

社会資本整備審議会都市計画・歴史的風土分科会都市計画部会 都市交通・市街地整備小委員会における中間とりまとめについて

－中間取りまとめの概要－

1. 背景

平成17年6月30日に国土交通大臣より社会資本整備審議会に対して「新しい時代の都市計画はいかにあるべきか。」についての諮問がなされた。

その中の具体的な検討課題の一つである「持続可能な都市を構築するための都市・生活インフラの整備の推進方策」のうち、都市交通施策や市街地整備のあり方と整備推進方策を専門的に検討するため、都市計画部会に都市交通・市街地整備小委員会が設置された。

同小委員会において、本年3月16日以降3回の審議を経てとりまとめたものである。

○平成18年1月31日（第8回都市計画部会）：小委員会の設置を了承

○小委員会における審議

・平成18年3月16日（第1回）：市交通及び市街地整備の現状と課題について

・平成18年4月20日（第2回）：今後の都市交通施策及び市街地整備のあり方について

・平成18年6月1日（第3回）：中間取りまとめについて

2. 中間とりまとめの概要

（1）位置づけ

本中間とりまとめは、都市交通・市街地の現状と課題を踏まえ、拡散型都市構造に起因する諸問題に対して、集約型都市構造を選択する都市圏における都市像と、その実現に向けた戦略的な取り組みの方向性、国としての支援の考え方、今後検討すべき課題を示したものである。

（2）拡散型から集約型都市構造への転換

1）拡散型都市構造を放置した場合の問題

○生活に支障を来す高齢者等の増大

今後本格化する少子・超高齢社会において、日常の買物や通院に際して、自動車の運転ができなくなることにより、不自由な生活を強いる高齢者等の増大

○中心市街地の一層の衰退

広域的な都市機能が無秩序に拡散した立地は、中心市街地の一層の衰退を招くばかりか、「まち」の質の低下と防災、防犯、子育て環境など、多様な問題を増大

○環境負荷の高まり

都市機能が拡散、散在することで、自動車利用の一層の高まりや移動距離の増大などによるCO2排出量の増加が環境への負荷をより高める懸念

○都市財政の圧迫

都市施設の維持管理、福祉施策等の行政コストの増大を招く恐れ

2) 目指すべき都市像（集約型都市構造）の姿

- 都市圏内の中心市街地及び駅周辺等を都市機能の集約を促進する拠点（集約拠点）と都市圏内のその他の地域を結ぶ公共交通を軸としたアクセシビリティを確保し、
- 集約拠点について市街地整備を行うことにより、居住、交流等の各種機能の集積を図り、
- その他の地域においては、市街地の密度を高めることなく、また、密度が低下し空洞化する市街地については、自然・田園環境の再生にも取り組む。

（3）集約型都市構造の実現に向けた戦略的取組

1) 多様な主体及び施策の連携による「総力線」へ

目指すべき都市像、あるいは生活像を実現するためには、土地利用、都市交通、福祉施策を始めとする多様な分野、公民を問わない施策が、ひとつの目標を共有して展開される、いわば「総力戦」としての取り組みへ。

2) 都市交通施策と市街地整備の役割と連携の方向

都市交通施策と市街地整備は、集約型都市構造に基づく都市像を実現するための「土台」となる環境と条件を整えることが役割であり、また、集約拠点等を結ぶ公共交通の整備や集約拠点における市街地整備が密接に連携。

3) 都市交通施策の戦略的な取組のあり方

公共交通は、集約型都市構造の実現にとって必要不可欠なものであり、交通事業として成立するか否かのみによって存廃や導入の有無等が決定されることは適切ではないと考えられるため、「市場への働きかけ（適切な公的関与）」を行い、公共交通機関の適正な利用が図られるよう総合的な支援が必要。

（例えば）

- バス専用レーン設置やLRTの導入など、道路空間を公共交通で優先的に利用
- 交通事業者のみの負担で採算性を確保されないものの、公益性が高い路線については、効率性を確保しつつ、公益の範囲で税その他による財政支援や地域による支援等を行い整備・運営を成立。

（4）これからの都市交通施策のあり方

1) 基本的な考え方

これまで、わが国の都市交通施策は、自動車交通に対応する道路整備を中心に進められてきたが、今後は、「どこでも、だれでも、自由に、使いやすく」という考え方に基づき、都市全体をユニバーサルデザイン化することを目指す。

2) 集約型都市構造を実現するための「都市交通戦略」の確立

都市交通は、市街地の構造や土地利用と相互に密接に関係しており、目指すべき都市像を実現するためには、多岐にわたる関係者・担い手を連携させ、地方公共団体（特に市町村）が中心となった協議会において、将来の都市像や都市交通のサービスレベルを明確にした上で、必要となる都市交通施策や、実施プログラム等を内容とする「都市交通戦略」を策定。

それに基づいて関係者がそれぞれの責任のもと、総合的に施策を推進するとともに、国がこうした取組を総合的・一体的に支援。

（主要な取組テーマ）

○歩行者空間の意義とその復権

都市内においては、自動車を優先させた道路整備から、面的に各階層の道路が担うべき役割を明確にし、生活道路の使い方も視野に歩行者優先の道路整備へ転換。

○公共交通の再生

公共交通を都市交通戦略において「都市の装置」と位置づけ、市街地整備や交通管理施策と連携し、ハード・ソフト両面からの再生を図る。

○道路整備の重点化「選択と集中」

渋滞対策、歩行者等のための空間の実現に効果の大きい環状道路等へ投資を集中。

3) 引き続き検討すべき課題

○都市交通戦略の具体化と総合的な推進方策

- ・地方公共団体、交通事業者等の役割と責任の明確化
- ・ハード・ソフト施策を包含した総合的な助成制度等の推進方策

○公共交通に対する支援方策

公共交通の公益に応じた、国及び地方公共団体による支援や地域による支援のあり方

○道路既存ストックの有効活用

- ・都市内幹線道路の使われ方の検証や評価、それを踏まえた都市計画道路等の見直し
- ・歩行者、自転車、公共交通、自動車、緑と水のスペースなどの空間のあり方

○物流交通への対応

- ・広域的な物流交通を処理するための骨格道路整備のあり方
- ・中心市街地における荷捌き空間など端末物流への対応

(5) これからの市街地整備施策のあり方

1) 集約型都市構造を目指した戦略的取組

主要な駅等において、居住機能を含む多様な都市機能を集積させた拠点的市街地を形成する。また、徒歩、自転車交通圏内に各種都市機能を配置し、歩いて暮らせる生活圏の形成を図る。

2) 負の遺産の解消と新しい価値の創造

既成市街地については、基盤整備が遅れた環境水準の低い市街地も広範に存在しており、環境改善を同時に進める。また、今後、人口減少に伴い、既成市街地、郊外部にかかわらず、歯抜け状に市街地密度が低下していくことも予想されることから、農地や新たに発生する低未利用地を活用して、環境の劣化を防ぎ、新しい時代に対応した市街地空間の形成と環境改善を進める必要がある。

その際、「都市美空間」、「安全で安心な都市の構築」、「省エネルギー・省資源型都市の形成」等を目指していく。

3) 引き続き検討すべき課題

○都市基盤施設の整備・更新とそれを契機とした市街地環境の改善

- ・基盤施設を公共空間と民地側の公共的空間との一体性に留意しつつ面的に確保
- ・多様な都市施設の総合的・複合的な整備、街区の再編や敷地の整序を推進

○低未利用地の有効活用

空地を市街地整備の種地として有効活用するため、柔軟な土地の入替えや空地を保有する仕組みを整備

○行政と民間のパートナーシップ

公民のパートナーシップで整備を推進し、民間のより積極的な参画を喚起

○住民・地権者主体の取り組み

まちづくり協議会など、多様な主体が参画して意志決定する体制の支援強化

○地域の人材、専門家、資金等の活用

地域金融機関の資金を地域発展の支援への環流や地元工務店等専門家の参画促進

○民間資金の導入と民間投資の誘発

金融機関・投資家の積極的な参加促進とともに市民からの資金等を導入

○他施策との連携

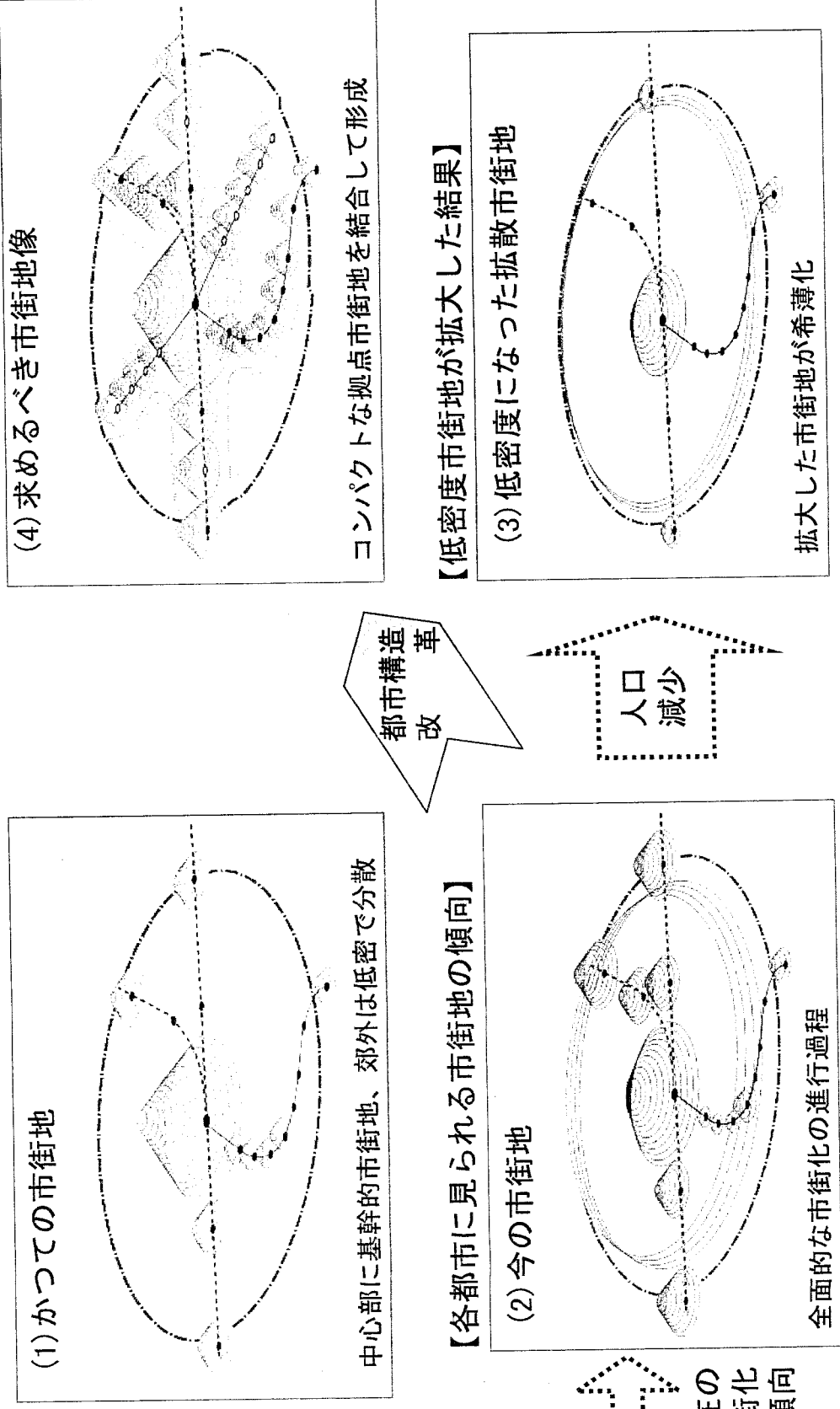
都市交通だけではなく、景観、福祉、文化、エネルギー等様々な施策と連携

3. 今後の予定

「都市交通・市街地整備小委員会」において引き続き審議を行い、平成18年度内を目途に最終とりまとめを行う予定。

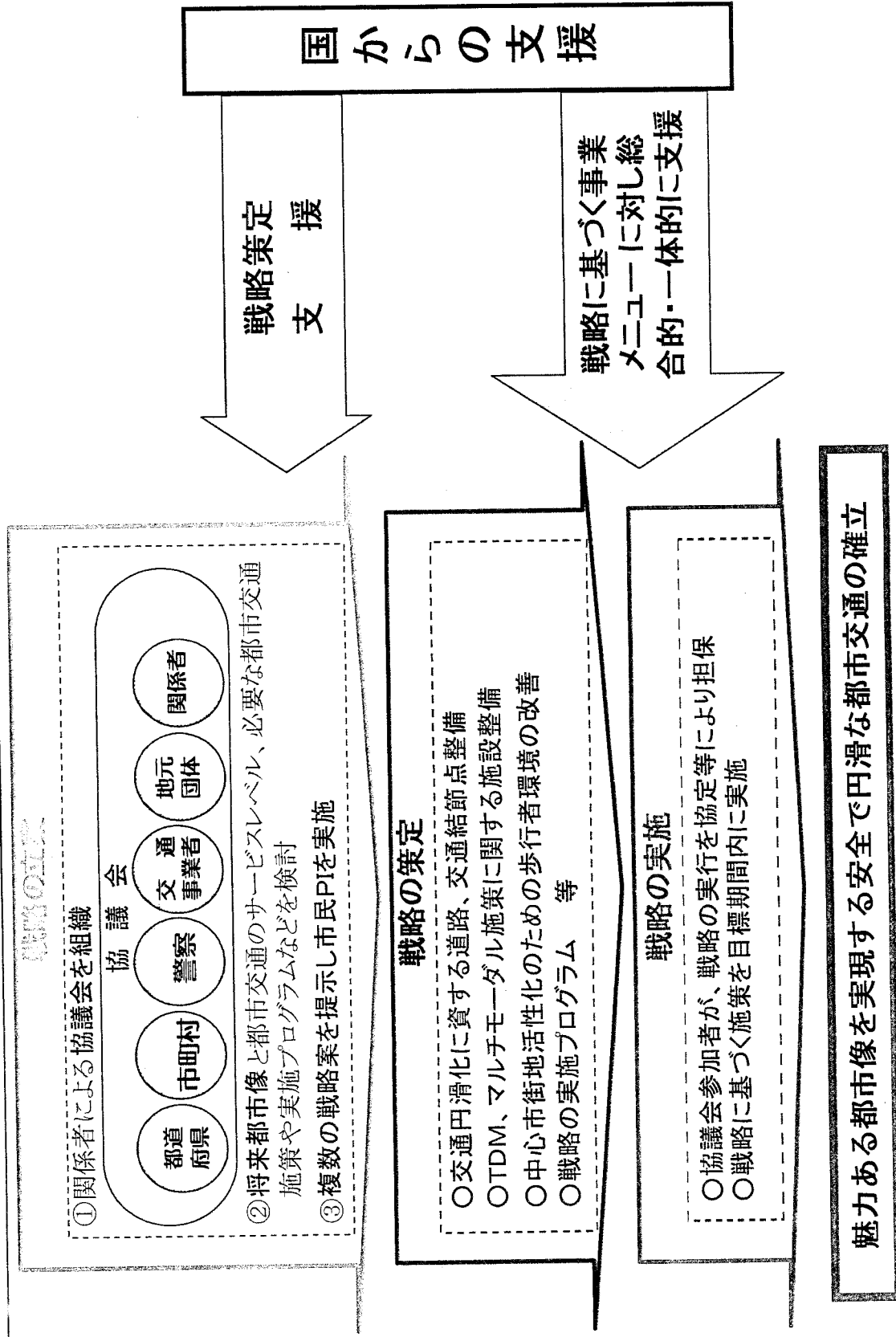
図一1 集約型都市構造のイメージ

□戦後、各都市における市街化は公共交通沿線に沿い発展。その後、モータリゼーションの進展とともに低密度の市街地として拡張
 □少子超高齢社会に対応したコンパクトな集約型都市構造を目指すことが必要



図一 2 都市交通戦略のスキーム

地方公共団体が、関係者で構成される協議会を設立し、将来都市像とその実現に必要な都市交通施策の実施プログラム等を内容とする都市交通戦略を策定
協議会参加者は、戦略に基づく施策を目標期間内に協議会において実施



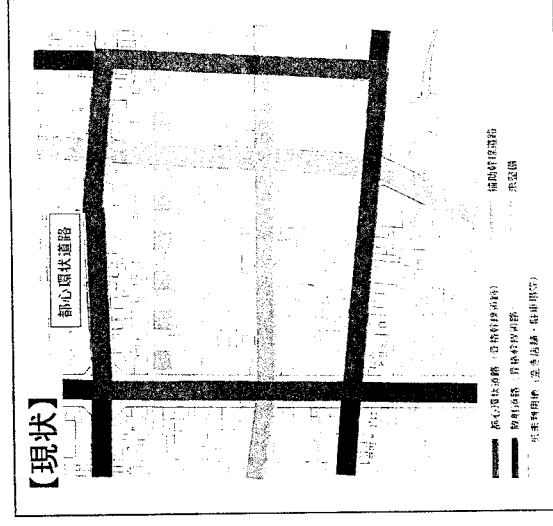
図ー3 面的な歩行者空間のイメージ

□地区内の道路の再構築（都心環状道路の内側のイメージ）

【現状（例えば）】

○地区内の現状、道路特性（都市における位置づけ、長期未着手等）の把握

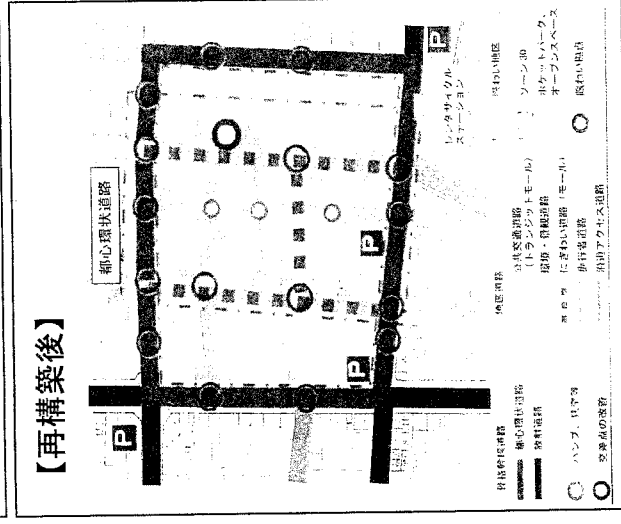
- ・都市計画決定幅員で完成している補助幹線も緑は不十分
- ・歩道のバリアフリー化の遅れ
- ・自転車利用環境の未整備
- ・地区内区画道路は自動車優先で、安全、快適な歩行者空間ではない
- ・路上駐車、路上荷捌きが多い
- ・公共交通は衰退 等



【再構築後（例えば）】

○自動車処理中心ではなく、地域の特性や市民ニーズに対応した歩行者中心の道路整備

- ・地域の特性や市民ニーズに対応した、「沿道アクセス道路」「公共交通道路」「自転車道路」「歩行者道路」「防災道路」「環境・景観道路」「にぎわい道路」などの多様な機能を設定（路線によっては重複）
- ・それぞれの機能発揮させるため、道路断面構成や舗装等を再構築
- ・歩行者優先エリアでは沿道サービスのために必要な自動車に限定

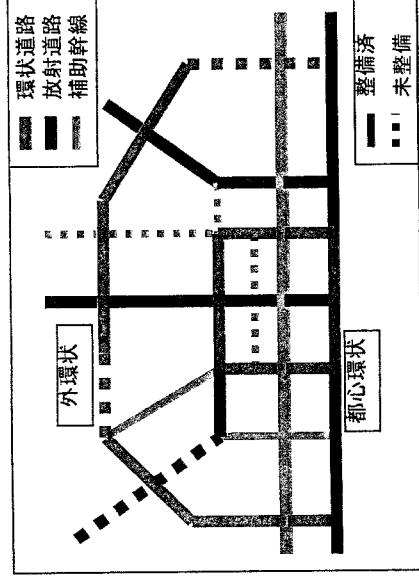


図一 4 都市内幹線道路整備の進め方

【現状】

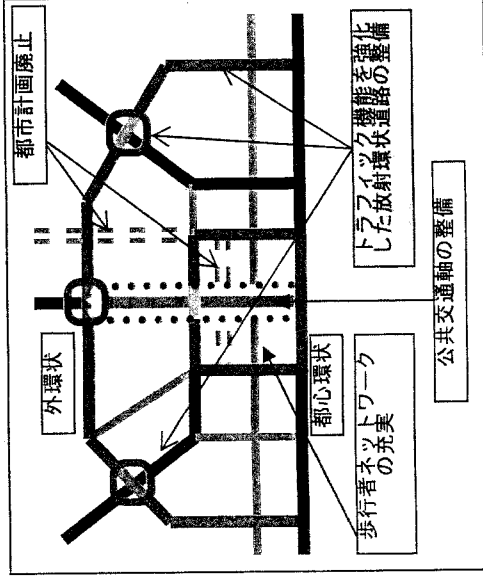
○ 4 車線以上の環状道路の整備率は約 6 割

- ・ 都市計画道路の改良率は平成15年度で54%と高まっているが、その進展ペースは遅い
- ・ 一方、4 車線以上の環状道路の整備率は約 6 割
- ・ 都市計画道路ネットワーク全体で自動車交通を処理



【ネットワーク整備の進め方】

- 骨格的な放射・環状幹線道路のネットワーク整備とトラフィック機能強化で都市全体の自動車交通に対応（ネットワーク欠落部分、ボトルネック、環状道路を重視）
- 骨格的な幹線道路以外の道路の整備のあり方を再検討（不要な都市計画道路は縮小・廃止）



- ・ トラフィック機能に卓越した骨格的な幹線道路の整備や公共交通軸を整備・強化することにより交通需要に対応（自動車交通対応道路は面から線による対応）
- ・ 骨格的な幹線道路に囲まれた地区内の道路はアクセス機能や地域特性や市民ニーズ等に対応した自動車交通以外の多様な機能の確保が可能

図一5 街路空間の再構築イメージ

□既存の街路空間の断面を再構築し、歩行者空間や水・緑のための空間を確保、沿道との
 一体整備
 □望ましい空間を実現するためには、構造や管理の柔軟な考え方が不可欠

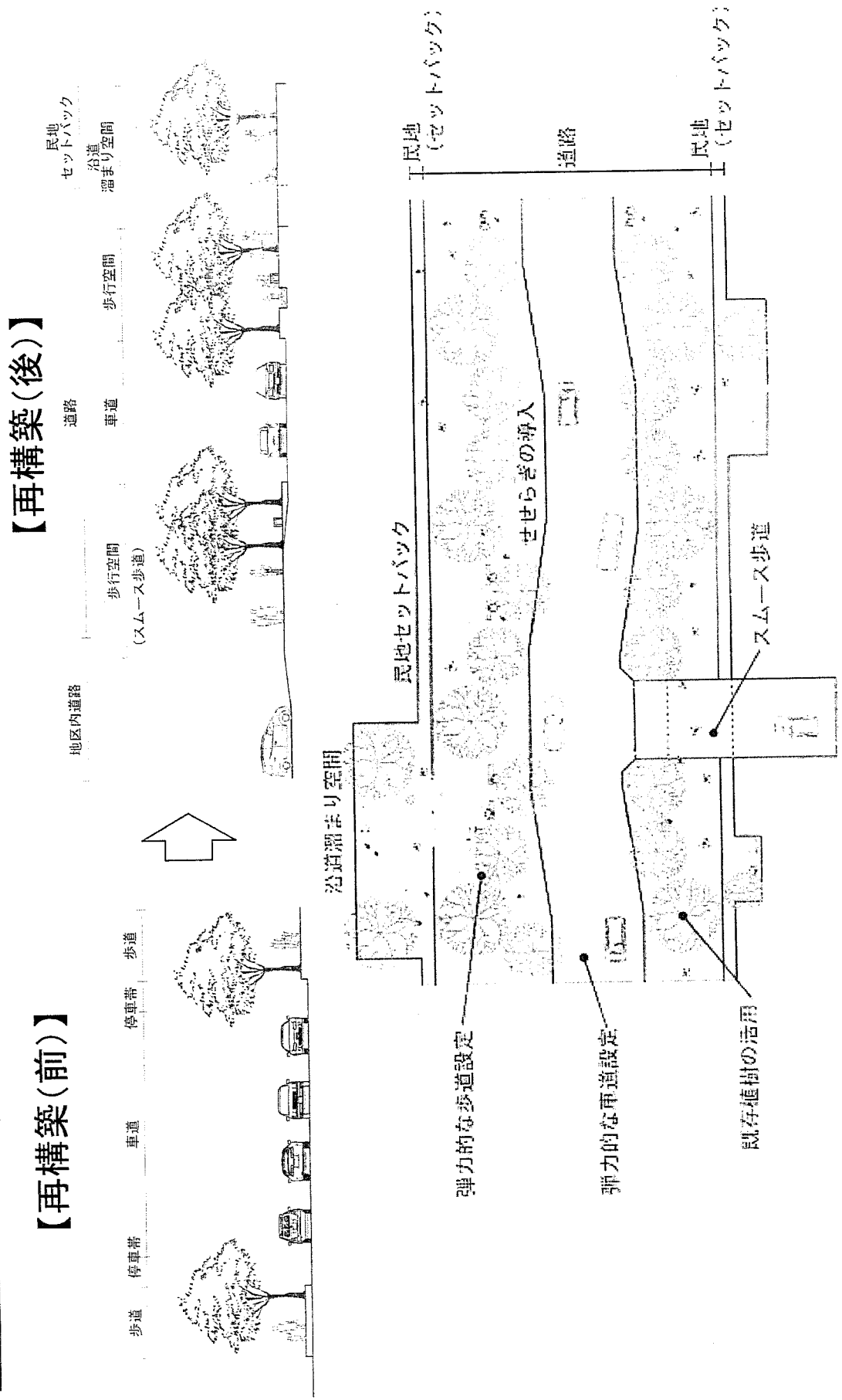
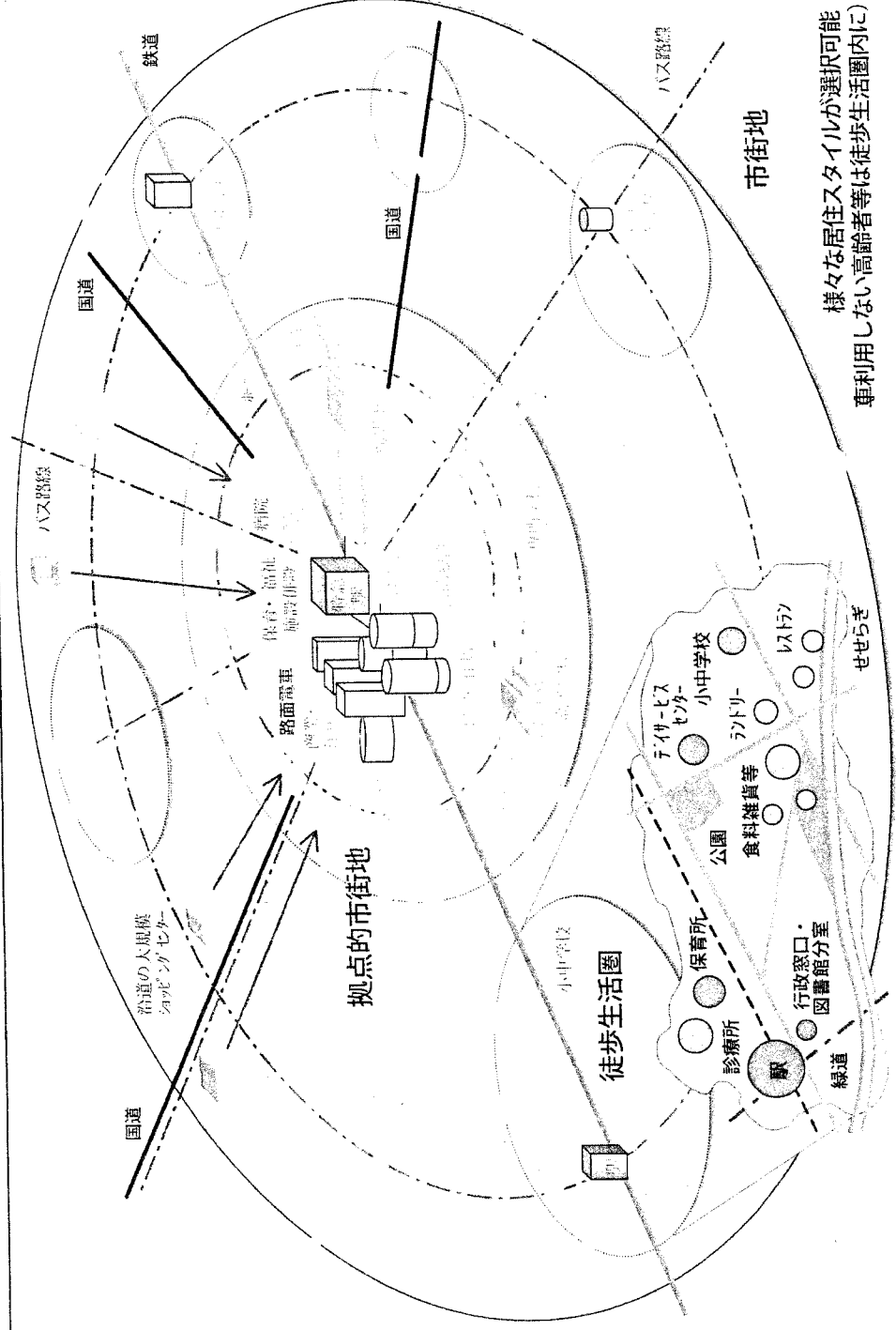


図-6 集約型都市構造の市街地イメージ

- 主要な駅周辺等において、居住機能を含む多様な都市機能を集積させた拠点的市街地の形成が必要
- 拠点的市街地においては、徒歩・自転車交通圏内に各種都市機能を配置し、歩いて暮らせる生活圏の形成を図ることが重要



図一7 行政と民間のパートナーシップ

- 行政は公共性の観点から市街地整備にかかると事業を選定し、民間は収益性から選定
- 公共性が高い市街地整備事業でも、収益性に応じて民間が参画することが望まれる
- リスクが大きい等の理由から民間が参入してこなかった市街地整備に、より積極的な参入を喚起するよう、行政の支援方策を充実

