

都市交通及び市街地整備の現状と課題

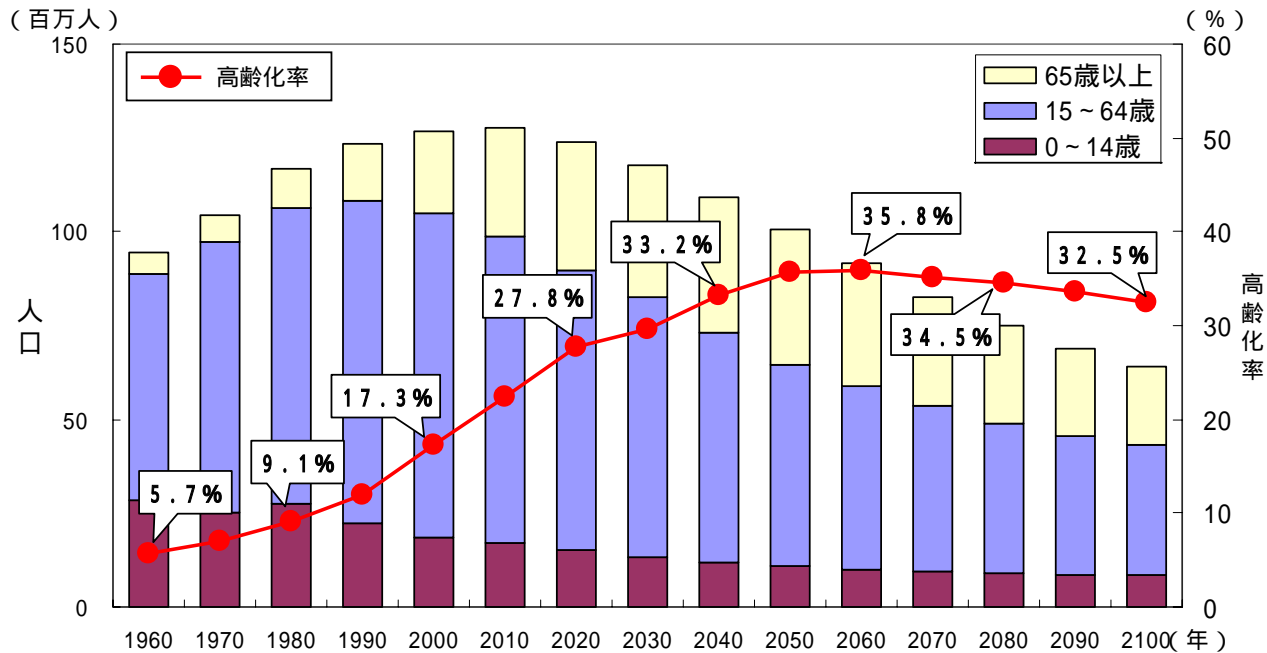
- 1．経済社会情勢の転機
- 2．都市構造改革の必要性と効果
 - (1) 都市構造改革に向けた取組
 - (2) 集約型都市構造による効果
- 3．都市交通・都市交通施設の現状と課題
 - (1) 都市交通の推移
 - (2) これまでの都市交通施策と現状の課題
- 4．市街地の現状と課題
 - (1) 市街地の拡散
 - (2) 市街地形成の事例（仙台市）
 - (3) 市街地の状況
 - (4) 市街地整備の動き
 - (5) 既成市街地整備の困難さ

1. 経済社会情勢の転機

■ 超高齢・人口減少時代の到来

■ 人口減少と少子高齢化の進展

- 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）

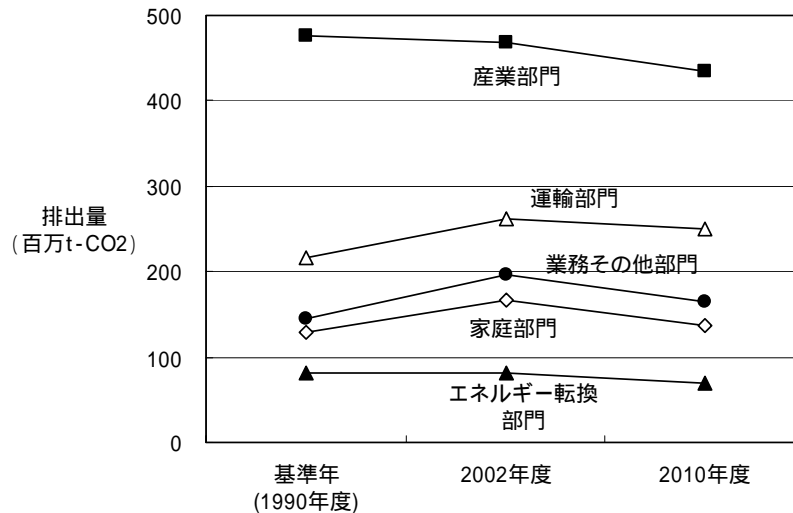
- 日本の将来推計人口（～2050年，中位推計），参考推計（超長期推計）（2051年～）

地球環境等への負荷軽減の要請の高まり

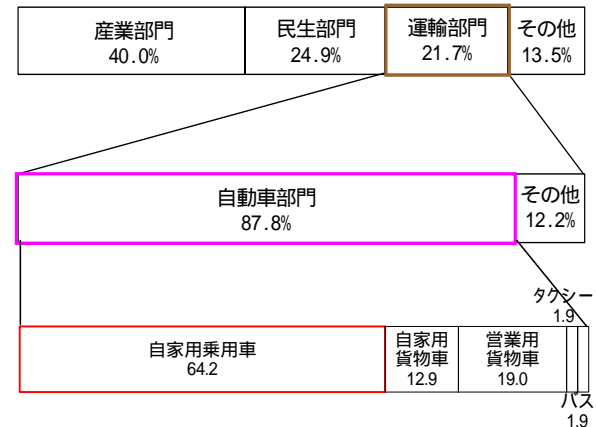
京都議定書目標達成計画のポイント

- 我が国のCO₂排出量のうち運輸部門が2割以上を占めている。
- 運輸部門におけるCO₂の排出量は1995年並の水準(1990年比17%増)への抑制が目標。

エネルギー起源二酸化炭素の
各部門の排出量と目安としての目標



我が国のCO₂排出部門構成比



■ 財政的制約の高まり

- 「経済財政運営と構造改革に関する基本方針2005」においては、「歳出削減、行政改革を徹底し、必要となる税負担増を極力小さくする。」とされている。
- 平成18年度予算においては、公共事業関係費は4.4%減となっている。

経済財政運営と構造改革に関する基本方針2005(抜粋)

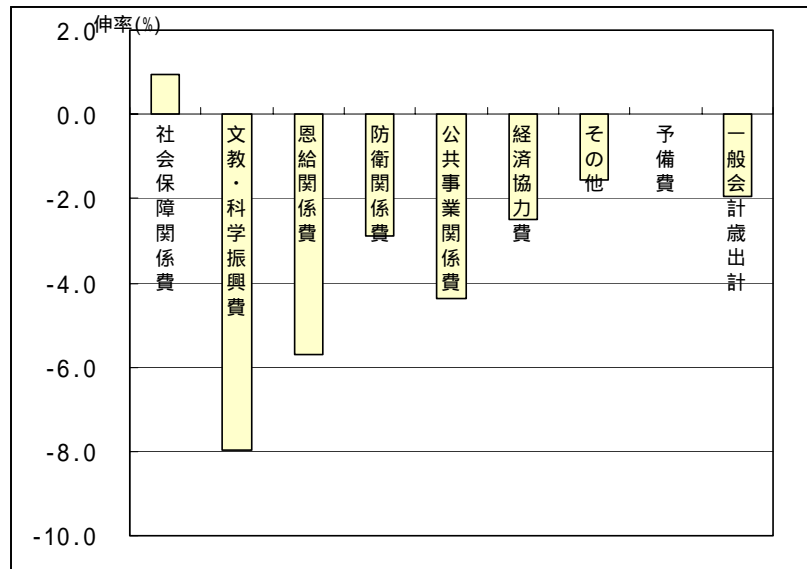
平成18年度予算の分野別の増減率

1. 財政構造改革の強力な推進 - 歳出・歳入一体改革 -

2010年代初頭における国・地方を合わせた基礎的財政収支(2005年度、対GDP比4%程度の赤字)の黒字化を目指す。

このため、国と地方が歩調を合わせて歳出・歳入一体改革を進め、基礎的財政収支改善に向けた中期的取組について、重点強化期間内にその結論を得る。その際、以下の3原則に則って改革を進める。

- ・ 「小さくて効率的な政府」原則：“歳出削減なくして増税なし”の考え方の下、歳出削減、行政改革を徹底し、必要となる税負担増を極力小さくする。
- ・ 活力原則：経済活力と財政健全化の両立を図る。
- ・ 透明性原則：改革の選択肢や将来の見通し等を国民に提示しながら検討する。



2. 都市構造改革の必要性と効果

(1) 都市構造改革に向けた取組

□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

集約拠点として中心市街地を再生

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

□ 「集約型都市構造」の実現に向けては、都市機能の集積、交通施設の整備、公共交通の運営等を一体的に計画、整備することが重要。

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

第3章 都市構造改革の手法

2 都市機能の集約のための誘導支援方策

(2) 総合的な誘導支援方策

公共交通ネットワーク

また、集約拠点と都市圏内のその他の地域を公共交通ネットワークで有機的に連携させる集約型都市構造を実現するためには、交流・居住機能等の集積、交通施設の整備、サービス水準の高い公共交通の運営等を一体的に計画、整備することが重要であり、地方公共団体、交通事業者等の関係者が協力して、まちづくりの一環として公共交通ネットワーク整備等の都市交通施策を推進することが必要である。

第4章 都市構造改革のための制度改善の方向

2 現行都市計画制度等の課題と改善の方向

(3) 都市機能の集約促進

多様な都市機能の集約への誘導支援(抄)

市街地再開発事業、土地区画整理事業に対する支援等、集約拠点への広域的都市機能を立地促進する仕組み。

地方公共団体、交通事業者等の関係者が連携協力した、まちづくりの一環としての都市交通施策を推進するためのハード施策、ソフト施策を総合的に支援する仕組み。

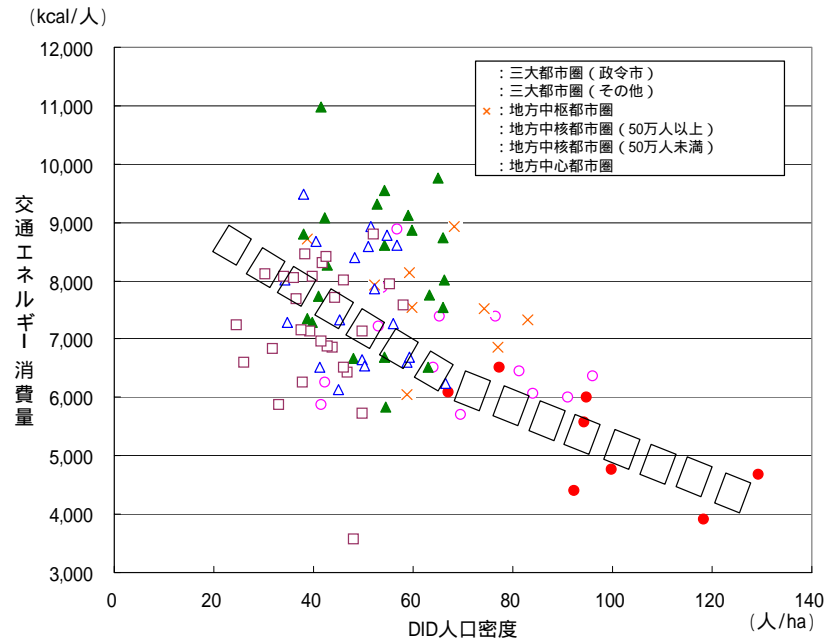


・都市構造改革を都市交通施策や市街地整備がどう支えるか。

(2) 集約型都市構造による効果

交通面の環境負荷の低減

□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

出典:平成11年 全国都市パーソントリップ調査報告書

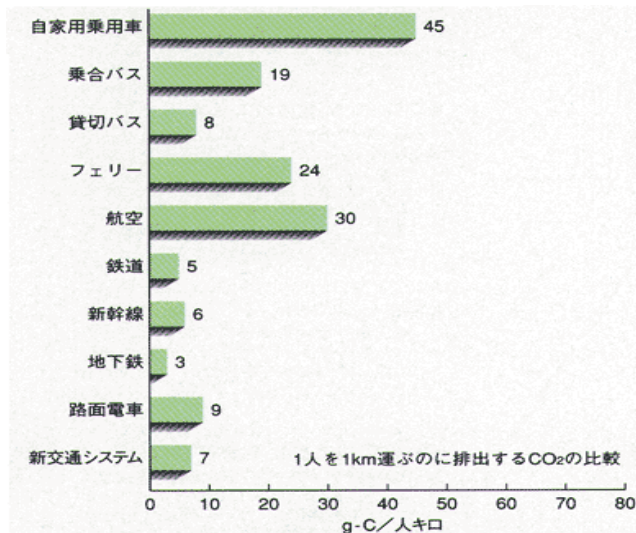


・地球環境負荷削減のために、自動車分担率を下げる取組が必要ではないか。

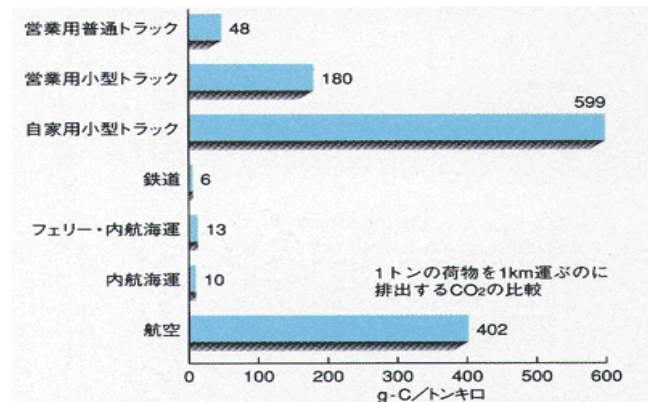
■ 公共交通は環境負荷が小さい

■ 運輸部門における二酸化炭素排出原単位

- 旅客輸送機関の二酸化炭素排出原単位(1人を1km運ぶ際の二酸化炭素排出量(炭素換算))を見ると、自家用乗用車は鉄道の約9倍の二酸化炭素を排出。
- 貨物輸送機関の二酸化炭素排出原単位(1トンの荷物を1km運ぶ際の二酸化炭素排出量(炭素換算))をみると、自家用小型トラックは鉄道の100倍、内航海運の60倍、営業用小型トラックの3.3倍の二酸化炭素を排出。



左図 旅客輸送機関の二酸化炭素排出原単位
下図 貨物輸送機関の二酸化炭素排出原単位



資料: 地球温暖化問題への国内対策に関する関係審議会合同会議資料



地球環境負荷削減のためには、公共交通機関分担率を上げるための取組が必要ではないか

■ 都心居住は交通面で効率的

- 東京都において、郊外（多摩市）居住者が減少し、都心（中央区）居住者の割合が高くなるほど移動距離は短くなり、一人当たりの交通エネルギー消費量は小さくなる。
- 一人当たりの交通費用も小さくなる。

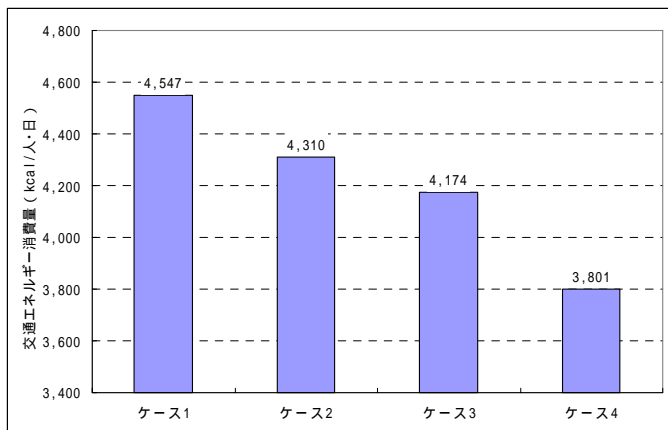


図 都心居住者の割合の変化による
交通エネルギー消費量の変化

ケース1: 「中央区」「多摩市」の人口推移は現状のとおり

ケース2: 「中央区」人口減少せず1970年の人口規模で、その分「多摩市」の人口増も抑制

ケース3: 1970年以降の「多摩市」人口増の1/2が「中央区」で増加

ケース4: 1970年以降の「多摩市」人口増のすべてが「中央区」で増加

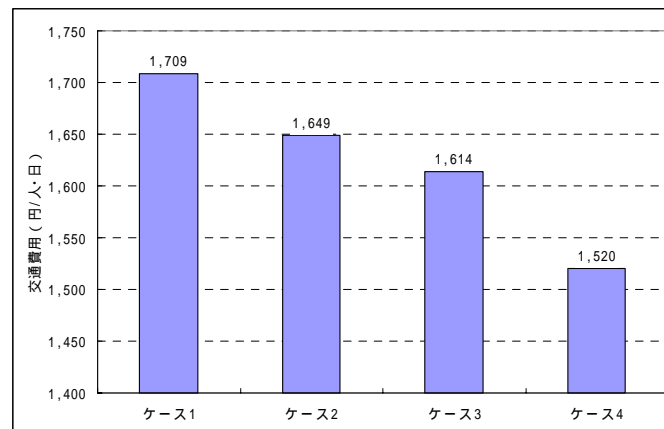


図 都心居住者の割合の変化による
交通費用の変化

出典: 杉田、関野、谷下、鹿島, 「交通エネルギー消費量、交通費用、都市整備・維持費用からの都心居住と郊外居住の比較分析」, 日本都市計画学会学術研究論文集, 2000年

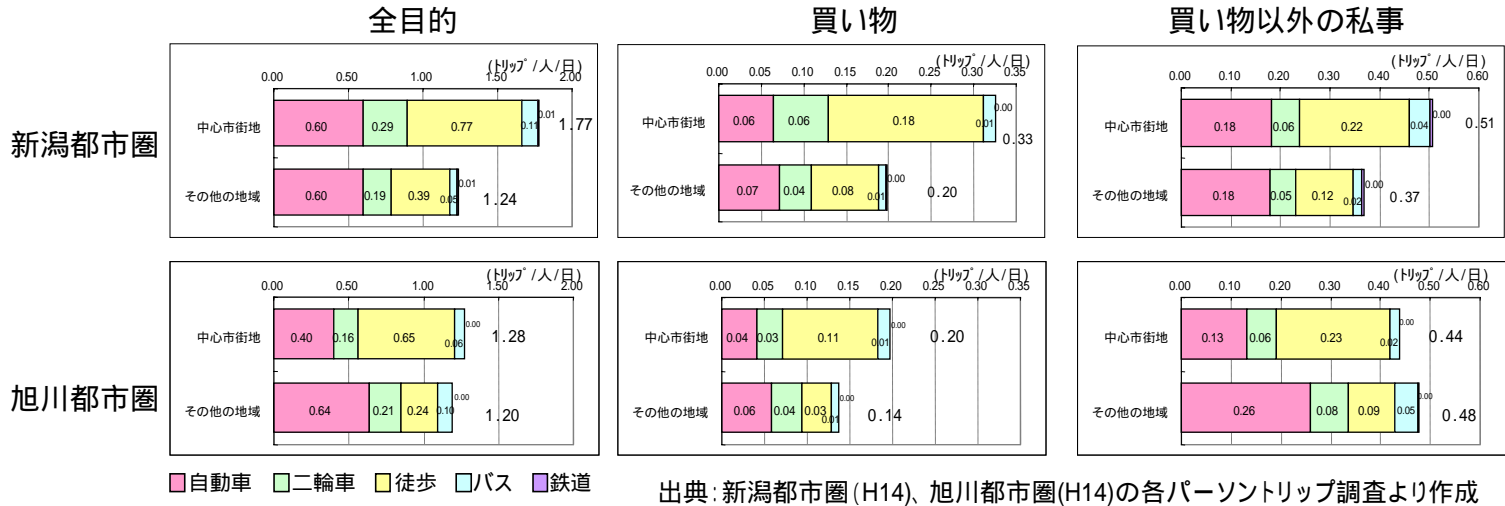


・集約型都市構造により、移動距離を短くすることが効果的ではないか。

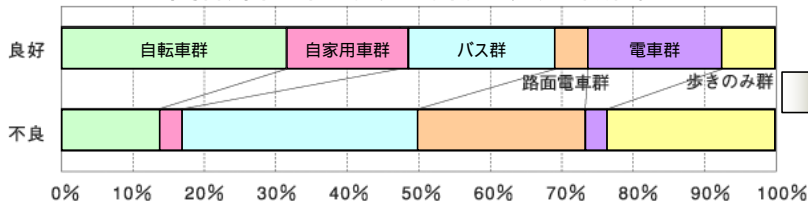
高齢者等のアクセシビリティの確保

- 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)



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。

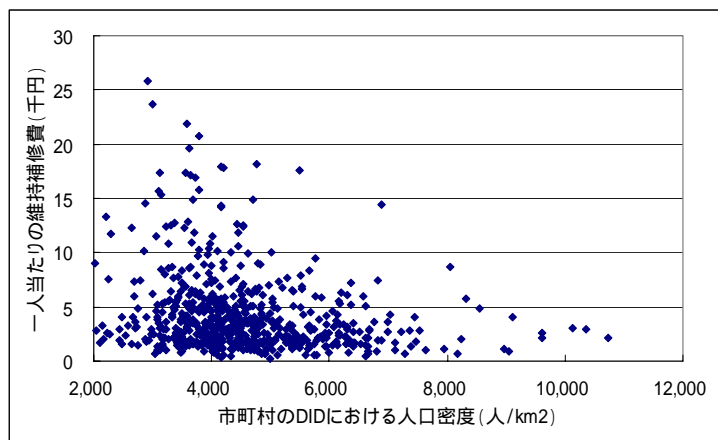
出典: 荒川区、江戸川区、世田谷区の公共交通(電車、路面電車、バス)を利用可能な範囲にすむ高齢者アンケート: 2002年立教大学

都市運営コストの削減

■市街地密度が高い都市は一人当たり維持補修費が低くなる傾向にある

- 人口10万以下の都市では市町村のDID人口密度が高くなると一人当たりの道路や施設などの維持補修費（地方財政状況調査における経常経費の一費目）が逡減する傾向にある。
- 富山市の人口密度が低下すると、一人あたりの維持・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。

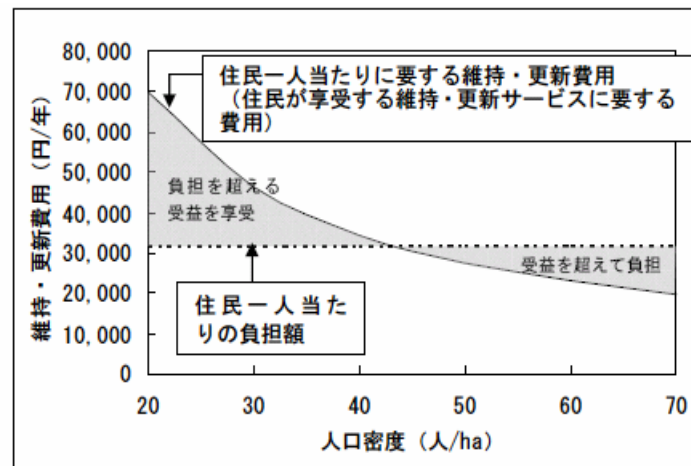
市町村のDID人口密度と一人当たり維持補修費(人口10万人以下)



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



都市施設の維持・更新費は、道路、街区公園、下水道管渠に要するものを計上。富山市資料
資料：コンパクトなまちづくり研究会「コンパクトなまちづくり事業調査会研究報告」2004年3月



・無秩序な都市の拡散は、都市経営の圧迫につながるのではないか。

■高齢者密度が高いほど、訪問型福祉サービスが効率化

□富山市におけるホームヘルパー派遣の現況によると、1世帯当たりの派遣時間に占める移動時間は、高齢者人口密度が高いほど低い。移動時間を基に移動費用を算定すると、都心の分室に比べ、郊外に分室は世帯あたり1.5～1.8倍の移動費用を要している。

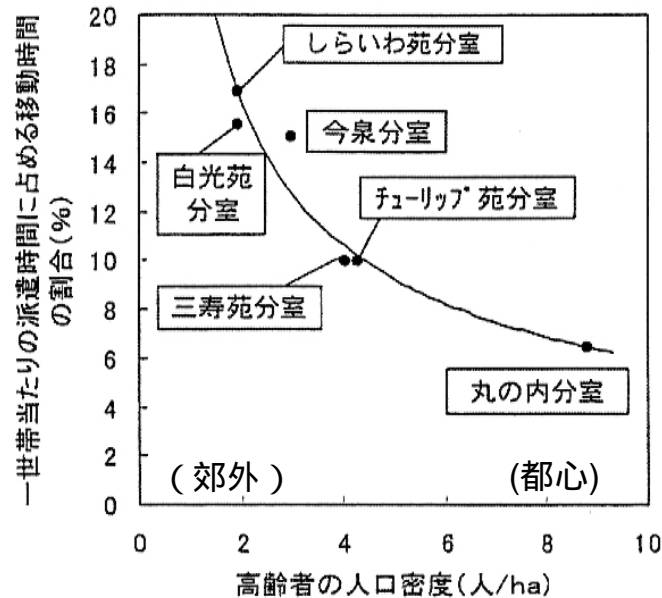


図 高齢者密度と1世帯当たりのホームヘルパーに派遣時間に占める移動時間の割合の関係

資料:コンパクトなまちづくり研究会「コンパクトなまちづくり事業調査会研究報告」2004年3月

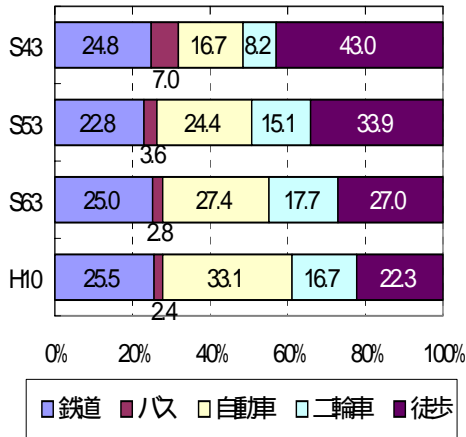
3. 都市交通・都市交通施設の現状と課題

(1) 都市交通の推移

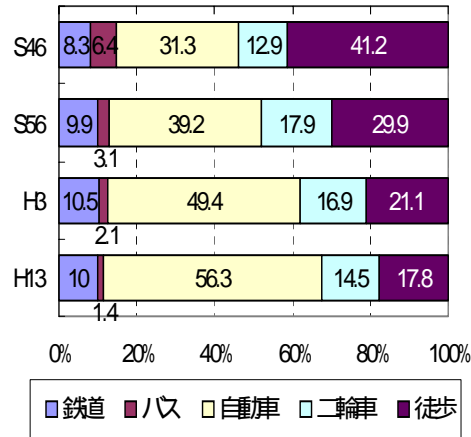
■ 交通機関分担の推移

□ 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。

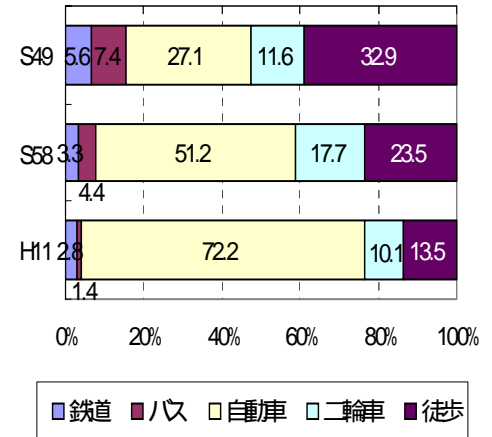
東京都市圏



中京都市圏



富山高岡都市圏



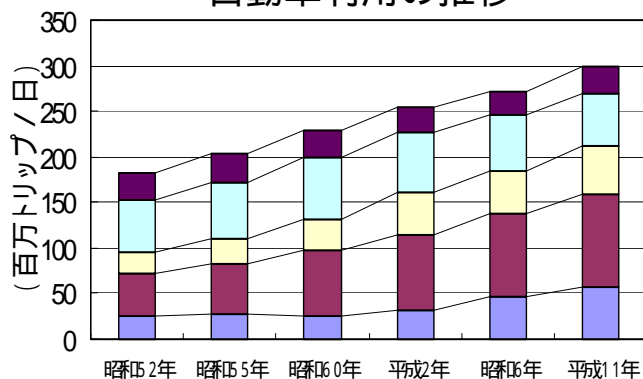
・自動車交通に過度に依存しない都市交通にしていくことが必要ではないか。

■ 都市交通の改善等の状況

■ 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。
- 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



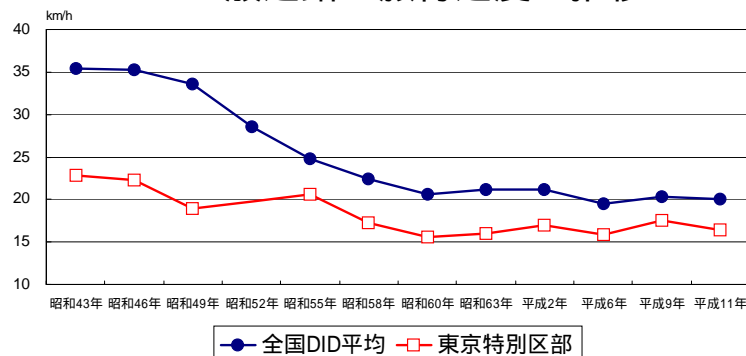
■ 買物・家事等 ■ 帰社・帰宅 □ 出勤・登校 □ 業務 ■ 営業

「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43、46年はDIDではなく「市街地」区分。

昭和49年のみ一般国道計。

昭和52年は東京都区部のデータはない。

平成2年以降は平日のデータ。

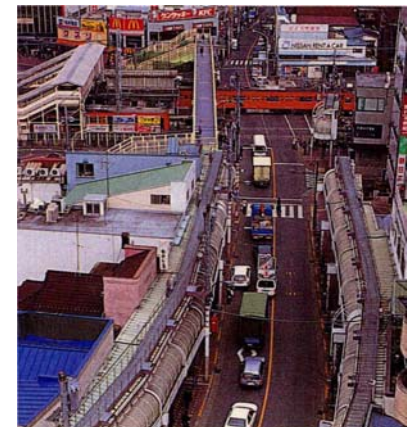
昭和55年から昭和63年までは一般都道府県道の調査は実施していない。

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。¹⁶

出典：国土交通省「道路交通センサス」

■ 都市内の道路渋滞の状況

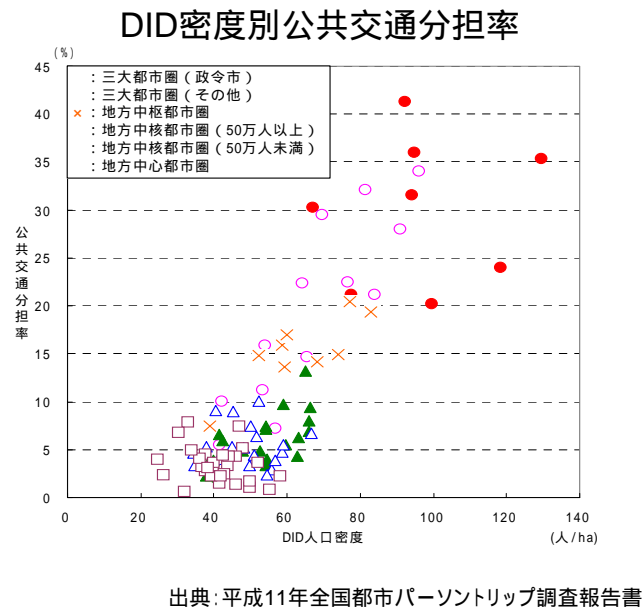
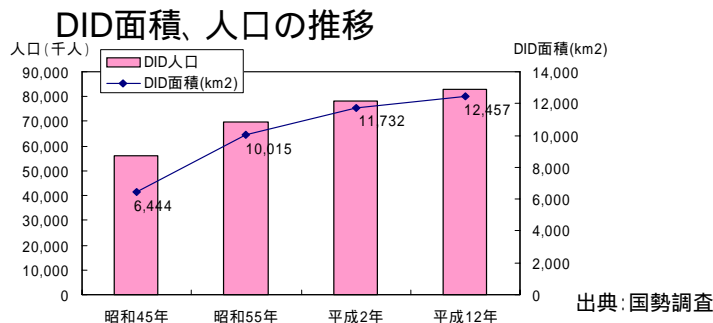
□ 都市内の主要な渋滞は、踏切、主要交差点等のポイントで発生。



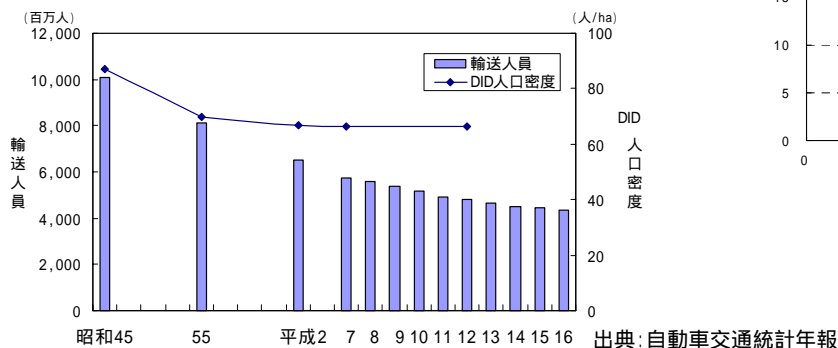
・効果的・効率的な渋滞対策を進めるためには、踏切対策、交差点改良等にポイントを絞って対策を重点化すべきではないか。

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

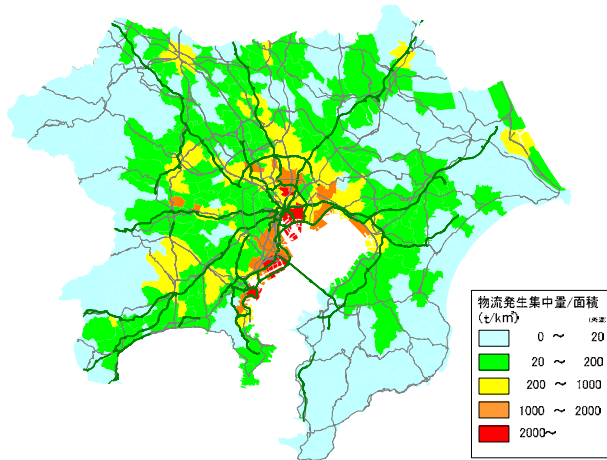


・都市の拡散・拡大は、公共交通の存在可能性に決定的に影響するのではないか。
 (市街地の密度を維持することが必要ではないか)

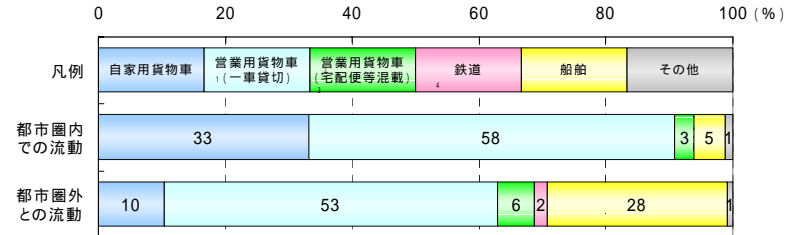
■都市内物流の現状

- 物流は、最終消費地である都心エリアの他、臨海部や都市圏郊外部といった物流を中継するエリアで多く発生集中している。
- 都市圏内の物流の輸送手段は、ほとんどが貨物車である。

市区町村別面積あたり物流発生集中量



輸送手段構成 (純流動・重量ベース)



注：本調査では、調査対象事業所に入入りする際の輸送手段を調査した。そのため、例えば、鉄道を利用した輸送であっても、事業所を出発する際に貨物車を利用していれば、輸送手段は貨物車として把握される。

- 1 自家用貨物車：白色 (または黄色) のナンバープレートをつけていて、自己の貨物及び他人の需要に応じて無償で輸送を行う貨物車。
- 2 営業用貨物車：緑色 (または黒色) のナンバープレートをつけていて、他人の需要に応じて有償で貨物の輸送サービスを行う貨物車。
- 3 一車貸切：営業用貨物車を貸切して輸送している場合 (自分の荷物のみ輸送)。
- 4 宅配便等混載：宅配便のように貨物一つ単位で輸送を依頼している場合 (他の荷主の荷物も一緒に輸送)。



住宅地や中心市街地を走行する大型貨物車

第4回東京都市圏物流流動調査
パブリックコメント資料

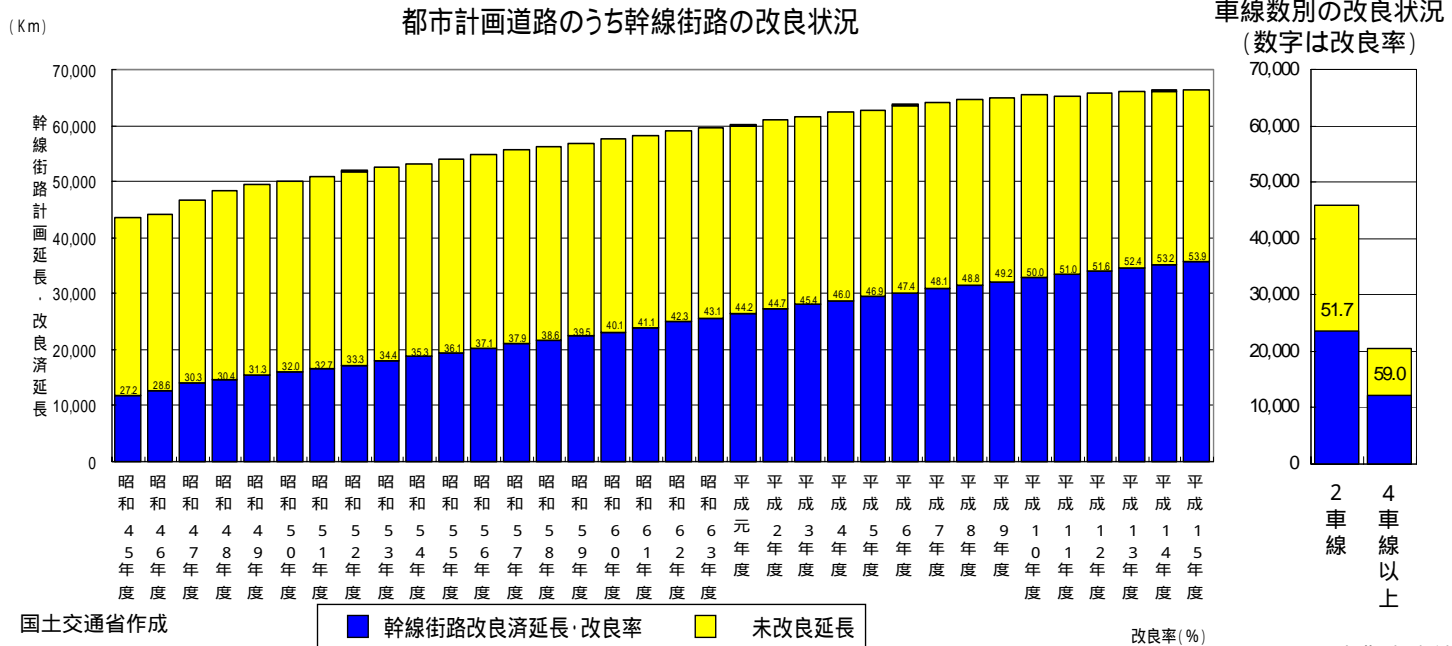


・都市内の物流効率化や整序の視点が重要ではないか。

(2) これまでの都市交通施策と現状の課題

■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。



- ・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。

■ 「骨格となる道路」ネットワークの状況（事例）

■ 東京都区部と宮崎市における放射環状道路の整備状況

- ・放射道路に比べ、環状道路の整備が遅れている。
- ・環状道路については、事業中区間の割合が高い。

東京都区部

	計画(km)	完成(km)	整備率(%)	事業中(km)
環状道路	254	157	62	44
放射道路	363	246	68	39

宮崎市

	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

■ 宇都宮環状道路（H8.4全線供用開始）の整備効果

□ 拠点間の移動時間が短縮

清原工業団地 → 東北道宇都宮IC
50分(H6.2) → **35分**(H8.7)

東北道鹿沼IC → 清原工業団地
58分(H6.2) → **47分**(H8.7)

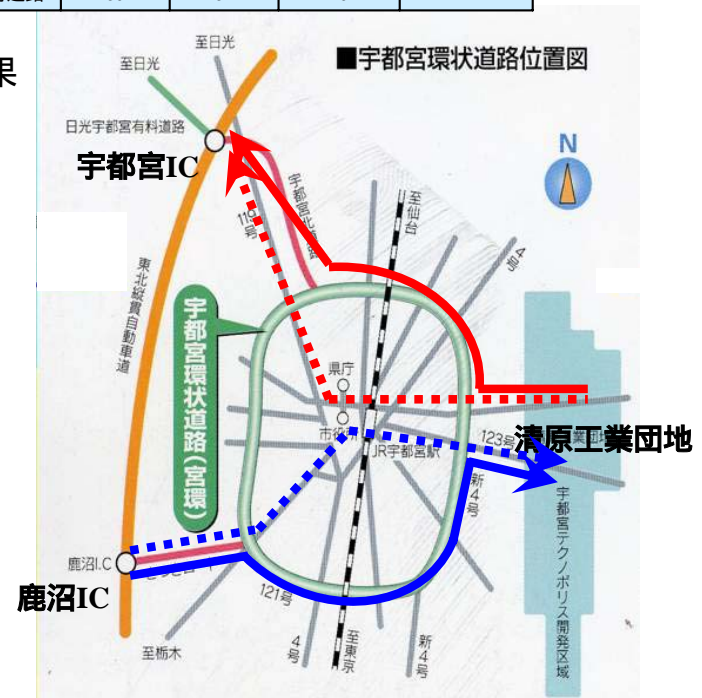
実測調査結果

□ 大気汚染物質排出量が減少

NOx : **16%減少**

CO2 : **20%減少**

交通量データを使ったシミュレーション結果



・渋滞緩和に大きな効果を有する環状道路の整備を重点的に進めるべきではないか。

■公共交通の整備効果

■沖縄モノレールの整備効果

- 現在モノレールを利用している人は、所要時間について開通前と比較すると、平均約10分短縮している。
- モノレール利用者のうち開通前にバス利用、タクシー利用、自動車利用（自動車送迎、自動車駐車、レンタカーの合計）の人がモノレールに転換することにより、エネルギー消費量は3350万MJ、NOx排出量は15.5t、CO2排出量は1247t削減された。

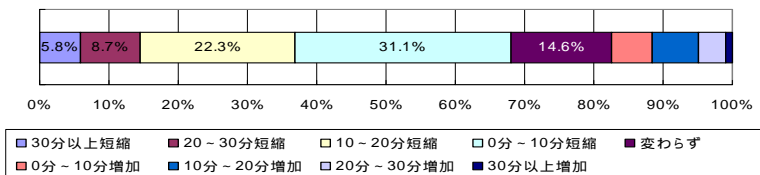


図 通勤通学における開通前後の所要時間の変化
(家庭訪問調査による集計)

モノレールに転換した有効サンプル数 (開通前後の所要時間が分かる票数)	103票	
開通前後の所要時間変化	平均値	-9.4分
	最大値	+30分
	最小値	-70分

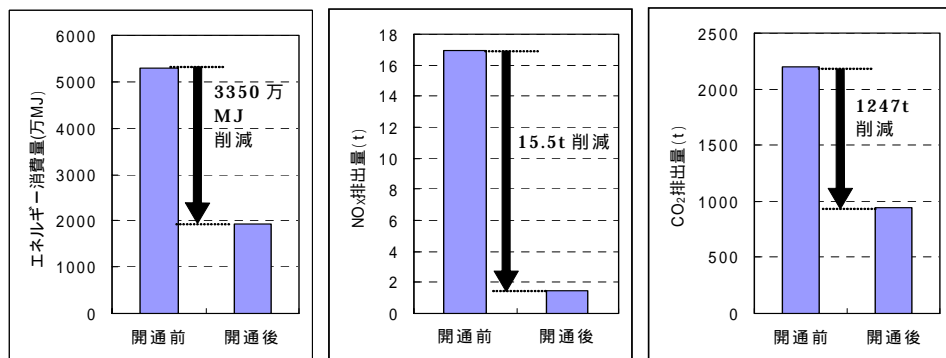


図 年間のエネルギー消費量、NOx排出量、CO₂排出量の推計値の推移

沖縄モノレール路線図



出典: 沖縄県資料

平日: 248日、休日: 117日とした

・渋滞緩和等に大きな効果を有する公共交通の整備を重点的に進めるべきではないか。

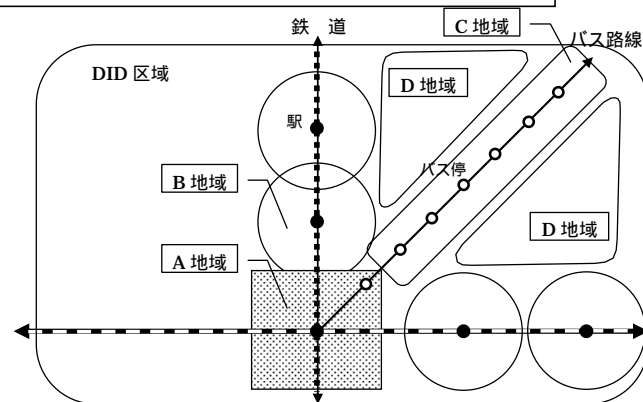
■公共交通導入上の課題 公共交通軸に集積する都市構造になっていない

富山市の現状の人口をみると、鉄道沿線、バス沿線、その他地域の夜間人口密度がそれぞれ77.5人/ha、68.5人/ha、63.4人/haとあまり大きな差がなく、公共交通軸に集積する都市構造になっていない。

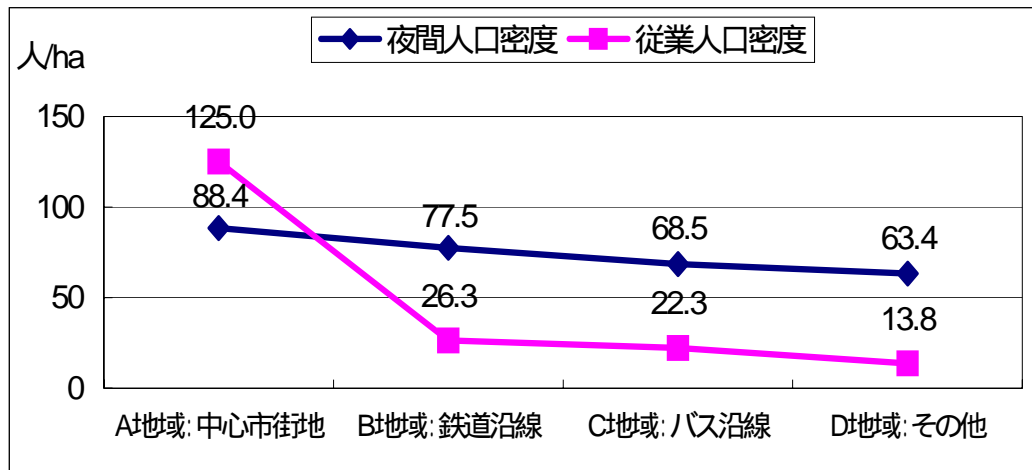
【地域区分】

- A地域：中心市街地（市の中心部でかつ都市計画商業地域として指定されている地域）
- B地域：鉄道沿線（放射方向5路線の駅750m～1km以内の地域）
- C地域：バス沿線（放射方向幹線バス3路線から250m以内の地域）
- D地域：その他（A～C地域以外）

以上の定義に従って、国勢調査メッシュデータを集計



地域区分別D I D人口密度



資料：富山高岡パーソン
トリップ調査(H14)



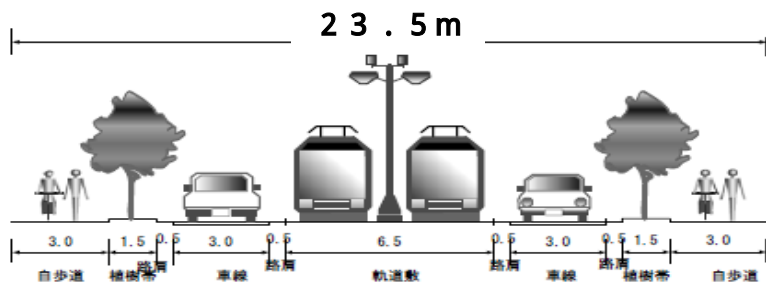
・公共交通の沿線等に居住や就業機能を集積することが必要ではないか。

■公共交通導入上の課題

現状の道路空間では、公共交通の導入空間が必ずしも十分ではない

- 都市内の都市計画道路ストックのうち、L R T 導入の標準的な幅員を有するものは約3割にとどまる。
- L R T の単線化や道路の一方通行化などさまざまな工夫が必要。

L R T 導入時の標準的な横断面構成

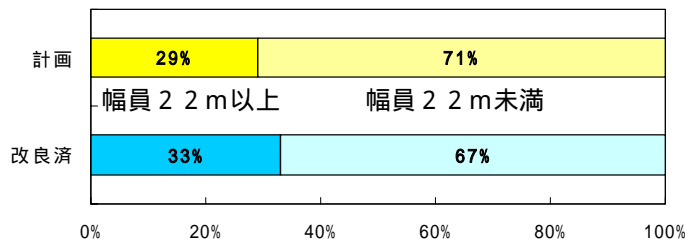


出典：「まちづくりと一体となったLRT導入計画ガイドンス

今出川線位置図

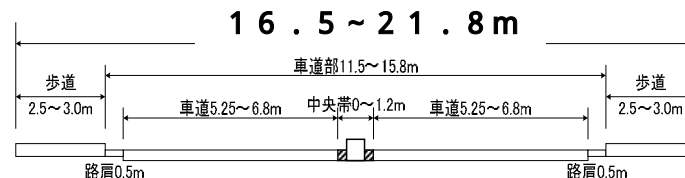


DID区域内（市街化区域または用途地域内）の都市計画道路（幹線道路）の幅員別シェア（全国）



資料：平成16年都市計画年報

京都今出川線の道路断面



資料：京都市資料

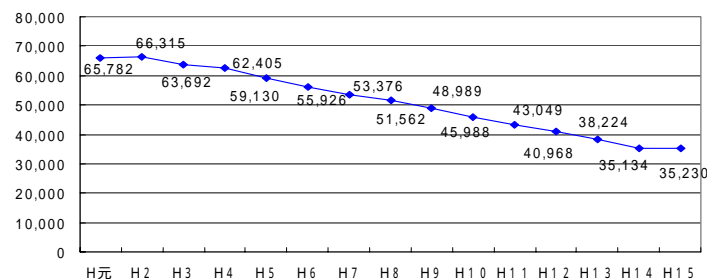


道路空間を公共交通の導入空間としていろいろな工夫をしながら積極的に活用すべきではないか

■ 地域が主体となってバス網を存続した事例(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、市役所、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



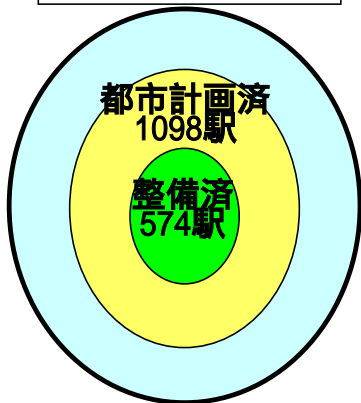
- ・採算性だけでなく、地域が公共交通の必要性を判断し、「社会資本」として整備・運営していくことが必要ではないか。
- ・公共交通に対する道路行政の支援を一層拡大することが必要ではないか。

■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)
- まちづくりと一体となった結節点整備の取組が見られる。

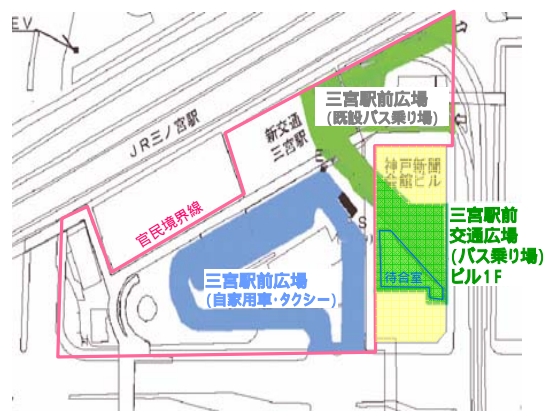
【駅前広場整備状況】

乗降人員5000人以上の駅 2735駅

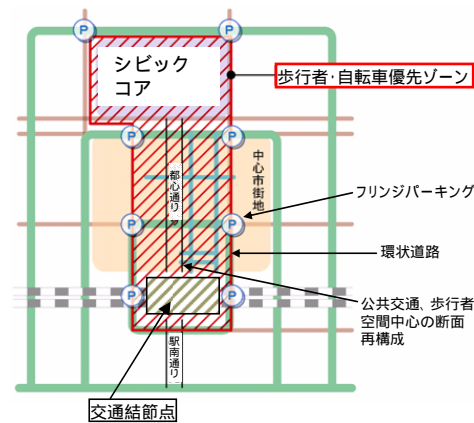


参考: 全国の駅数9544駅
(平成15年度末現在)

【まちづくり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)



都心の交通網再編の核となる交通結節点イメージ

公共交通、歩行者空間の拠点、都市機能の集積



- ・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。
- ・特に、まちづくりと一体となった戦略的な取組の一環として交通結節点の整備・活用に取り組んでいる必要があるのではないか。

交通節点改善による移動円滑化と駅前のにぎわい向上

< 事例：広島市横川駅の交通結節点改善 >

乗り換え距離の短縮 (JR～路面電車140m、JR～バス40m短縮)

路面電車新規路線の開設 (1路線83便/日 2路線173便/日)

駅前道路の車線数の増加 (4車線 7車線)

連続した屋根とユニバーサルデザインの通路や多目的トイレ整備

駐輪場の収容台数の増加 (230台 500台)

整備効果

駅前道路の交通渋滞が解消

自動車通過時間が約6分短縮

駅前のにぎわい向上

路面電車利用者が約3千人(約120%)増

JR利用者が約3千人(約13%)増

駅前広場利用者が約1万人(約40%)増

交通機関間の移動が安全、

安心、快適に

利用者アンケート結果(以下回答率)

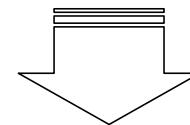
「景観がよく、おしゃれになった」約46%

「乗り継ぎが便利になった」約38%

「雨にぬれず、快適になった」約33%



整備前



整備後

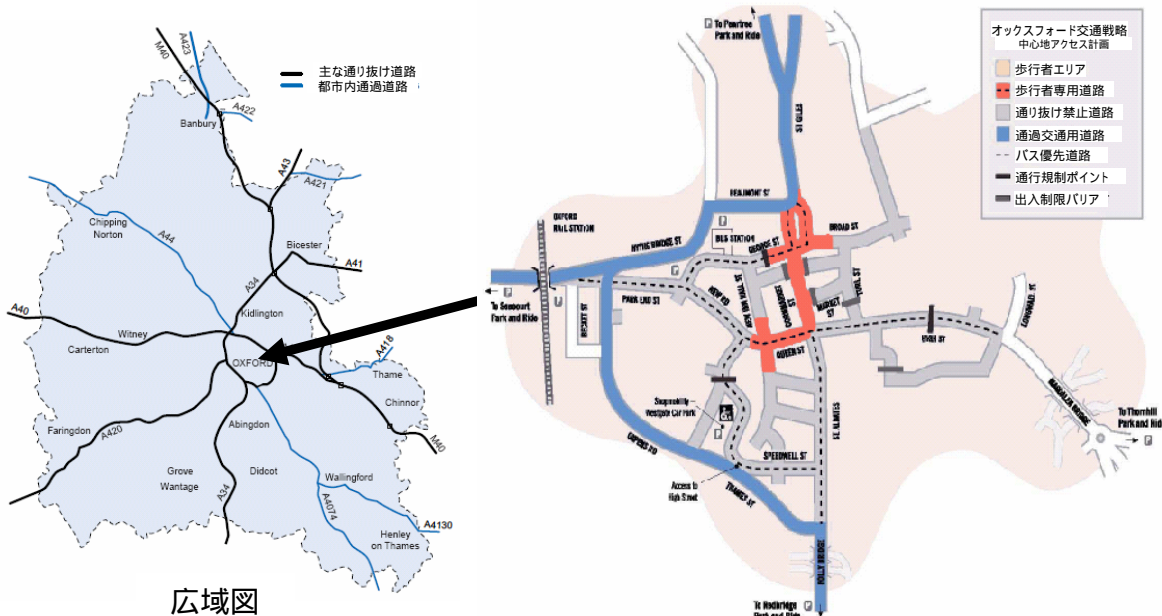


・駅等の公共交通の整備を重点的に進めるべきではないか。

■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。

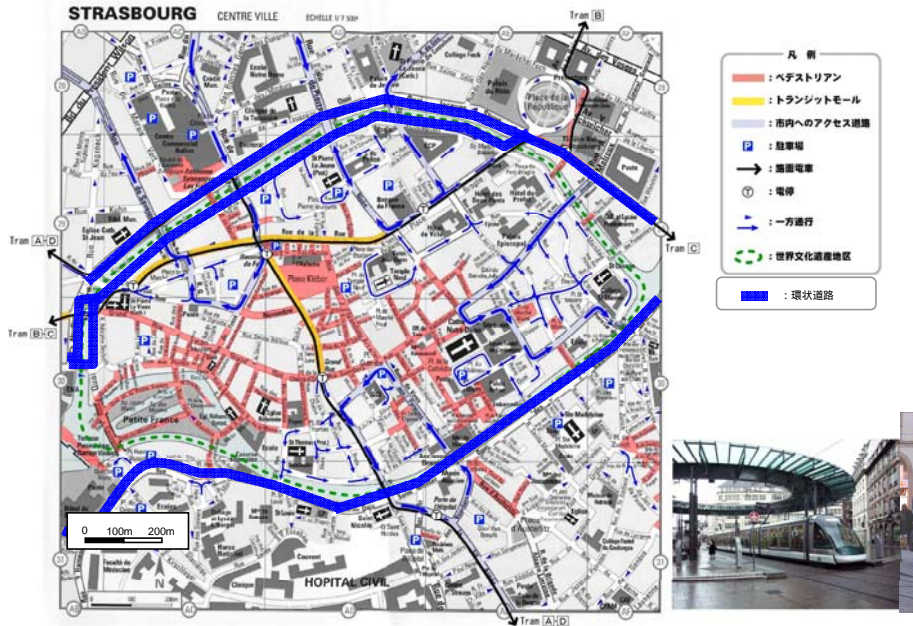
* 英国では、環境問題やマイカーを運転できない老人らを重視した新交通政策白書「交通のニューディール」（1998年）の理念を具体化するものとして、地方自治体が地方交通計画を策定



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。



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「マー
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

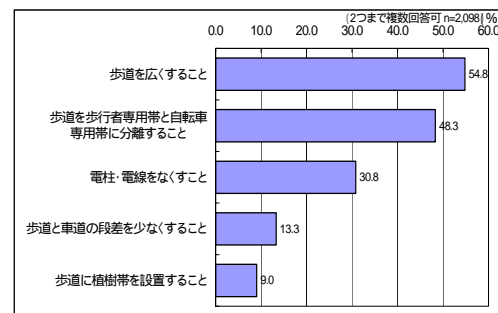
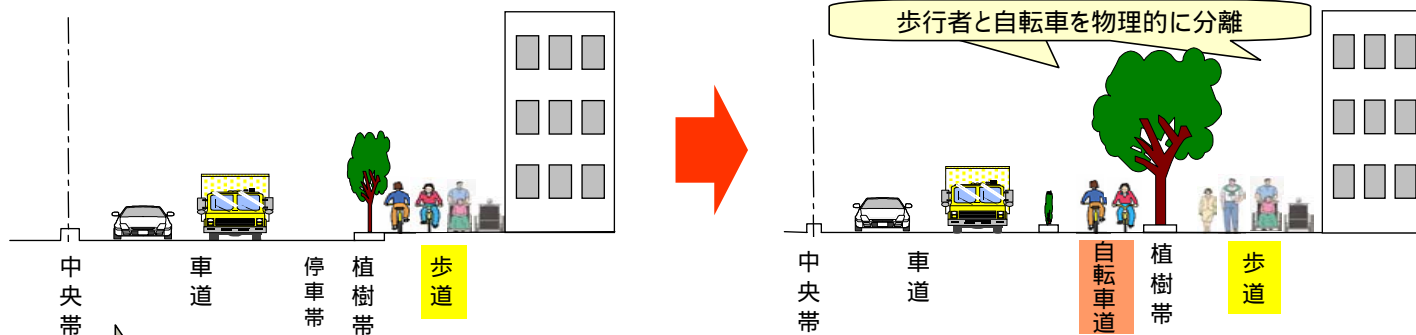


図 歩道の快適性について望むことで、特に大切だと思うこと
出典: 東京都「道路に関する世論調査(H15.12)」

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

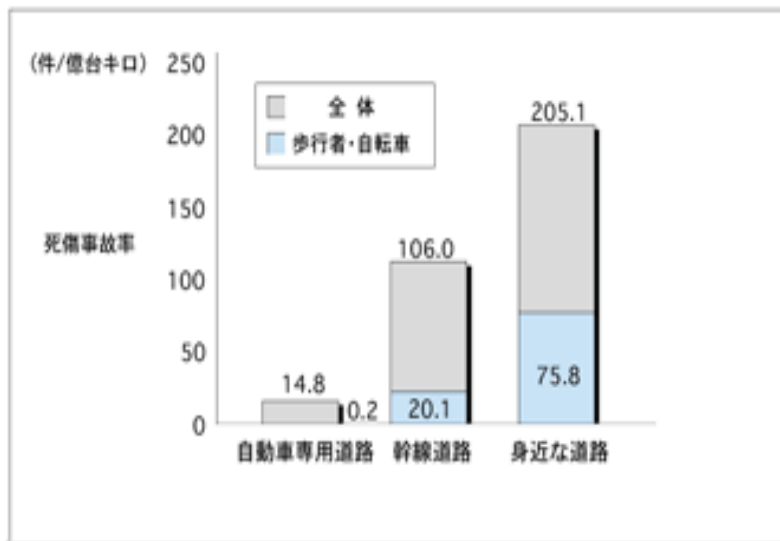


・自転車の主要動線を構成する路線の走行空間を見直す必要はないか。

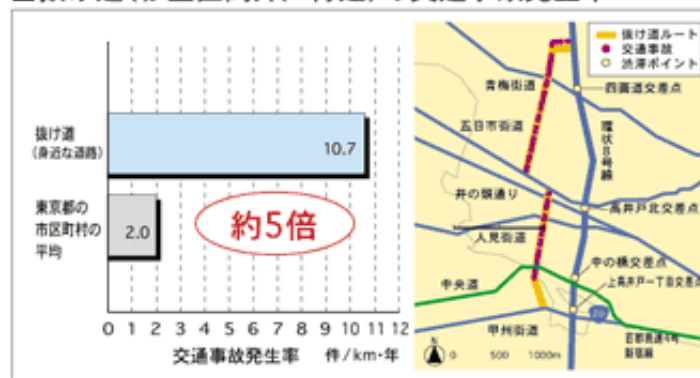
■生活道路等における交通安全上の課題

- 幹線道路等と比較して、生活道路においては死傷事故率が高い。
- 抜け道においては、交通事故発生率が非常に高くなっている。

■幹線道路と生活道路の死傷事故率の比較



■抜け道(杉並区高井戸付近)の交通事故発生率



出典；国土交通省HP



・骨格的な幹線道路整備や道路の階層化により、身近な道路への通過交通の進入を排除することが必要ではないか。

■ 歩行者空間の確保を行う道路空間の再構築事例

□ 浜町市の鍛冶町通り(幅員36m)では、車線数を削減し、歩道を増やすなどの道路の再構築を計画している。

断面図 (A - A'部分)

現況



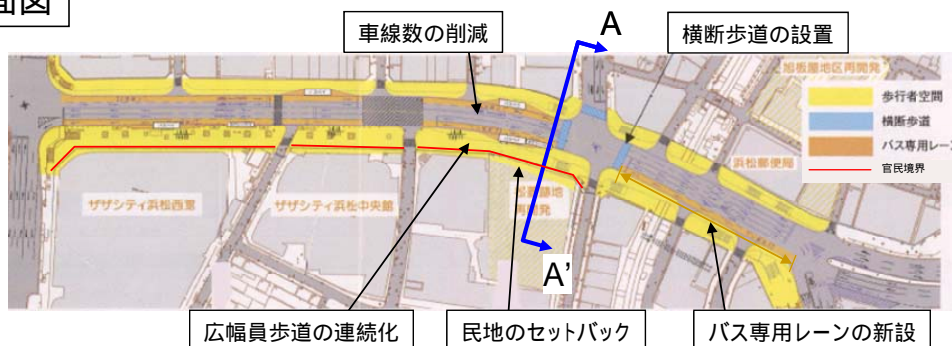
短期の計画



トランジットモールの
社会実験の状況



平面図



整備イメージ



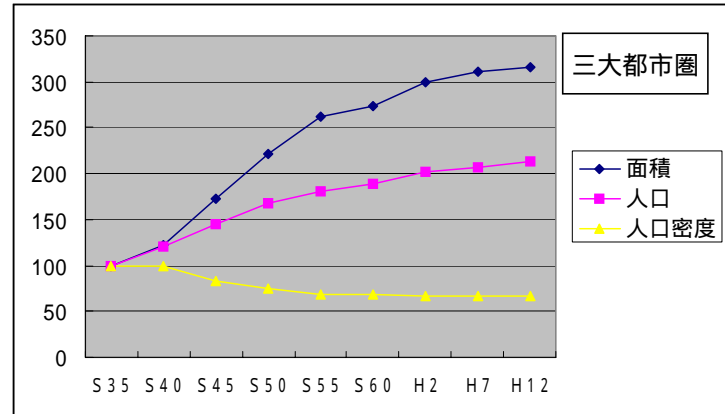
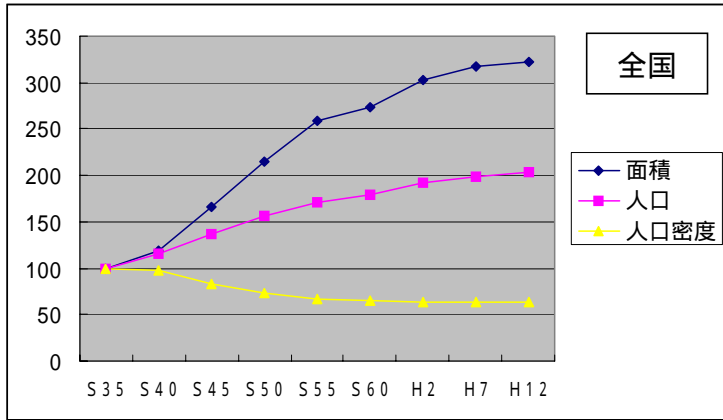
自動車空間から、歩行者空間等へ作り直していくことが必要ではないか。

4. 市街地の現状と課題

(1) 市街地の拡散

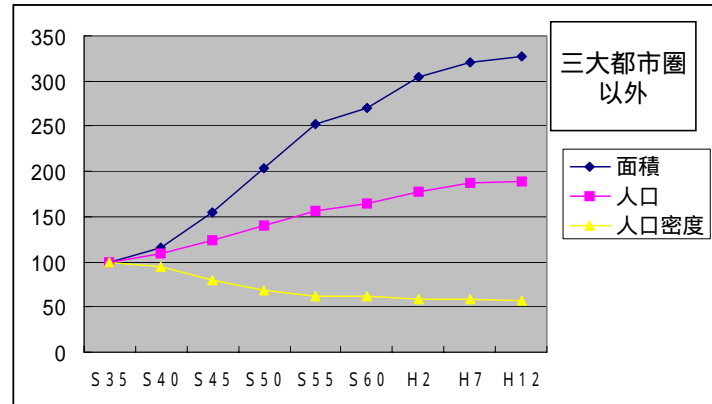
□我が国の市街地は、高度成長時代から人口密度の低下を伴いつつ一貫して拡大してきたが、近年は頭打ちの状況にあり、拡散した市街地構造のまま人口減少局面を迎える

DIDにおける面積、人口、人口密度の推移(S35年値を100とした場合の各年の値)



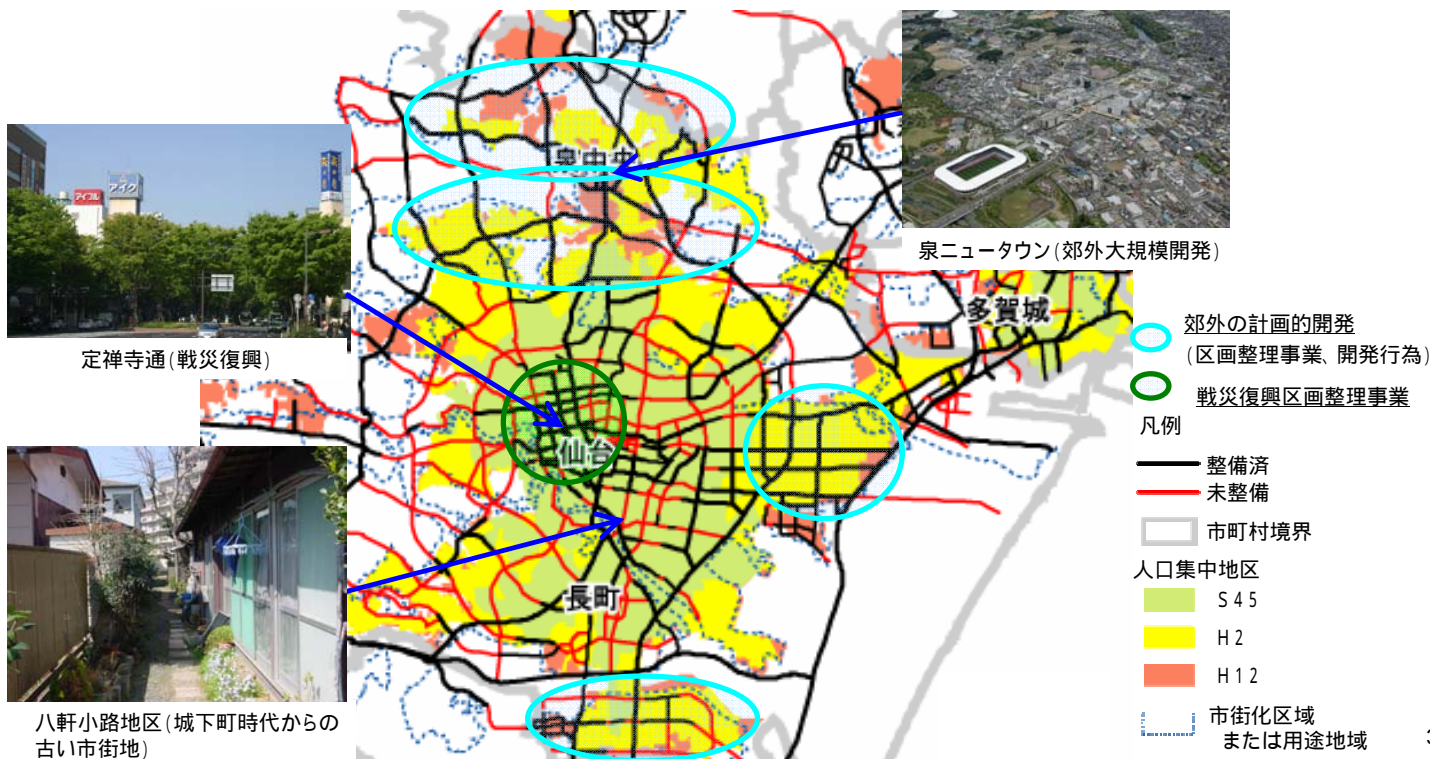
- ・DIDの面積は全国、三大都市圏内外とも増加を続けているが、増加の割合は低くなっている
- ・DIDの人口は全国、三大都市圏は増加を続けているが、三大都市圏以外は頭打ちの状況
- ・DID人口密度は、全国、三大都市圏内外ともH2からほぼ横這い

三大都市圏は千葉県、埼玉県、東京都、神奈川県、愛知県、三重県、京都府、大阪府、兵庫県



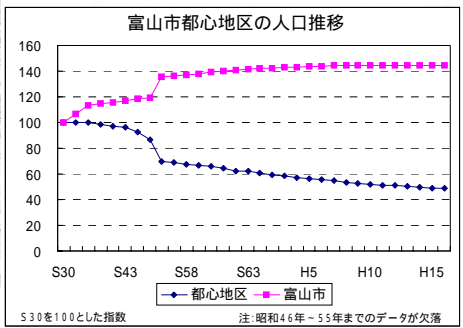
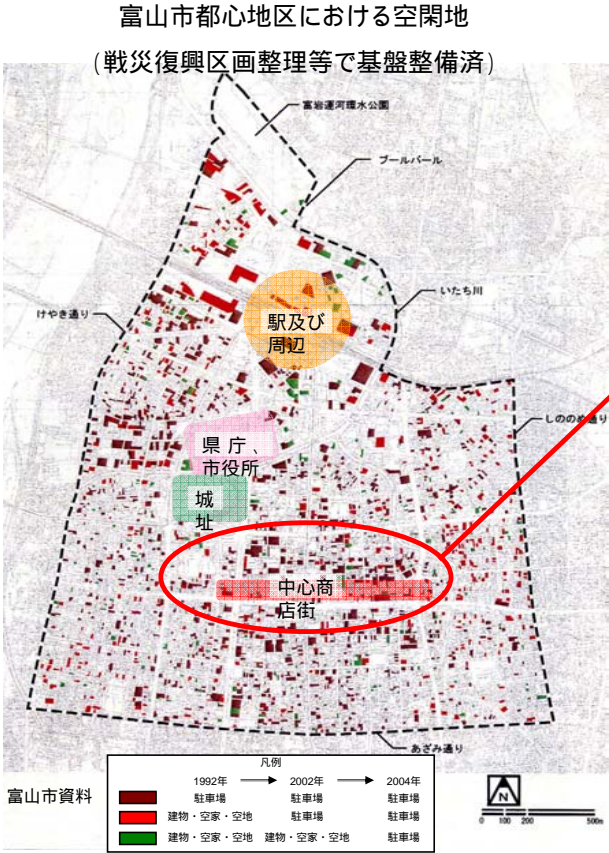
(2) 市街地形成の事例(仙台市)

- 戦災を受けた中心部においては戦災復興区画整理事業を実施
- 高度成長期の人口集中を背景に、郊外での計画的な大規模開発により新市街地が形成
- それ以外の地域では基盤整備が十分でないまま人口集中が進み、交通渋滞、居住環境悪化等の問題が引き起こされてきた



(3) 市街地の状況 - 中心部の空洞化

市街地の拡大とともに郊外への都市機能の拡散も進み、地方都市を中心に、中心市街地等において賑わいの喪失、人口減少や空閑地の発生等が見られるようになった。



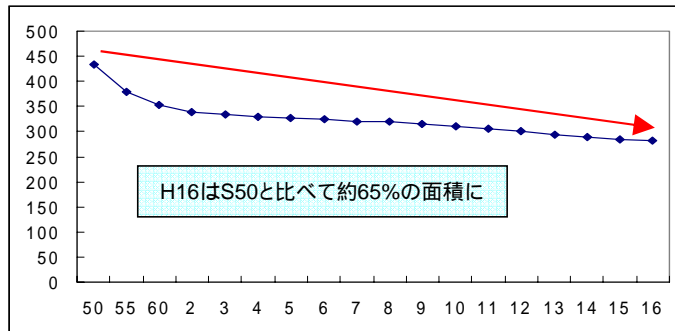
駐車場となっている宅地

富山都心地区とは富山市総合計画新世紀プラン(平成13年3月)に位置づけられた面積約436haの地区

■ 市街地の状況 - 良質なストック形成につながらない高密度化

□ 一方、大都市を中心として、交通条件や利便性の良い既成市街地において敷地規模が年々小規模化する傾向にあり、より積極的に人口集積を誘導すべき地区において、市街地の良質なストック形成が進んでいない状況が見られる

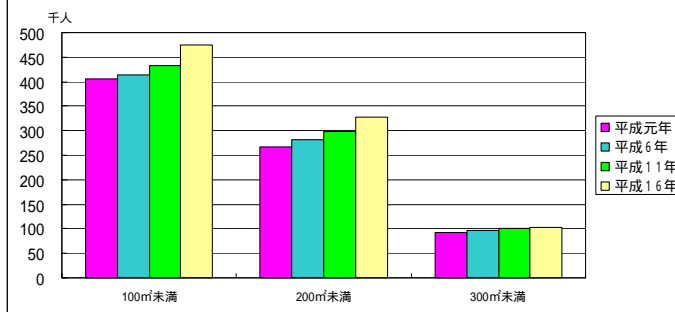
東京都区部の民有地所有者一人当たりの所有面積の推移



ミニ開発住宅地の写真(国土技術政策研究所HPより)

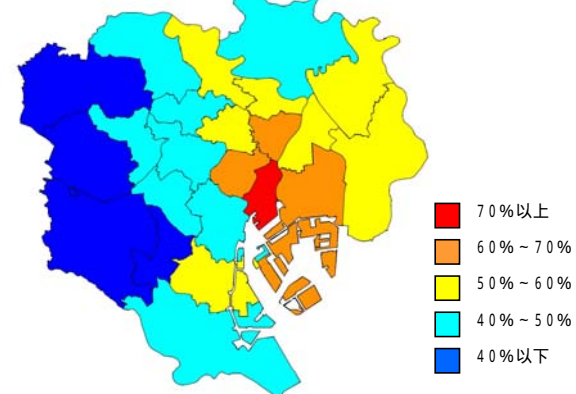


東京都区部における小規模宅地所有者数の推移



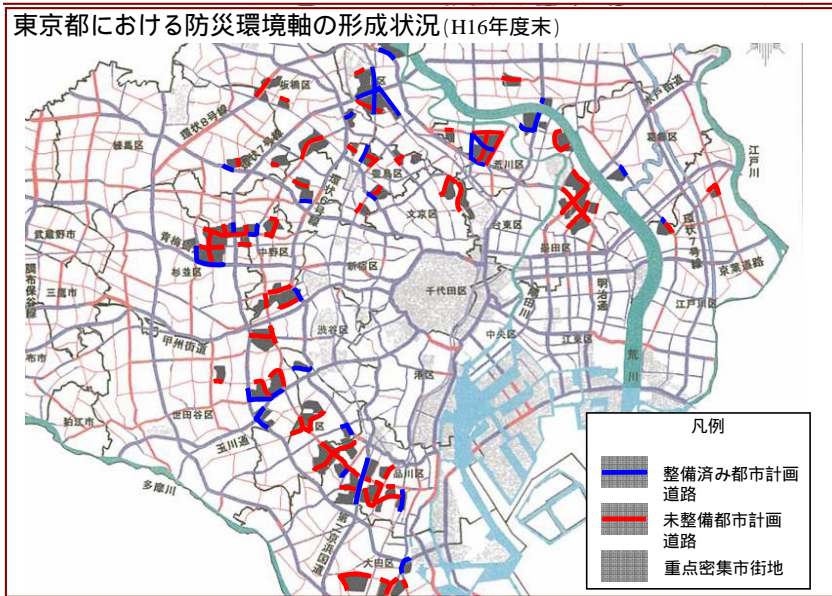
出典: 東京の土地 2004

東京23区における小規模個人宅地(100㎡未満)の所有者数の割合

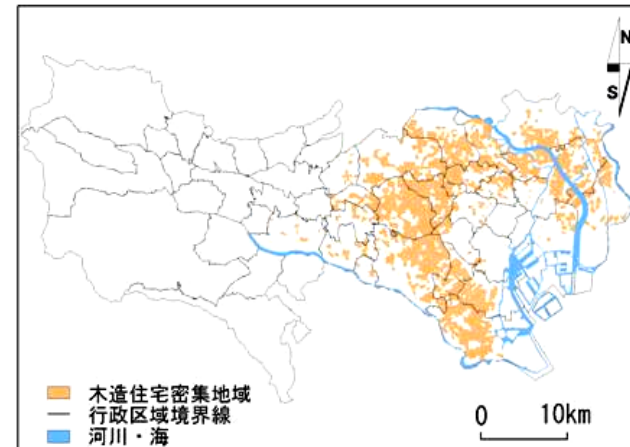


■ 市街地の状況 - 緊急の対応が必要な危険市街地の存在

□ 基盤施設が不足したまま高密度化した既成市街地の中には、災害に対して特に脆弱な木造密集市街地が広範に存在しており、緊急の対策が必要となっている



東京都の木造住宅密集地域



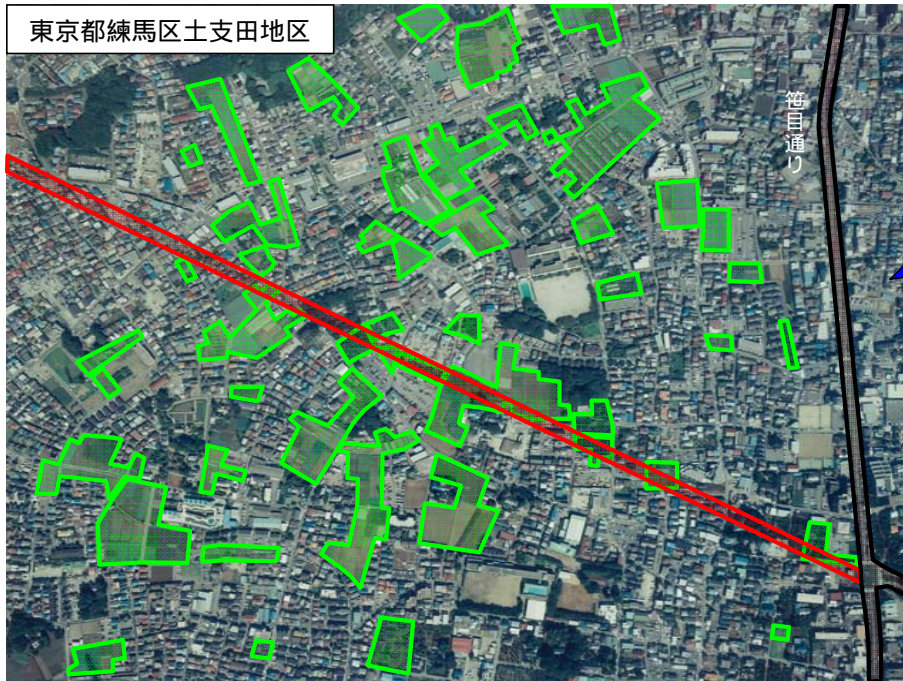
全国に密集市街地は約25,000ha、特に大火の可能性の高い危険な重点密集市街地は約8,000ha存在



町屋地区 (東京都荒川区)

■ 市街地の状況 - 郊外部における土地利用の混乱

□ 高度成長期以降の散発的な開発によりスプロール化が進んだ郊外部では、基盤等が整備されず建て詰まったり、宅地と農地が混在するなど土地利用が混乱した市街地が多数残存し、環境改善が進んでいない



- 整備済都市計画道路
- 未整備都市計画道路
- 生産緑地地区

【練馬区土支田地区】

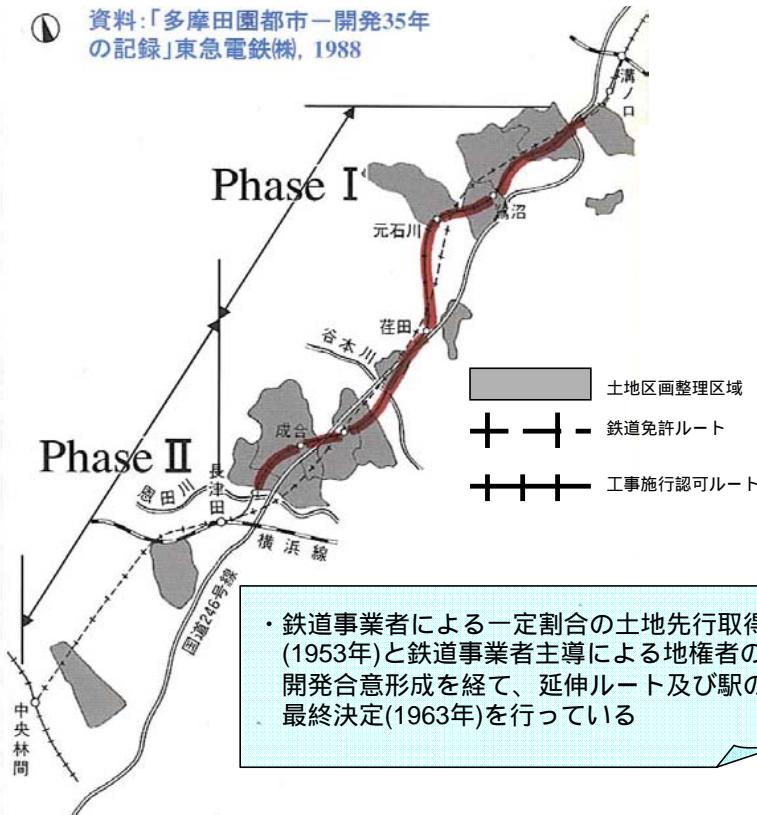
- ・ 計画的な基盤整備がされないまま宅地化が進行
- ・ 宅地と農地が入り乱れ土地利用が混乱

■ 市街地の状況 - 鉄道整備と連動した都市開発

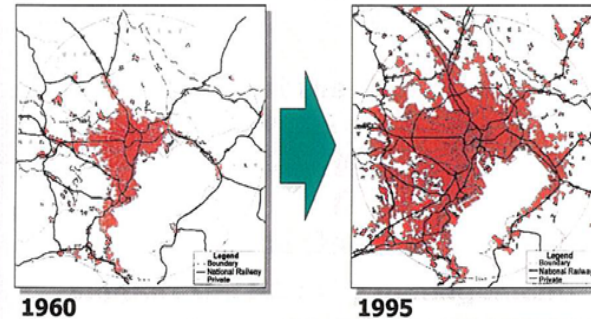
□ 大都市においては、古くから鉄道建設とあわせて駅を中心とした都市開発が広く行われてきた歴史があり、市街地の拡大も鉄道沿線を軸に進んできた。

鉄道の延伸計画と連動した開発

資料:「多摩田園都市—開発35年の記録」東急電鉄株, 1988

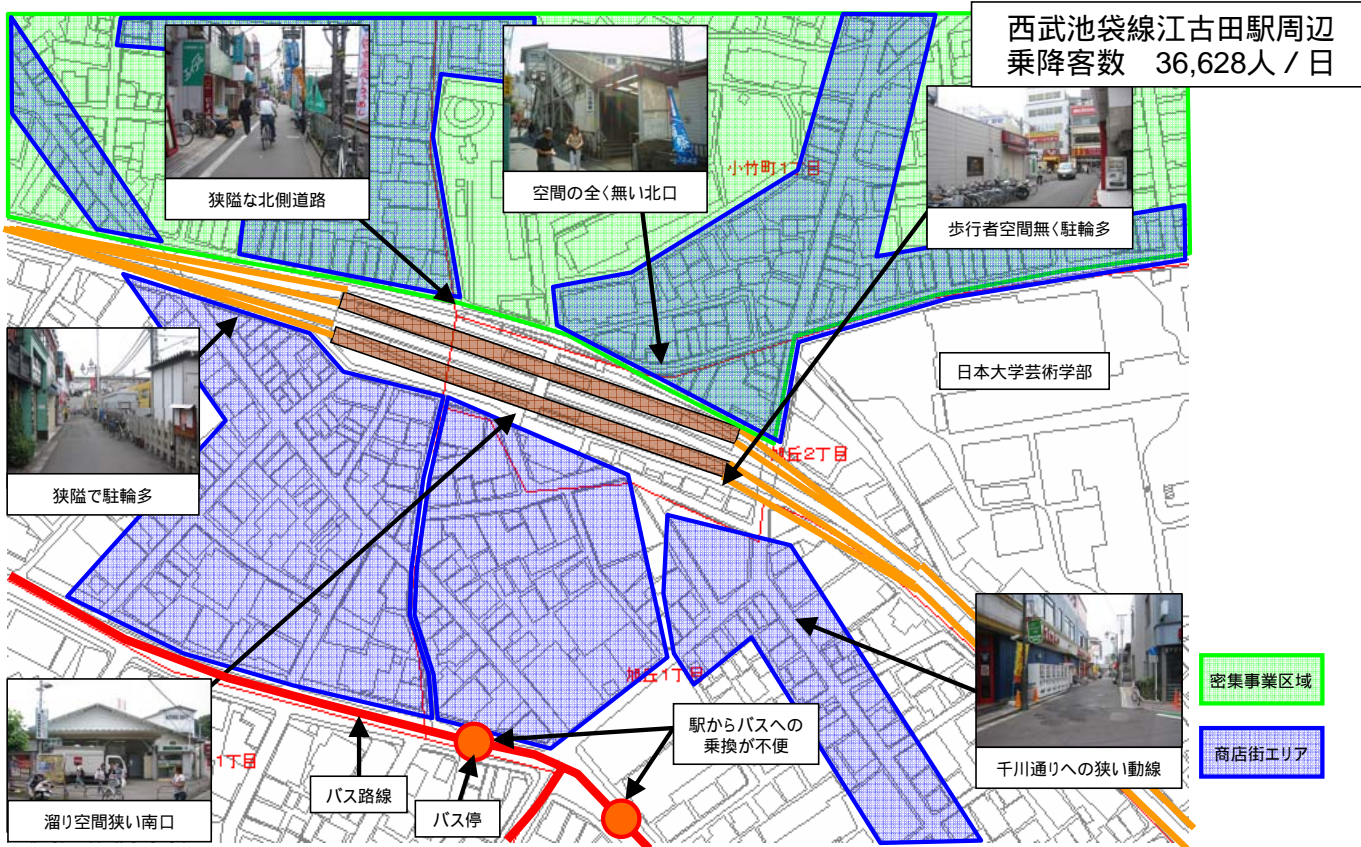


多摩田園都市位置図



■ 市街地の状況 - 整備が遅れている既成市街地の駅周辺

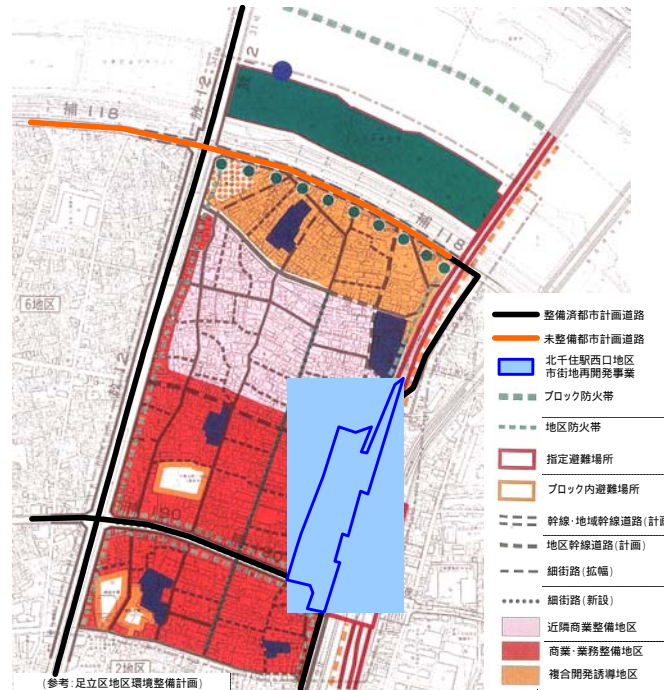
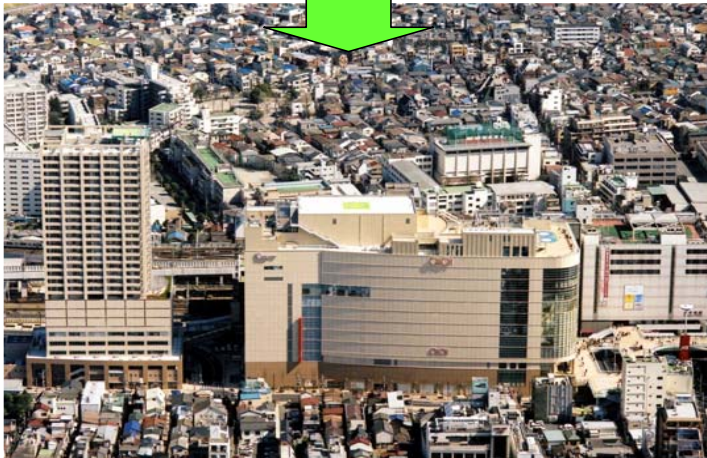
□ 計画的な都市開発がなされなかった鉄道駅周辺地域においては、駅前広場等の整備も十分ではなく、また、その周辺の道路等の基盤が未整備のため、交通の利便性が十分に活用されていないところも多い。



■ 市街地の状況 - 交通結節点周辺の都市機能集積

□ 主要な交通結節点については、市街地再開発事業等で新たな都市機能集積等が図られてきたが、その周辺地域において、交通結節点に相応しい市街地整備が課題となっているところも多い

北千住西口地区



・足立区では駅周辺の環境整備計画を策定し、計画的な整備を目指している

(4) 市街地整備の動き(事例)

□空閑地や空き店舗が混在した地方都市の中心市街地において、地元商業者が中心となって自らの店舗、住宅の整備と合わせ、まちづくり会社を設立し、保留床の取得と賃貸(テナントミックス)、共同駐車場等の管理運営等を持続的に行うこととした事例

(組合施行による市街地再開発事業と中心市街地活性化施設整備事業(経産省)の組合わせ)

朝日町中央地区(新潟県妙高市)

施行前



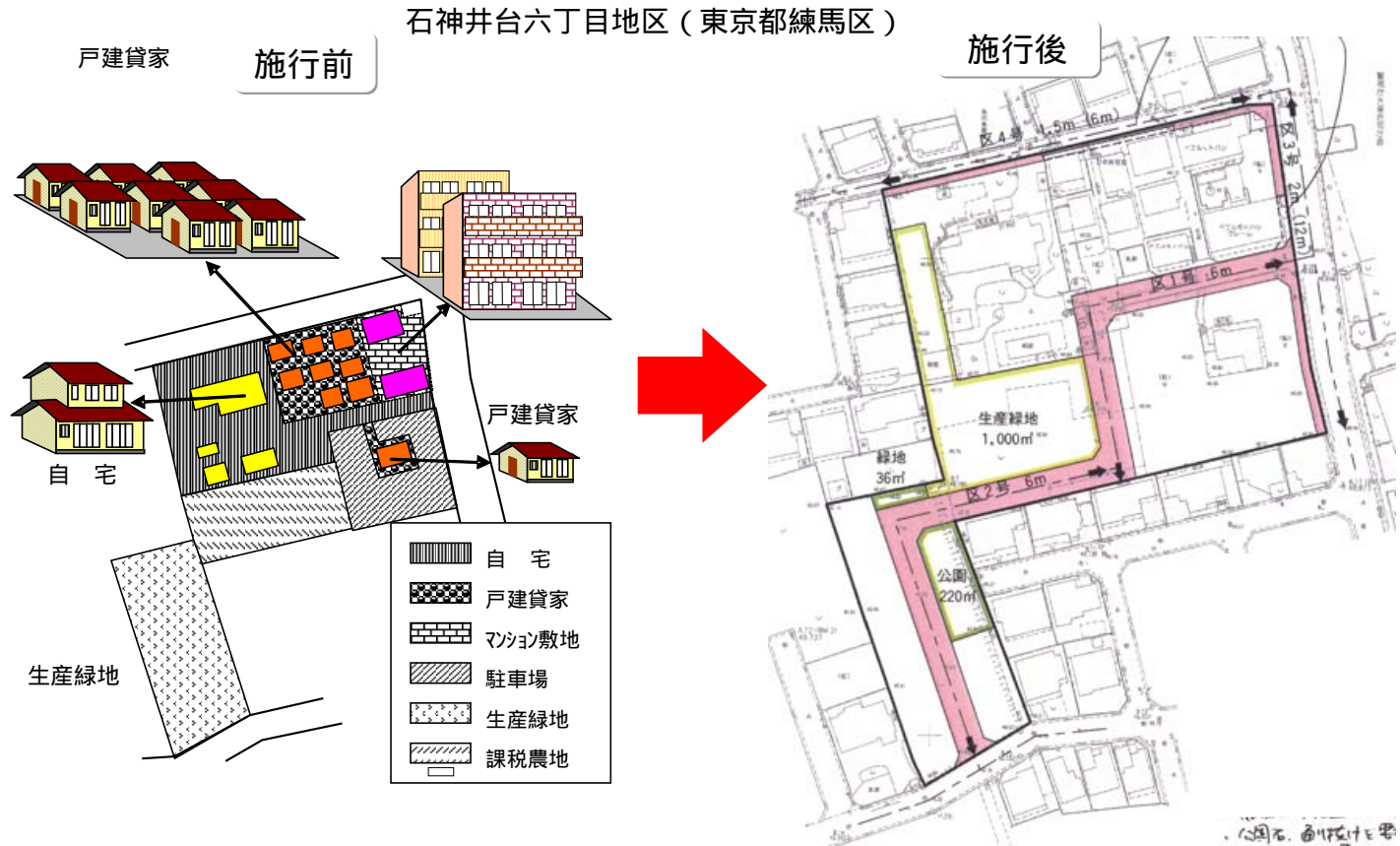
空洞化の進行

施行後



■市街地整備の動き(事例)

□農地以外への転用が原則禁止されている生産緑地について、土地区画整理事業により適切な位置に換地し、周辺宅地の有効利用を実現した事例
(個人共同施行の土地区画整理事業)

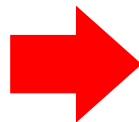


■ 市街地整備の動き(事例)

□ 地権者の建替意向の集約、民間企業の参加や自治体の積極的な支援により木造密集市街地が改善された事例

(組合施行の土地区画整理事業と住宅市街地整備総合整備事業(密集型)との組み合わせ)

石原東・幸福北地区(大阪府門真市)



狭小な道路



老朽木造アパート



拡幅された道路



耐火造のマンション

(5) 既成市街地整備の困難さ

□市街地の整備には、これまでも土地区画整理事業や市街地再開発事業等を活用した多様な取組がなされてきたが、既成市街地では事業の支障となる様々な要因が存在することから、効率的・効果的な整備推進のため今後も色々な工夫が必要

既成市街地整備の支障要因

- 公共空間の絶対的な量の不足
- 膨大な移転補償費
- 複雑で輻輳した権利関係
- 関係者の多様な意向・利害関係による合意形成の困難性
- まちづくりへの参画に対する関係者の消極的な姿勢
- 地方公共団体の財政的な制約、マンパワーの不足
- 事業の時間コストや遅延リスク等による民間企業の低い参入意欲