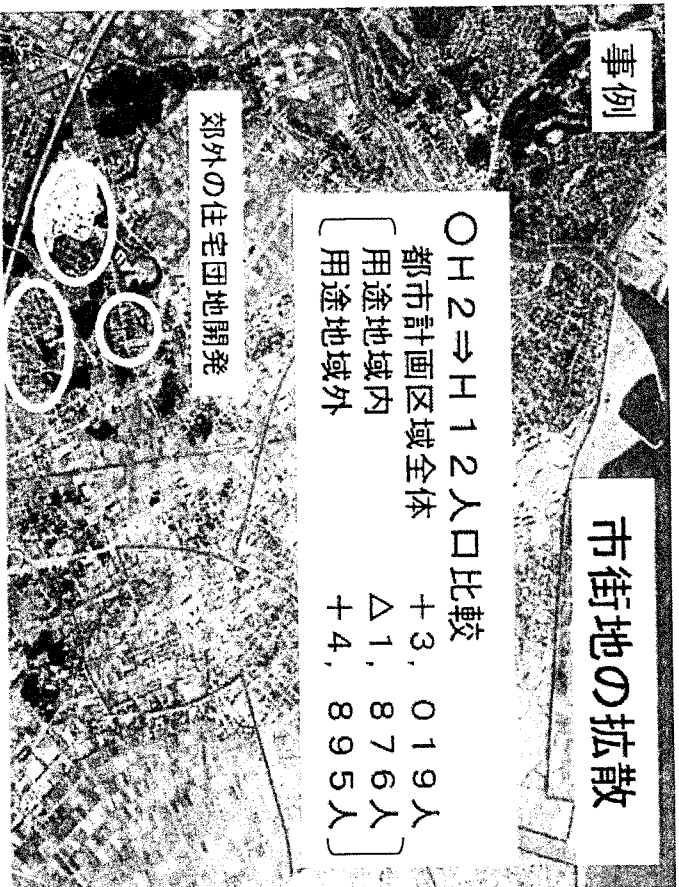
平成17年12月26日（月）朝日新聞 夕刊より

5 市街地の現状

(1) 拡散した市街地の問題

都市機能の分散や低密度化を伴う市街地の拡散は、公共交通のサービス低下を招き、自動車利用のできない高齢者等のモビリティ確保に問題がある。また行政コストの増大も懸念。

- ・新潟県K市(非線引き都市計画区域)における市街地の拡散と人口の推移

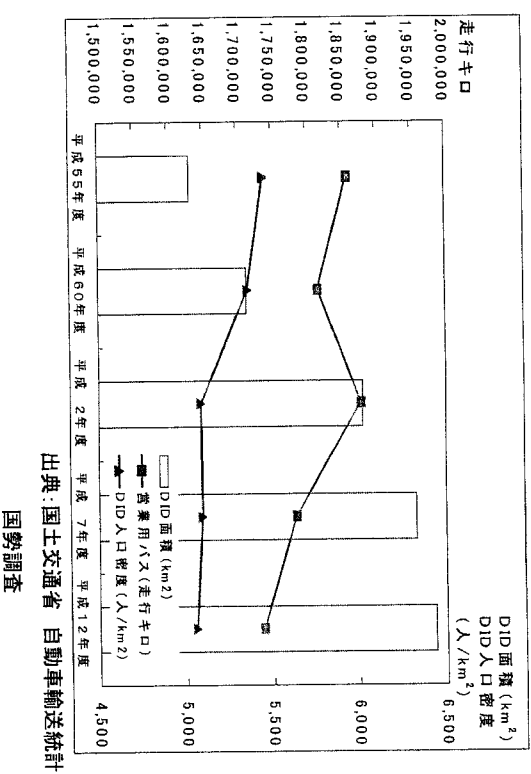


DIDの人口密度: H2 44人/ha → H12 42人/ha

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

「21世紀新潟県都市政策ビジョン: 全体編」関連掲載資料

- ・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)



- ・青森市では市街地拡大によるコスト増の試算をしており、約350億円と見積もっている。

1970年から2000年の30年間に市街地中心部から郊外に流出した13,000人を受け入れるため道路等のインフラ整備などに要した費用

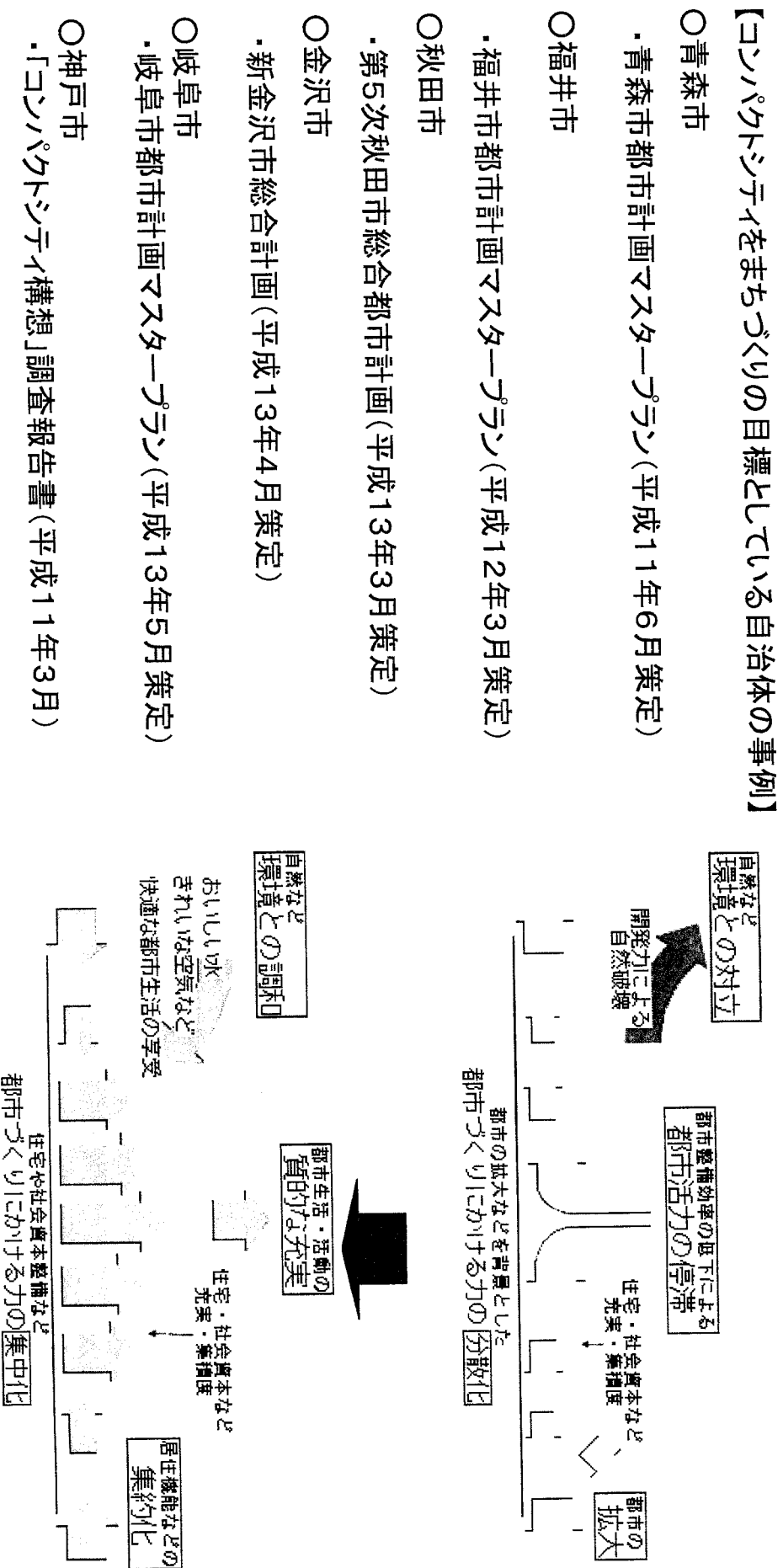
⇒約350億円

(資料: 「都市計画」特集論文『雪国におけるコンパクトシタの形成と街なか居住の推進』(2002))

(2) コンパクトシティへの取組

都市経営コストの低減やストックの有効活用等の観点から、市街地の拡大を抑制し、コンパクトなまちづくりを目標とする自治体が増えてきている。

【青森市のまちづくりの方向】

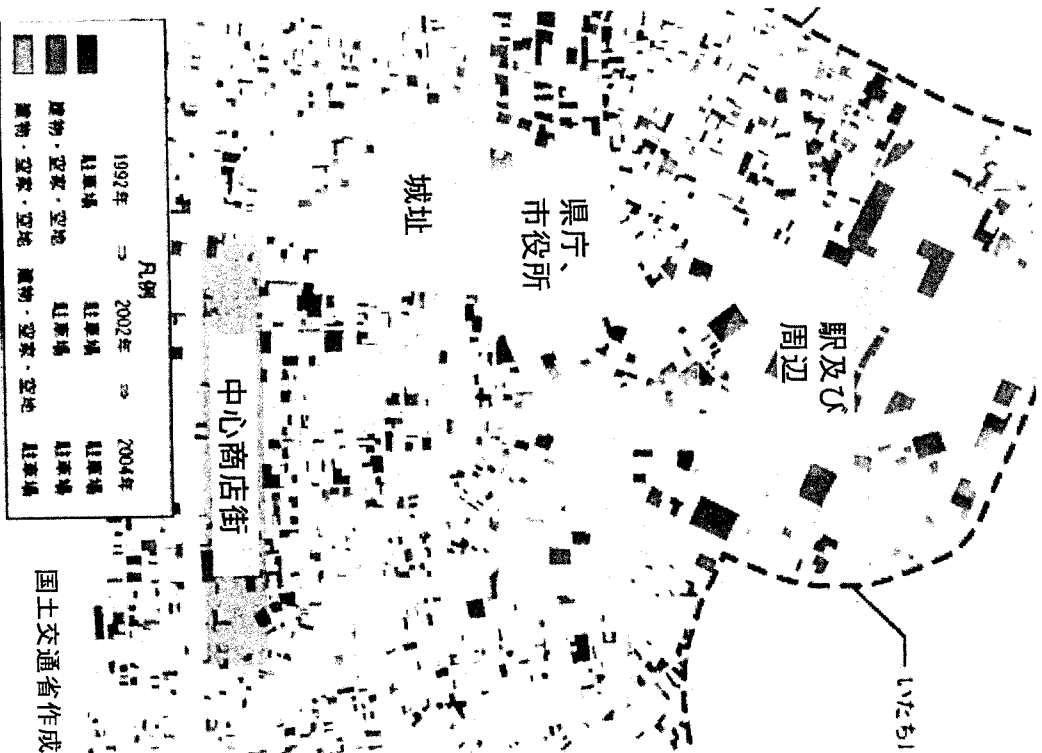


出典：青森市ホームページ (<http://city.aomori.aomori.jp/>)

(3) 既成市街地の課題

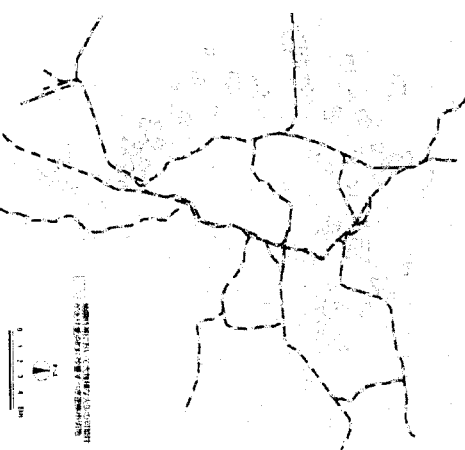
既成市街地には防災上危険な密集市街地やごみ塩状に小規模な空き地等が点在し、自発的な土地利用転換が期待できない市街地など様々な課題が存在している。

空き地等が点在する市街地(富山市)



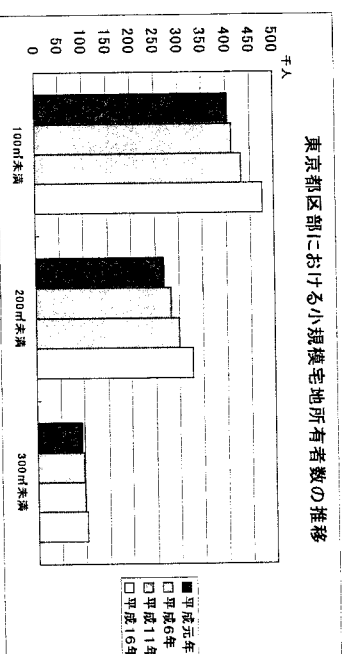
地震等により甚大な被害が生じる恐れのある密集市街地は全国に25,000haも存在

東京都の重点密集市街地



※重点密集市街地とは「密集市街地のうち特に大火の可能性が高い危険な市街地」のことであり、全国8,000ha存在

小規模な宅地が増加している

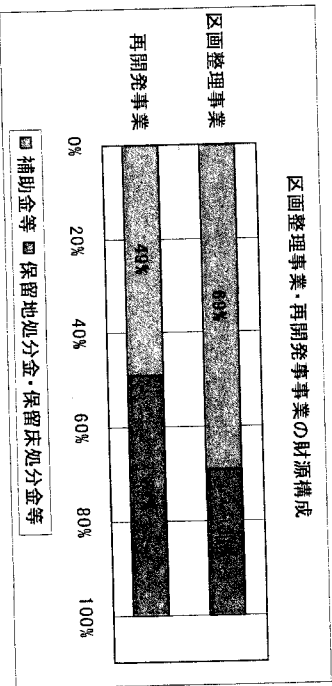


出典：東京の土地2004(東京都都市整備局)より国土交通省作成

(4) 市街地整備の事業上の課題

土地区画整理事業や市街地再開発事業は土地の整序や土地利用の高度化などに有効な事業手法であるが、社会経済の状況によっては収支が悪化し事業の遅延等の影響。

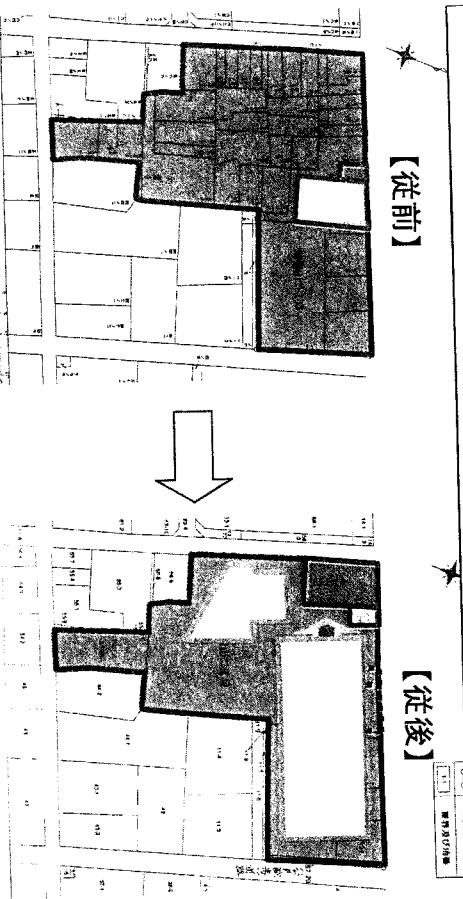
- ・保留地、保留床処分金が区画整理で全体事業費の約3割、再開発で約5割となっており、社会経済の状況に左右される収入に依存している



区画整理事業：平成16年度国庫補助金事業の平均値
再開発事業：平成11～15年完了地区の平均値(都市・地域整備局所管)

- ・保留地、保留床の売却収入に過度に依存しない取組も進めてきている

上物整備と連携し、敷地の整序を行い土地の有効利用を図る「敷地整序型土地区画整理事業」



権利を土地に変換し、権利者法人が定期借地により全床保留床の再開発ビルを買取り、賃貸で運営を行う「賃貸運営型再開発事業」

