

「便利で快適な都市交通の実現と良好な市街地の整備」に係るテーマ（その1）

テーマ0：コンパクトな市街地形成

テーマ1：都市内道路の機能分化

テーマ2：駐車場政策の充実

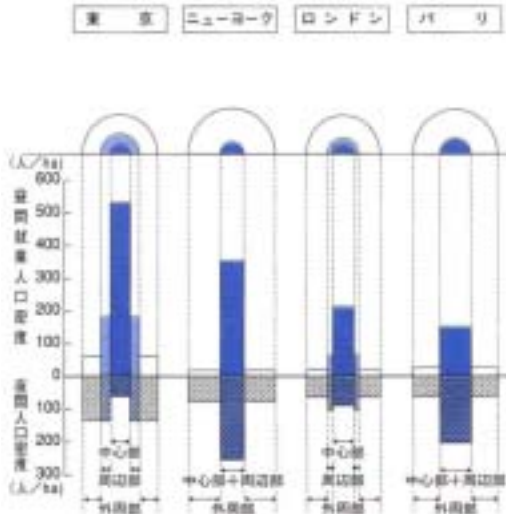
テーマ4：既成市街地の新たな整備手法

平成14年5月27日

背景1：拡散型都市構造の弊害

- 長距離通勤を発生させ、生活時間に制約
- 自動車依存と相まって、慢性的な交通渋滞の要因
- 地方都市では中心市街地の活力低下
- 都市機能の分散化によって、都市的生活を阻害

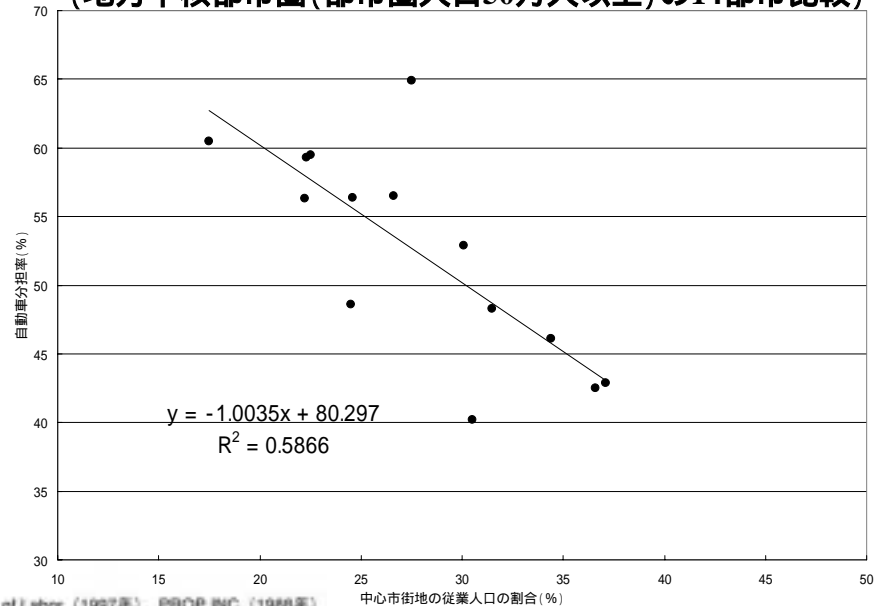
人口密度の国際比較



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 (1988年)
 昼間就業人口 mayor's Management Report (1998年)、New York State Department of Labor (1997年)、PROP,INC (1988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)

中心市街地従業員人口と自動車分担率

(地方中核都市圏(都市圏人口50万人以上)の14都市比較)



注：中心市街地とは、本分析では従業員人口の最も多い国勢調査1km²メッシュに隣接する従業員人口が最大となる連続する4メッシュ(4km²)分を指す。

背景2：地球温暖化問題と後期高齢者への対応

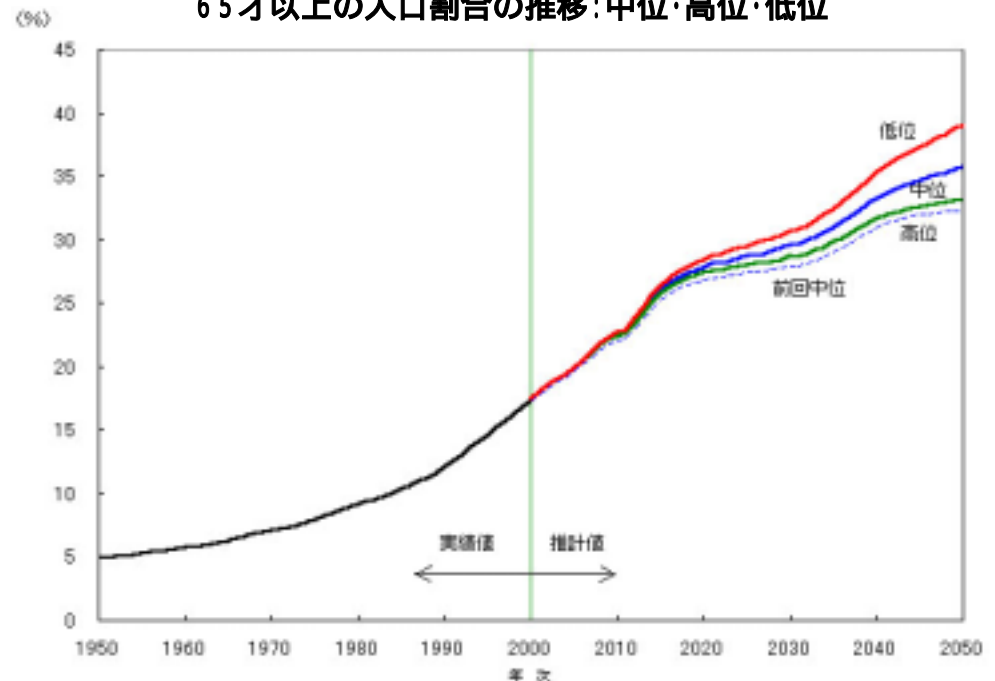
- 二酸化炭素削減のためには、自動車交通量（台キロ）の削減が必要
- 着実に増加し続ける後期高齢者に対応して、移動が容易な市街地形成が必要

我が国のCO2の排出部門構成比

産業部門 40.0%	民生部門 24.9%	運輸部門 21.7%	その他 13.5%
自動車部門 87.8%			その他 12.2%

（出展：国土交通省「交通関係エネルギー要覧H12版」）

65才以上の人口割合の推移：中位・高位・低位



基本的考え方

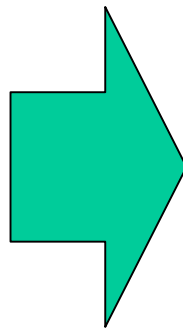
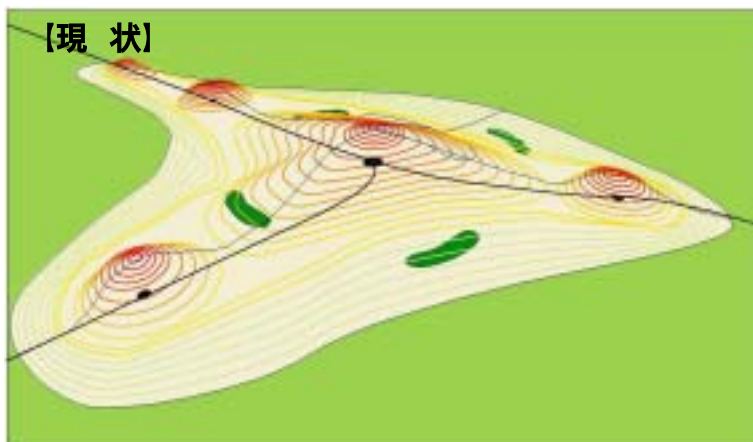
3．中高層市街地におけるオープンスペースの確保等

良好な環境を形成するため、オープンスペースを確保
低層階の用途やデザインの工夫により、にぎわいのあるヒューマンスケールの通り空間を創出

4．細分化された敷地・街区の統合

現状の既成市街地における細分化された敷地・街区を統合、共同利用することによって、高密度化に相応しい敷地規模を確保

独立した都市におけるコンパクトな市街地のイメージ図



5．大都市圏におけるコンパクトな市街地の形成

→ 構成する圏域毎にコンパクト化

様々な拠点性を有した中心市街地を核とする圏域が重なり合っている大都市圏では、この圏域毎にコンパクトな市街地を形成

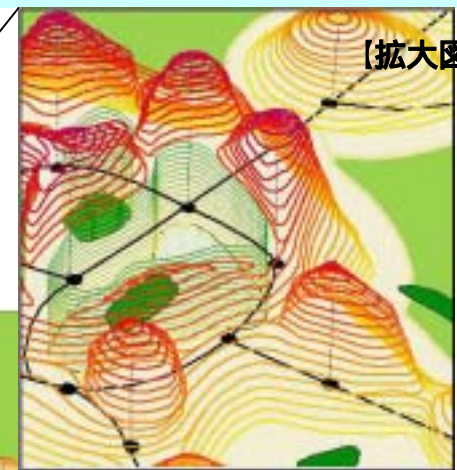
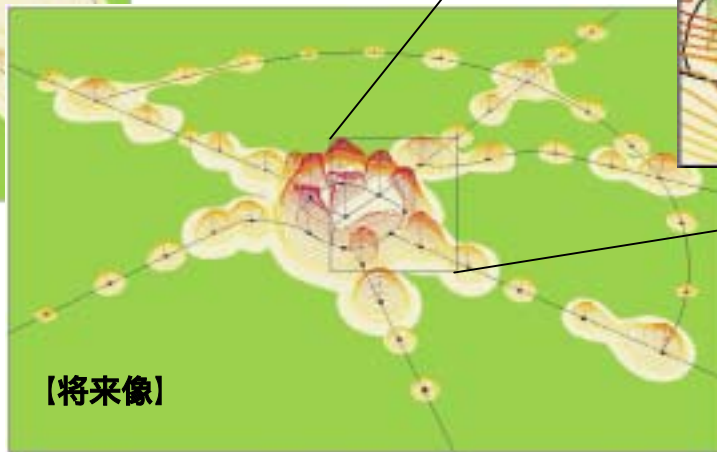
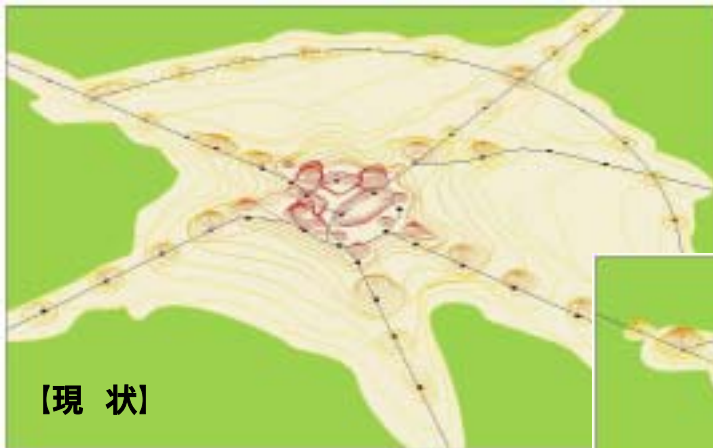
圏域毎の市街地の縮小によって生じる空間において、緑地や農地等を創出

場合によっては、連たんしていた市街地を分節化

この際、河川等の既存のオープンスペースを活用

母都市の都心部等では、土地利用密度を高めつつ、空地を創設・集約することによって、相当規模の緑地空間を創出

大都市圏におけるコンパクトな市街地のイメージ図



凡 例	
	市街地
	低密度市街地
	田園地域
	都市公園、緑地

意義・効果

1．人と物の快適で円滑な移動の確保

- ・ 移動距離の短縮によって、自動車利用から徒歩や自転車に転換
過度の自動車依存からの脱却
- ・ 物の移動についても、市街地のコンパクト化による移動距離の短縮と市街地の高密度化による積載効率の向上
- ・ 公共交通については、最混雑区間である都心流入区間で混雑緩和が実現
- ・ 交通機関利用に制約を受けがちな後期高齢者の日常的活動を容易に

2．豊かな都市活動を支える都市環境の実現

- ・ 魅力ある都市生活の実現 移動時間の短縮と各種都市機能の集中
- ・ 都市型産業の活性化と育成
- ・ 中心市街地の活力と魅力の創出
- ・ 良好な生活空間の創出
- ・ 都市経営コストの小さな都市の実現
- ・ コミュニティの再生

中高層市街地における空間イメージ



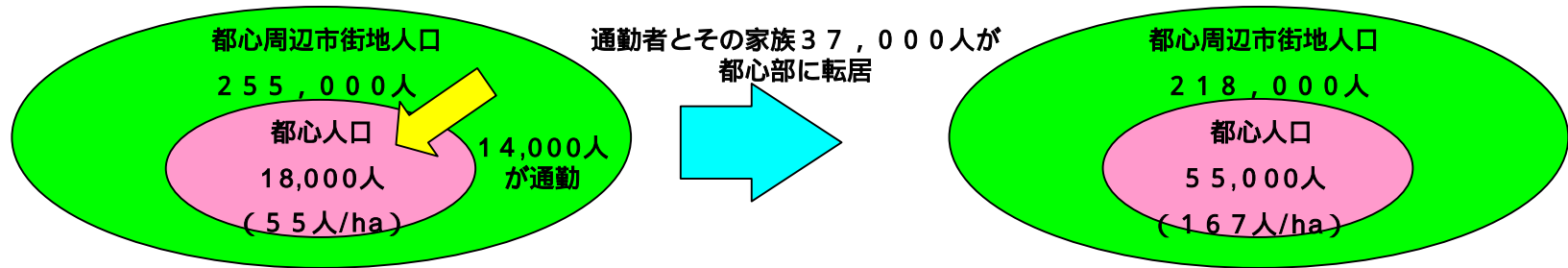
テーマ0：コンパクトな市街地形成

（参考）宇都宮市（人口約45万人）を例としたコンパクト化の効果

宇都宮市の市街地（概ね市街化区域）において都心居住を進めることによる自動車の総走行距離の短縮効果を試算した。

（試算仮定）

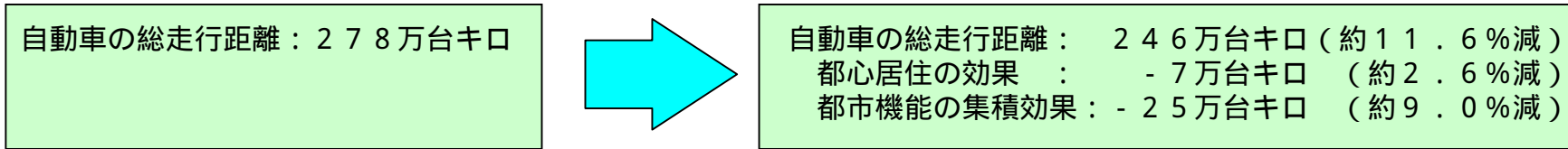
都心部（概ねJR宇都宮駅から東武宇都宮駅間の地域）への周辺市街地からの通勤者は、約1.4万人。この通勤者と家族（合計3.7万人）が都心部に転居したと仮定。



（試算結果）

自動車の総走行距離が約11.6%程度削減。

これは京都議定書でのCO2削減目標である6%よりも大きな数値である。



（効果の解説）

例えば、転居前の通勤者1.4万人のうち、6千人が自動車で平均3.4kmの距離を通勤していたが、転居後は自動車利用者が2千人に減り（徒歩等に転換）、その移動距離が平均1.2kmになること等による短縮効果である。

都心人口の増加（昼間人口は1.4倍）に伴い都市機能が都心部に集積することにより、例えば、買い物等のために都心以外に自動車移動していた1万1千トリップ（平均移動距離6.8km）のうち、2千トリップが徒歩等に転換し、自動車移動として残る9千トリップの移動距離も平均3.2kmになること等による短縮効果である。

（平成4年宇都宮都市圏パーソントリップ調査結果より試算）

テーマ1以降の検討に当たっての前提

- ・コンパクトな市街地形成に当たっては、その市街地の地域性、歴史性、ポテンシャルや都市基盤の状況などに応じた目標像が共有されるべきこと。
- ・市街地の縮小によって生じる郊外の空間のあり方は、自然環境の再生が中心と考えられるが、居住機能の扱いは、今後の課題とすること。

容積率800%の市街地イメージ

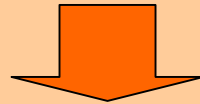


容積率300%の市街地イメージ



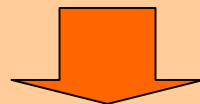
論点

1：高密度市街地では都市内道路の水準や構造は、どうあるべきか。



テーマ1：都市内道路の機能分化

2：既成市街地の有効高度利用を実現する市街地整備手法は、如何にあるべきか。



テーマ4：既成市街地の新たな整備手法

背景

- コンパクトな市街地形成によって、高密度市街地となる都心部では徒歩・自転車交通が増大するとともに、公共交通や自動車交通の増加も懸念さ
都市内道路の効率的な整備、運用が必要
- 都市内道路は円滑な自動車交通の処理が期待される一方で、駐停車需要も発生するために、本来果たすべき役割と実際の使われ方に齟齬が生じ
十分な整備効果が発揮されないことが多い
- 都市内道路整備は、既存ストックの有効活用も意識しつつ、整備効果の
い路線に重点投資することが必要

都市内道路の多様な機能

大項目	小項目	内 容
都市交通施設機能	トラフィック機能	人及び物の動きのための通路としての機能
	アクセス機能	沿道の土地、施設、建物への出入り、ストックヤードへのアプローチ、貨物の積み下ろしのスペースとしての機能
都市環境保全機能		都市のオープンスペースとしての住環境を維持する機能
都市防災機能	避難路・救援路	災害発生時に被災者の避難及び救助のための通路としての機能
	災害遮断	災害の拡大を抑え遮断するための空間としての機能
都市施設のための空間	他の交通のための空間	モノレール、新交通システム、地下鉄、路面電車等を設置するための空間
	供給処理施設のための空間	電気、上水道、下水道、地域冷暖房、都市廃棄物処理管路、ガス等を設置するための空間
	通信情報施設のための空間	電話、CATV等を設置するための空間
	その他の施設のための空間	電話ボックス、信号、案内板、ストリートファニチャー等を設置するための空間
街区の構成と市街化の誘導	街区の構成	街路は街区を囲み、その位置、規模、形状を規定する
	市街化の誘導	沿道の土地利用の高度化を促し、都市の面的な発展方向、形状、規模等に影響を与える

論点

- 1：多様な機能が期待される都市内道路を効果的に整備し、使うための方策は、如何にあるべきか。
- 2：都市内道路の自動車のトラフィック機能を確保するため、アクセス機能をどこまで制限するべきか。また、どのように制限すべきか。
- 3：都市内道路のアクセス機能をどのように確保、充実させるべきか。
- 4：高度利用が実現した市街地において、自動車交通との錯綜を避け、多量の歩行者・自転車を快適かつ安全に処理するための方策は、如何にあるべきか。

トラフィック機能：人及び物の移動のための機能。アクセス機能：沿道の建物等への出入り、荷捌きスペースとしての機能。

提案

- 1 . 都市内道路については、トラフィック機能又はアクセス機能のいずれかを重視して、計画・整備
- 2 . トラフィック機能を重視する道路（トラフィック機能重視道路）については、
 - ・ 都市計画マスタープランに明示
 - ・ 一般車両やタクシーの駐停車及び荷捌きを制限
 - ・ 区画道路及び停車・荷捌き施設との一体的な整備を実施
 - ・ 交差点容量の拡大（交通条件を考慮した構造形式の導入や工事期間の短縮による交差点立体化の促進、右左折レーンの設置、信号処理の工夫等）

トラフィック機能重視道路のイメージ



多様な交差点立体化のイメージ

【小型車専用道路を活用した立体】



【1車線(暫定)立体】

