

都市交通及び市街地整備の現状と課題

平成14年5月16日

1．都市を取り巻く経済社会の動向

- (1) 都市化の進展
- (2) 市街地の外延化
- (3) 交通負荷の大きな都市構造
- (4) 交通施設整備と市街地の拡大
- (5) 中心市街地の活性化の必要性
- (6) 人口の都心回帰
- (7) 都市基盤整備の歪み
- (8) 危険市街地の存在
- (9) まちづくりへの住民意識の高まり
- (10) 地球環境問題
- (11) 人口減少
- (12) 投資余力の減少

2．都市交通の現状と課題

- (1) 人の動きの推移
- (2) 移動距離及び移動時間の推移
- (3) 交通手段分担
- (4) 鉄道利用の現状
- (5) モータリゼーションの進展
- (6) 高齢者及び女性の自動車利用の拡大
- (7) 交通混雑の慢性化
- (8) バス利用者の減少
- (9) 道路交通環境問題
- (10) 市街地を通過する普通貨物車
- (11) 都市内道路に対するニーズ
- (12) 都市計画道路の整備状況
- (13) 市街地の道路整備の状況
- (14) ボトルネックの存在
- (15) 交通結節点の現状

3．市街地整備の現状と課題

- (1) 地価の下落傾向
- (2) 容積充足率の状況
- (3) 市街地に多数発生した低未利用地
- (4) 土地の細分化の実態
- (5) 市街地整備ニーズの変化
- (6) 既成市街地における市街地整備制度の課題

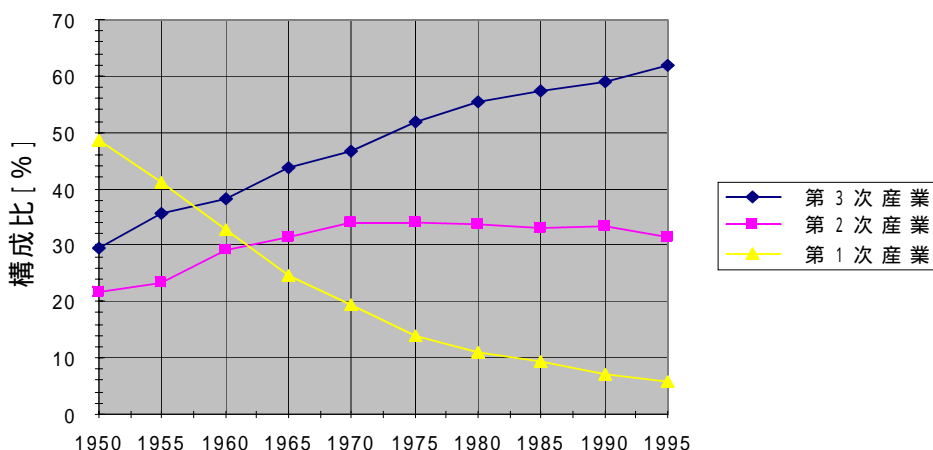
1. 都市を取り巻く経済社会の動向

(1) 都市化の進展

高度成長期以降の産業構造の変化に伴い、都市人口及び市街地の拡大が急速に進んだ。

産業構造が農業等の第一次産業を中心とするものから、工業、商業、サービス業等の第二次産業、第三次産業を中心へと変化してきた。

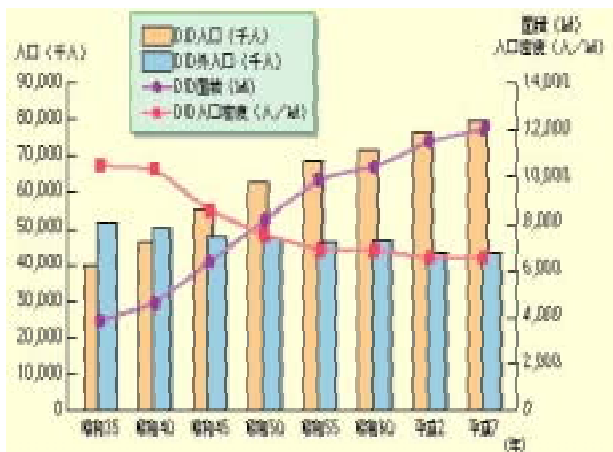
産業別就業者数の構成比の推移



資料: 国勢調査

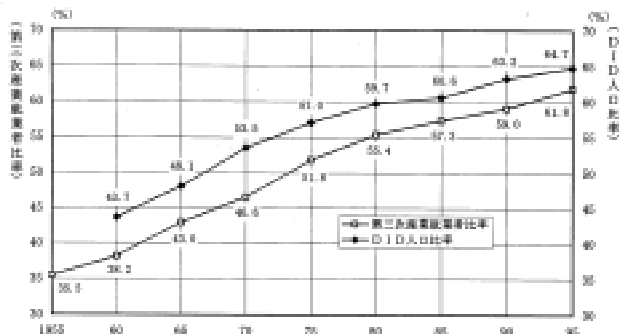
この産業構造の変化、特に第三次産業就業者の増加に伴って、都市へ人口集中が急速に進み、市街地も急激に拡大した。この際、市街地の人口密度は低下した。

人口集中地区 (DID) の推移



資料) 総務庁「国勢調査」より作成

第三次産業就業者比率とDID人口比率の推移



資料: 総務庁「国勢調査集計」をもとに国土庁計画・調査局作成。
 注: 1. 第三次産業就業者比率は全就業者に占める第三次産業就業者の割合、DID人口比率は総人口に占めるDID人口の割合。
 2. 1955年〜59年は片側集計を有さない。

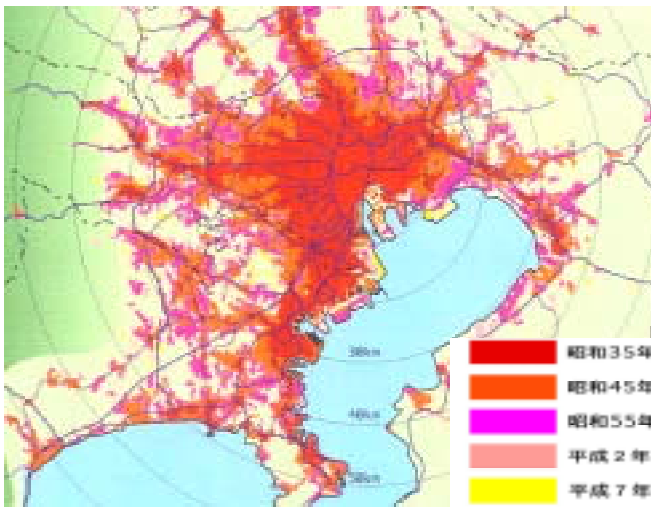
(2) 市街地の外延化

都市への急速な人口集中は、市街地の拡大・外延化をもたらし、薄く広がった市街地が形成された。

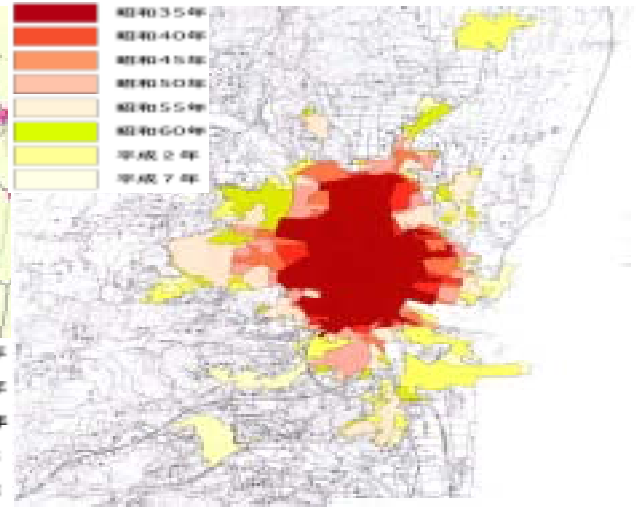
高度成長期の都市集中によって、市街地が急激に拡大した。近年、拡大の勢いは弱くなっている。

市街地拡大の状況

東京圏

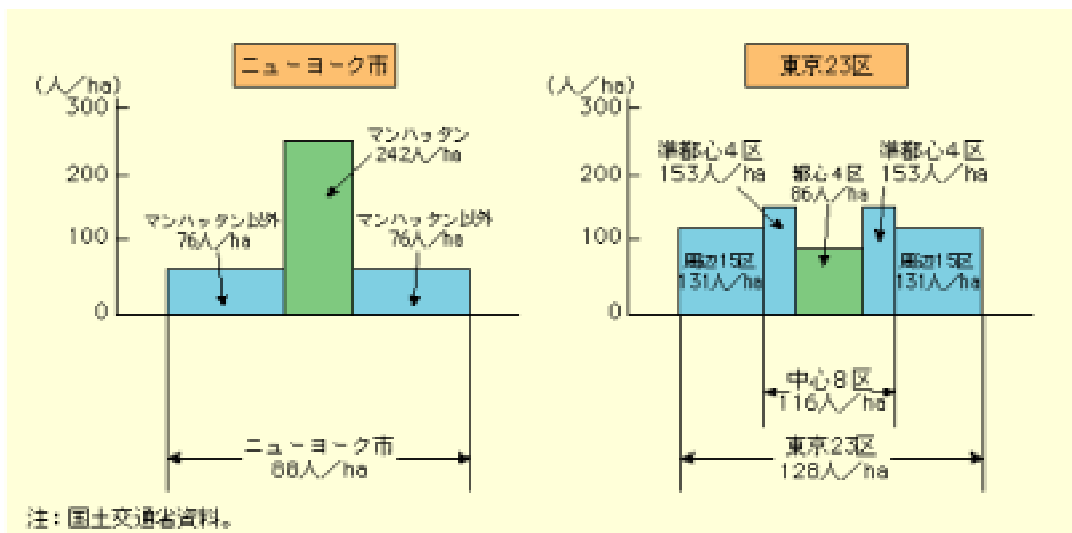


宮崎市



東京とニューヨークの人口密度を比較すると、東京は中心部で低く周辺部で高く、薄く広がった市街地を形成している。

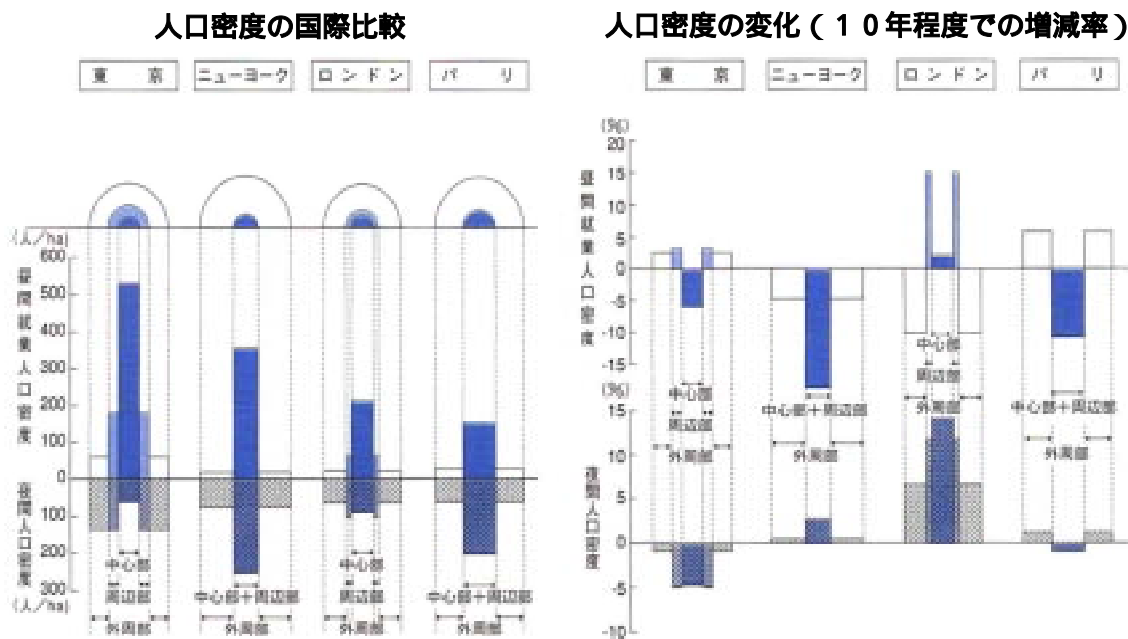
東京とニューヨークの人口密度比較



(3) 交通負荷の大きな都市構造

日本の都市は都心部の昼夜間人口比が高く、都心部に通勤・通学交通が集中する都市構造をもつ。

東京と世界の各都市を比較すると、東京は中心部の夜間人口密度が低く、昼間就業人口密度が高い。経年変化をみると、東京の夜間人口密度は低下しており、昼間就業人口は中心部で減少しているものの、周辺部では増加している。



資料：東京) 夜間人口 「東京都の人口(推計)」(1999年)、「国勢調査」(1990年)
 昼間就業人口 「国勢調査」(1995年)(1990年)
 ニューヨーク) 夜間人口 U.S.A. Bureau of Census (1998年)、PROP,INC (1998年)
 昼間就業人口 mayor's Management Report (1998年)、New York State Department of Labor (1997年)、PROP,INC (1998年)
 ロンドン) 夜間人口 Office of National Statistics Mid-Year Estimates (1998年)、Office of Population Census and Surveys (1990年)
 昼間就業人口 Annual Employment Survey (1997年)、London Research Center (1984年)
 パリ) 夜間人口 INSEE (1999年推計値)、(1990年)
 昼間就業人口 INSEE (1998年)、(1982年)

夜間人口と昼間就業人口のバランスをみると、諸外国の都市が昼夜間人口比が低下しているにもかかわらず、東京は増大している。

昼夜間人口比(=昼間就業人口/夜間人口)の国際比較

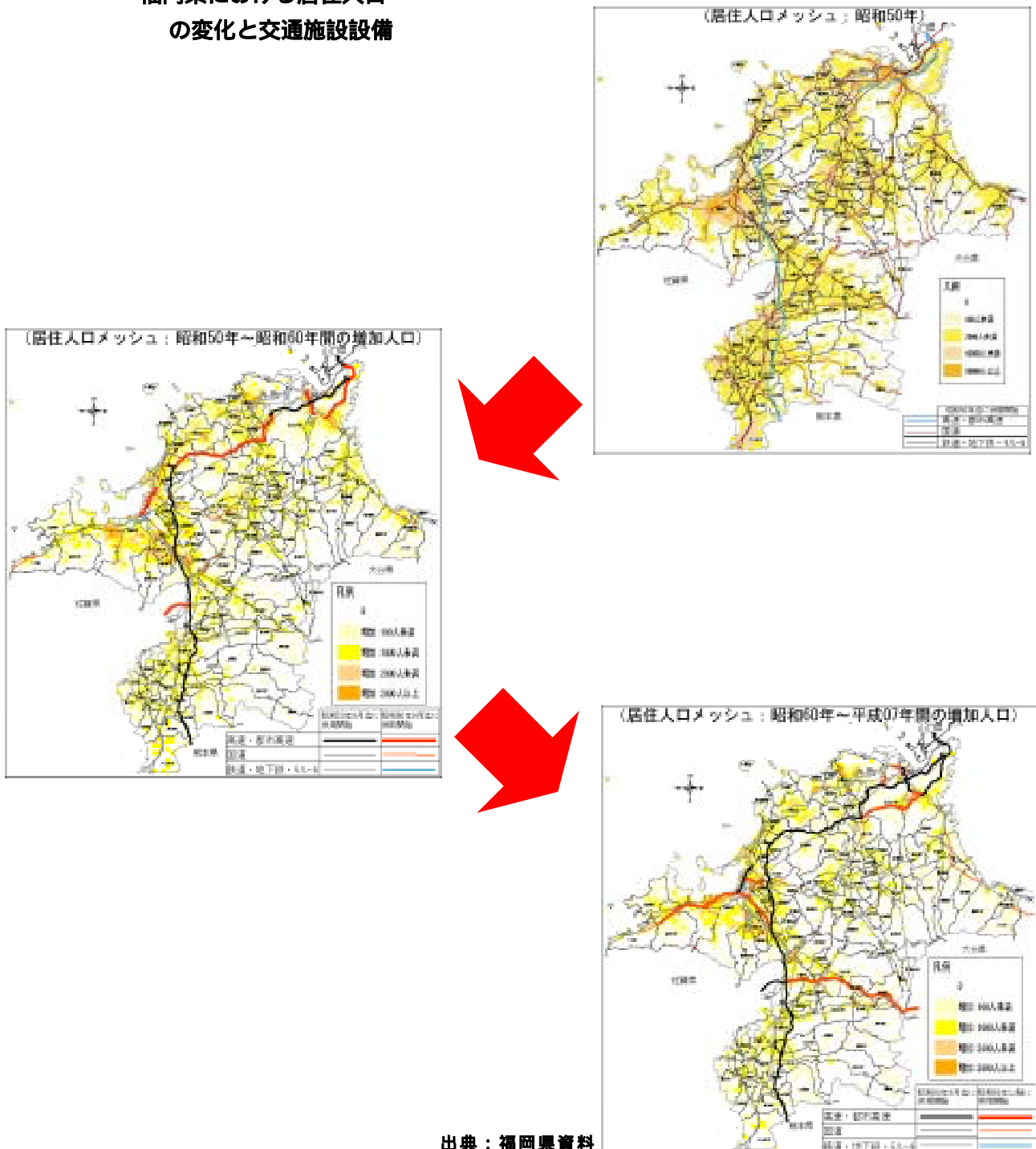
	東京		ニューヨーク		ロンドン		パリ	
	10年程度前	現在	10年程度前	現在	10年程度前	現在	10年程度前	現在
中心部+周辺部	2.28	2.36	1.78	1.41	1.48	1.38	0.84	0.76
全 域	0.89	0.90	0.57	0.48	0.65	0.59	0.56	0.54

(4) 交通施設整備と市街地の拡大

交通施設の整備と市街地拡大は連動している。特に、都市鉄道の整備は居住人口の増加に大きく寄与する。

福岡県における交通施設整備と都市化の動向を分析すると、鉄軌道（博多南線、地下鉄、モノレール）の整備により居住人口の増加が見られる。また、高速道路や国道バイパス等の広域道路整備により2次産業従業人口の増加が見られる。

福岡県における居住人口 の変化と交通施設設備



出典：福岡県資料