

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

【取りまとめ資料集】

第1章	経済社会情勢の転機
第2章	都市交通の現状と課題
第3章	市街地の現状と課題
第4章	集約型都市構造への転換
第5章	都市交通施策のあり方
第6章	市街地整備のあり方

第1章 経済社会情勢の転機

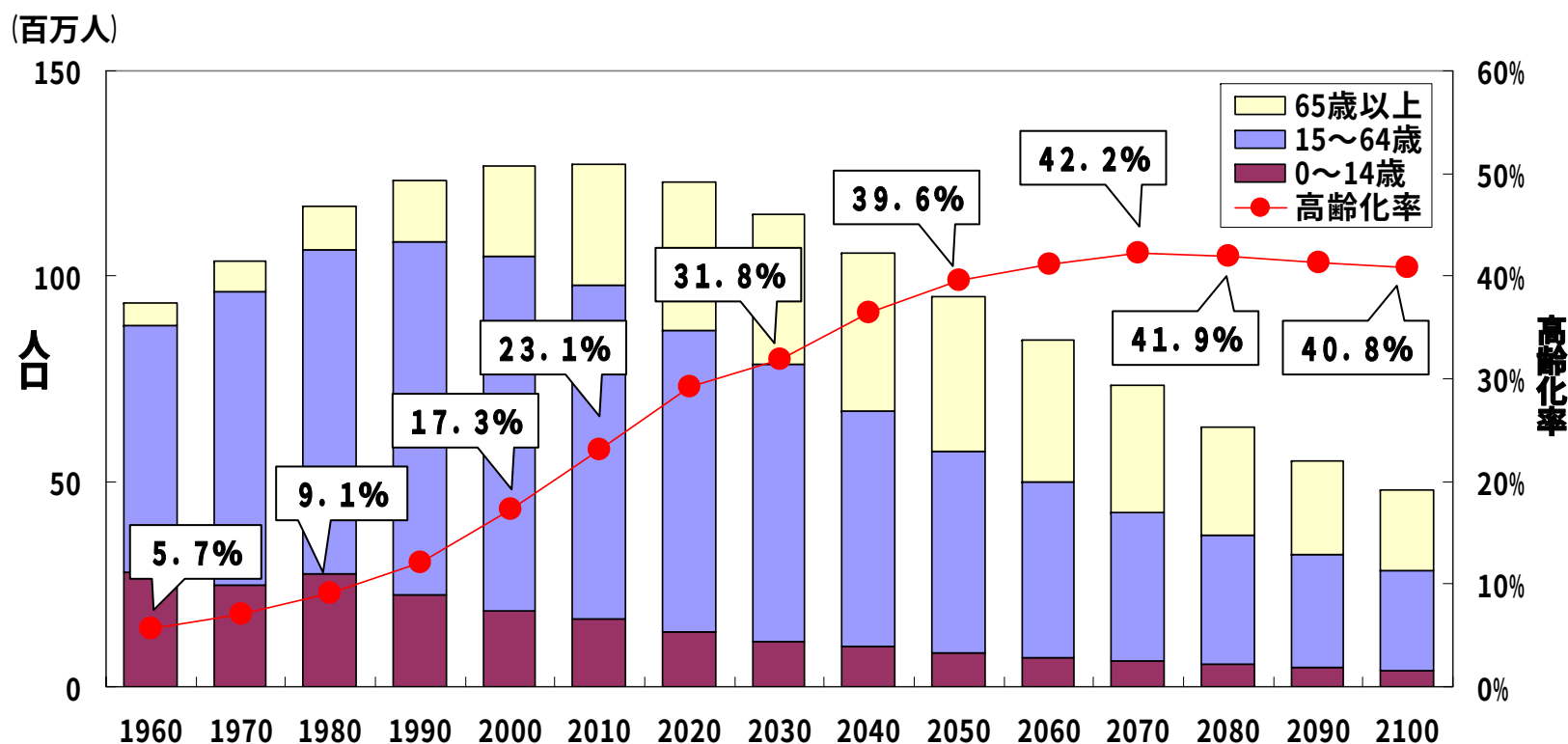
- 1. 人口減少・超高齢社会の到来**
- 2. 地球環境等への負荷の軽減**
- 3. 財政的制約の高まり**
- 4. 都市構造改革の必要性**
- 5. 拡大し分散する市街地
(衰退する中心市街地)**

第1章 経済社会情勢の転機

○人口減少・超高齢社会の到来

－ 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、減少傾向が続くと推計
- 一方、高齢化率は現在の2倍程度に上昇

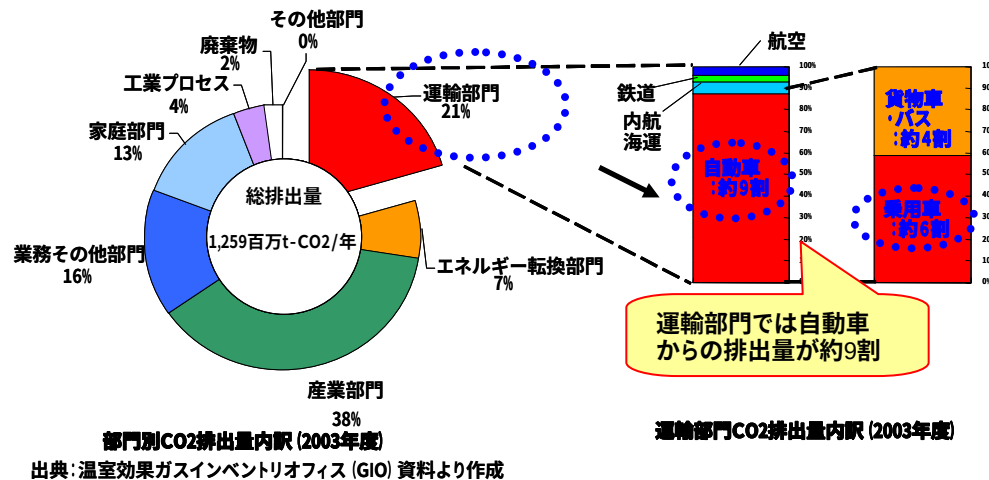


資料：国勢調査、国立社会保障・人口問題研究所 (2006年12月推計)

－日本の将来推計人口 (～2055年, 中位推計), 参考推計 (超長期推計) (2056年～)

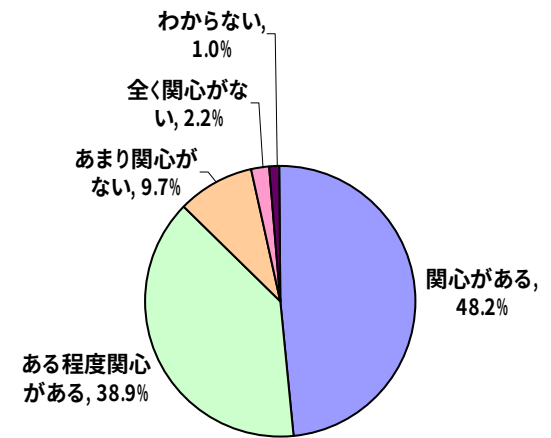
○地球環境への負荷低減

- CO2総排出量のうち、運輸部門の排出量は21%、その約9割が自動車からの排出量
- より効率的な自動車交通を実現する施策の推進が必要不可欠



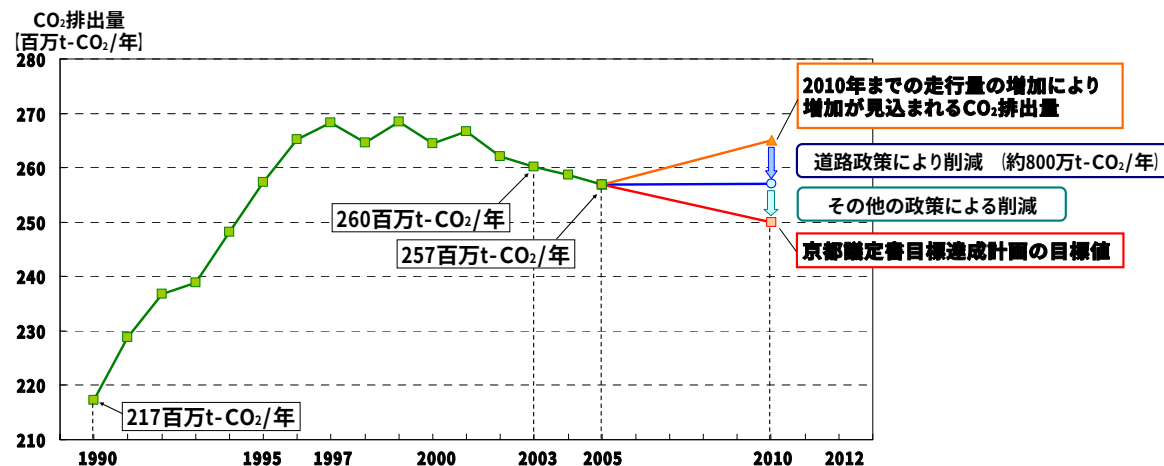
【地球環境問題に対する関心】

Q あなたは、地球の温暖化、オゾン層の破壊、熱帯林の減少などの地球環境問題に関心がありますか。それとも関心がありませんか。



平成17年7月内閣府「地球温暖化対策に関する世論調査」

京都議定書の目標達成計画には、重点的取り組みが必要

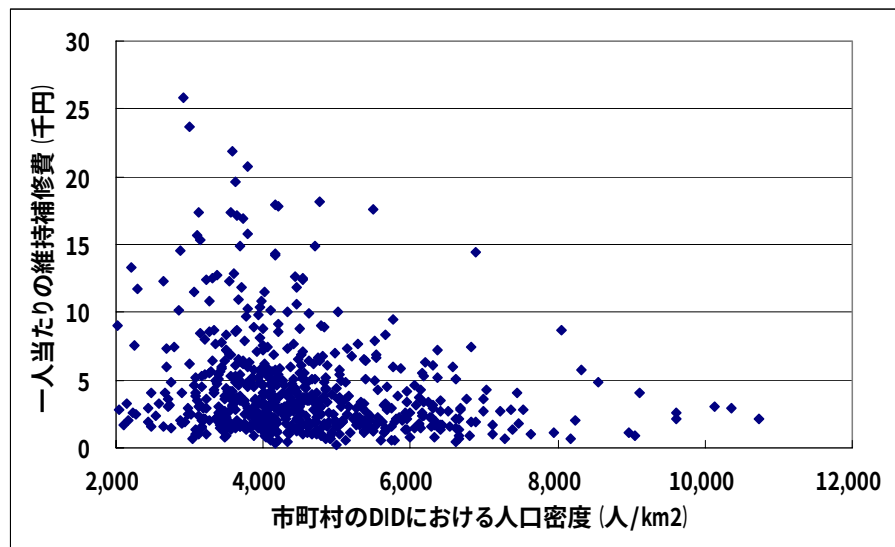


○財政的な制約の高まり（都市運営コスト増大）

－ 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 －

- 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）が逡減傾向
- 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試算

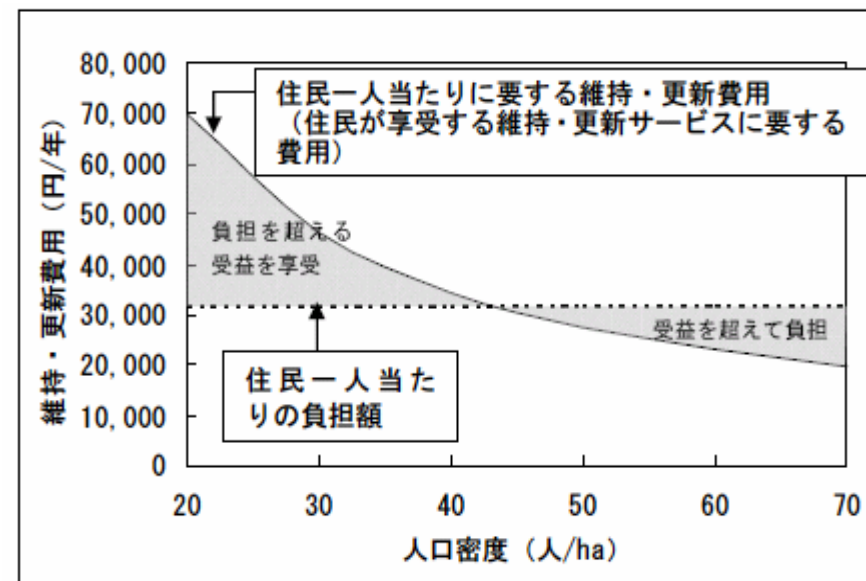
市町村のDID人口密度と一人当たり維持補修費（人口10万人以下）



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



富山市資料
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。
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

○都市構造改革の必要性

□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）」から、集約型都市構造に向けた取組の答申

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

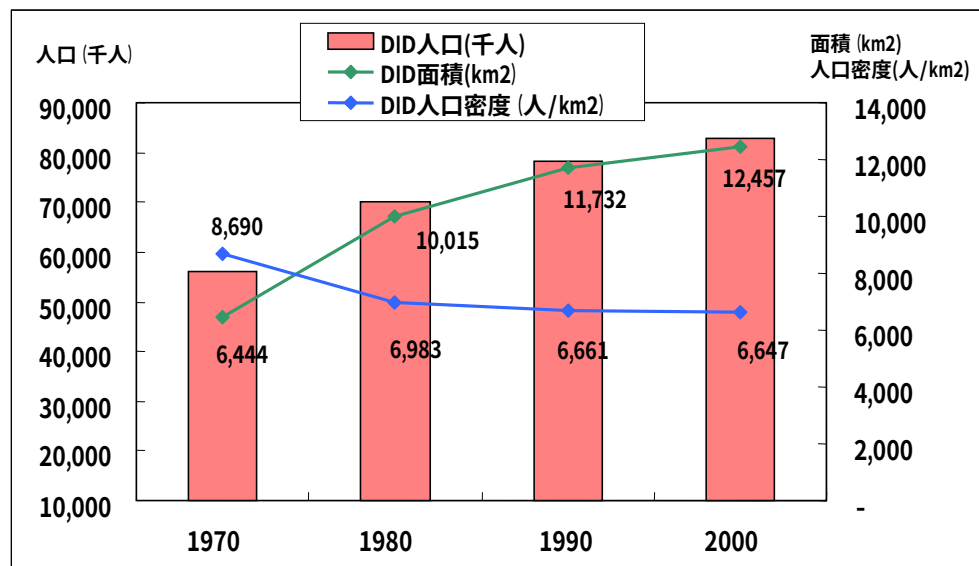
【都市機能集約のための体制整備】

- ・ 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

○拡大し分散する市街地

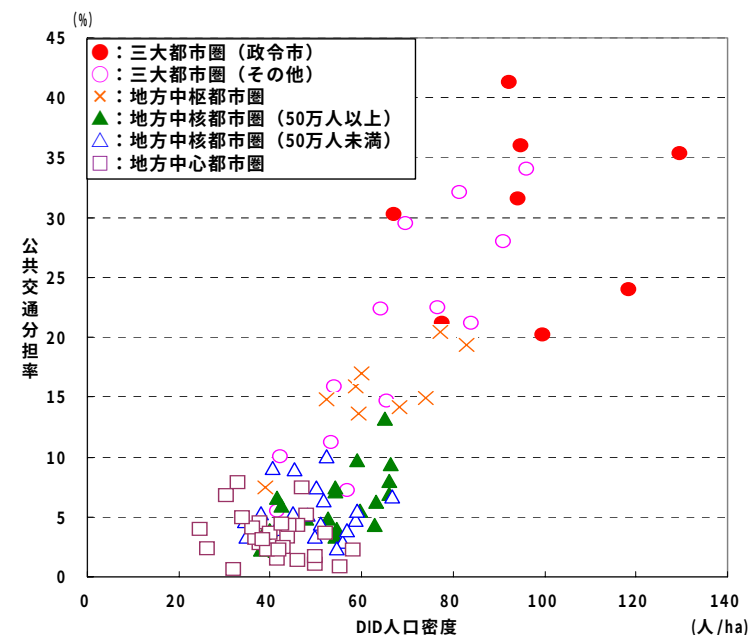
- 都心部への人口集中に伴う過密化を背景に、郊外部においても市街地整備を推進
- 新たな市街地の交通手段は自動車交通に大きく依存
- 自動車交通量は著しく増加し交通渋滞を発生、公共交通機関の分担率も低下
- 都市機能の低密度な拡大と分散による活力の低下が懸念

〔市街化面積と人口との関係〕



出典：国勢調査

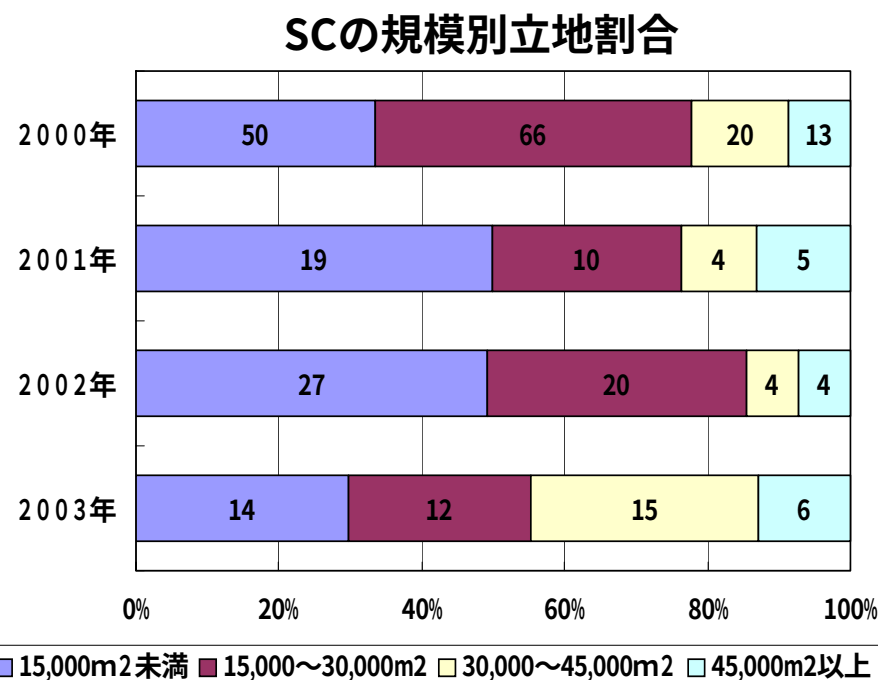
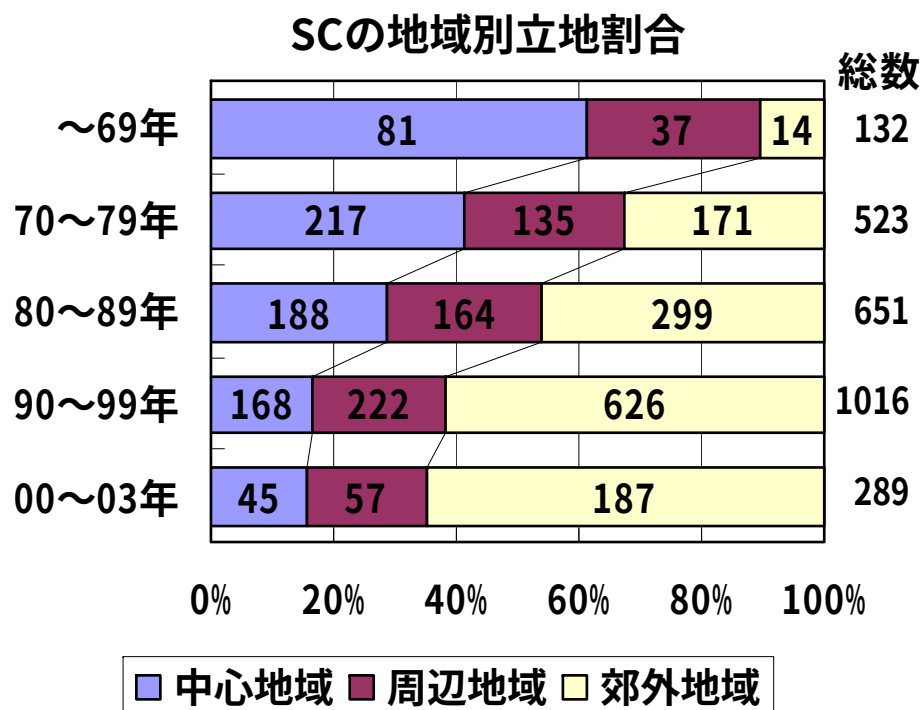
〔市街化人口密度と公共交通との関係〕



出典：平成11年全国都市パーソントリップ調査報告書

○郊外に立地するショッピングセンター

- ショッピングセンター（SC）の郊外地域への立地は増加傾向、90年代以降6割超
- また、巨大SC立地の傾向あり

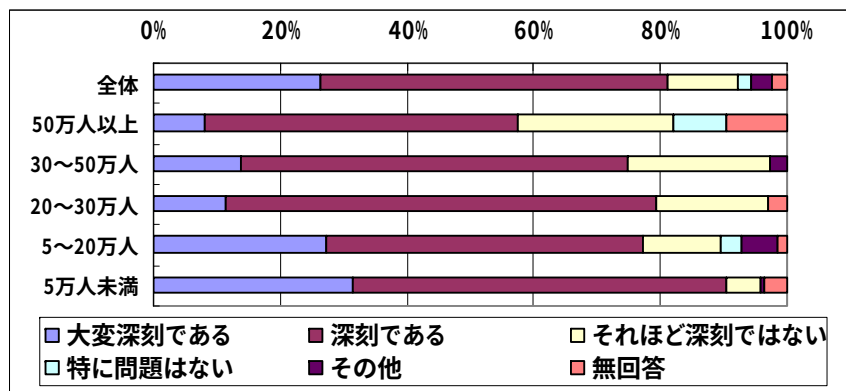


- 注1 SCとは一体として計画、開発、所有、管理運営される商業サービス施設で駐車場を備えるもの
- 注2 2003年12月末時点で営業中のSCについて集計
- 注3 中心地域：当該市・町・村の商用機能が集積した中心市街地
 周辺地域：中心地域に隣接した商業・行政・ビジネス等の都市機能が適度に存在する地域
 郊外地域：都市郊外で住宅地・農地等が展開されている地域

○中心市街地の現状

- 都市の人口規模に関わらず、中心市街地では空洞化が進み、その機能が衰退
- 特に地方都市においては、より深刻な状況

中心市街地問題の深刻度



国土交通省「中心市街地活性化の要因と方策に関するアンケート」
(平成16年1月)



空き地の増加



人通りのまばらな
商店街



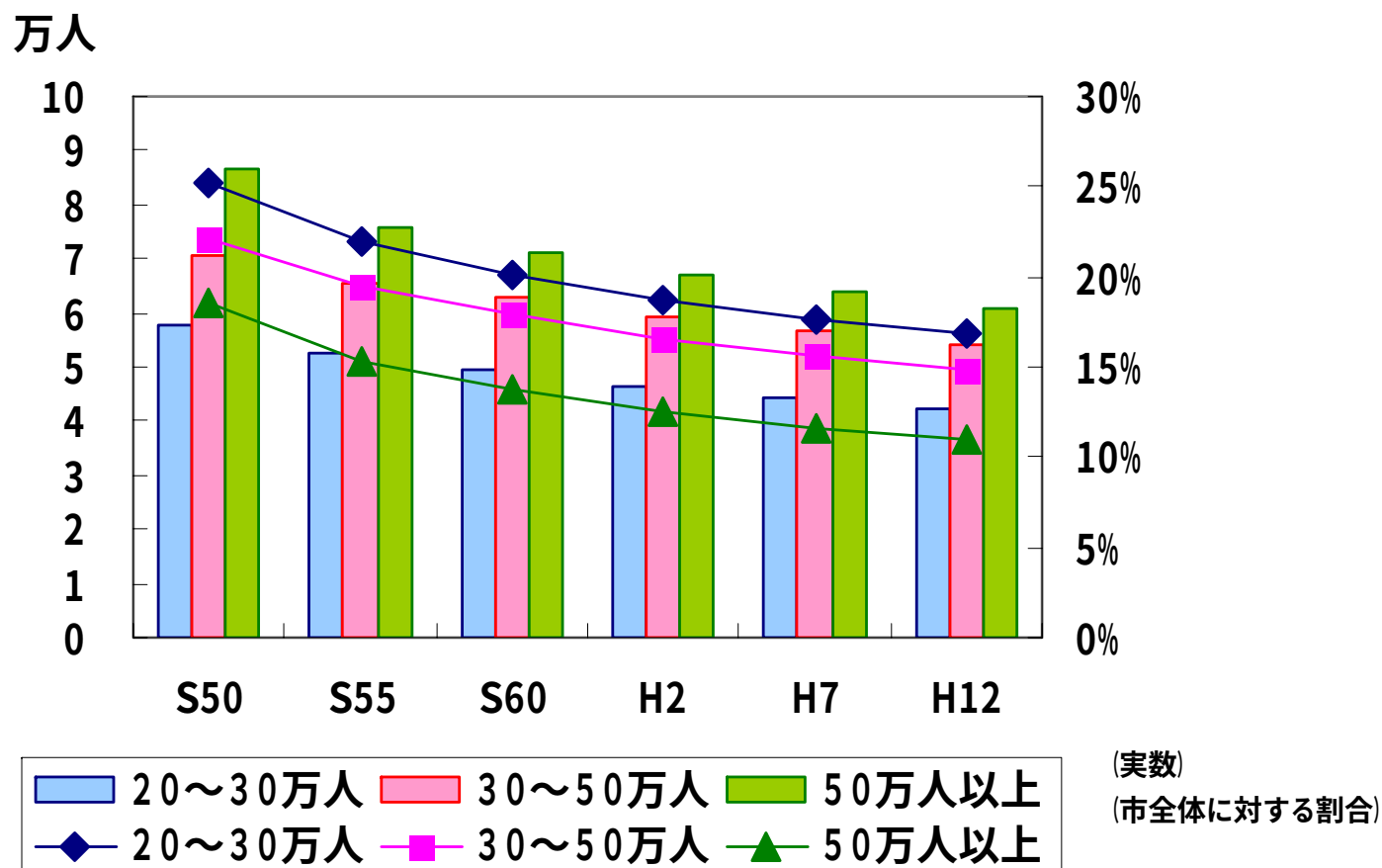
増え続ける商店街の空き店舗



閉鎖したままの店舗

○中心部における居住人口の減少

□都市の人口規模に関わらず、市中心部（3 km× 3 km。以下同じ）における人口は、実数・シェアともに一貫して減少



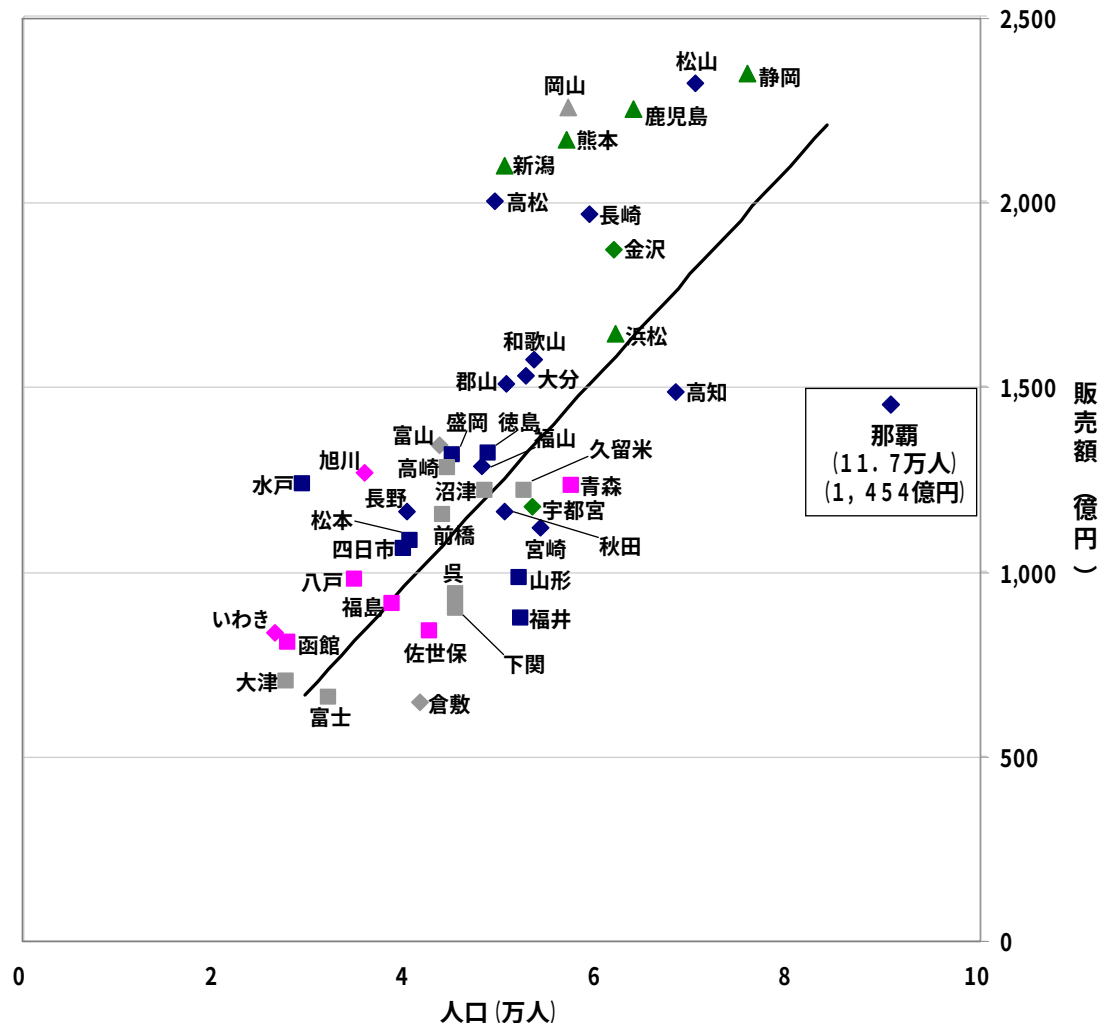
※三大都市圏（東京都、埼玉県、千葉県、神奈川県、愛知県、京都府、大阪府、兵庫県、奈良県）以外の地域における人口20万人以上の都市（政令指定都市を除く）を対象として国勢調査を集計。

○中心市街地衰退の要因

－ 中心部の人口密度と小売業販売額 －

□市中心部の人口密度が低いほど、販売額が小さく、都市人口が大きい都市、都市圏人口の大きい都市圏の核都市では、人口密度が高く、販売額も大きい傾向

三大都市圏以外の都市における中心部（3 km四方の範囲）の人口密度と販売額



		都市圏人口			都市圏内に他の核都市を有するもの
		100万人以上	50～100万人	50万人未満	
都市人口	50万人以上	▲	▲	▲	▲
	30～50万人	◆	◆	◆	◆
	20～30万人	■	■	■	■

※三大都市圏（東京都、埼玉県、千葉県、神奈川県、愛知県、京都府、大阪府、兵庫県、奈良県）以外の地域における人口20万人以上の都市を対象として集計。

※市中心部（3 km四方）の人口と販売額を集計。

※都市と都市圏の人口はH12年の国勢調査のデータを集計。

※販売額は、平成14年度の商業統計のデータを集計。

第2章 都市交通の現状と課題

1. 交通分担の変化

2. 幹線道路

3. 地区交通

4. 公共交通

5. 都市内物流

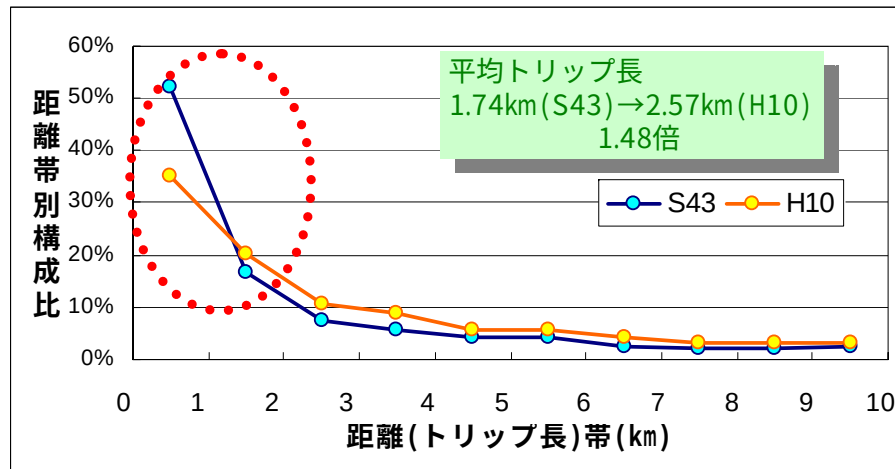
第2章 都市交通の現状と課題

1. 交通分担の変化

○人の動きの変化 – 徒歩が減少し自動車利用が増加 –

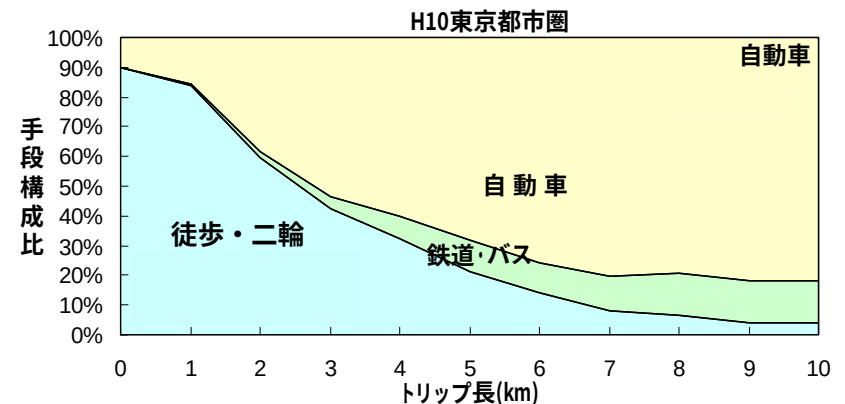
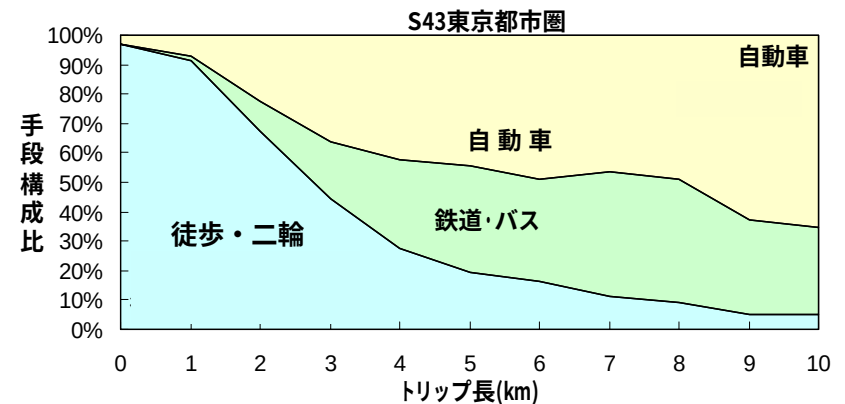
□ 自動車の利便性向上と移動距離の増大が、都市内交通における徒歩、二輪利用を減少させ自動車の利用を拡大

10km以下のトリップ長を見ると、1km前後の移動割合が減少し、2km以上の移動割合が増加



資料: 東京都市圏パーソントリップ調査データ
(トリップ時間をもとに平均的な速度で距離に換算)

自動車の分担率は、全てのトリップ長で増加

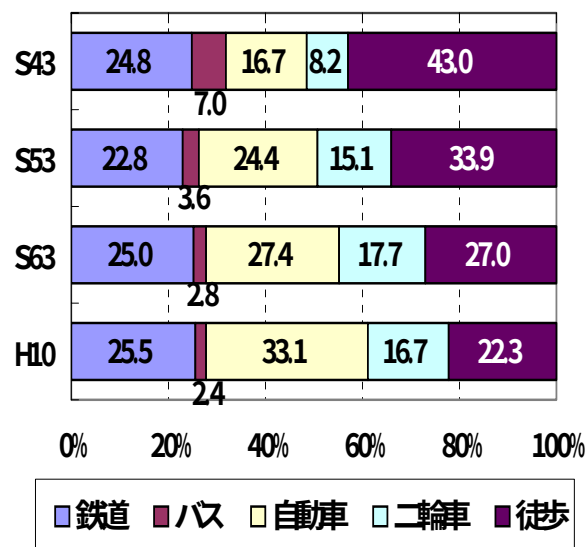


○公共交通から自動車へシフト

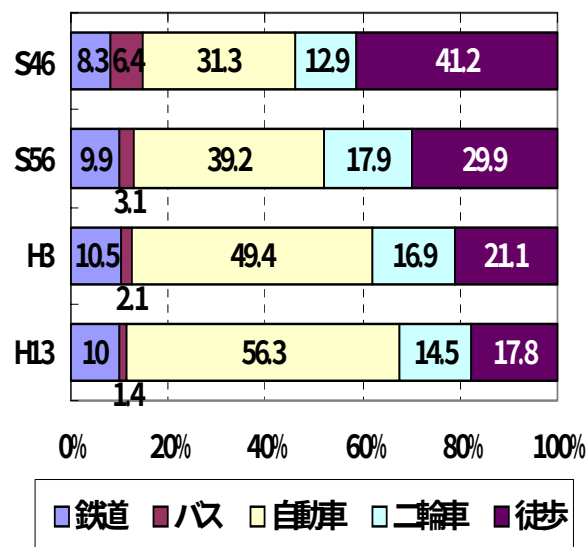
－ 交通機関分担の推移 －

- 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
- 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
- 一方、富山高岡都市圏では、鉄道、バスともに分担率は減少

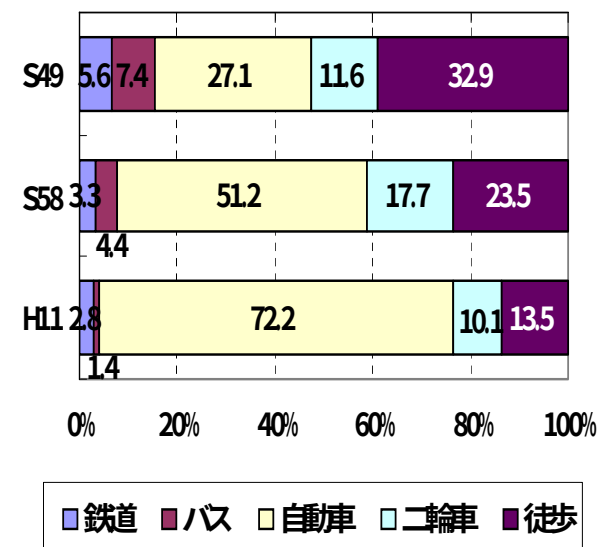
東京都市圏



中京都市圏



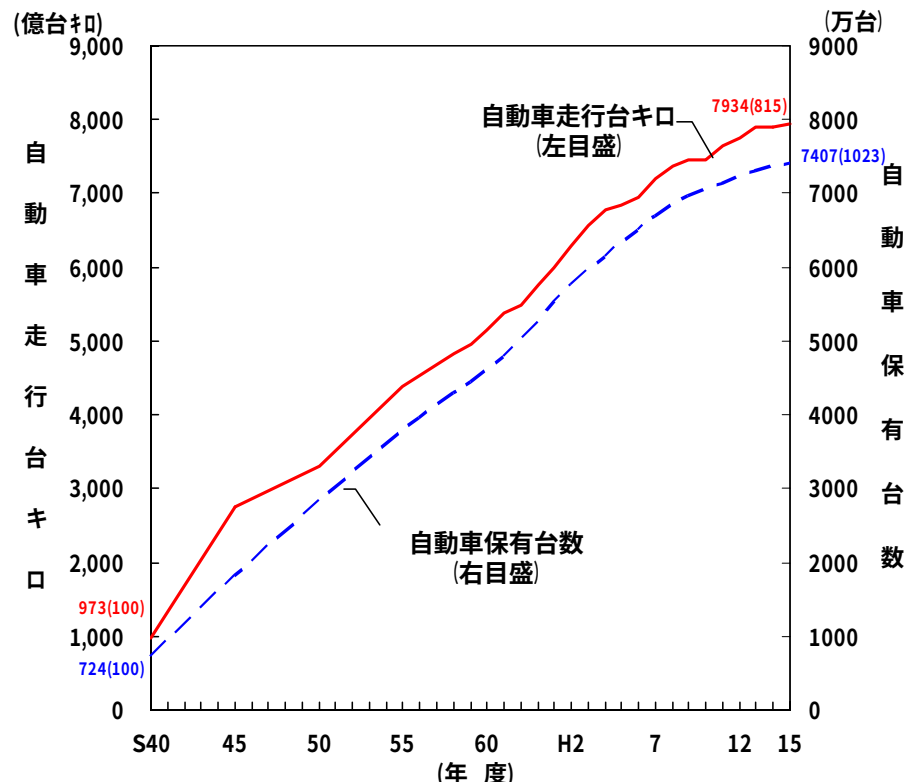
富山高岡都市圏



○道路交通需要の推移

- 昭和40年からの35年間で、自動車保有台数は10倍、自動車走行台キロは8倍に増加
- 自動車の分担率は、旅客・貨物輸送共に大きく増加

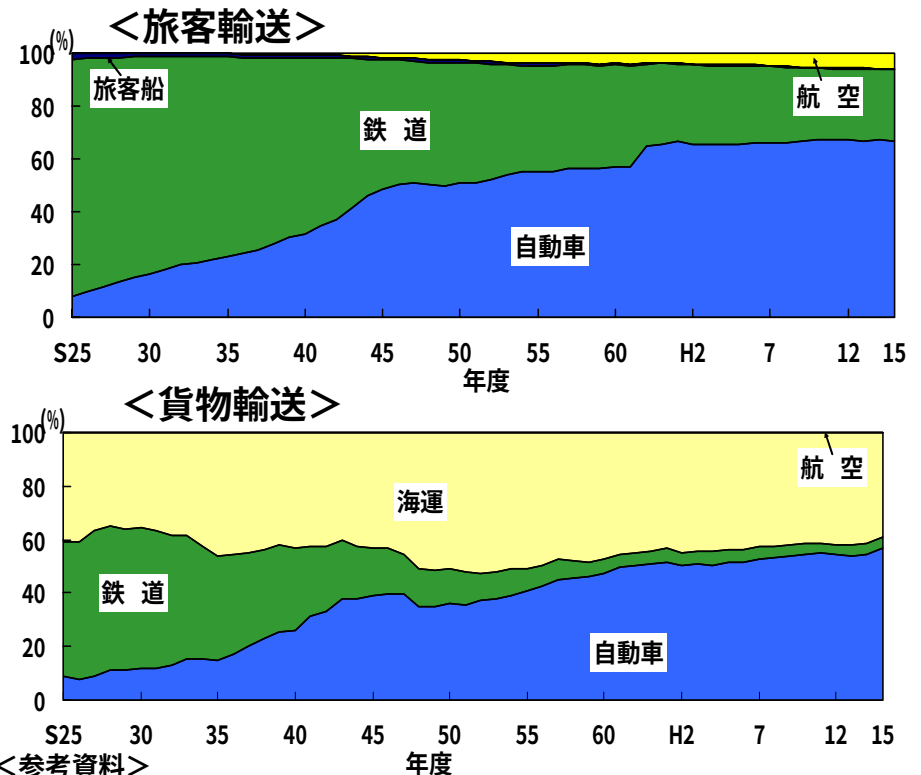
〔自動車保有台数・自動車走行台キロの推移〕



＜参考資料＞

- (社) 日本自動車工業会「自動車統計月報」(各年6月号)、
国土交通省「陸運統計要覧」(各年版)、「自動車輸送統計年報」(平成15年度分)
- 注 1. () 内は昭和40年度を100とする指数。
2. 自動車走行台キロは軽自動車を含む。

〔輸送機関別分担率の推移(上:輸送人キロ、下:輸送トンキロ)〕



＜参考資料＞

- 国土交通省「陸運統計要覧」(各年版)
- 注 1. 昭和62年度より自動車には軽自動車及び自家用貨物を加えたので、昭和61年度以前と連続しない。
2. 昭和62年度以降の鉄道はJR各社間の重複等があり、前年度までと連続しない。
3. 平成6年度の値には、平成7年1月～3月の兵庫県(営業バス等を除く)の数値を含まない。
4. 鉄道は有賃のみ。

2. 幹線道路

○主要都市圏の環状道路の整備状況 (欧州との比較)

□主要都市圏の比べ大幅に遅れている我が国の環状道路の整備

首都圏

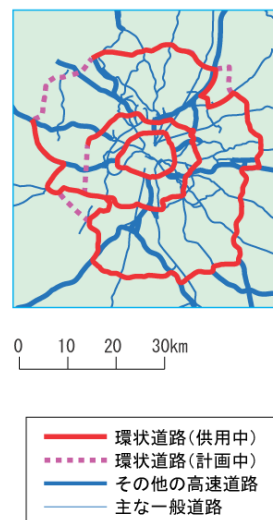


延長: (2005年3月調査)
人口: (2004年3月調査)

計画延長	522km
供用延長	181km
整備率	35%
人口: 2,853万人 人口密度: 4,440人/km ²	

出典: 国土交通省

パリ

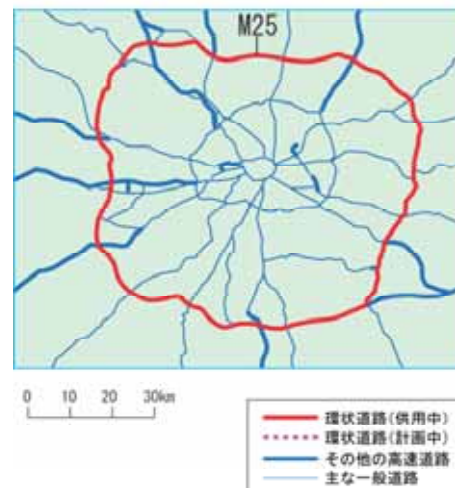


延長: (2005年2月調査)
人口: (1999年調査)

計画延長	313km
供用延長	262km
整備率	84%
人口: 861万人 人口密度: 4,482人/km ²	

出典: イル・ド・フランス地方道路
インフラ計画課

ロンドン

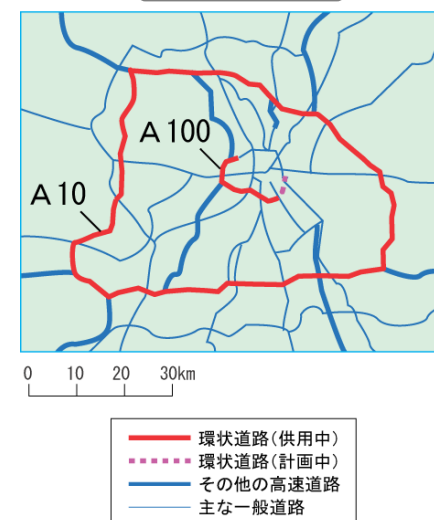


延長: (2003年調査)
人口: (2002年調査)

計画延長	188km
供用延長	188km
整備率	100%
人口: 898万人 人口密度: 2,206人/km ²	

出典: 英国交通省

ベルリン



延長: (2004年調査) 人口: (1999年調査)

計画延長	222km
供用延長	216km
整備率	97%
人口: 405万人 人口密度: 1,425人/km ²	

出典: ドイツ連邦交通省

(注1) 人口・人口密度: 概ね環状道路の内側

(注2) 「首都圏」の環状道路の内訳は、放射方向の高速道路を相互に結ぶ赤で表記した路線とし、当面活用が可能な道路を供用延長に含めた。

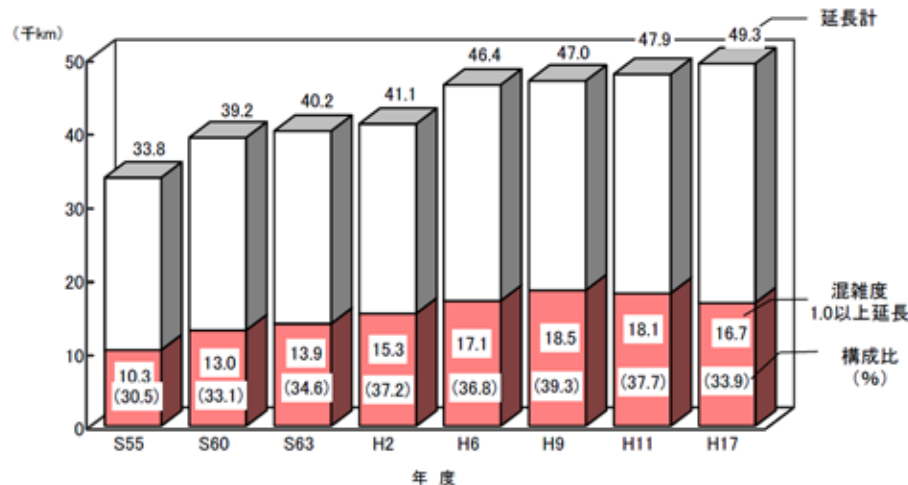
○都市における道路交通の現状

(1) 交通混雑の状況

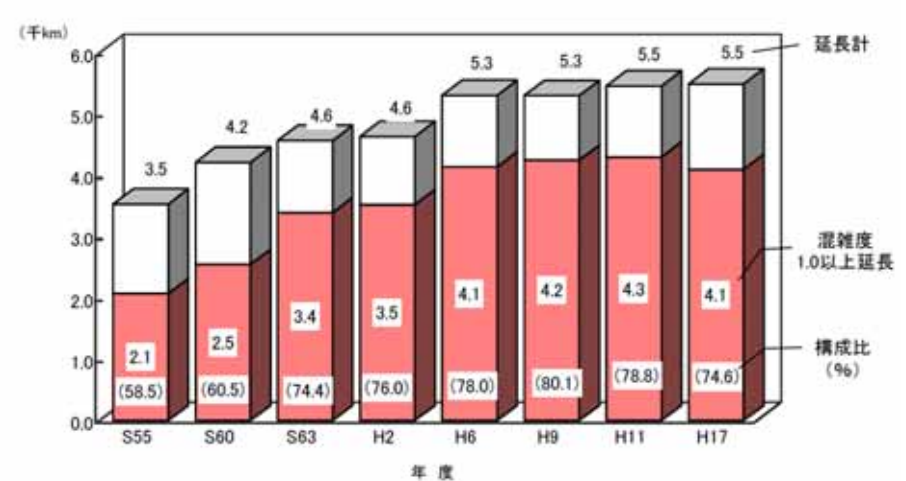
□幹線道路の中で混雑している区間は、道路全体においては約34%、既成市街地においては約75%と未だ高い割合にあるが、継続的な道路整備の結果、平成9年度以降、混雑延長の割合は低下傾向。

沿道状況別混雑度1.0以上延長の割合 [一般道路計]

【全沿道】



【DID(人口集中地区)】



<資料> 国土交通省「道路交通センサス」(各年度)による平日値

注) 1. 幅員5.5m以上改良済み道路における値である。

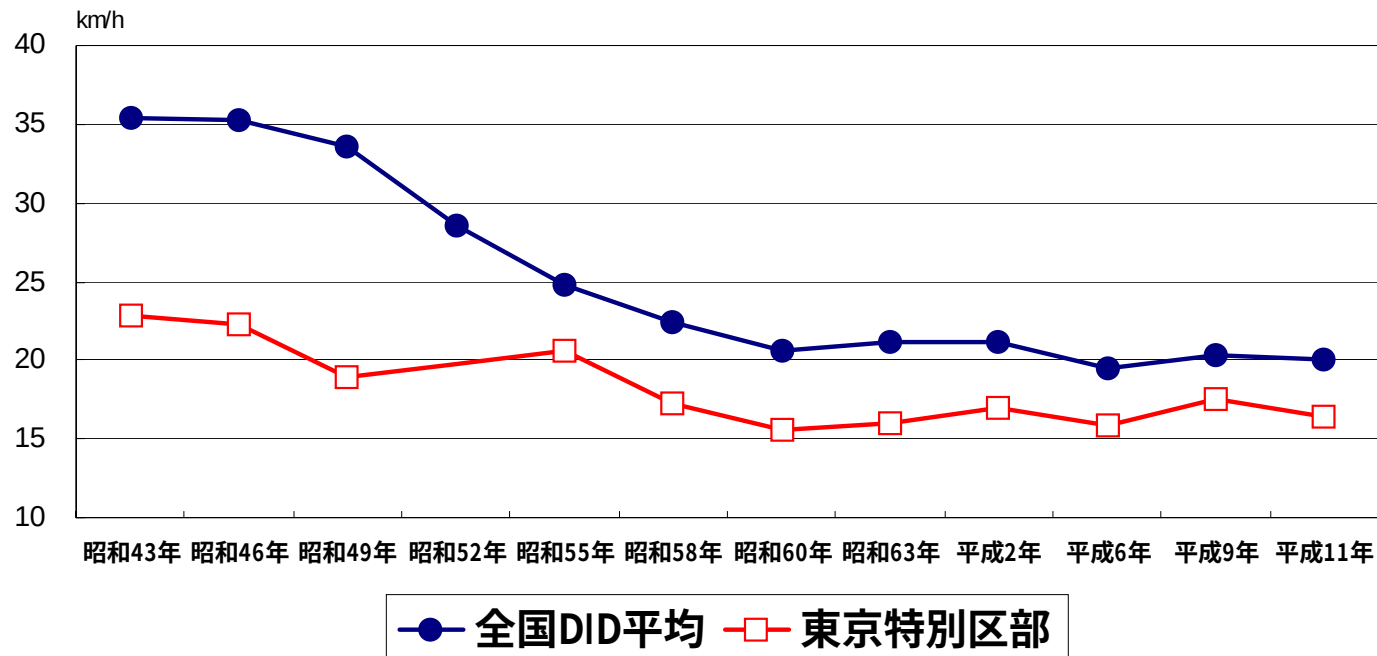
2. DID(人口集中地区)とは、国勢調査の調査区で人口密度の高い調査区(4,000人/km²以上)が隣接し、それらの隣接した地域の人口が5,000人以上を有する地区。

○都市における道路交通の現状

(2) 走行速度の変化

- 低下傾向にあった市街地内の幹線道路における走行速度は、昭和60年以降時速20kmと低いものの、ほぼ横ばいで推移
- このため、需要追従型の幹線道路整備から目的達成型への転換が可能な状況となってきた

一般道路の旅行速度の推移



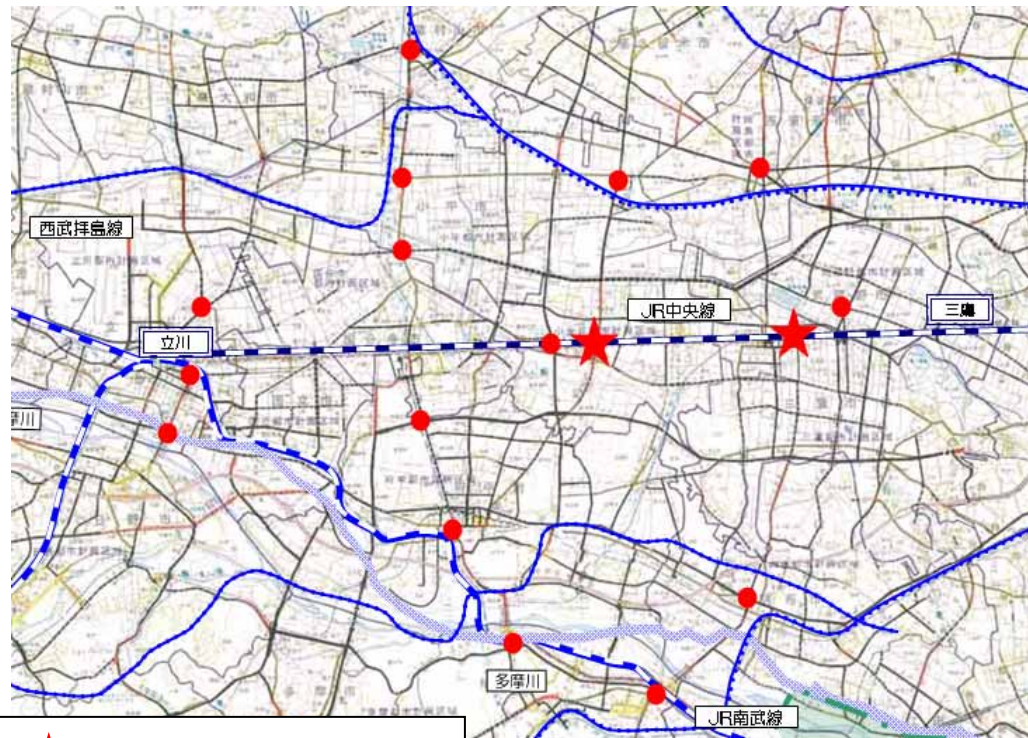
※) 昭和43、46年はDIDではなく「市街地」区分。昭和49年のみ一般国道計。昭和52年は東京都区部のデータは欠落。平成2年以降は平日のデータ。昭和55年から昭和63年までは一般都道府県道の調査は未実施。また、昭和58年については、主要地方道の調査も未実施
出典：国土交通省「道路交通センサス」

○都市における道路交通の現状

(3) ボトルネックの存在

■都市内の主要な渋滞は、踏切や主要な交差点等のポイントで発生しており、走行速度を低下させる交通処理上のボトルネックとなっている状況

多摩地区の主要渋滞ポイント

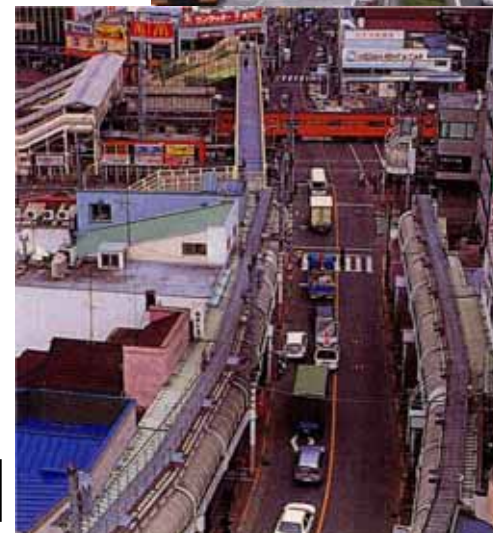


- ★ 主要渋滞ポイント (踏切)
- 主要渋滞ポイント (交差点)

踏切→



↑ 主要な交差点

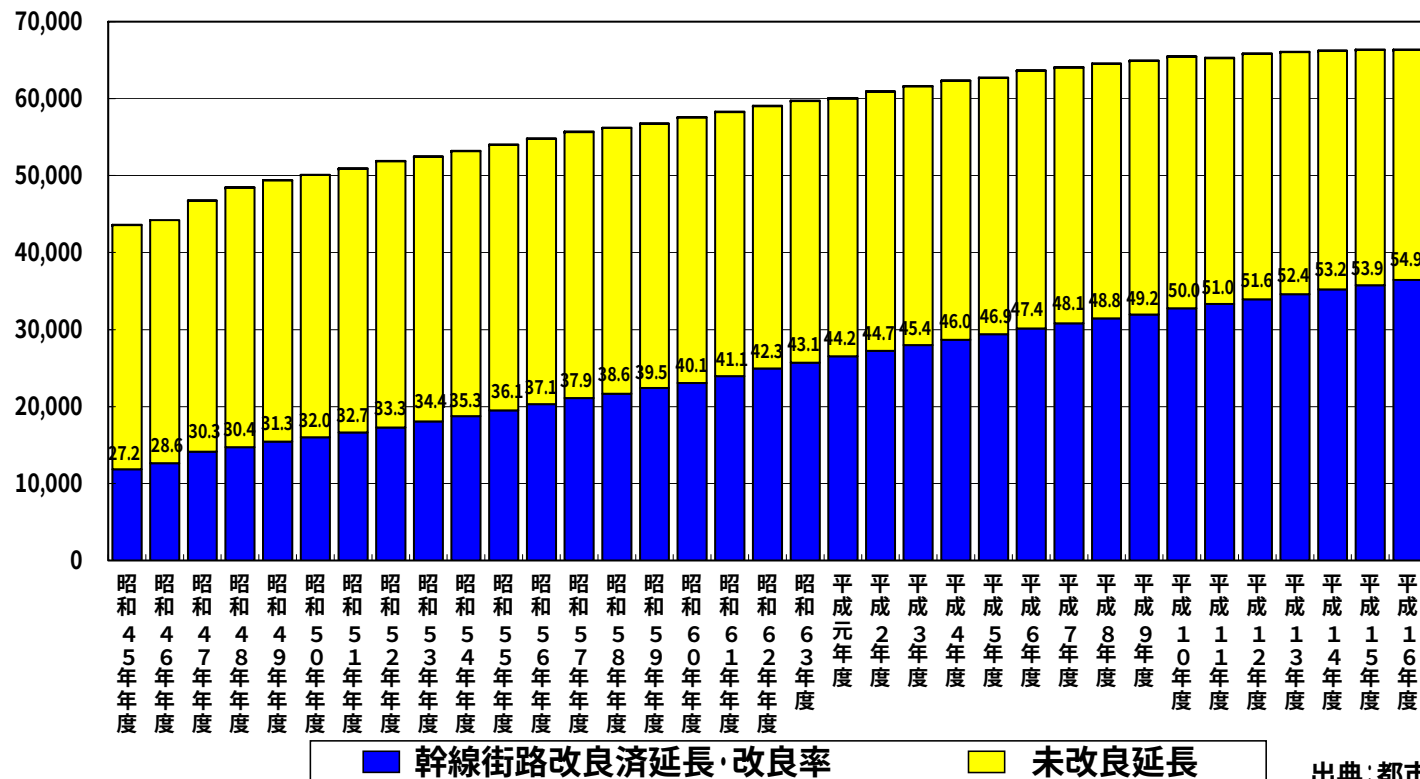


○都市における道路交通の現状

(4) 都市計画道路の整備状況 (I)

- 都市計画決定された幹線街路のうち、改良済の割合(改良率)は、平成17年3月現在で、約55% (過去10年間の改良率の向上は年平均で約0.7%)
- 都市計画決定延長の増が鈍化しているのに対して、改良済延長は着実に増加しており、これを機会に、残る約45%の計画及び整備のあり方と改良済のものの再整備を検討すべき

都市計画道路のうち幹線街路の整備状況



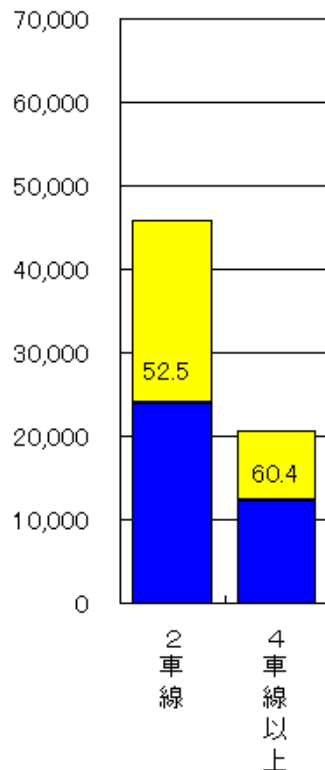
出典: 都市計画年報

○都市における道路交通の現状

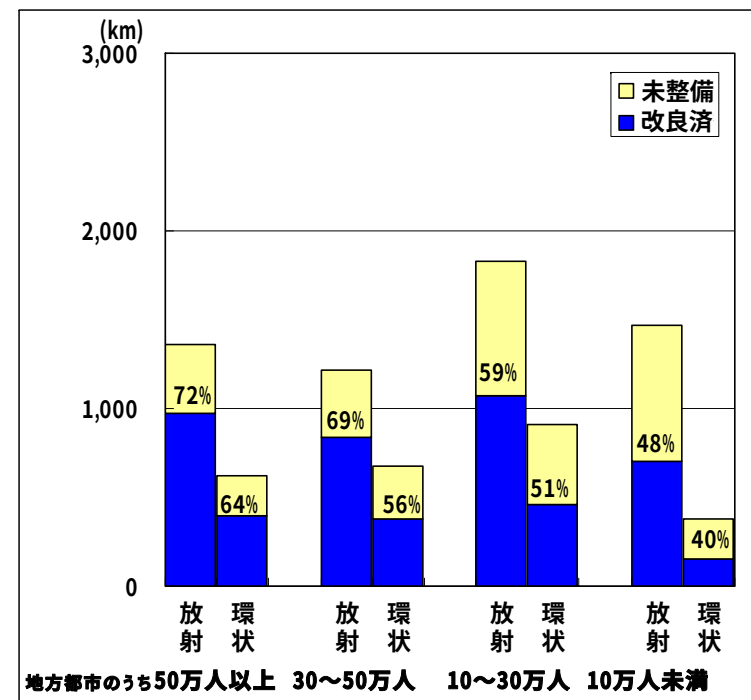
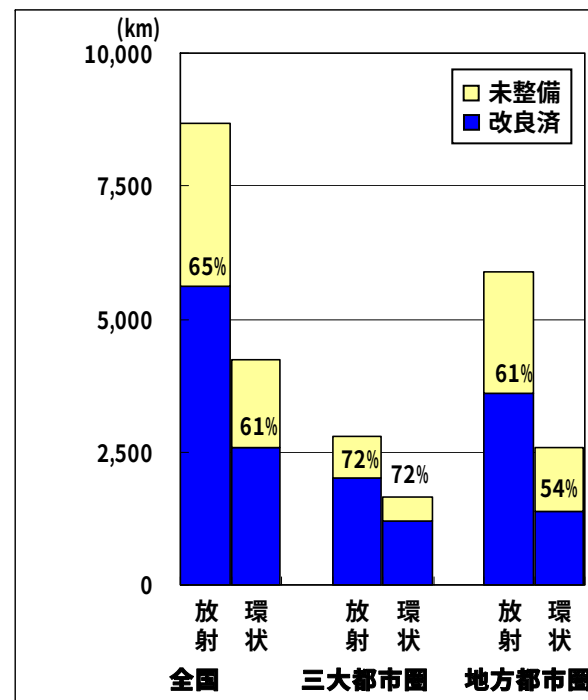
(5) 都市計画道路の整備状況 (II)

- 4車線以上の都市計画道路の改良率は、2車線のものより高く、4車線以上の道路では、環状道路の整備が放射道路に比べて遅れている状況
- また、地方都市圏においては、人口規模が小さいほど、骨格幹線道路の改良率は低い

車線数別の改良状況
(数字は改良率)



骨格幹線道路整備状況 (4車線以上)

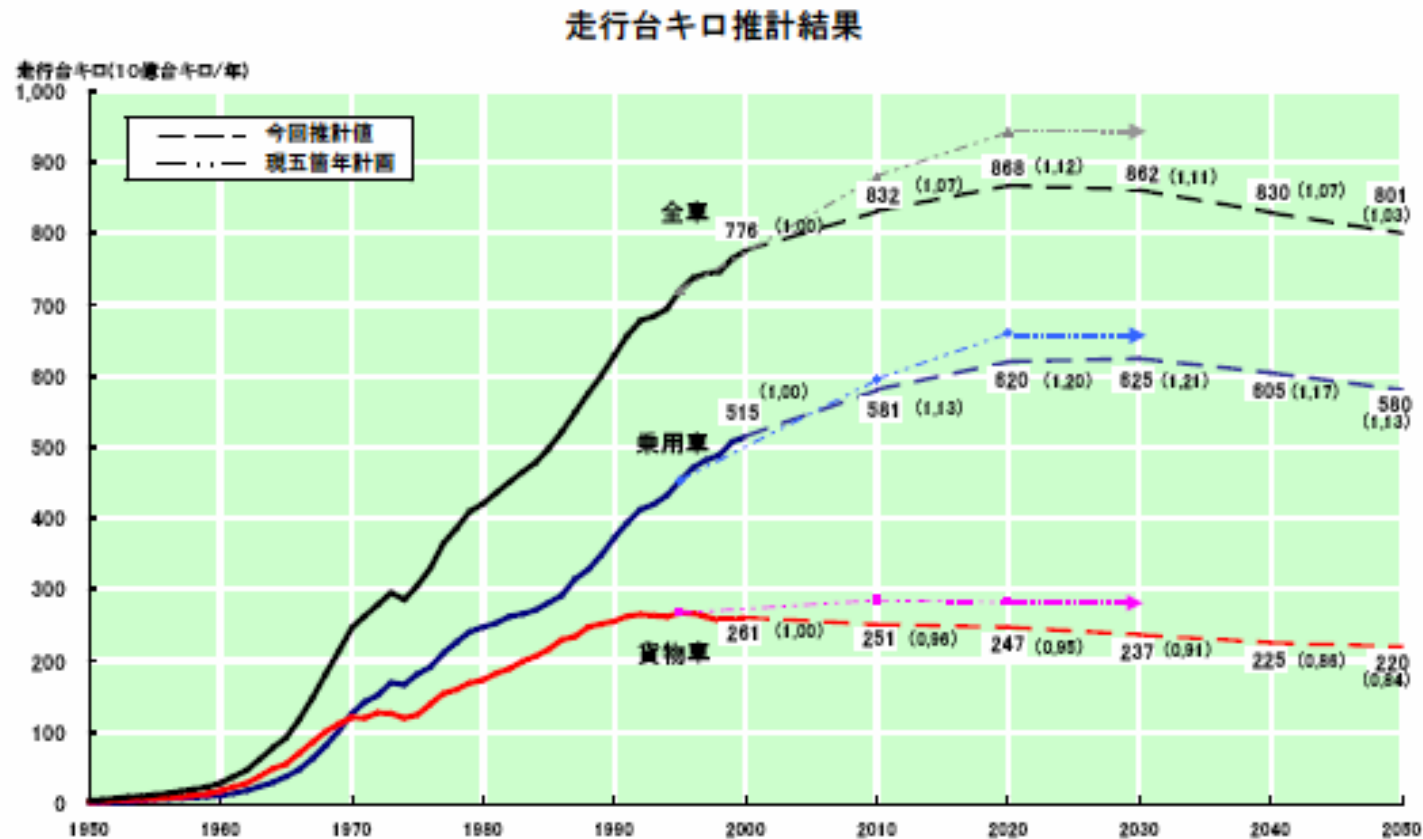


注) 環状:環状道路、放射:放射道路と都市内を貫通する道路

資料:都市計画年報(平成16年度末)を基に国土交通省作成

○都市における道路交通の将来推計

- 人口減少が進展するに伴って、自動車交通量の増加も減速する。乗用車は2030 (平成42) 年に現状の21%増をピークに減少傾向
- 貨物車は現状で横ばいから減少傾向
- 全車合計では、2020 (平成32) 年の現在の12%増をピークに減少に転ずると推計

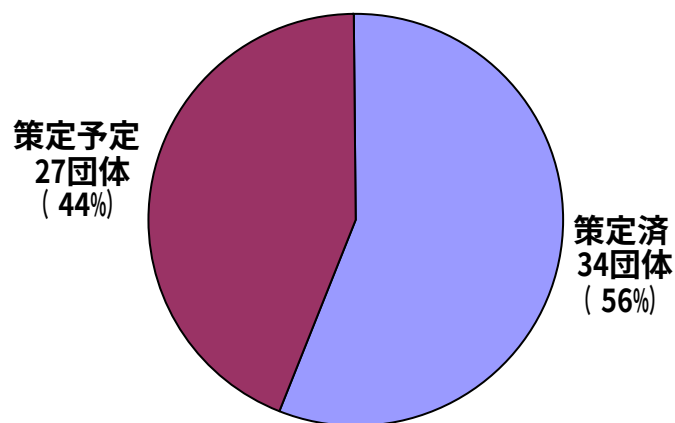


[出典] 国土交通省資料

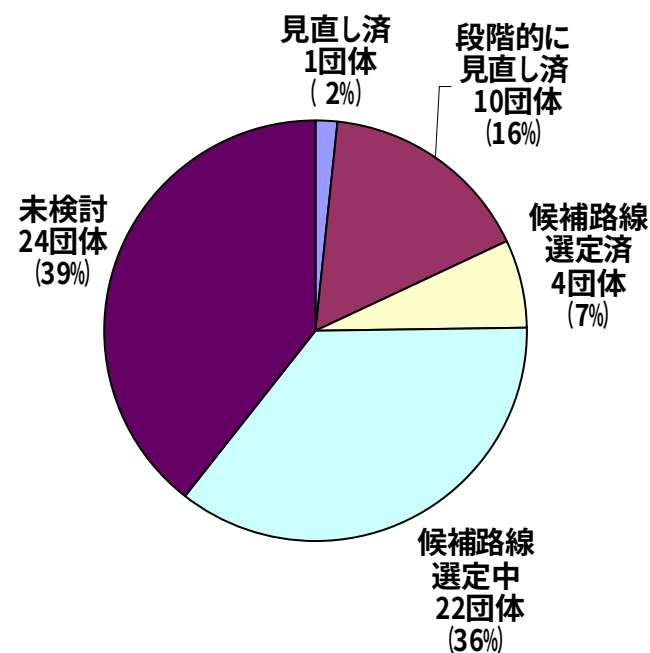
○都市計画道路の見直し

- 都道府県、政令市のうち、都市計画道路の見直しのためのガイドラインを策定した地方公共団体は、56%であり、残る公共団体も全て策定予定
- また、これに基づき、都市計画道路の見直しが進んでいる。この見直しに当たっては、整備のあり方も含めて検討をしている場合が増えてきている状況

都市計画道路の見直しの
ガイドライン策定状況



都市計画道路の見直し状況



注) 都道府県及び政令市61団体が対象。国土交通省都市計画課調 (平成17年度末)

3. 地区交通

○中心市街地等における歩行者空間整備の遅れ

－沿道空間と一体となった歩道環境整備の必要性－

□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状況



・自動車が多、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



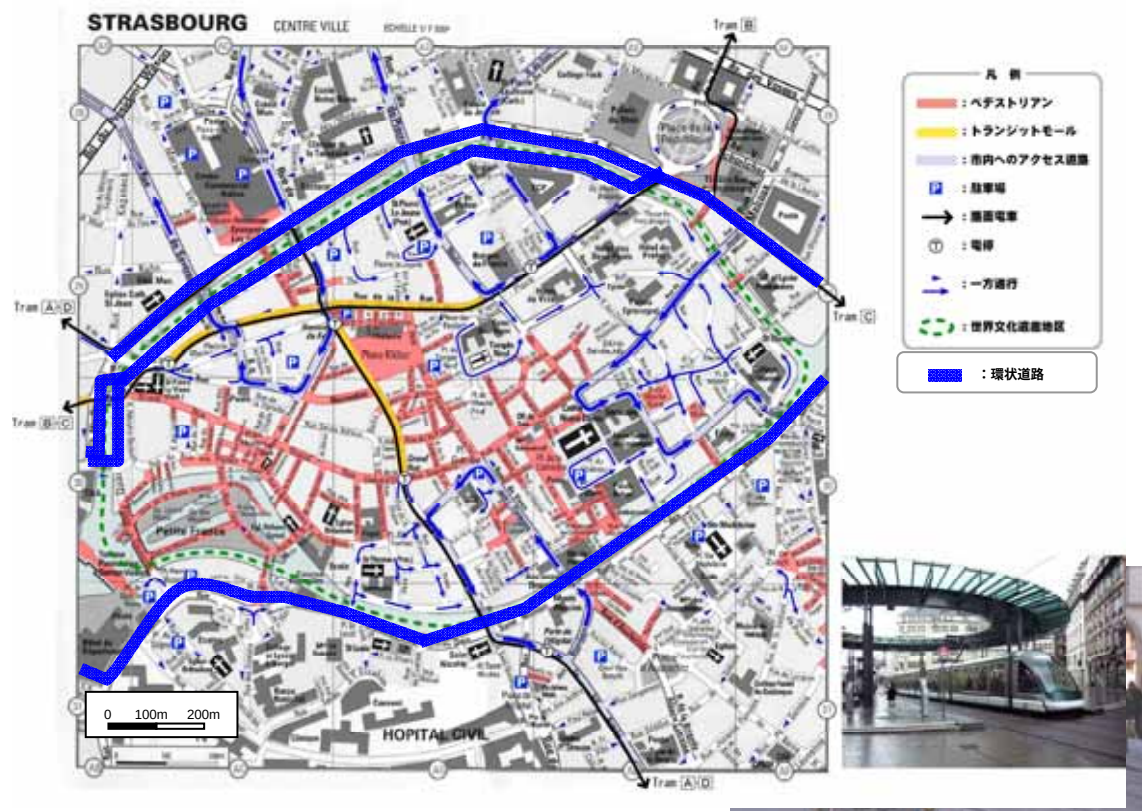
・メインストリートに面する駐車場が街並み分断、歩行環境悪化を招いている

「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出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

○歩行者専用空間　－ 欧州との比較 －

- 我が国に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の整備事例はほとんどない
- 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状況



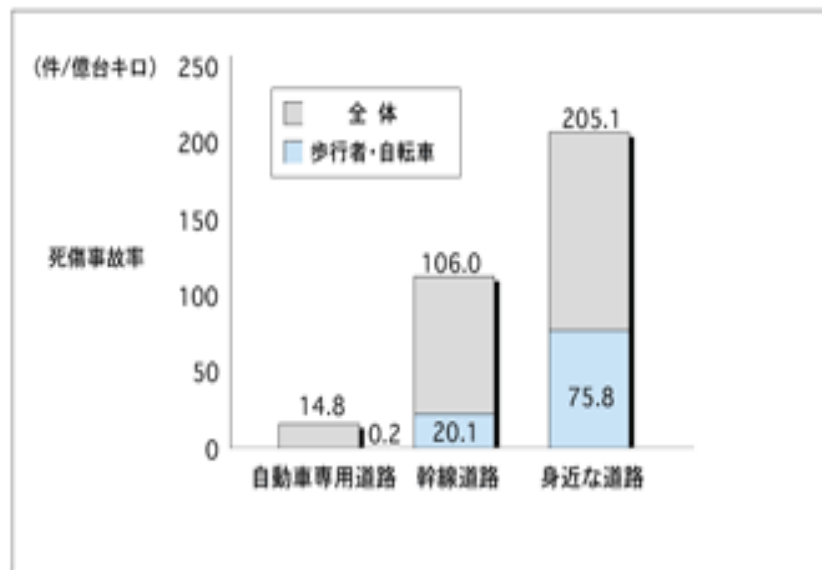
長野市都心部の歩行者空間の状況



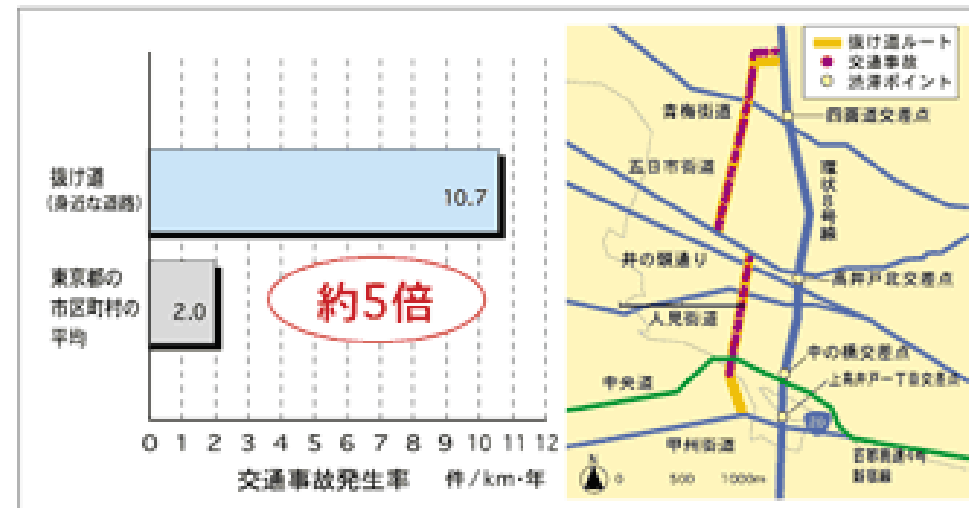
○生活道路等における交通安全上の課題

- 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い

■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

■幹線道路に比べて都市計画された区画道路、歩行者専用道路はきわめて少ない

(都市計画道路の種別延長 平成16年度末)

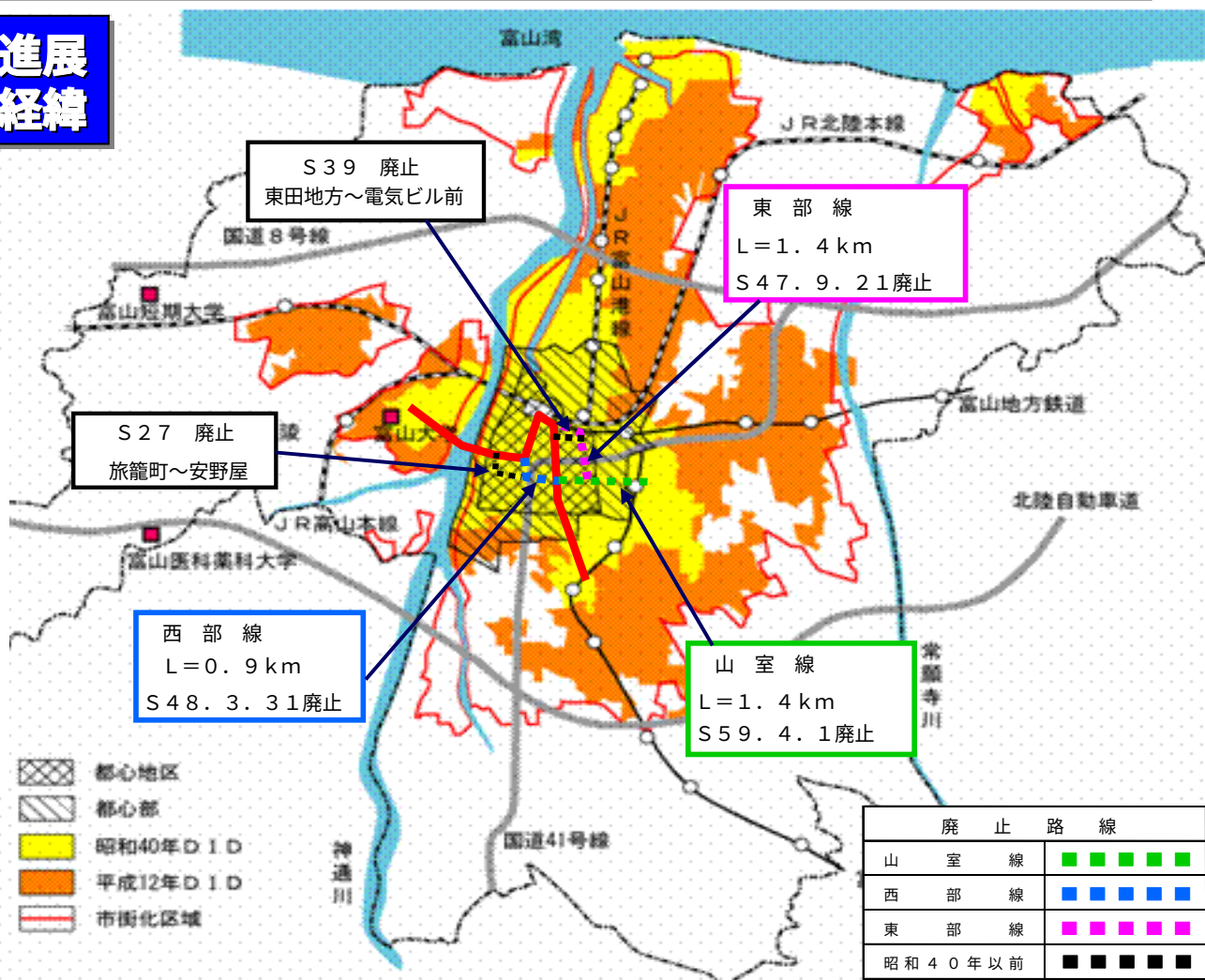
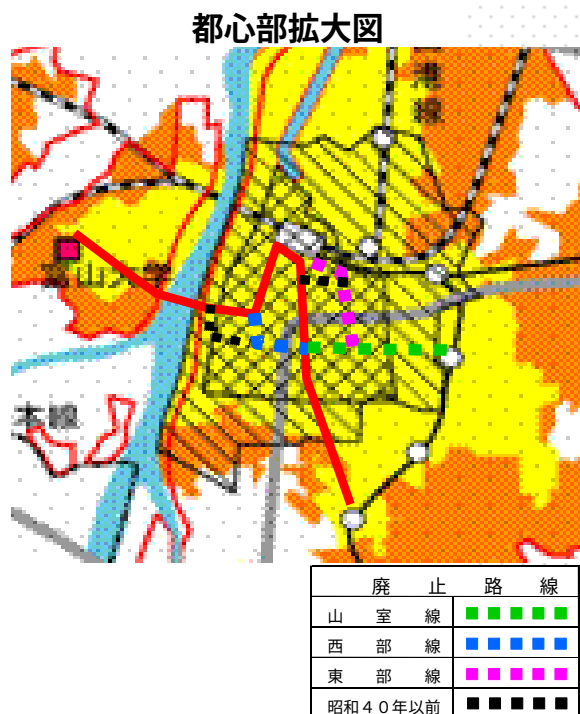
種別	自動車専用道路	幹線街路	区画道路	歩行者専用道路
Km	4,919	66,320	1,428	1,008

4. 公共交通

○モータリゼーションの進展と公共交通の衰退

- 昭和40年までの市街化は、鉄道及び路面電車沿線の都心部を中心に発展
- 高度成長期にモータリゼーションが進展し、市街地が外延化
- この結果、路面電車の利用者が減少し、採算性の確保を理由に路線の廃止が相次いだ

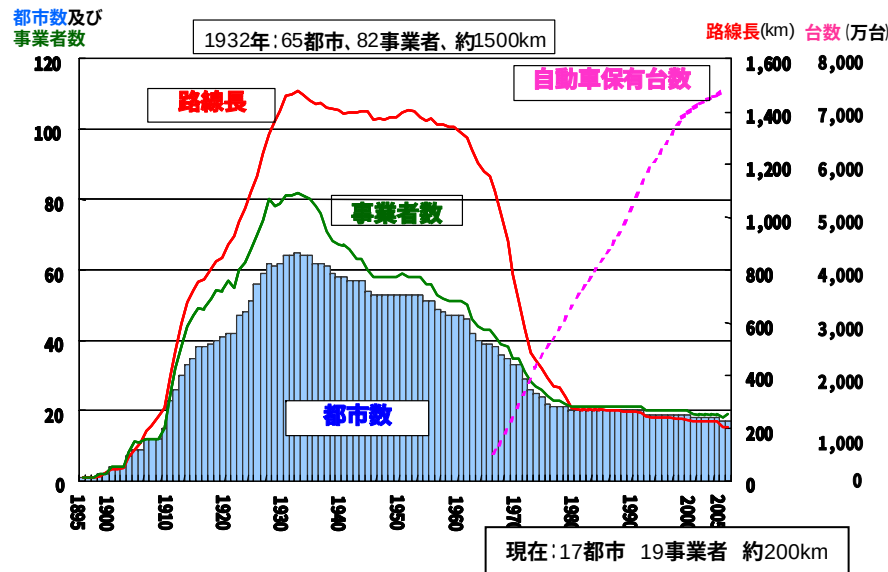
富山市における市街化の進展 と路面電車の廃止路線の経緯



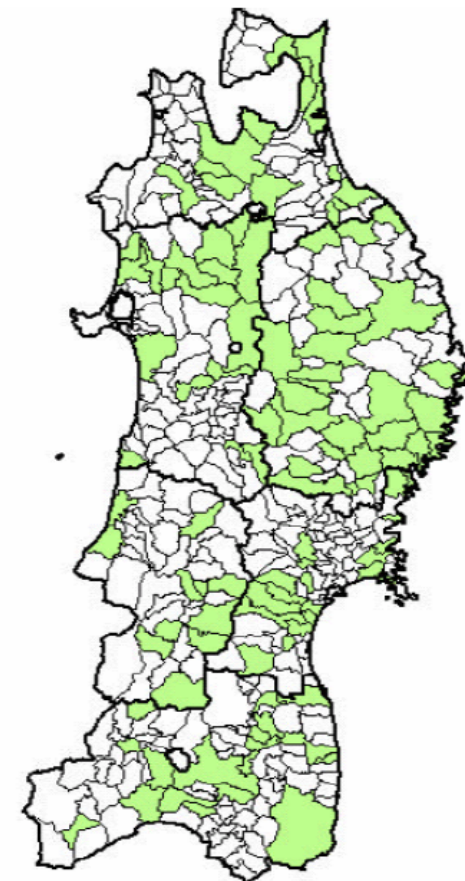
○路面電車・乗合バスの現状

- 路面電車の利用者は減少し、路線の廃止へ
- 乗合バスの輸送人員は、1970年頃をピークに減少。多くの市町村で、乗合バスの休廃止届けが提出されている状況

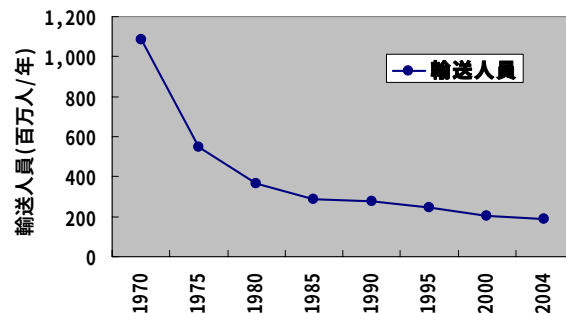
【路面電車の事業者の推移(全国)】



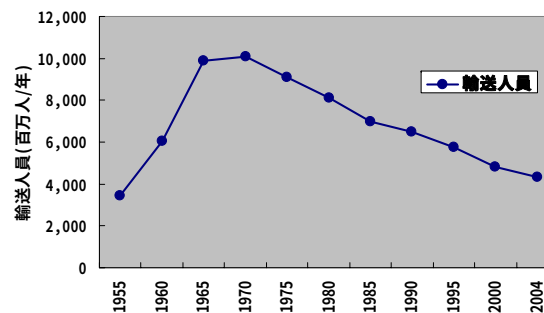
【路線バスの休廃止届けの存する市町村(東北地方)】



【路面電車の利用数の減少(全国)】



【乗合バスの輸送人員の推移(全国計)】



資料：鉄道統計年報、民鉄統計年報、私鉄統計年報より作成

資料：日本のバス事業より作成

平成14年2月以降に「乗合バス」の休廃止の届出があった路線が存した市町村 資料：東北運輸局

○国内各地におけるバス交通の現状

- コミュニティバスは、全国2,418市区町村中の約4割にあたる914市区町村で運行し運営（H17.4.1現在）
- 民間バス事業者等に運営を委託する事例が約4割
- コミュニティバスの5割が均一運賃（うち3割が100円均一）
- 運営の目的は、既存路線バスの廃止代替及び交通空白地域の移動手段の確保がそれぞれ約30%

【都道府県別コミュニティバスの主な導入市区町村数】

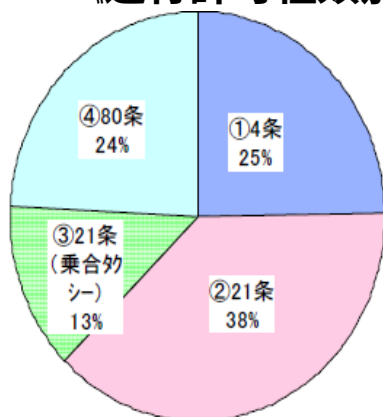
① 千葉県	57	⑪ 三重県	31
② 群馬県	52	⑫ 愛知県	29
③ 高知県	45	⑬ 東京都	28
④ 埼玉県	40	⑭ 山梨県	25
⑤ 鹿児島県	39	⑮ 香川県	24
⑥ 静岡県	38	⑯ 愛媛県	23
⑦ 岐阜県	37	⑰ 石川県	22
⑦ 長崎県	37	⑰ 栃木県	22
⑨ 兵庫県	35	⑲ 福岡県	22
⑩ 京都府	32	⑳ 福井県	19
		㉑ 和歌山県	19

※コミュニティバス：

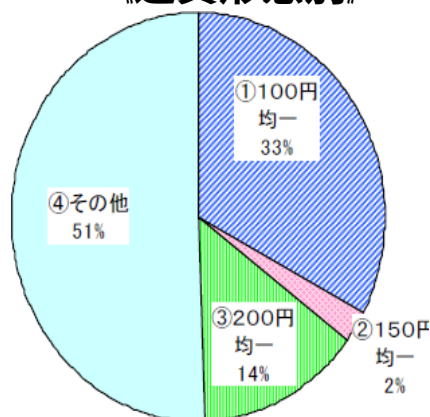
地方公共団体等の公的主体や地元住民等が主体となつて、地域の交通空白地域・不便地域の解消等、地域住民の利便向上等のために一定地域内を運行するバスで、車両仕様・運賃・ダイヤ・バス停の位置等を工夫したバスと定義

出典：自動車交通局資料

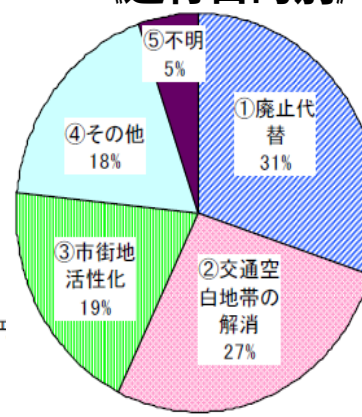
《運行許可種類別》



《運賃形態別》



《運行目的別》

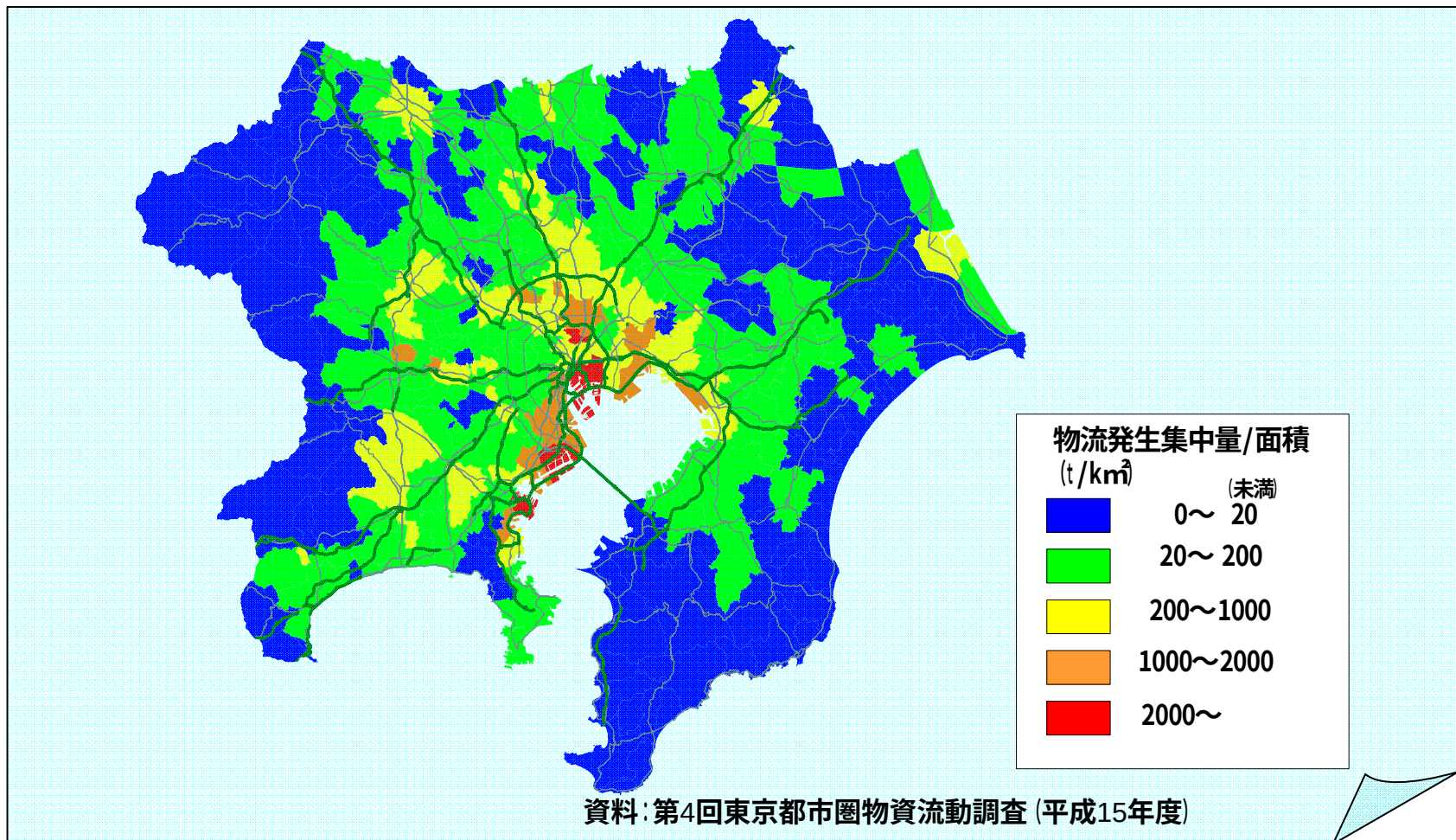


5. 都市内物流

○物流の発生集中

□東京都市圏において、物流の発生集中が多いのは、商業・業務機能が集積する都心と、物流を中継する施設の集まる臨海部や郊外部

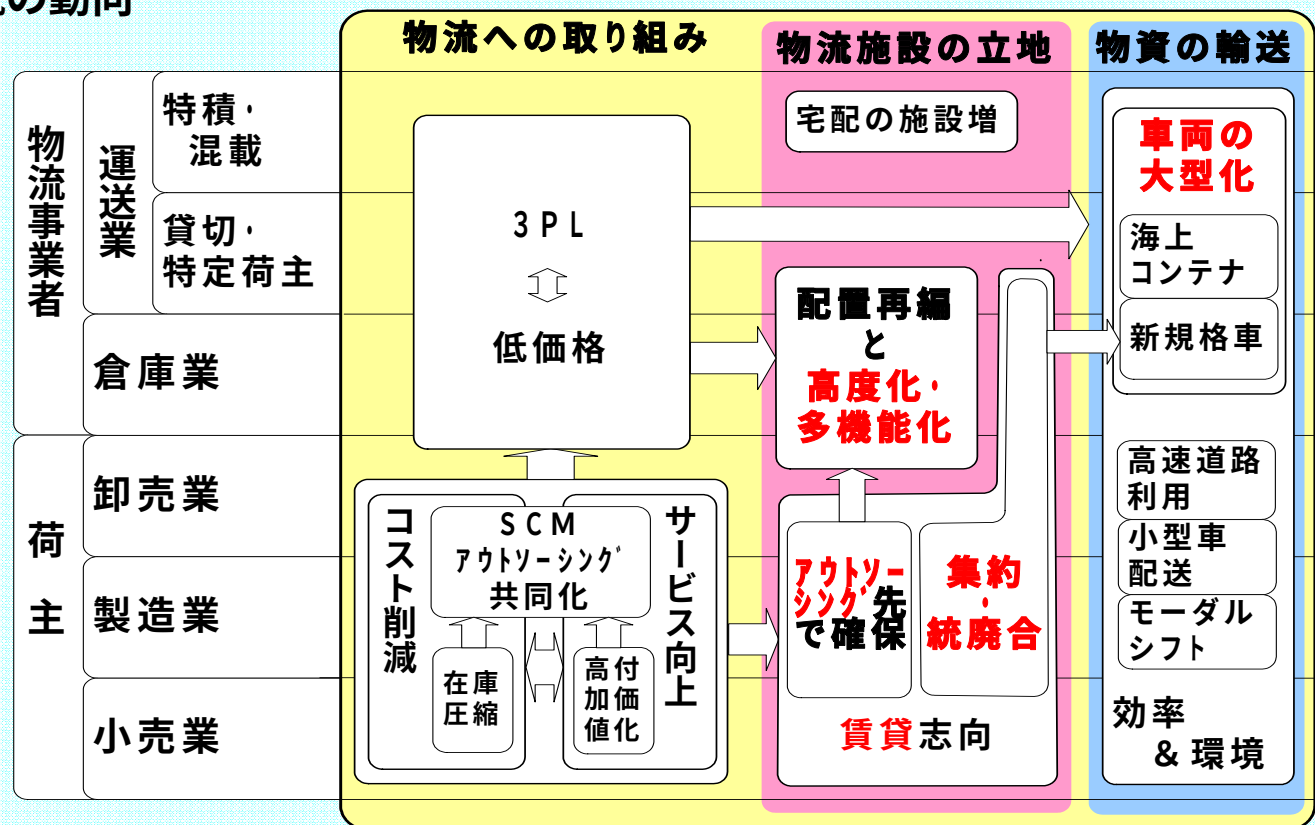
○市区町村別面積あたり物流発生集中量



○物流の効率化や高度化

□企業においては、物流の効率化や高度化の取組みが進められており、物流施設からは施設の集約・統廃合、物資輸送からは貨物車両の大型化の動向

◆物流の動向



注：3PL（サードパーティ・ロジスティクス）荷主企業に代わって最も効率的な物流戦略やシステムを提案し受託し実施すること。

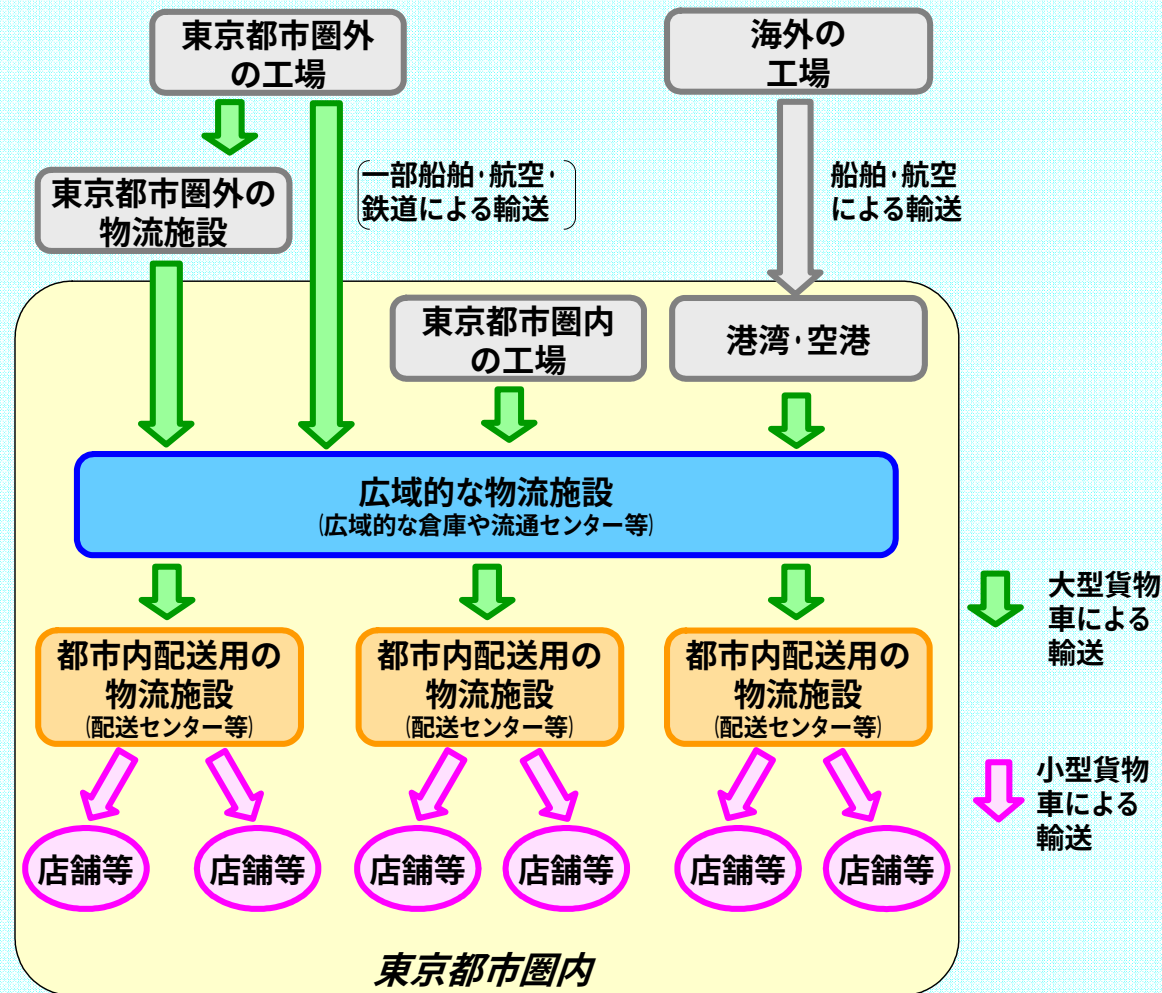
注：SCM（サプライチェーン・マネジメント）商品供給のすべての企業連鎖を統合管理し最適化すること

資料：第4回東京都市圏物資流動調査（企業ヒアリング調査）

○物流の流れと物流施設

□国内外で生産された物資は、広域的な物流施設と都市内配送用の物流施設を階層的に利用して輸送

○生産・輸入から消費までの物流の流れ

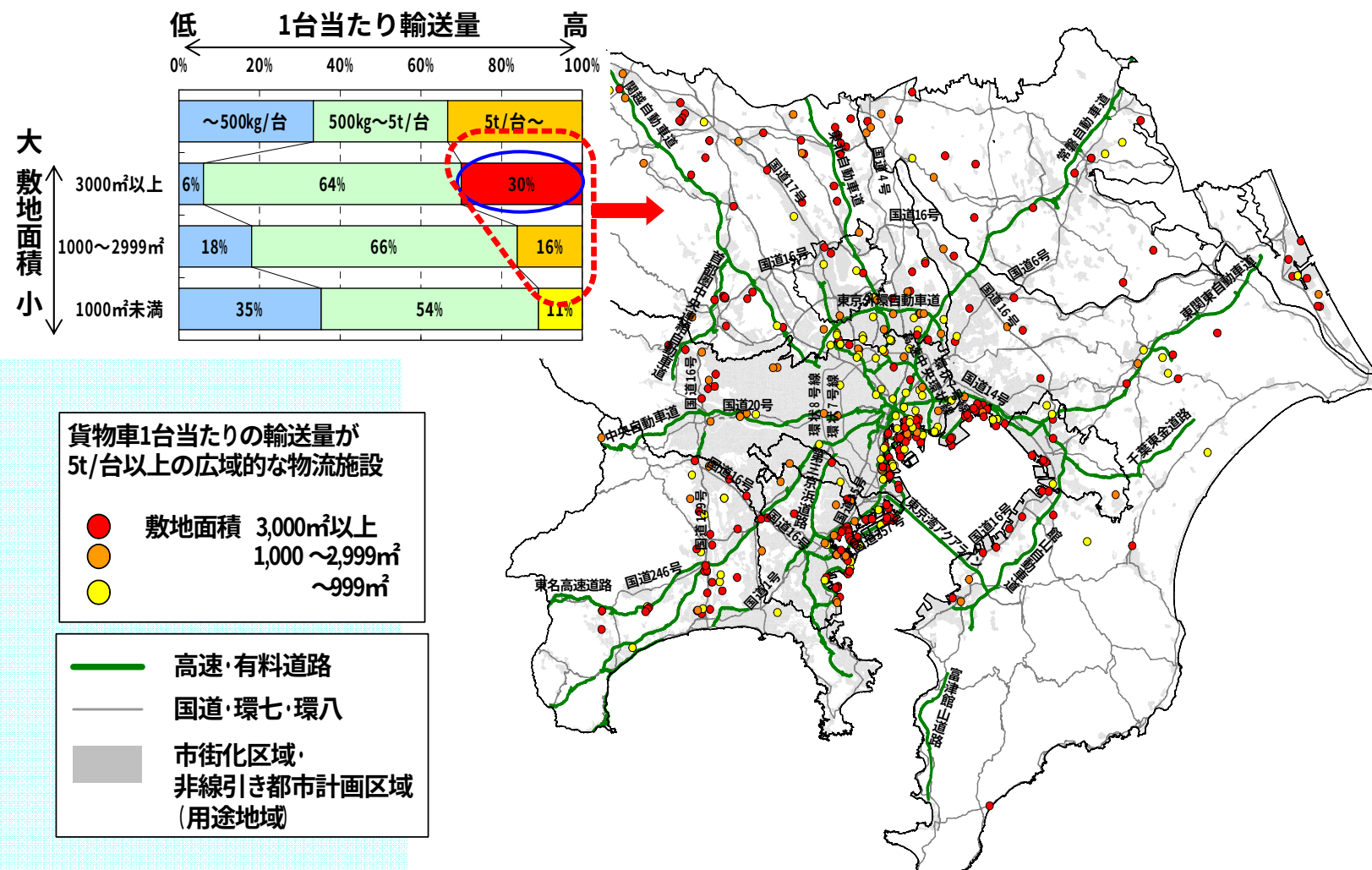


資料：第4回東京都市圏物資流動調査（平成15年度）

○広域的な物流施設の立地

□大規模で広域的な物流施設は、高速道路IC周辺や臨海部に立地

○大規模で広域的な物流施設の立地場所

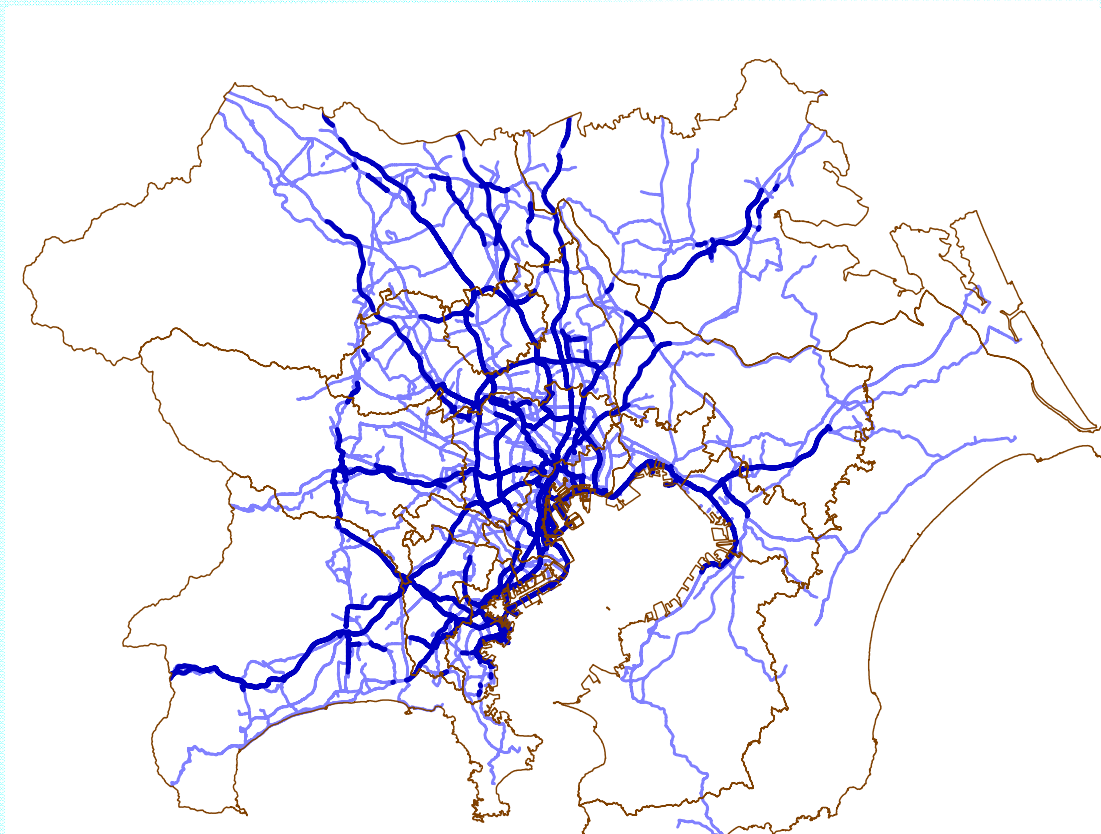


資料：第4回東京都市圏物資流動調査(平成15年度)

○骨格的な放射環状ネットワークの未整備

□大型貨物車に対応した骨格的な放射環状ネットワークが未整備

◆最大積載重量10t以上の貨物車と国際海上コンテナ車の走行ルート

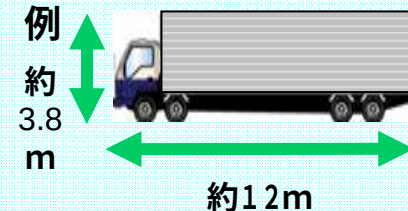


凡例：大型貨物車の走行状況
— 5サンプル以上の大型貨物車走行が把握された道路
— 1～4サンプルの "

◆国際海上コンテナ車 (40ft)



◆最大積載重量10tの貨物車の例

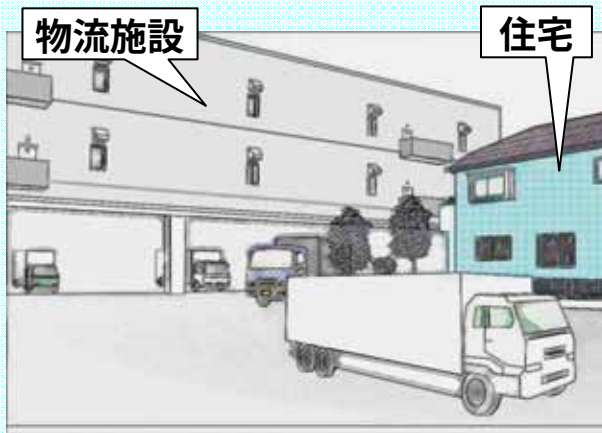


資料：第4回東京都市圏物資流動調査 (大型貨物車走行ルート調査)

○土地利用と交通の混在

□大型貨物車の住宅地、中心市街地等への進入に伴い、騒音、振動、大気汚染等の環境悪化。交通安全上も課題

○物流施設と住宅の土地利用の混在事例



○住宅地や中心市街地を走行する大型貨物車

(住宅地を走行する貨物車)



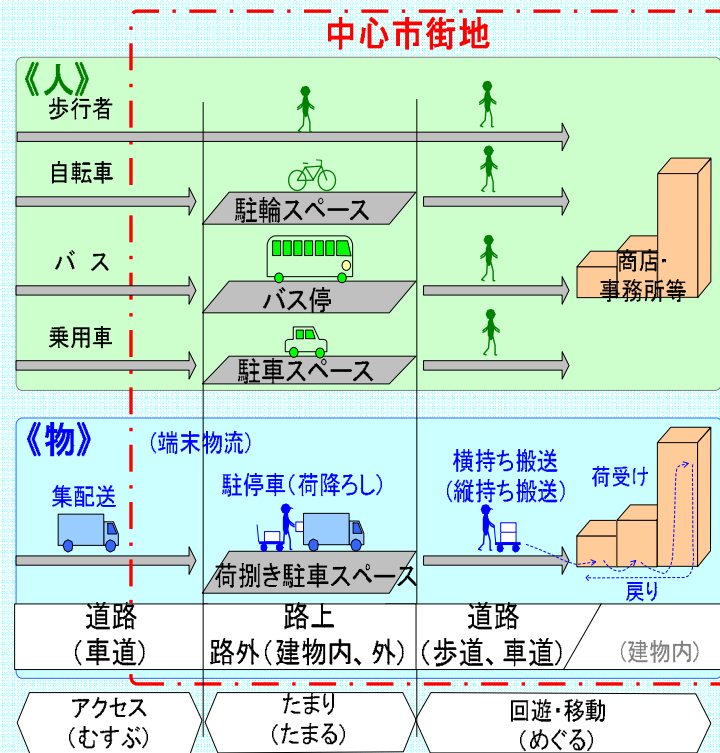
(中心市街地を走行する貨物車)



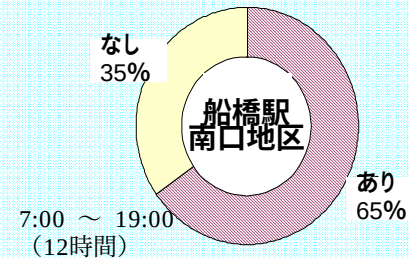
○荷捌きの錯綜

□路上荷捌きによる自動車交通の阻害と歩行者の影響、歩道の横持ちと歩行者等の混在による安全上の問題とにぎわいの低下

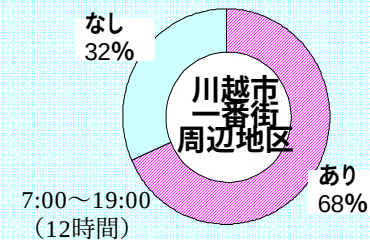
○中心市街地 (商業地区等) における人と物の関係



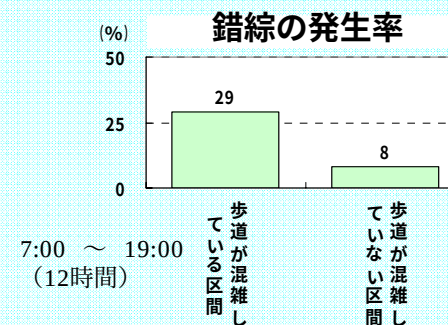
○貨物車の路上駐車による通過交通への影響



○貨物車の路上駐車による歩行者への影響



○歩行者と横持ち搬送の錯綜



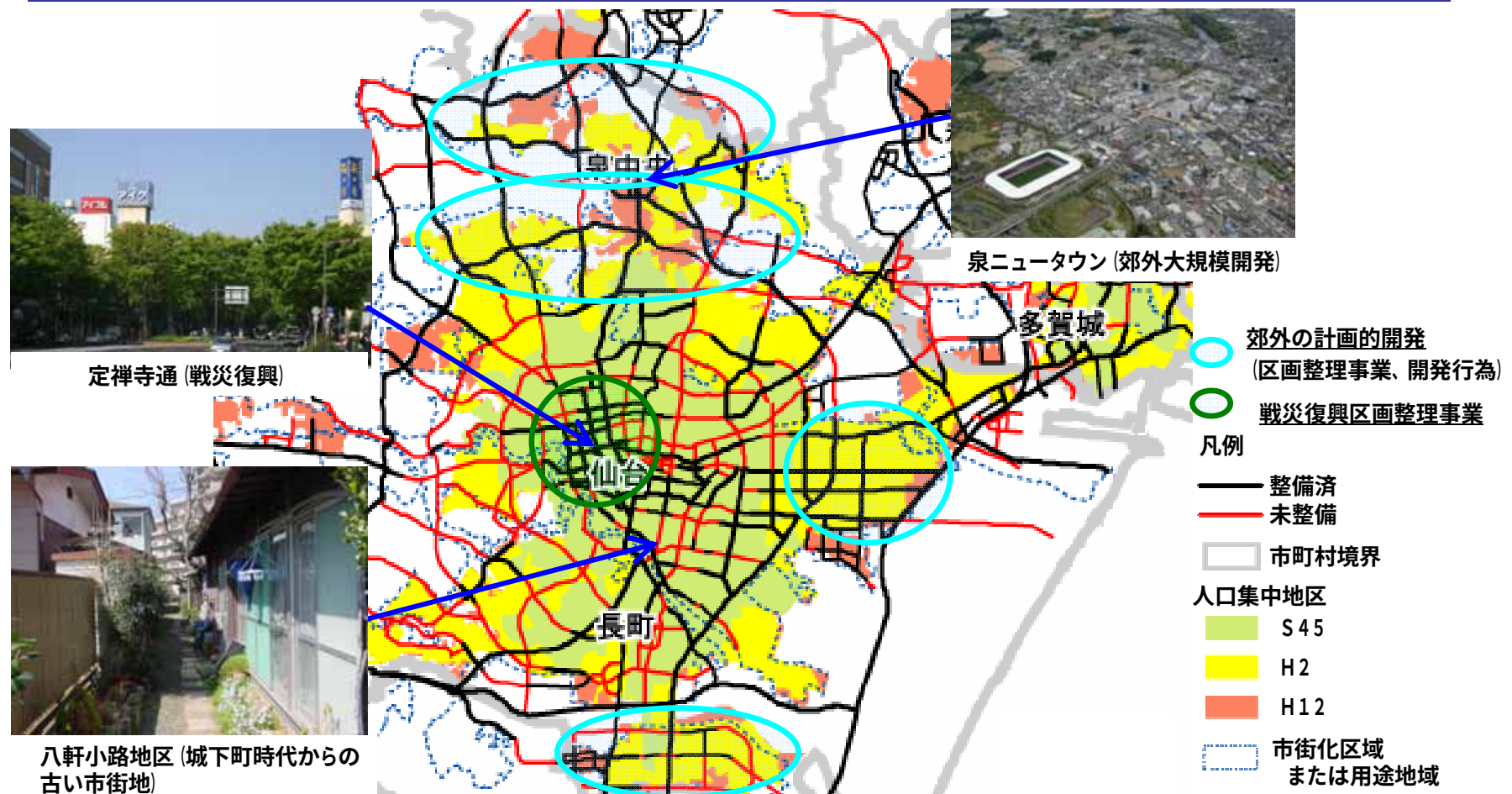
第3章 市街地の現状と課題

- 1. 市街地形成の変遷と現状の問題点**
- 2. 市街地整備上の課題**

第3章 市街地の現状と課題

○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



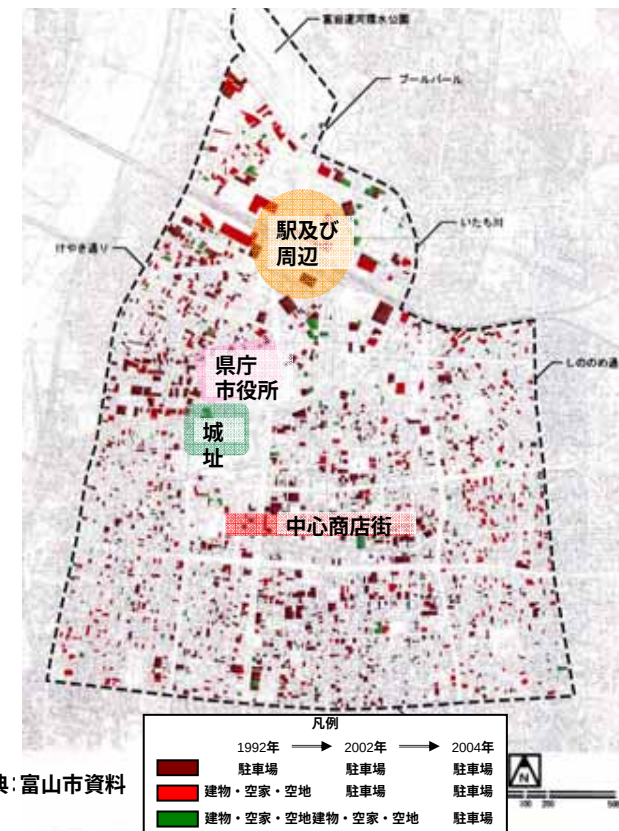
○拠点的市街地等の課題

- 主要駅周辺の市街地でも、小規模敷地を個別に利用した非効率な土地利用形態となっている既成市街地における虫食い開発の発生（インナーズプロール）
- 地方都市の中心市街地では、空き屋と空き地のごま塩状となっており、有効な土地活用がなされていない状況が散見

○武蔵小金井駅周辺の市街地の状況



○富山市都心地区（※）における空閑地の状況

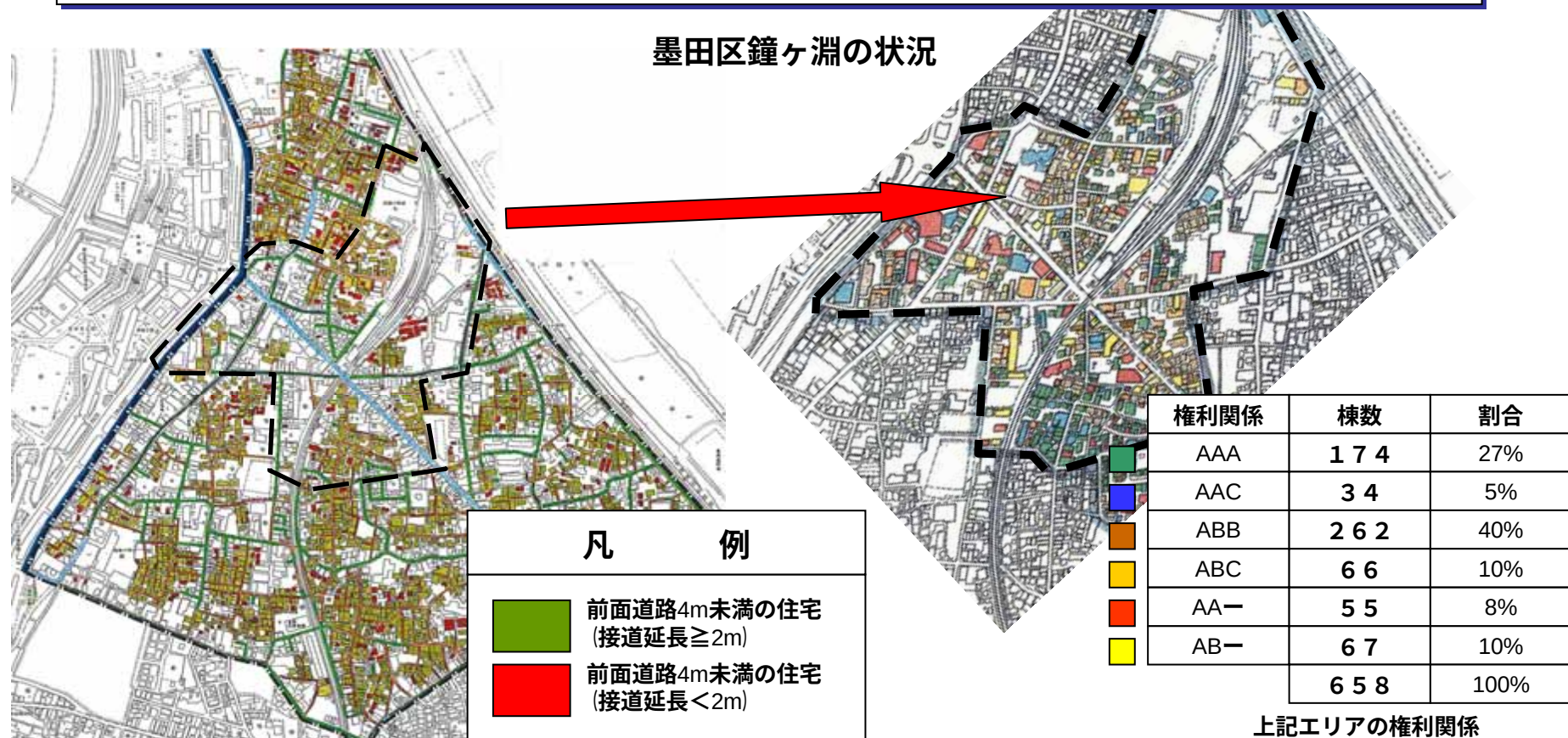


出典：富山市資料

※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

○密集市街地の課題

- 既成市街地の一部には、基盤施設が極端に不足したまま建て詰まった防災上危険な密集市街地が取り残されており、面的な基盤整備と建替促進が望まれる
- しかし、こうした市街地では公共空間が絶対的に不足し、また権利関係も錯雑していることから、整備に膨大な費用と労力が必要となるため、その解消には長期間を要することが予想される

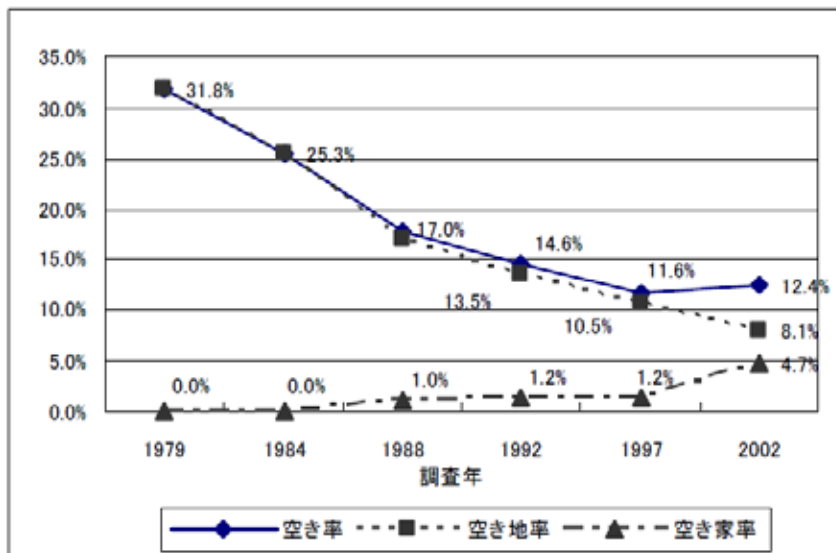


当該地区は極めて脆弱な道路しかなく、公共空間が圧倒的に不足しているとともに、エリアの一部の権利状況を見ると借地及び借家が6割にも及び権利関係も錯雑している

○市街地の低密度化の現状

- 都市への人口集中、市街地拡大の最先端であった市街地の縁辺部やニュータウンでは、入居世代の高齢化により、早い速度で低密度化が進展することが想定される
- 郊外団地では、建物の老朽化が進行しており、規模を縮小しながらも効率的な建て替えが必要となっている

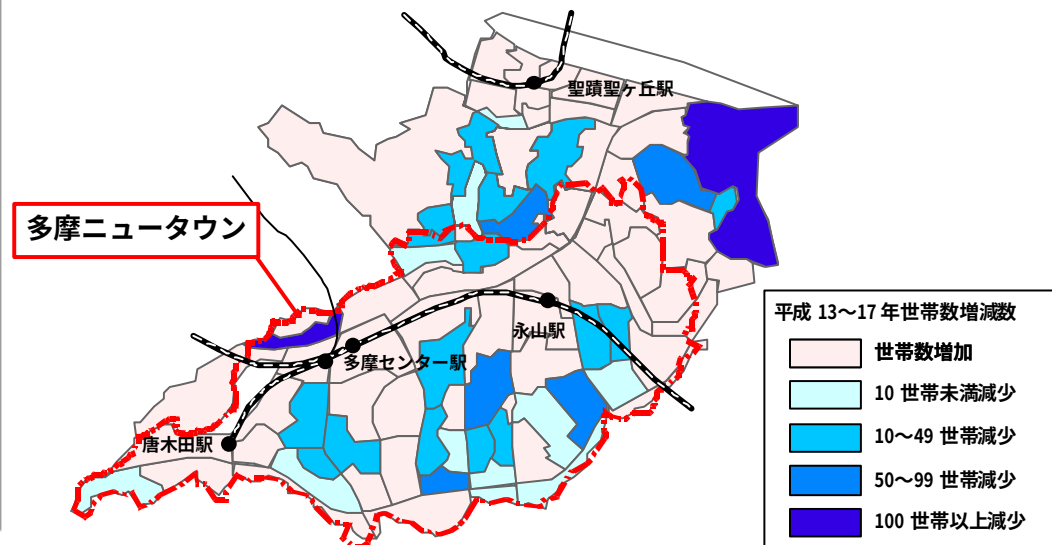
■空き家・空き地率の推移 (秦野市おおね団地)



※ 空き率 = (空き地数 + 空き家数) / 総区画数

出典：首都圏郊外の宅地開発における空き地・空き家の解消方法に関する研究（日本都市計画学会論文）

■多摩ニュータウン（多摩市域） 町丁別世帯数増減状況

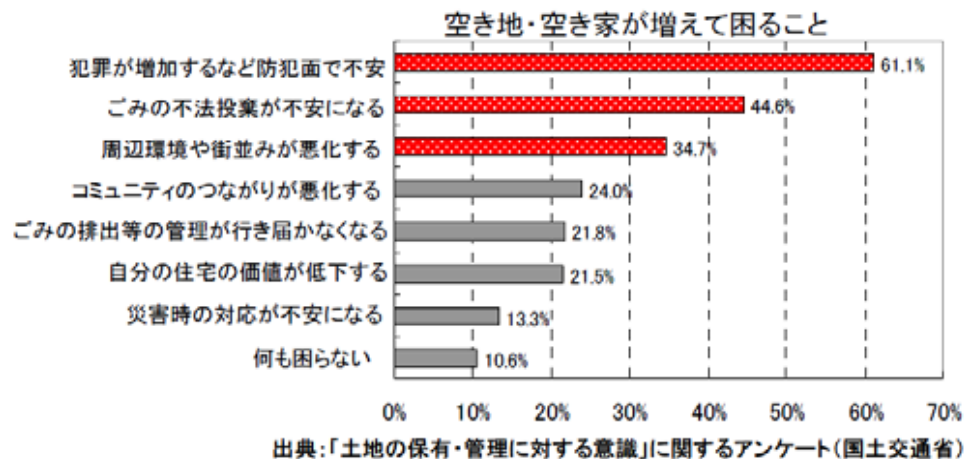


住民基本台帳を基に作成

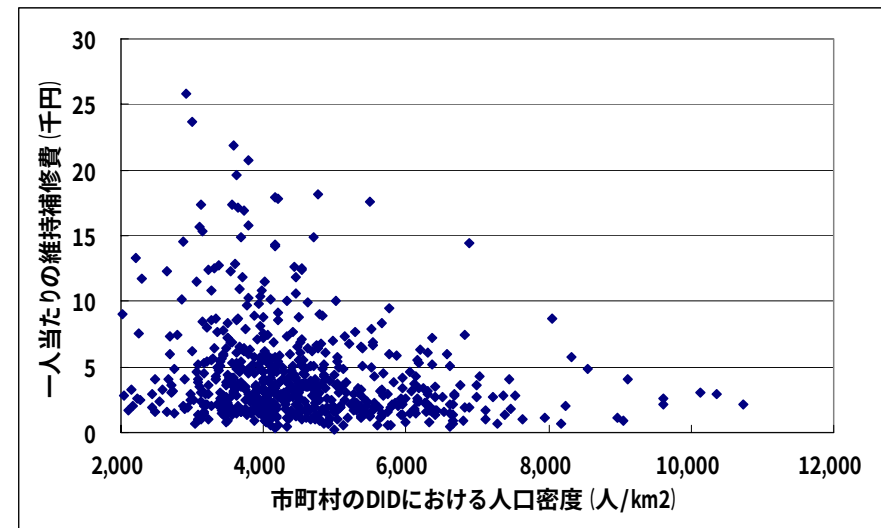
○低密度化が引き起こす問題

- 市街地の低密度化に対し、犯罪の増加、ごみの不法投棄、周辺環境や街並み悪化など、空き地・空き家の増加は、治安や生活環境面で住民は問題視
- 市街地の密度低下は、行政サービスの非効率やコスト増を招いている

■空き地・空き家に関する住民意識



■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

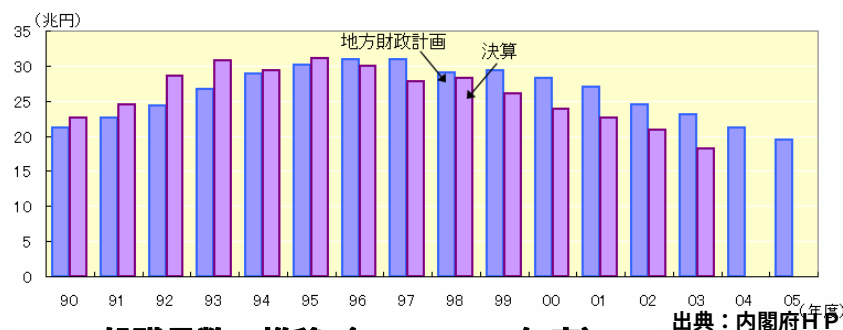
注) 維持補修費は、2002年度地方財政状況調査によるものであり、地方公共団体が管理する公共用施設等の維持に要する経費で土木費、教育費、衛生費等からなっている

○行政主体に関わる課題

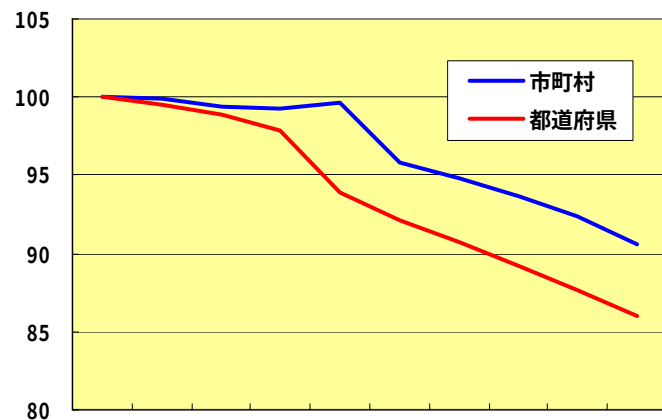
- 行政は、財政的・人的な制約の中、市街地整備においても一層の重点化・効率化が避けられない状況
- また、集約型都市構造へ向けた戦略的な市街地整備に対する取組も一部の都市に止まっている

○地方公共団体の財政的・人的制約の状況

普通建設事業費の推移（1990～2005年度）



一般職員数の推移（1996～2005年度）



出典：平成17年地方公共団体定員管理調査結果（総務省）より国土交通省作成

○集約型都市構造実現に向けた行政の戦略的なまちづくりへの取組例

金沢市

まちづくりの特徴 (コンセプト)	☐ 「保全」と「開発」の両立 ☐ 公共交通と歩けるまちづくり ☐ 街なか居住への積極的取り組み
まちづくりへの取組	①条例により都市構造を誘導するまちづくり ②まちなか都心軸の形成 ③まちなか定住 ④公共交通と歩けるまちづくり ⑤環状道路の整備

富山市

まちづくりの特徴 (コンセプト)	☐ 低密拡散から集約型都市構造への転換 ☐ 公共交通を軸としたまちづくり —富山ライトレール沿線のまちづくり推進
まちづくりへの取組	①公共交通と徒歩圏による都市構造 ②街なか居住への誘導 ③公共交通の活性化 ④活性化の拠点づくり ⑤大型店の郊外立地規制と中心市街地の低未利用地の活用 ⑥市町村合併を踏まえた全市的な地域拠点の整備

出典：金沢市資料、富山市資料より国土交通省作成

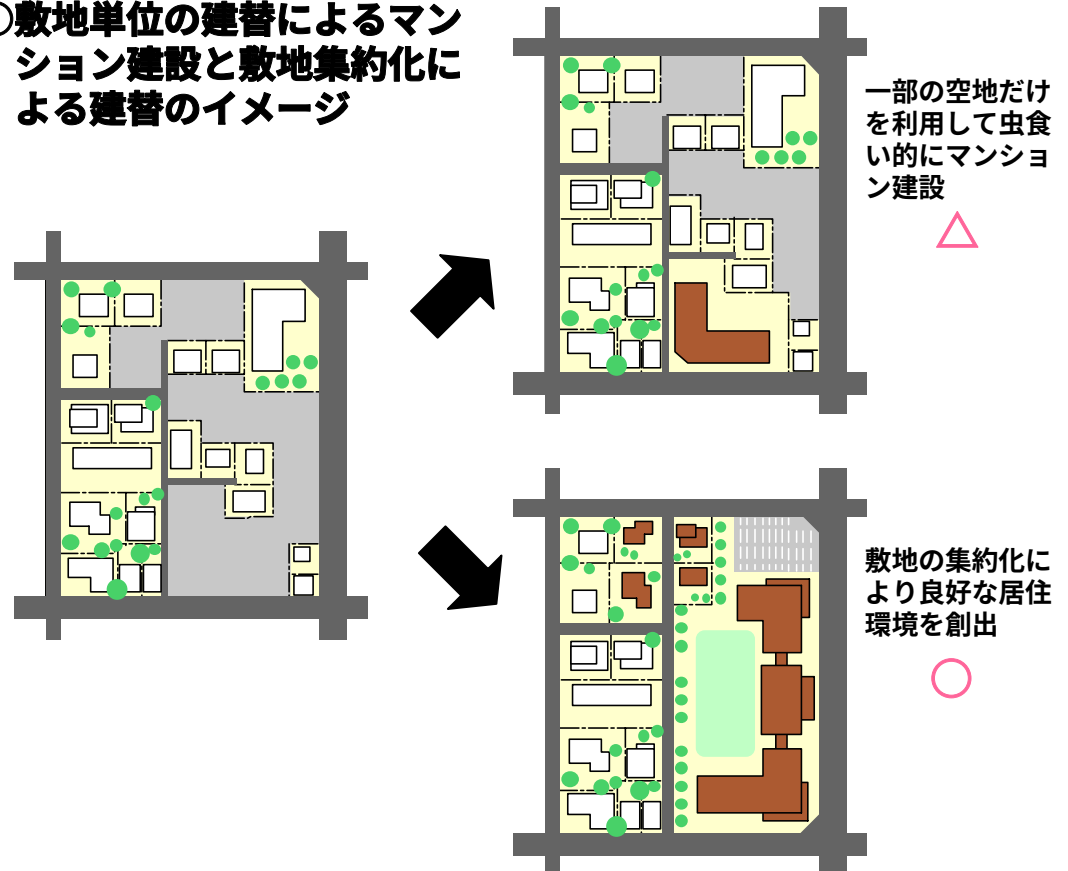
○民間主体に関わる課題

- ▣民間は、収益性が高くリスクの少ないところで事業を行う傾向
- ▣このため、規制・誘導施策だけでは民間による権利の整序を伴うような広がりのある市街地の更新が進まない状況

○大規模マンションと周辺の市街地の状況



○敷地単位の建替によるマンション建設と敷地集約化による建替のイメージ



○地域コミュニティに関わる課題

□市街地の空洞化は、国民意識の変化とも相まって地域コミュニティの希薄化をもたらしている

□身近な地域の治安に対する不安感の増大、地域活動継続の困難化等が生じている

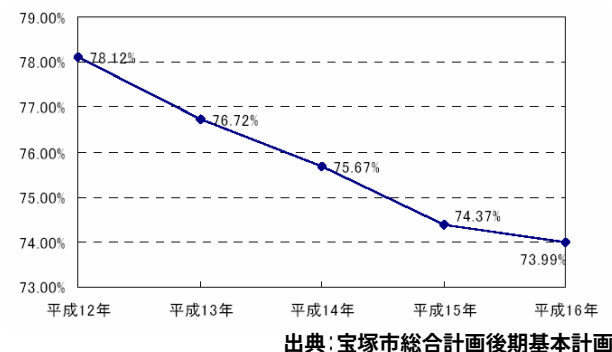
○近年の近所付き合いの変化に対する意識



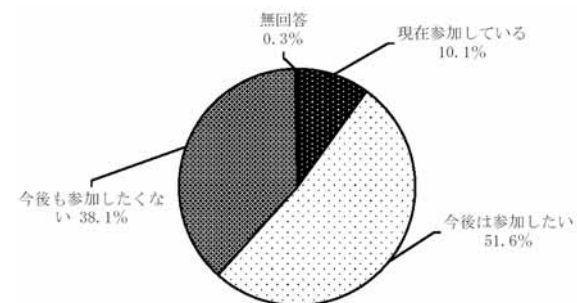
(備考) 回答者は、全国の15～79歳までの男女3,908人。

出典:平成15年度国民生活選好度調査(内閣府)

○自治会加入率推移 ー兵庫県宝塚市ー



○地域の活動への参加の有無



出典:平成15年度国民生活選好度調査(内閣府)

第4章 集約型都市構造への転換

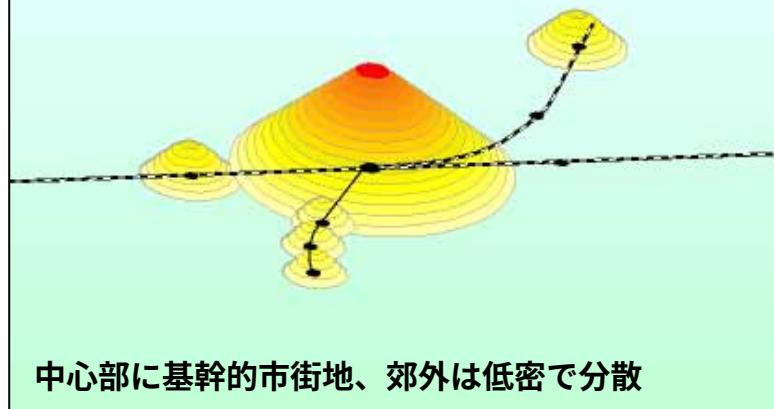
- 1. 拡散型から集約型都市構造への転換イメージ**
- 2. 目指すべき都市像の姿**
- 3. 集約型都市構造の実現に向けた戦略的取組**
- 4. 都市構造の再編に向けた胎動**

第4章 集約型都市構造への転換

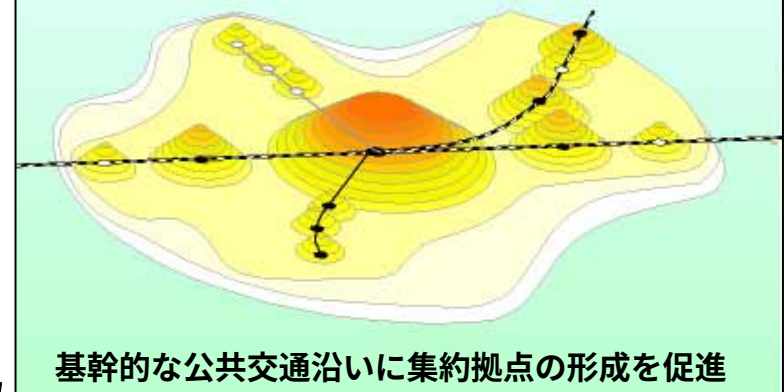
1. 拡散型から集約型都市構造への転換イメージ

- 戦後、各都市における市街化は公共交通沿線に沿い発展、これまで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
- 今後、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への再編が不可欠

(1) かつての市街地

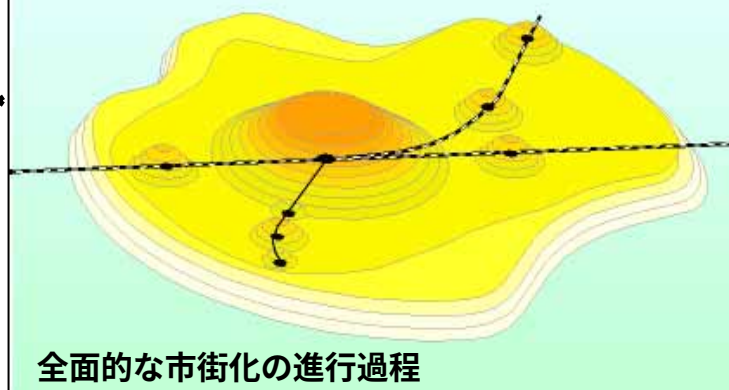


(4) 求めるべき市街地像



【各都市に見られる市街地の傾向】

(2) 今の市街地

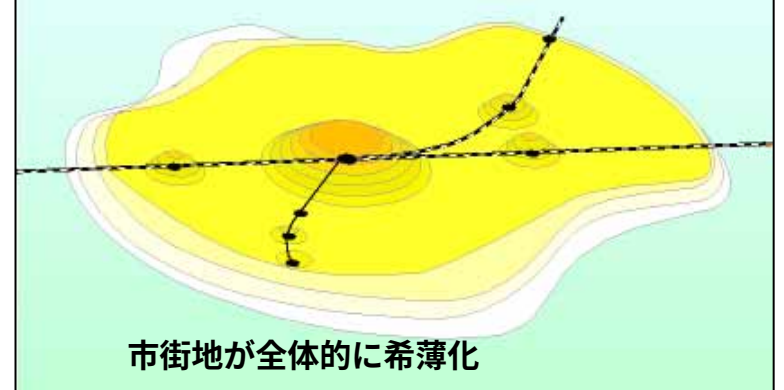


現在の市街化の傾向

都市構造
改
革

【低密度市街地が拡大した結果】

(3) 低密度になった拡散市街地



低密化
を
放
置

2. 目指すべき都市像の姿

○目指すべき都市像の考え方

□ 地域の判断に基づく都市構造の改革

- ・ 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）」では、都市構造改革について、**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「**良く判断**」（**ウェル・マネージ**）することが必要と指摘
- ・ **国としては、「集約型都市構造」を望ましい都市構造として考え、その実現に向けた取組に対して全面的な支援を実施**

《目指すべき都市像の姿 — 集約型都市構造への転換 —》

① 都市内の公共交通の整備状況、都市規模等に応じて、以下のような方法によりアクセシビリティを確保

[タイプ i] 軌道系（LRT等）を含む公共交通機関により、集約拠点とその他の地域を連絡（地方中核都市：県庁所在地等など）

[タイプ ii] サービス水準の高い基幹的な路線バス網により集約拠点とその他の地域を連絡（地方中心都市や地方中小都市の一部）

[タイプ iii] 路線バスによる十分な利便性の確保が困難な都市：中心市街地への道路ネットワークを整備するとともに、コミュニティバスの活用によりサービス水準を適宜確保（地方中小都市など）

② 基幹的な公共交通の軸上に集約拠点の形成を促進し、各種機能の集積を図る

i) 中心市街地：都市全体に必要な高次の都市機能や居住機能等の集積促進

ii) その他の集約拠点：居住機能の集積を図るとともに、日常生活機能や診療所等の立地を図る

iii) 上記以外の電停やバス停等の周辺：居住機能の集積を促進

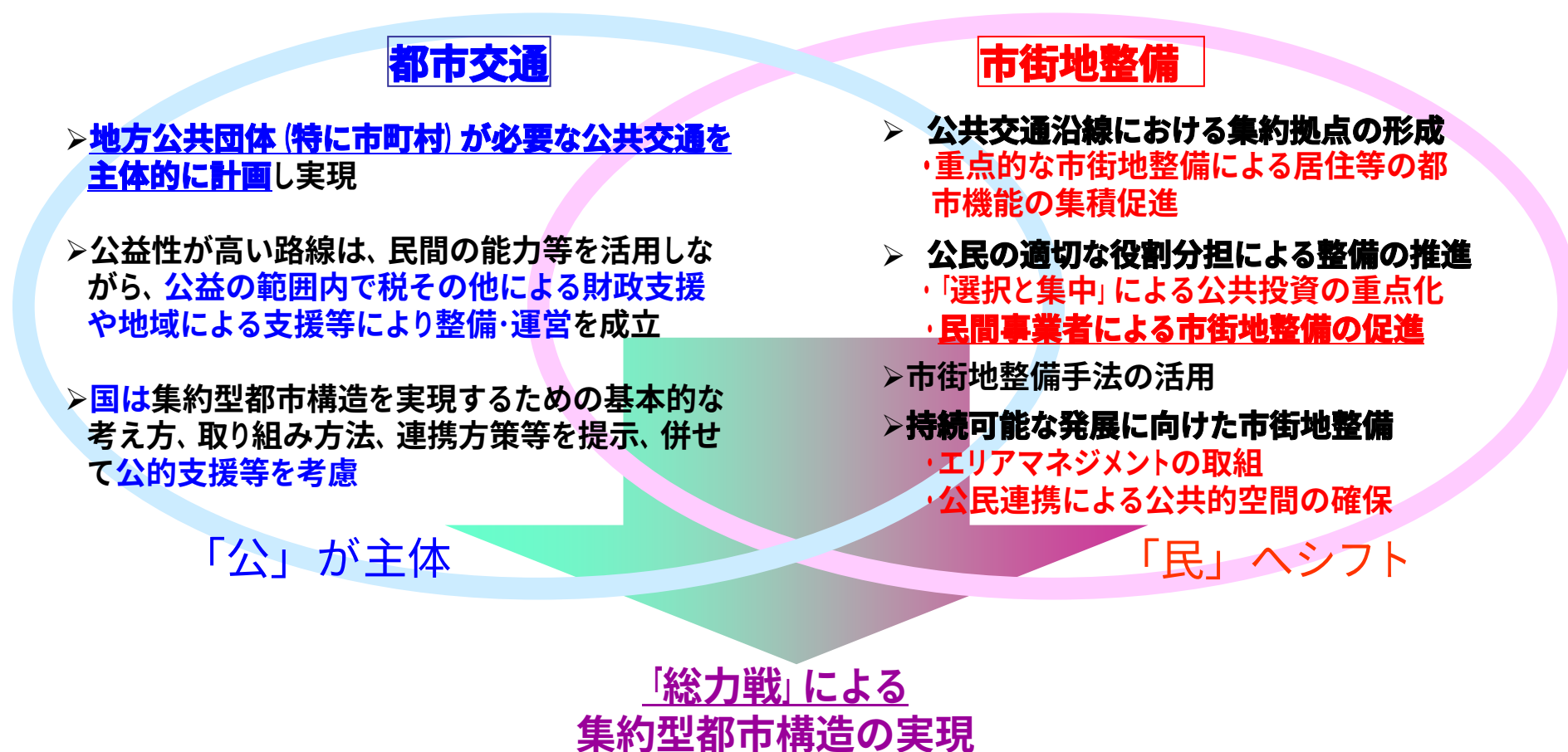
③ その他の市街地においては、効率的に市街地の低密度化を誘導していく「スマートシュリンク」の視点で対応

3. 集約型都市構造の実現に向けた戦略的取組

【取り組むべき方向】

多様な主体及び施策の連携による「総力戦」へ

- 多様な分野においても**公民が一つの目標を共有**して施策展開
- **交通施策と市街地整備との連携**を深め、実現のための環境と条件を整える

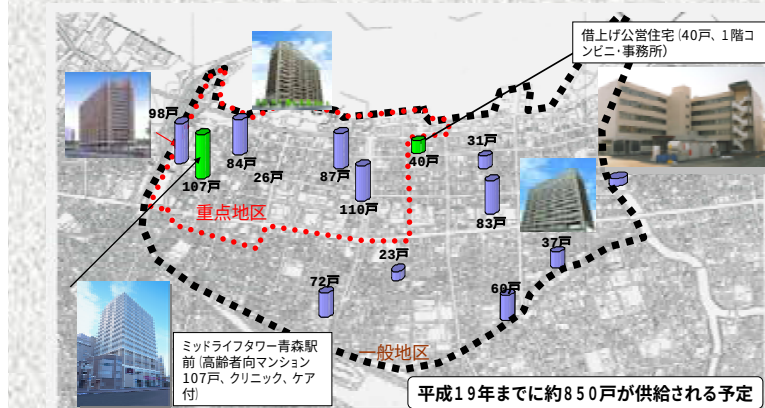


4. 都市構造の再編に向けた胎動

○青森市における集約拠点形成に向けた取組

- コンパクトシティ形成を実現するため、「無秩序な市街地の拡大抑制」と「まちなか再生を推進」
- 市街地活性化に係る複合的な施策展開、中心部の人口は増加傾向へ

● コンパクトシティを具体化する土地利用計画



● 中心市街地活性化のための様々な施策を展開

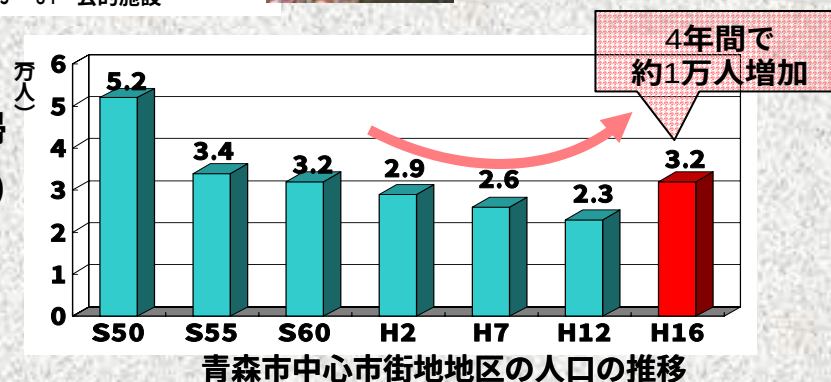


● 中心市街地に市民が回帰

(→)

● 市街地で建設が進むマンション

(←)



○公共交通の軸上への都市機能の集積に向けた取組 (富山市)

(1) 都心地区において人口集積を支援するソフト施策

- 富山市では、空洞化が進む市内都心部に転入した住民への住宅補助制度を導入
- 40年以上続いた**中心部の人口減少に今年ようやく歯止め**がかかる見通し

● 富山市における「まちなか居住推進事業」の推進

<概要>

- 富山市の街なかにおける定住人口密度の向上
- 住宅供給を目標とした共同住宅の建設や住宅取得を促進

(目標) 定住人口密度 55人/ha (H16) ⇒ **65人/ha (H26)**
H17年から**10年間で約7,000人分(約3,000戸)**の住宅取得促進

<施策の対象>

- 「都心地区」内で約436haを対象

<施策の内容>

富山市 まちなか居住推進事業
lives in the center of the town



事業者向けの支援

- まちなかに住宅を建設しようとする事業者に対して、建設費の一部を補助

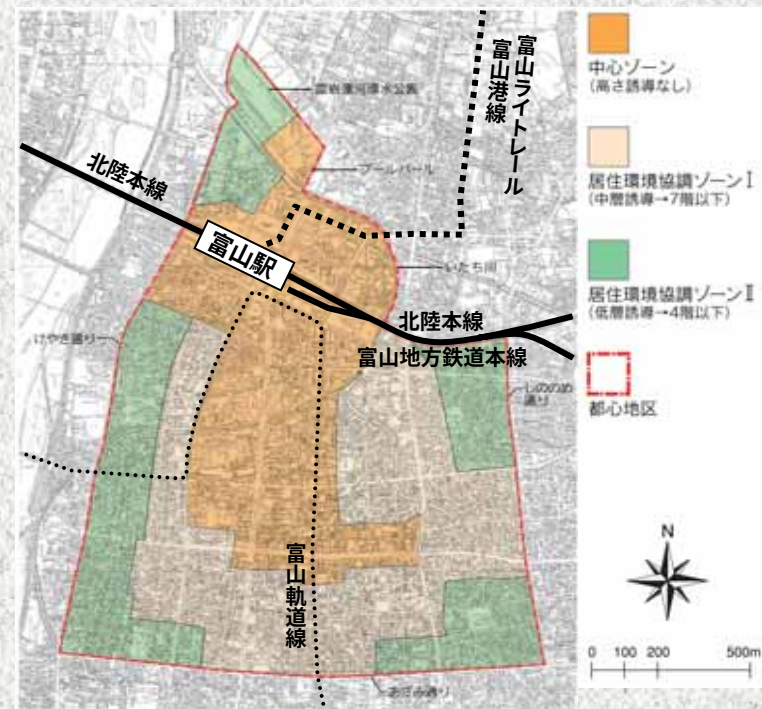
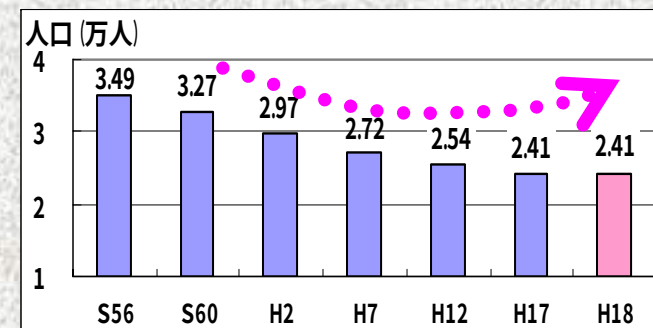
市民向けの支援

- まちなかで住宅を取得する世帯に対して、建設費や購入費の一部を補助
- または、まちなかの賃貸住宅に転居する世帯に対して、家賃の一部を補助

まちなか居住の普及・支援

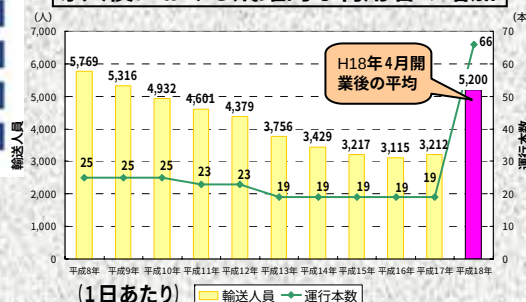
- まちなか居住に関する計画策定にかかる費用の一部に対する補助
- 行政が中心となり、まちなか居住の普及を目的としたイベント等を実施

● 富山市都心地区における人口動向



- 富山市では、公共交通を軸とした拠点集中型のコンパクトなまちづくりを積極的に推進
- ライトレール（LRT）導入と合わせ、ハード・ソフト一体の施策パッケージで拠点づくりを促進

●ライトレール沿線におけるまちづくり



- ・駅前広場の整備
- ・フィーダーバスの導入
- ・自転車駐輪場の整備
- ・アクセス道路の整備



- ・高齢者優良賃貸住宅の促進
- ・土地区画整理事業の推進
- ・一般住宅建設の促進



- ・散策路の整備
- ・古い街並みの保存・活用
- ・休憩施設整備



(3) 公共交通の軸上における人口集積の促進

① 公共交通の軸とエリアの設定

○公共交通の軸と考える路線

- ・鉄軌道全て
- ・頻度の高いバス路線：1日概ね60本以上(往復)
※日中 約2本/時以上運行

○人口集積を考えるエリア

- ・用途地域内における駅勢圏、バス停圏
(圏域) 鉄軌道は概ね500m、バス停圏は概ね300m

② 集積レベルの考え方

現在

■エリア(都心を含む)

- ・鉄軌道沿線 1,546ha
- ・バス路線沿線 1,800ha

■人口密度

- ・鉄軌道沿線 47.7人/ha
- ・バス路線沿線 36.7人/ha

公共交通の便利な地域の沿線人口の割合 28.8%

- 公共交通サービスの向上
- 住宅建設に係る支援策導入

将来

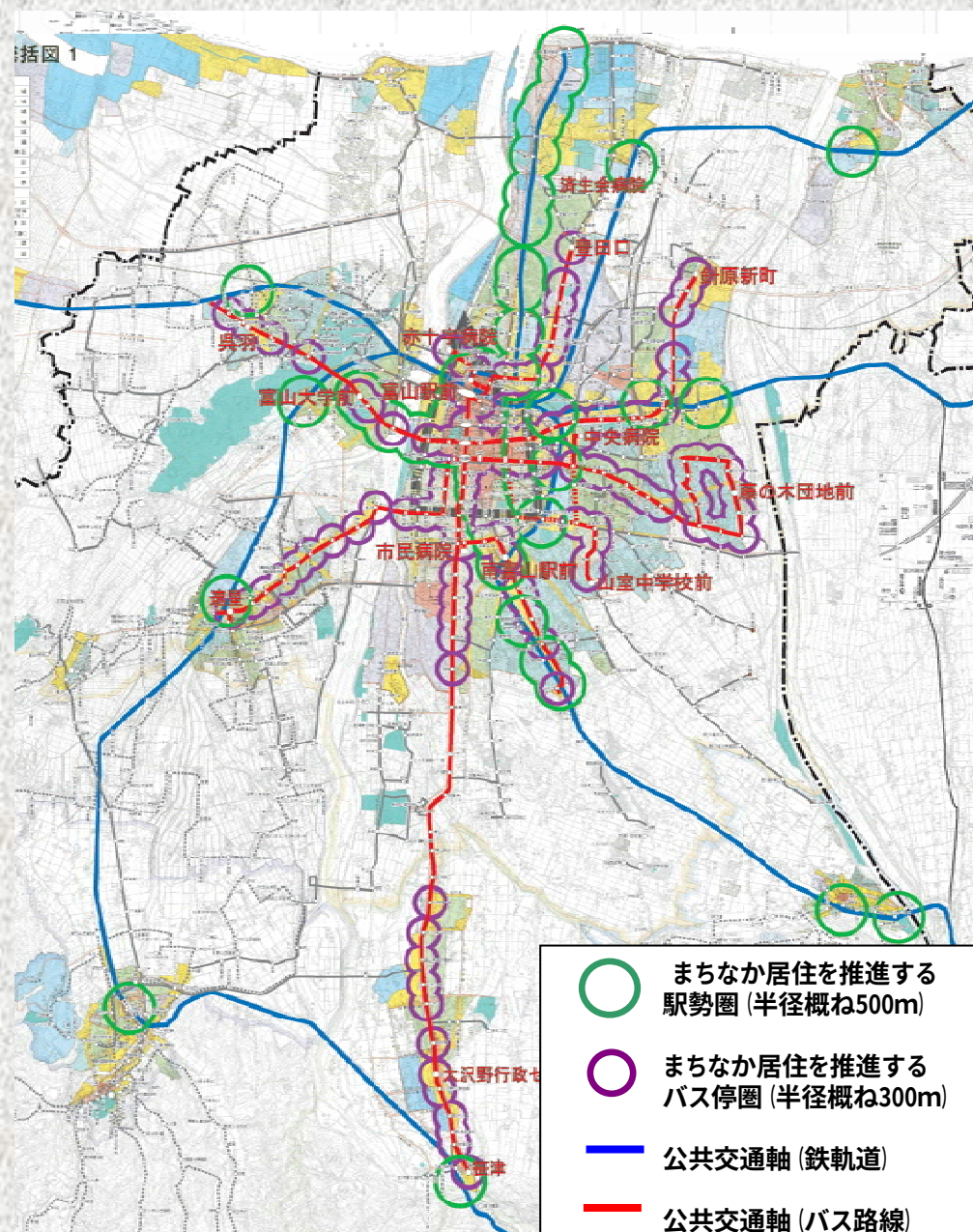
■エリア(都心を含む)

- ・鉄軌道沿線 2,148ha
- ・バス路線沿線 1,800ha

■人口密度

- ・鉄軌道沿線 50人/ha
- ・バス路線沿線 40人/ha

公共交通の便利な地域の沿線人口の割合 42.6%



富山市公共交通活性化検討委員会資料より

○富山市における「歩いて暮らせる街」の取り組み

- ▣市街地への適正な人口集積を誘導し公共交通軸とした移動へ
- ▣生活の利便性を高め、歩いて暮らせる街への再生



出典：富山市資料

○集約型都市構造を支える基幹的な路線バス網を形成 (盛岡市)

- 盛岡市では、集約型都市への再編と円滑な道路交通を目指して、バス交通円滑化に係る施策を推進
- ゾーンバスシステムは、幹線バスと支線バス、その乗り換えのためのバスターミナルから構成
- 新市街地（ニュータウン）周辺と都心地区をバス交通で効率的に結合
- 都心部には循環バスを提供し多様なバス利用サービスを提供し都市機能を集約化

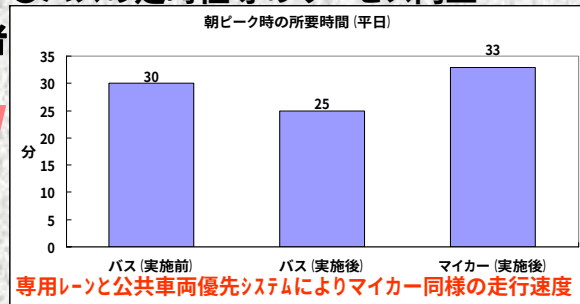
●松園バスターミナル



●基幹バスルート(通勤時間帯専用レーン化)



●バスの定時性等のサービス向上

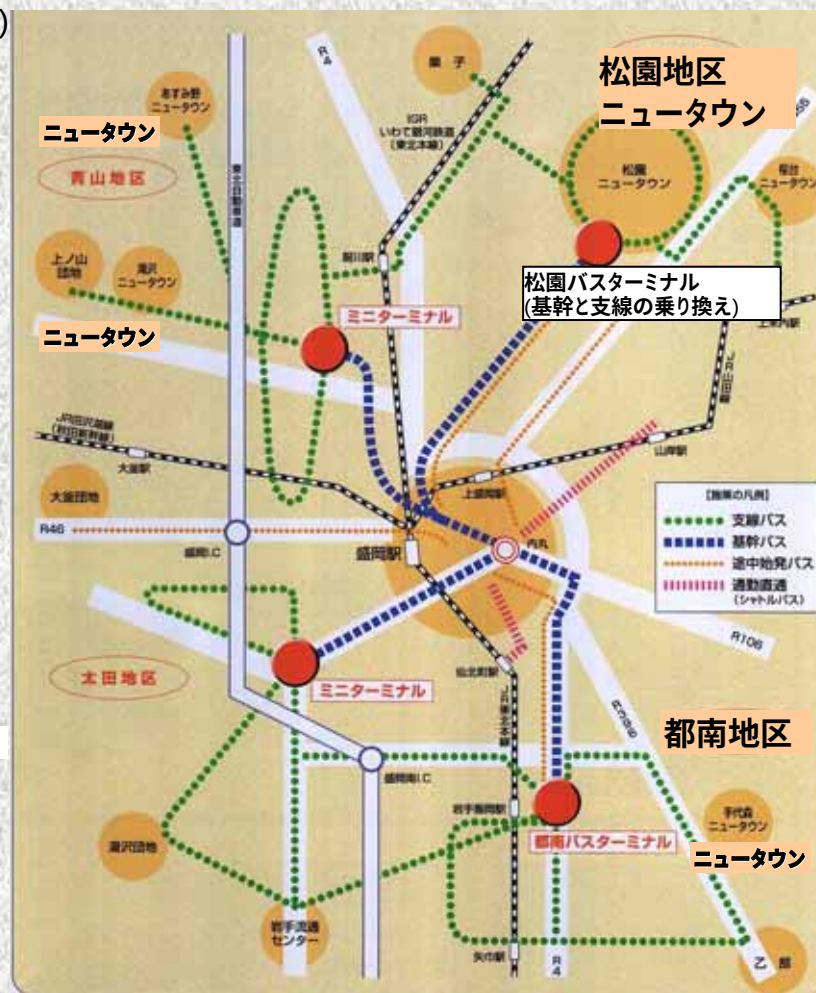


都心循環バス (でんでんむし)



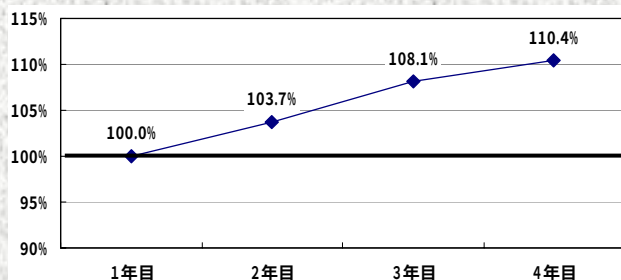
(バスロケーションシステム)

バス停周辺での身の丈再開発



ゾーンバスシステムの概要

利用者
増加



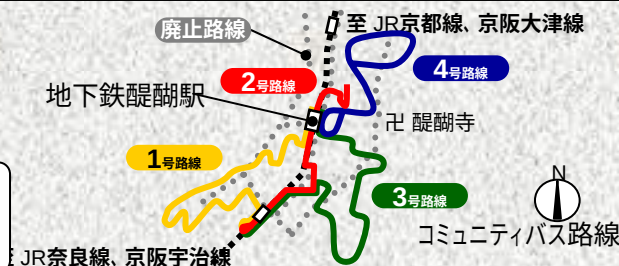
○地域自らが地域の足をつくり、支えていく仕組みづくり（京都市）

- 地域の足としての公共交通の必要性に対する住民認識が高まり、行政の支援を前提とせずに地域自らが地域の足を計画し、支えていく取組が行われているケースがあり
- 高齢化が進んだ地区では公共交通による移動ニーズが増大し、地域が主体的に地域の足をつくり、支えているケースがあり

●「NPOが中心となって市民参画でコミュニティバスを運行」
市民が自力でバスを運行する仕組みを構築（京都市醍醐地区）

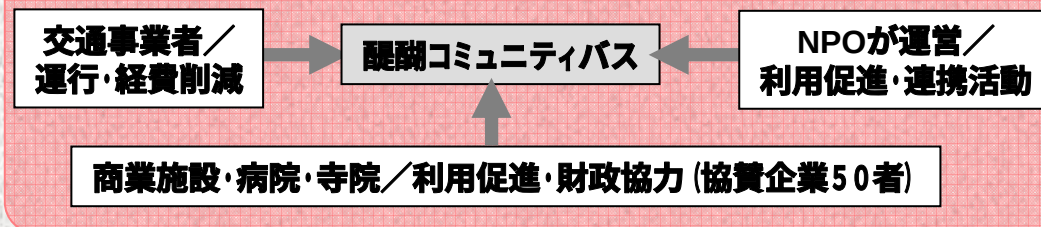
■背景

- 地下鉄開通後、市バスの廃止により郊外部の醍醐地区の利便性は低下



■運営の特徴：NPOが主体的に計画立案し運営

- 行政による資金支援を前提としない運営を実施



運営理念「黒字だから、赤字だからではない、必要だから走る」

■市民の判断

- 市民自らが自力での運行を目指す

■活動の視点

- 市民・NPOが中心となった活動が、市民ニーズをより広く聞き、低運賃で運営を可能に

■バス停配置・運行内容

- 4路線:109バス停(約250m置き)
- 運行:7時台～19時台(20～60分間隔)
平日と祝日を同じダイヤで運行
- 運賃:200円/回、300円/1日フリー
- 利用者:約740人/日(想定500人)

[illegible]

(2006.9.20 河北新聞抜粋より)

協賛金募り住民運営

第 3 章

可能性 ② 第三の担い手

11

新潟市等においても、地域自らが取組んでいる同様の事例あり

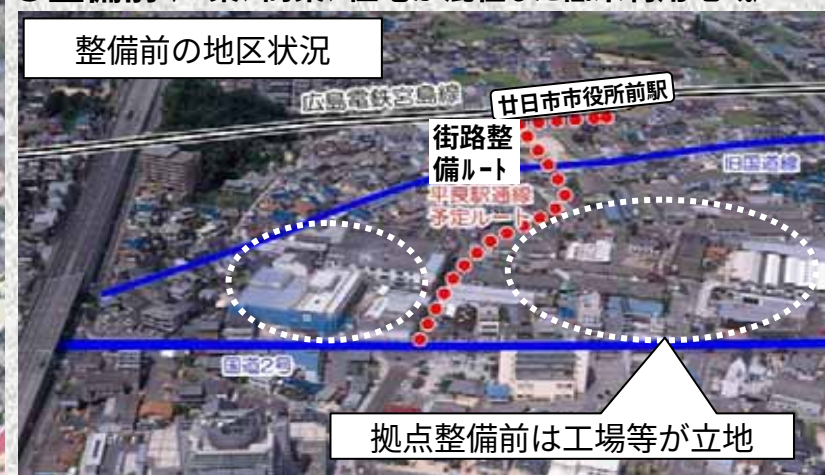
高齢化に危機感 地域巡る

○都市交通と連携した機能集積（廿日市市）

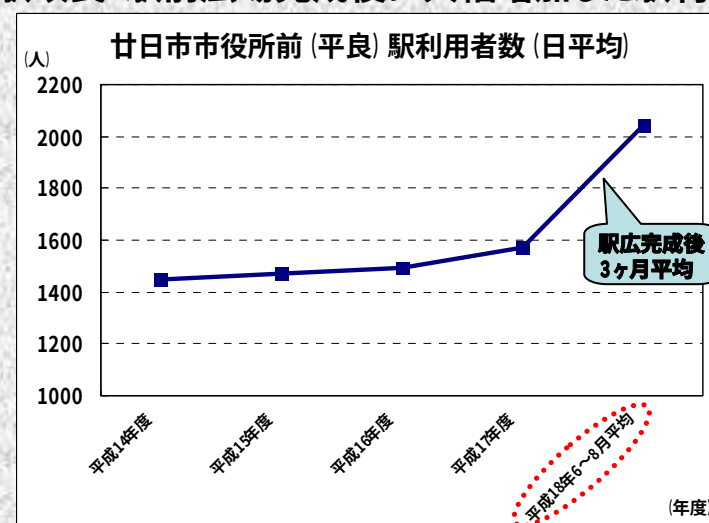
- 広島県廿日市市では、路面電車の電停周辺において交通結節点整備、駅アクセスの向上、コミュニティバスの導入により交通サービス向上させるとともに、シビックコア整備（公的施設の集積）及び民間商業施設の誘致を一体的に進め、交通・文化・医療福祉の集約拠点の形成を促進



●整備前（工業、商業、住宅が混在した低未利用地域）



●駅改良・駅前広場完成後に大幅増加した駅利用者



○公民協働で進める駅前空間の魅力づくり (鎌ヶ谷市)

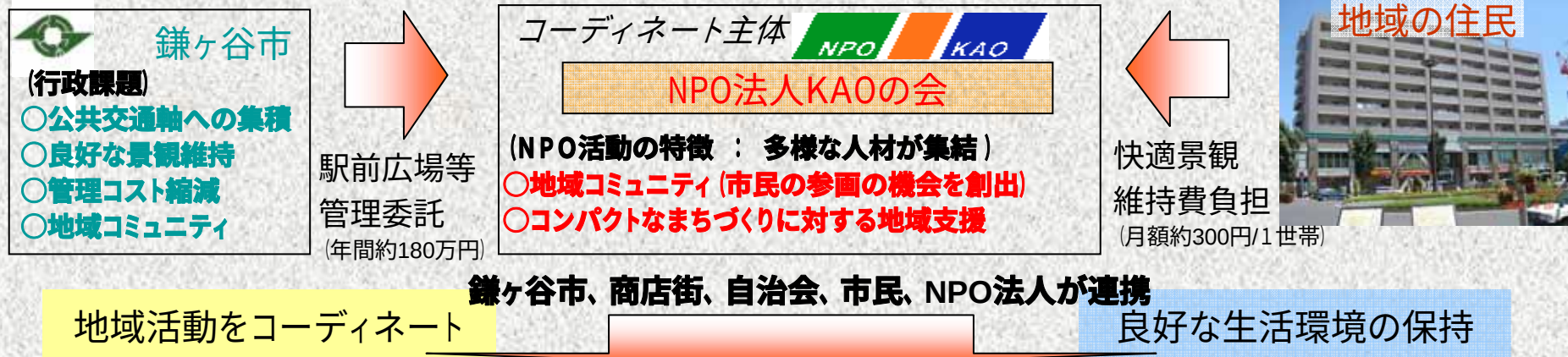
- 鎌ヶ谷市 (千葉県) の集約拠点の核となる駅前空間の管理・運営を公民協働で実施
- 市民の視点でのまちづくりの拠点としてNPOがコーディネート

生活と機能の一体感ある駅前空間をめざして ～地域の住民が自らの手で～

公共空間の良好な整備・管理・運営

⇒コミュニティビジネスとして公民に良好な受益をリターンすることで継続的な活動を可能に

⇒駅前周辺の景観維持を行政任せではなく、地域自らの手で



駅前広場周辺の公共・民有施設の一元管理・活用 ⇒ 公共ではできない地域協働での運用



第5章 都市交通施策のあり方

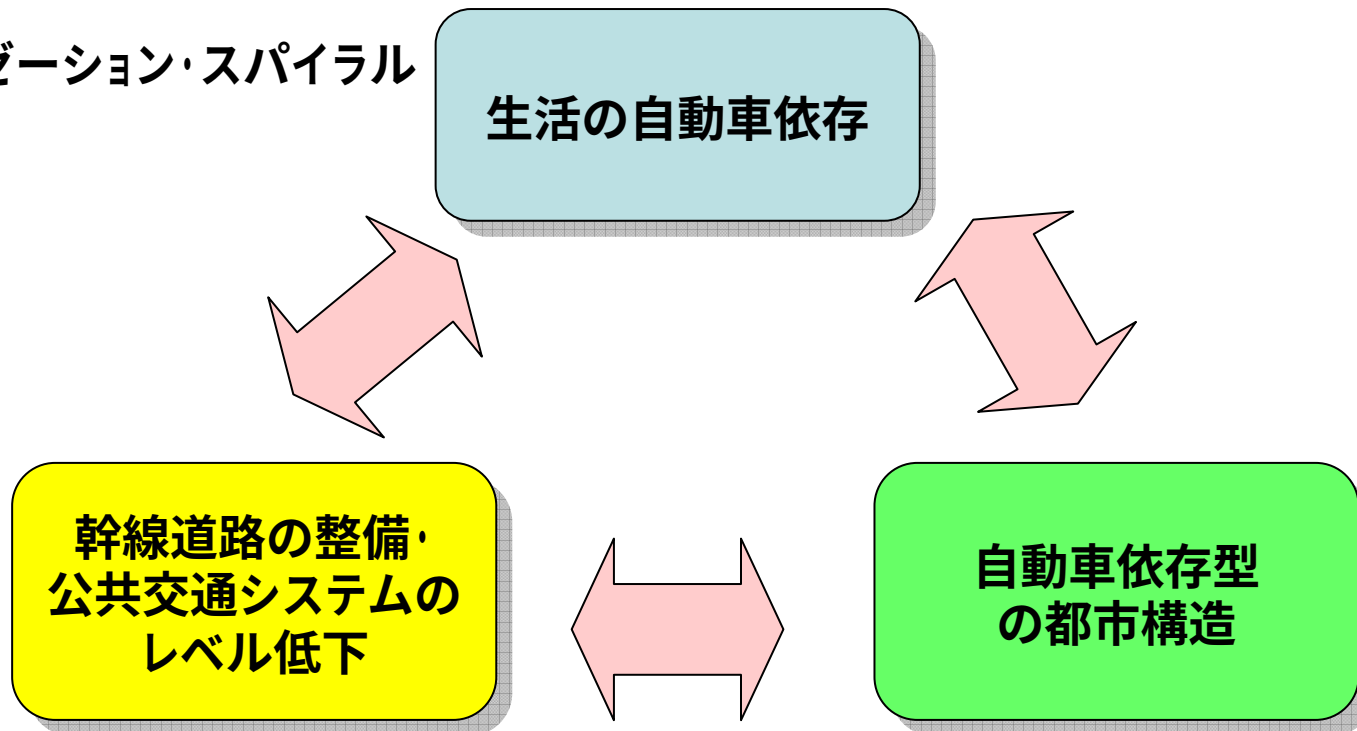
- 1. 幹線道路**
- 2. 地区交通**
- 3. 公共交通**
- 4. 都市内物流**
- 5. 総合交通戦略の推進に向けて**

1. 幹線道路

○モータリゼーション・スパイラル

- 幹線道路整備によって、自動車利用が拡大すると大規模商業施設の郊外立地のように自動車依存型の都市構造が促進される。その結果、新たな道路交通需要が生まれ幹線道路整備が促進された状況
- 整備により自動車利用の利便性等が向上すれば、一層、生活の自動車依存が高まるといったモータリゼーション・スパイラルが生じている。将来自動車交通量が平成32年には減少に転ずるとしても、この構造は変わらないと考えられ、これを改変する工夫が必要

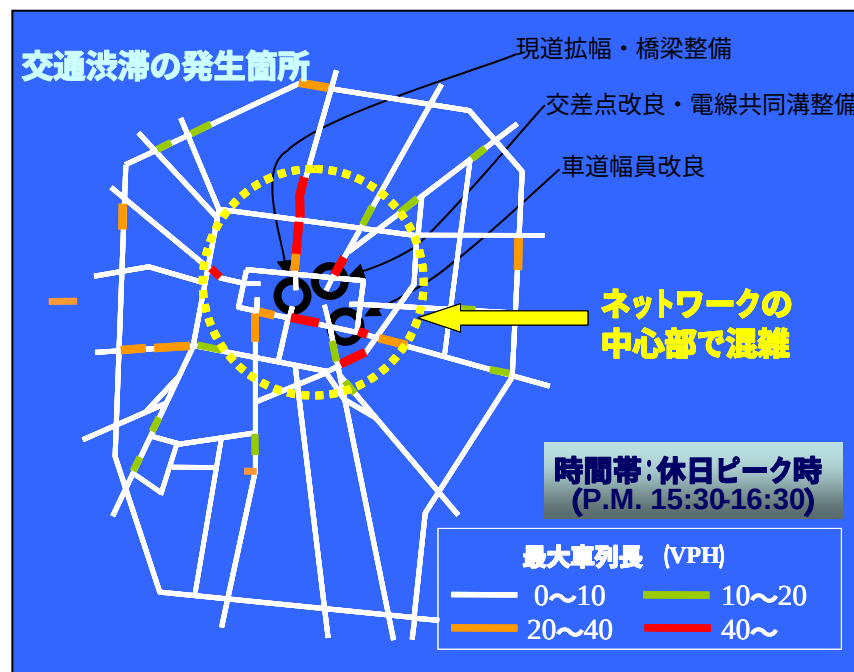
モータリゼーション・スパイラル



○幹線道路整備と土地利用の変化

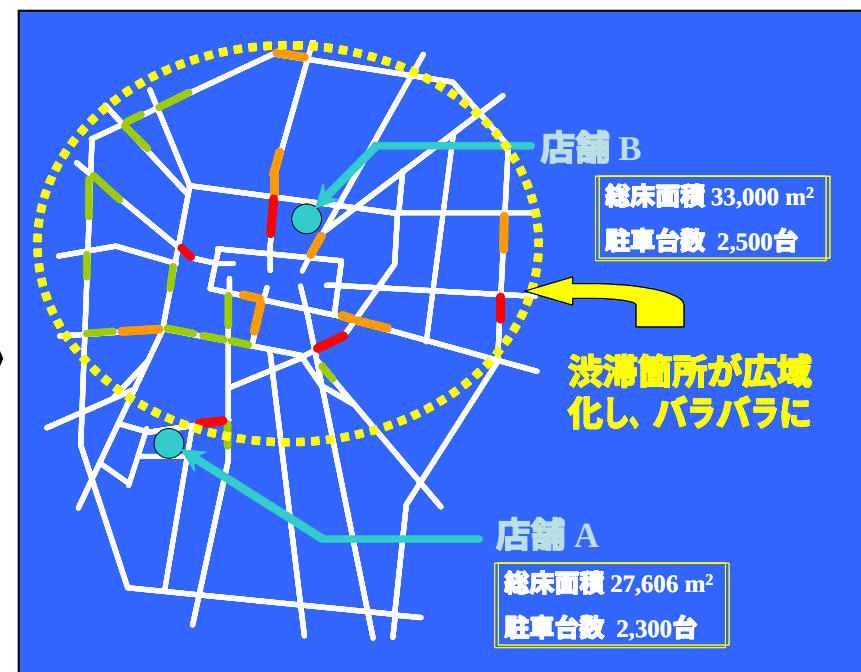
- 幹線道路の整備により、郊外の大規模商業施設の立地・中心市街地の商業施設の衰退のように土地利用が変化し、道路計画の前提条件が変わる場合あり
- すなわち、想定していない交通混雑が発生するなどの影響が生じる場合もある状況

宇都宮市における大規模集客施設立地前後の交通渋滞発生状況



大規模集客施設立地前

道路ネットワーク中心部で混雑している状態。



大規模集客施設立地後

交通渋滞の発生箇所が広域化し、近隣交差点のみでなく、遠く離れた道路の交通混雑を誘発した。

出典: A. Morimoto, M.J. Sarker, H. Koike, M. Tomita, "City Wide Transportation Impact of Large-scale Development in Local Hub-City", The 9th World Conference on Transport Research, (2001)

※道路に関する事業実施箇所は国土交通省にて追記

○都市内道路の多様な機能

- 骨格幹線道路は、基本的に十分なトラフィック機能（自動車の走行性を確保する機能）を有し、都市内物流に必要な交通処理と環境負荷の小さな交通環境実現の柱となる道路
- このため、自動車交通の円滑化のために着実に整備を進める必要がある。また、都心をはじめとする多くの人が集まり、活発な都市活動が行われる地区においては、それらの活動を支えられるようにアクセス機能（沿道施設への人・物の出入り等の機能）を重視する必要がある
- 公共交通の導入空間や歩行者・自転車のための空間機能も重要



トラフィック機能重視道路網の例

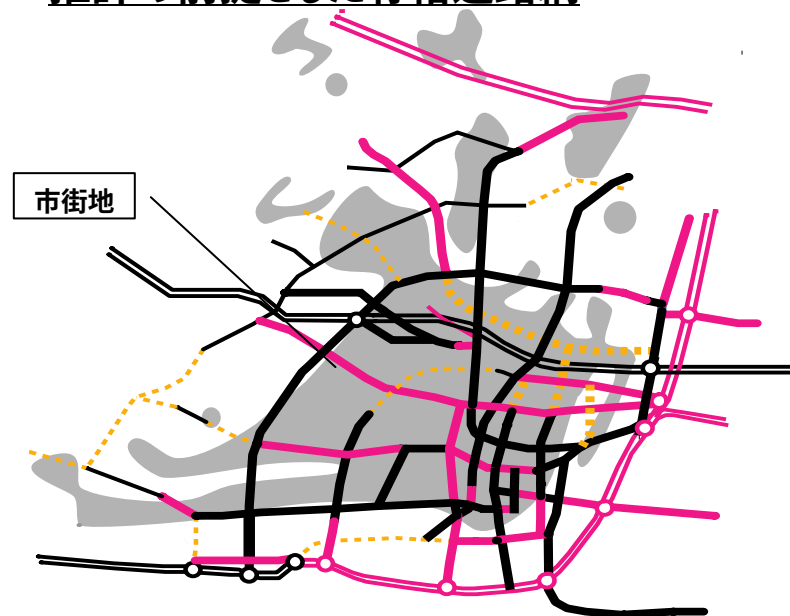


トラフィック機能重視道路のイメージ

○骨格幹線道路整備の重視

□都市内において円滑な移動を確保しつつ、公共交通の導入空間の確保や都心等における道路空の再構築を実現するためには、骨格幹線道路の整備に重点を置くことが必要

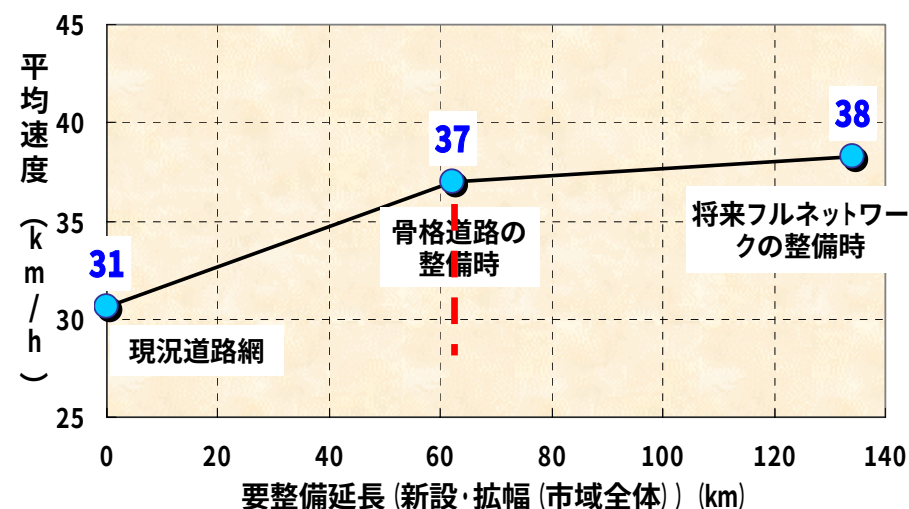
推計の前提とした骨格道路網



凡 例	
	自動車専用道路（供用済）
	“（新設）
	一般道路（整備済・多車線）
	“（“・2車線）
	“（骨格道路として整備）
	“（長期道路網・多車線）
	“（“・2車線）

整備効果の推計

資料：将来ODを用いた推計



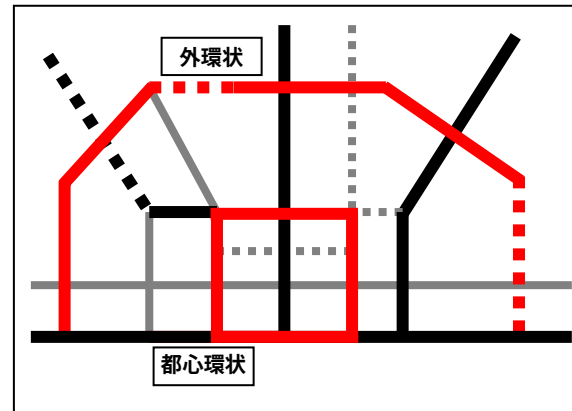
常住人口（平成12年国調）	58	万人
市域面積	257	km ²
現況道路網	392	km
要整備延長（将来フルネットワーク）	134	km
うち骨格道路網の延長（約44%）	62	km

○骨格幹線道路網整備の基本的な考え方

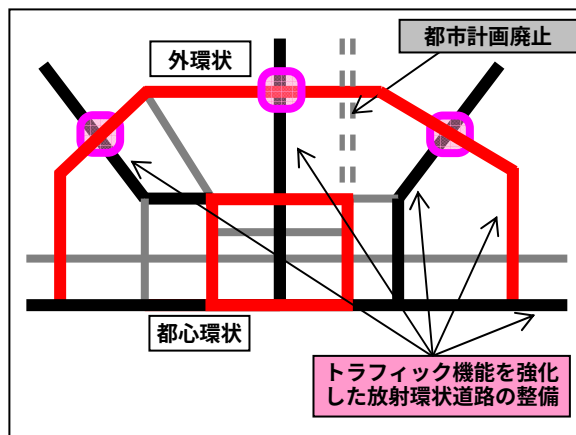
- 都市交通戦略において都市計画道路網の中から優先的に整備する骨格幹線道路を選定し、重点化区間として位置づけ
- その際の目標は、例えば、
 - A案：トラフィック機能を強化した放射・環状道路の徹底整備
 - B案：通過交通の流入を減少させ、公共交通軸や歩行者等優先地区の整備といった選択が考えられ、それに応じた整備計画が位置づけられる必要があります

都市交通戦略における
道路網整備計画の例

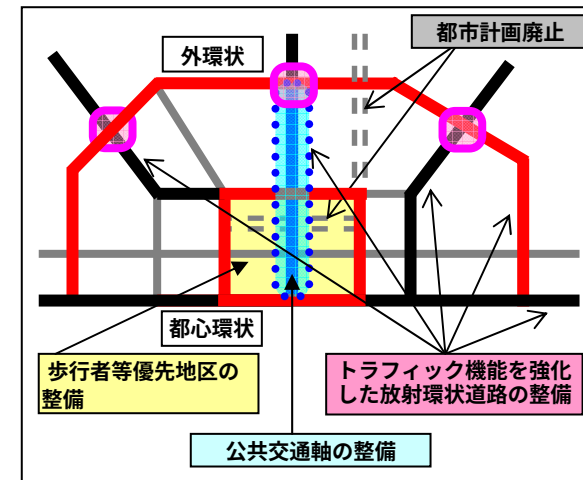
現計画



A 案



B 案



○道路整備の重点化の方向(1)《外環状道路整備》

- 外環状道路は、高いトラフィック機能を有することで、市街地内の放射道路の自動車交通の負荷を軽減
- このため、アクセス・コントロールや主要交差点の立体化等の方策を講じるとともに、利便性が向上する沿道周辺地域においては、大規模商業施設の新規立地など都市的土地利用を促進しないよう、規制策などをあわせて実施すべき

A市：4環状9放射道路とDID

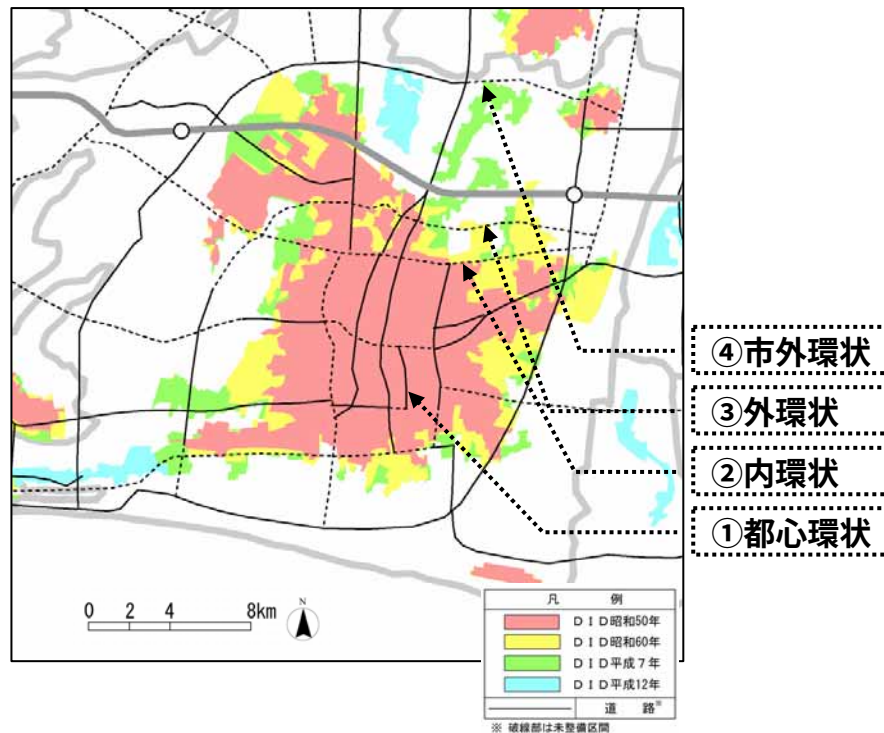


表 各環状道路整備時の各環状道路内通過交通量の増減(現況比)

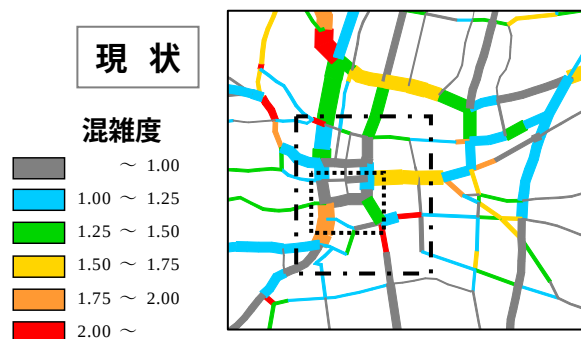
整備環状→ ↓通過交通	現況	①都心 環状	②内 環状	③外 環状	④市外 環状
①都心環状内	1.00	0.79	0.76	0.92	0.99
②内環状内	1.00	1.05	0.64	0.78	0.96
③外環状内	1.00	1.05	1.33	0.71	0.91
④市外環状内	1.00	1.05	1.26	1.13	0.89

- 上記の例では、各環状道路の整備はすぐ内側の通過交通量を減少させる効果大きい。
- また、ある環状道路を整備した場合、その環状道路より内側では通過交通量が減少するが、外側では逆に増加する。
- 上記の結果については、個々の都市圏特性により異なると考えられ、実際の道路網検討時に詳細な分析を行う必要がある。

[資料：国土交通省によるシミュレーション結果]

○道路整備の重点化の方向(2)《都心環状道路整備》

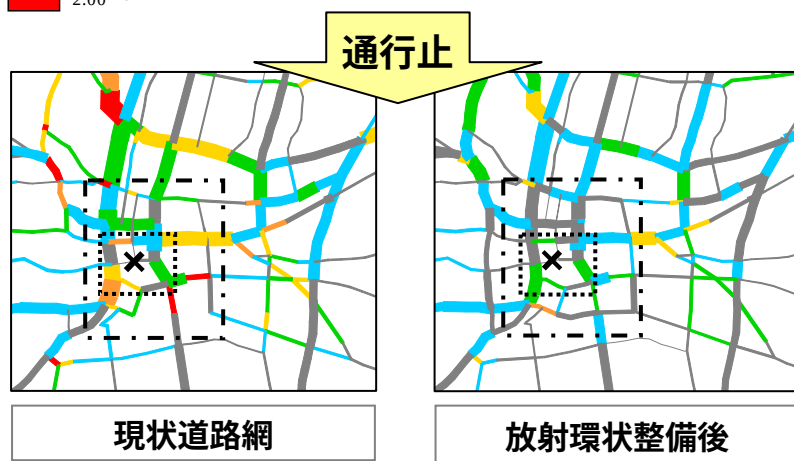
- 都心環状道路の整備は、中心市街地の道路空間を再配分し、歩行者・自転車や公共交通が中心のにぎわいある空間確保のために不可欠
- 都心通過交通を処理するトラフィック機能とともに、フリンジ駐車場等へのアクセス機能も必要であり、両機能のバランスを考えて整備すべき
- 一般に環状道路は、交通規制や交通管制により政策目標に合わせて通過交通を誘導するなどの応用度が高く、これらの施策も合わせて検討すべき



- 都心部ゾーンシステム想定エリア内の通行止めを行った場合、現況のままでは、迂回交通により周辺道路、都心部全体の混雑度が上昇。
- 放射環状整備ケースでは、通行止めを行っても迂回交通による周辺道路の混雑度上昇はほとんど起こらず、都心部の混雑度も1.0を越えない。
- このことから、都心環状等放射環状道路の整備により、都心部において歩行者や自転車に配慮した道路空間再配分が可能になると考えられる。

ケース別・通行止め有無別・都心部平均混雑度

都心部平均混雑度	ゾーンシステム想定エリア内 自動車流入	
	可能	禁止
現況	1.05	1.13
放射環状道路整備後	0.86	0.92



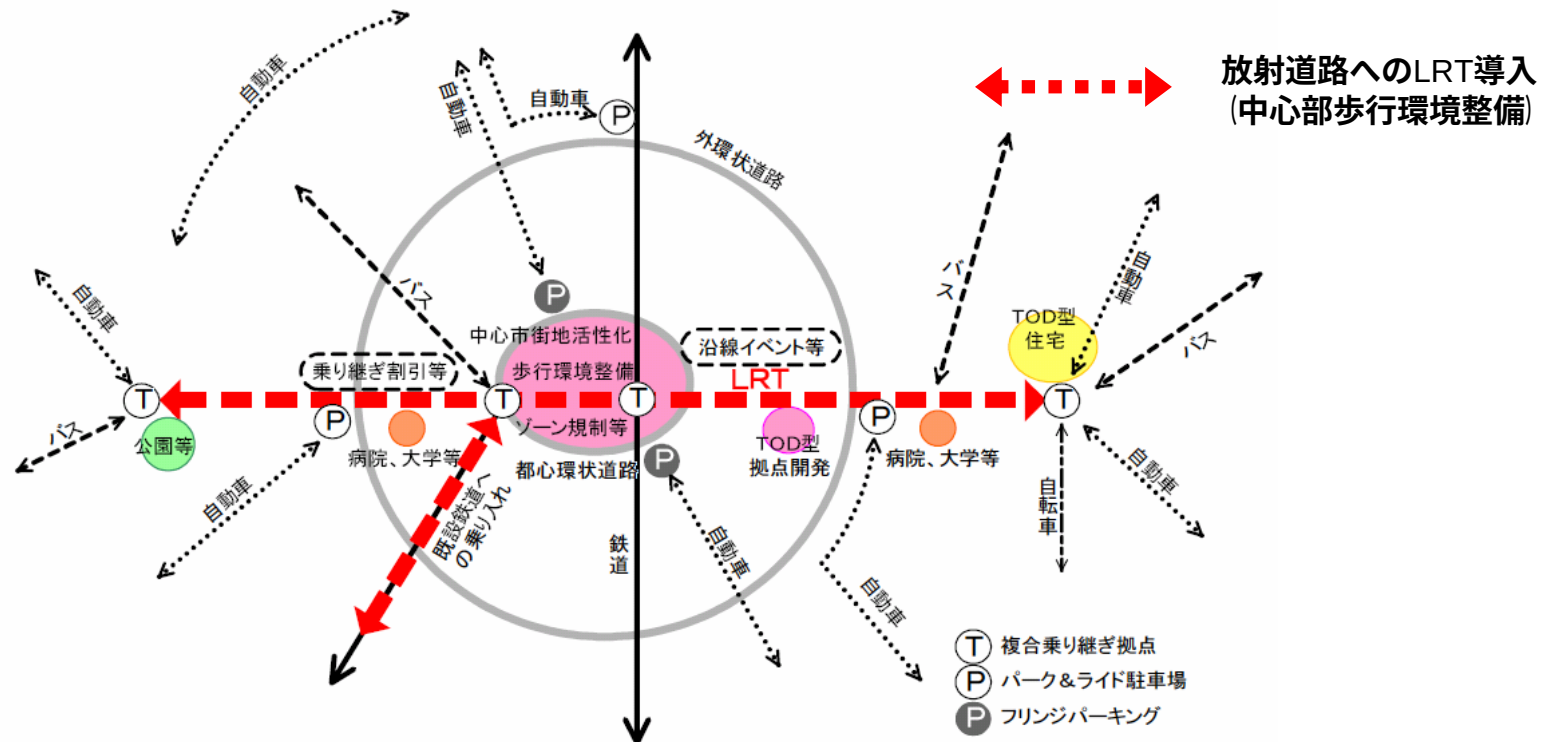
- 内...ゾーンシステムを想定しているエリア
- 内...都心環状内

[資料:国土交通省によるシミュレーション結果]

○道路整備の重点化の方向(3)《放射道路整備》

- 放射道路は、トラフィック機能重視で整備・管理してきており、これは基本的に継続
- ただし、改良済の放射道路には、環状道路整備を前提に公共交通軸とすることが適切な区間もあり、LRTや幹線バス等の導入空間として活用
- 中心市街地内の歩行者等の優先地区内においては、トランジットモール化や豊かな街路樹などにより、シンボル空間として整備することが望ましく、その際、道路空間の再構築を積極的に進めるべき。

環状道路整備を前提とした都市交通戦略：放射道路空間におけるLRT導入・中心部モール化のイメージ

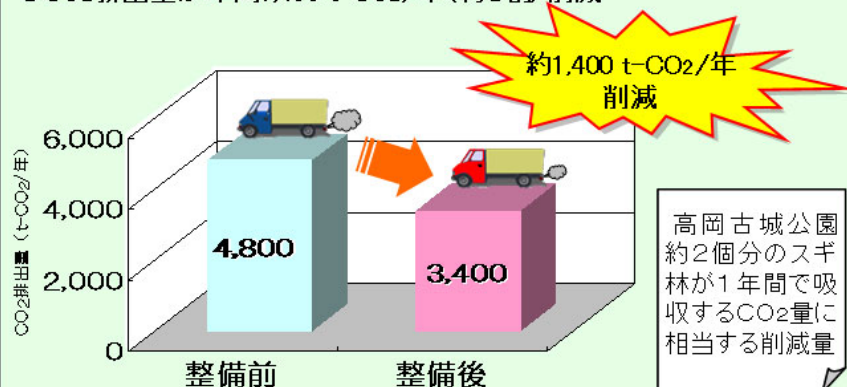


- 選択と集中により骨格幹線道路整備を進める場合、完成までに長期間を要することがあり、交通混雑解消の緊急対策として、交差点の立体化などボトルネック対策を行うことも考えられる
- この場合、費用対効果の分析などを行い、短期対策として有効なものであるかを十分検証した上で事業実施を判断すべきである。

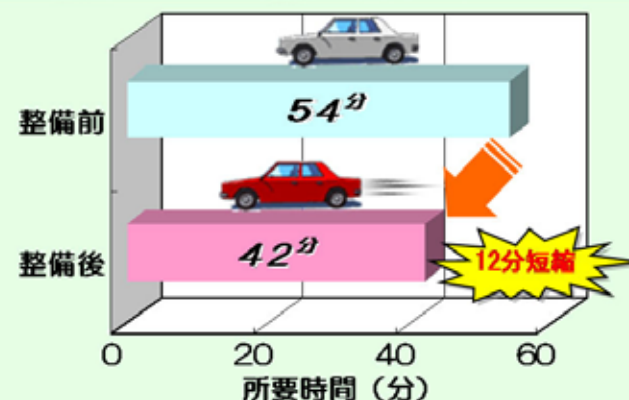
●下田立体化の状況



●CO₂排出量が年間1,400 t-CO₂/年(約3割)削減



●富山市－高岡市間の所要時間が12分(約2割)短縮



[出典] 国土交通省資料

○道路整備の重点化の方向(5)《ボトルネック対策Ⅱ》

□都市内道路のボトルネックのうち、踏切、特に「開かずの踏切」※は、対策の事業効果が高く、都市計画道路の改良が進んだ場合でも、ボトルネックとしては不変であることから、早期の解消を図るべき

※開かずの踏切:ピーク時1時間の遮断時間が40分を超える踏切

JR阪和線(美章園駅～杉本町駅付近)連続立体交差事業

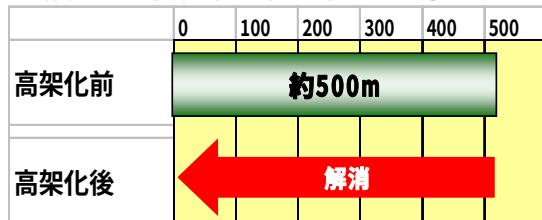
JR阪和線(美章園駅～杉本町駅付近)約4.9mを高架化し、12箇所の踏切(うち緊急対策踏切11箇所)を一挙に除却



当該事業地区では、12箇所の踏切のうち、開かずの踏切が11箇所(◎印の箇所)連続し、踏切遮断交通量が約20万台時/日に及ぶ踏切が3箇所(黄色の箇所)存在。

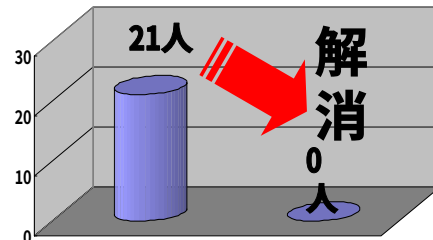
交通渋滞が解消

長居南一踏切(※1)の最大渋滞長



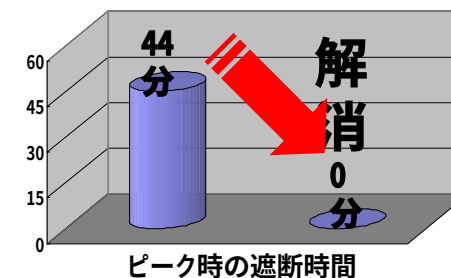
踏切事故が解消

踏切事故死者数(平成6～平成15年度合計)

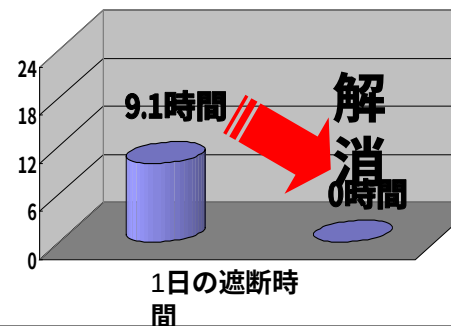


地域分断が解消

長居南一踏切



ピーク時の遮断時間



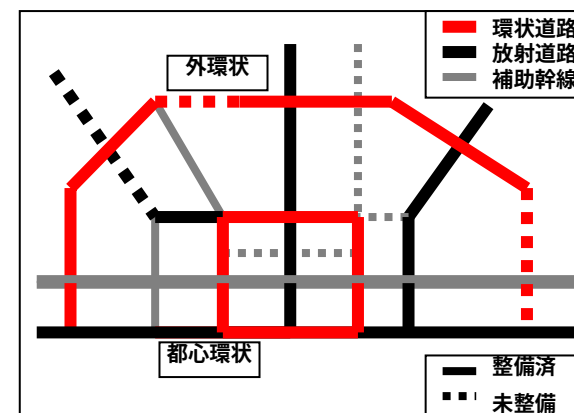
1日の遮断時間

○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

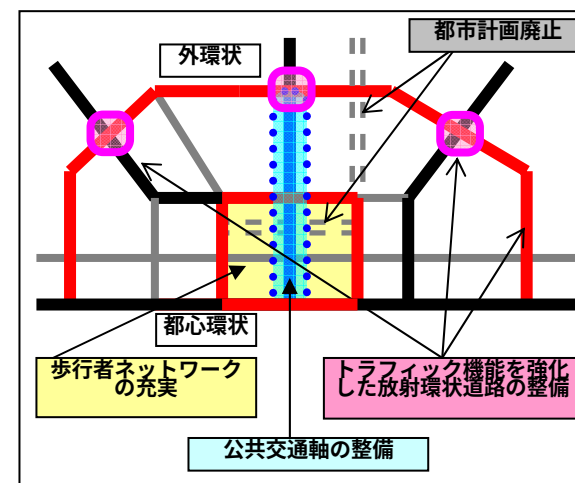
- ・都市計画道路の改良率は平成15年度で54%と高まっているが、その進展ペースは遅い
- ・一方、4車線以上の環状道路の整備率は約6割
- ・都市計画道路ネットワーク全体で自動車交通を処理



【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

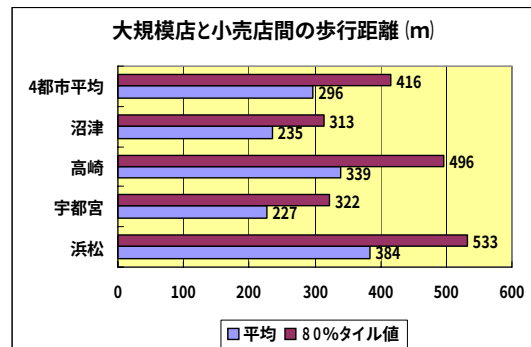
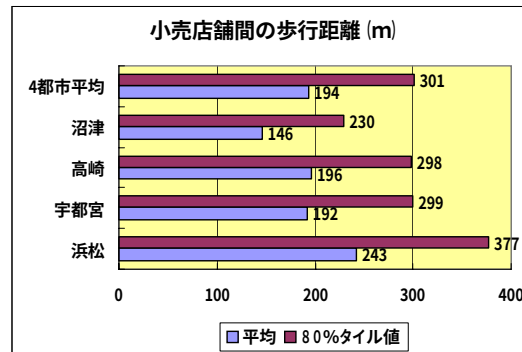
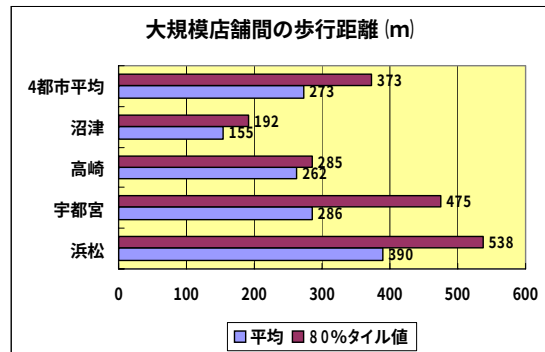


2. 地区交通

○適切な拡がりの歩行者空間の計画

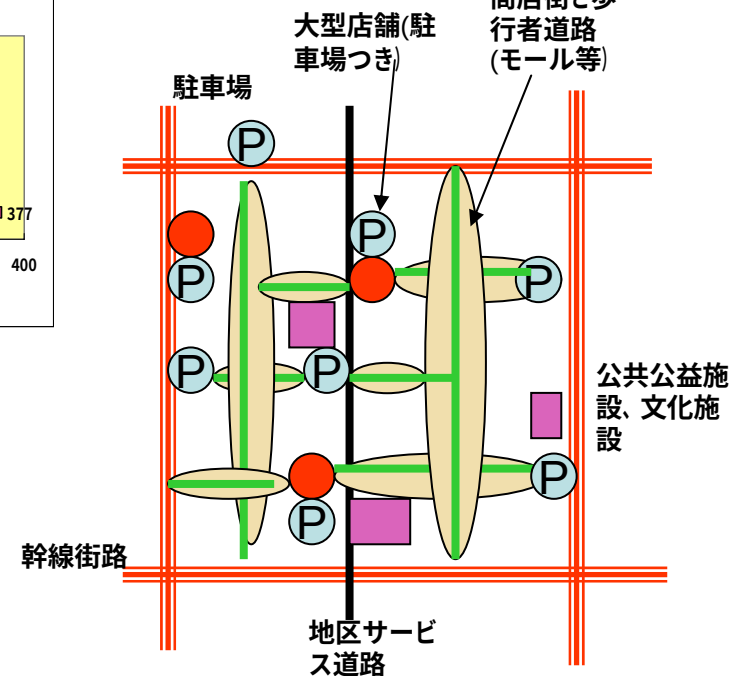
- 歩行者の歩行距離は200～400m
- 一方、自動車での来街を可能とするためには自動車サービスを可能とする道路を適切に配置することが必要
- 都心規模(商業業務施設等の集積)を考慮して幹線道路により区切られた適切な拡がりの歩行者空間を形成することが必要
- また、近年のコンピュータ技術の発達により地区レベルでのミクロな自動車交通流のシミュレーションも可能になっており計画の検証・評価、合意形成に有効

施設間の平均歩行距離



出典:「歩行回遊実態調査」
国土交通省 平成11年

商業規模等に応じた適切な拡がりの歩行者空間と施設配置イメージ



○道路構造による物理的な自動車抑制策

- ハンプ、シケイン、狭窄など物理的な自動車抑制策が我が国でも住宅地を中心に導入例が見られる
- 平成13年度の道路構造令改正により位置づけが明確になり普及しつつあるが、関係者の合意形成上、導入が進まない事例も散見
- しかしながら物理的な自動車抑制策としての整備の必要性は高い



ハンプ (凸部)



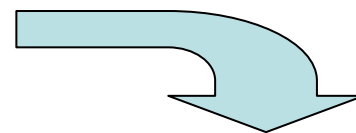
シケイン (屈曲部)



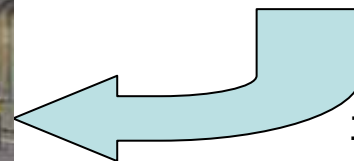
狭窄

○新たな物理的な自動車抑制策の導入 (ライジング・ボラードの例)

- 路車間通信やICカード等による選択的通行止め／時間規制
- フランス、イギリスなどで爆発的に普及しつつある
- 我が国での導入を進めるためには位置づけの明確化、管理ルールを検討が必要



通行が許可されている車両
が近づくと自然にボラードが
下がる



車両が通り過ぎると ボラードが
自動で上がる

○新たな物理的な自動車抑制策の導入 (地区境界における連続的なハンプ (スムーズ歩道) の例)

- 幹線道路に囲まれた地区において面的に歩行者中心の空間を確保するために、地区の出入口で交通静穏化のための工夫が必要
- 地区を囲む幹線道路の歩道を地区内道路との交差部において連続した構造（スムーズ歩道）とすることで幹線道路の歩道が平滑になるとともに地区への出入りに対してはハンプとしての機能を有することから海外では多くの導入事例

フランス サンテチェヌヌ



イギリス オックスフォード



○道路管理者による歩行者専用道路化

- 旭川市、さいたま市、横浜市、岐阜市等で道路管理者による歩行者専用道路化が行われている
- この場合、通行できる車両の選択などきめ細かな交通の管理を道路管理者が行うことが可能
- 運用の考え方などをガイドライン等で示すことが必要

さいたま市浦和駅前さくら草通り



(出典:みちまちアメニティ 昭和62年
社団法人日本交通計画協会)

岐阜市長良川プロムナード



○自転車走行空間の確保 (ヨーロッパ)

- 自転車が車両としての市民権を得ているヨーロッパでは、多くの都市で自転車のための走行空間が確保されている
- 専用空間でなくても、バスとの兼用、狭い道での走行スペースの明示などの工夫

ドイツ カールスルーエ市 自動車の右折レーンより中央寄りに設置された自転車レーン



フランス パリ市 バス専用レーンと兼用の自転車レーン



フランス ナント市 狭い道路における自転車通行スペース



イギリス ロンドン市オックスフォード 自転車道路



○非幹線道路活用による自転車走行空間確保

□歩道はないが自動車交通量が少なく安全な非幹線道路を活用して自転車の走行空間を確保



路肩寄りに設けられた
自転車走行レーン



サイクリングロードネットワーク（前橋市 本町・紅雲町）

（出典；群馬県HPぐんまの道づくり 群馬県県土整備局道路企画管理課・道路整備課）

○道路断面再構築による自転車走行空間の確保

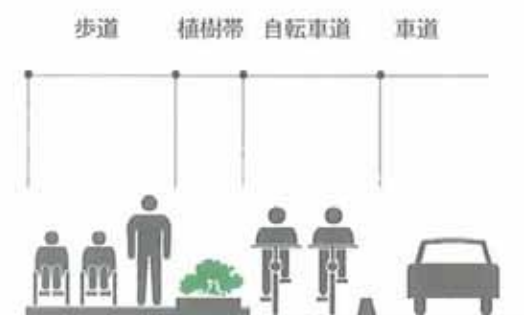
□幹線道路の停車帯等を活用（断面再構築）して自転車道を設置



整備前



整備後



資料; あんしんして歩ける街を目指して パンフレット 国土交通省岡山国道事務所

○沿道と一体となった歩行者空間確保 (特に商業地等中心市街地において)

- 古くから、ヨーロッパや日本において、歩廊、雁木といった道路と敷地の中間領域が半公共的な歩行者空間として利用されてきた
- 特に道路空間が限られている中心市街地等ではぎわいのある歩行者空間形成のため有効
- 適正な管理策とあわせた整備推進方策の検討が必要
- 様々な主体の参画を得つつ、道路・沿道空間の一体的な整備・管理の実効性を担保するのも一案

フランス・オルレアンの歩廊



LRTの待合所としても機能している



長岡市 (栃尾) の雁木



○トランジットモールの実現への取組

- ヨーロッパでは、LRTのトランジットモール等によりにぎわいのある歩行者空間を形成し、活力の再生に成功した都市が多数
- 日本では、歩行者・公共交通優先の考え方が浸透しておらず、合意形成が困難
- 特に沿道の理解が必要
- 事前の入念なシミュレーションと合意形成システムの構築が重要

ドイツ・フライブルグ市 LRTのトランジットモール



浜松市におけるバス・トランジットモールの社会実験



○自転車駐車場の適正配置

- 自転車の主要な走行動線上に、自転車駐車場が適切に配置されることが必要。鉄道駅周辺においては比較的大規模な駐車場の整備が進められてきているが、商店街等の中心市街地においては小規模・分散配置が課題
- 平成17年4月の道路法施行令改正で自転車駐車場も道路付属施設として追加。さらに占用物件として認める改正をすべく、パブリックコメントを実施

ドイツ ポツダム市における
路上駐輪場の例



路上自転車・自動二輪車等駐車場設置指針
(パブリックコメント提示案)

【図】道路上に設置する駐車場のイメージ



(路上自転車駐車場)



(路上自動二輪車等駐車場)

○駐車場の戦略的配置 (特に商業地等中心市街地において) ー地区のフリンジにおける共同駐車場の整備の例ー

- 交通規制とあわせ、地区の周辺 (フリンジ) に共同駐車場を整備
- 歩行環境向上、地域活性化に寄与

中心市街地の商店街の周辺部 (フリンジ) に駐車場 (227台) を整備
商店街の道路は交通規制により歩行者空間化



路上駐車等により歩行者の安全性が阻害

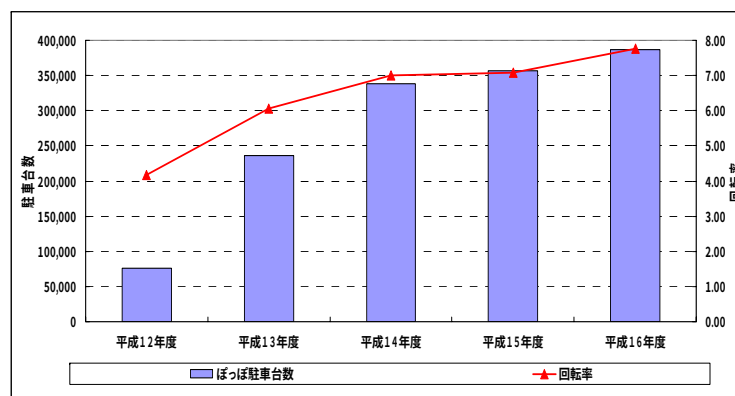
[効果]

- ◇年間約40万台の利用
- ◇路上駐車が減少し交通が円滑化
- ◇商業施設の集客力向上に寄与

年度	H14
来街者数	587,552人

年度	H14
年間販売額	5,237億円

駐車場の利用は年間40万台



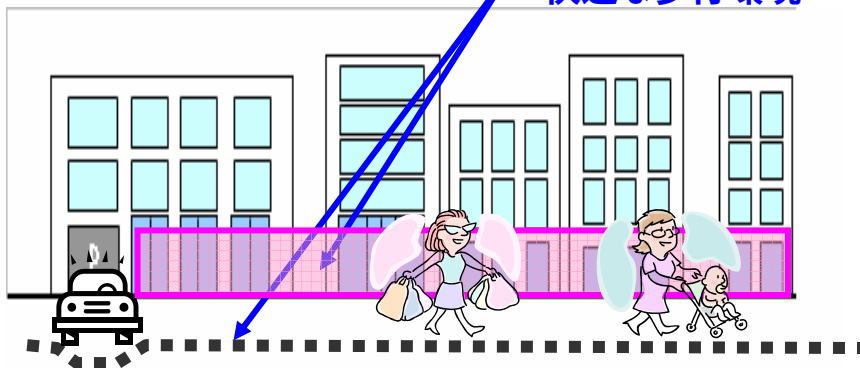
路上駐車が一層され交通環境が改善

○駐車場の戦略的配置 (特に商業地等中心市街地において)

ー附置義務駐車場の集約化の例ー

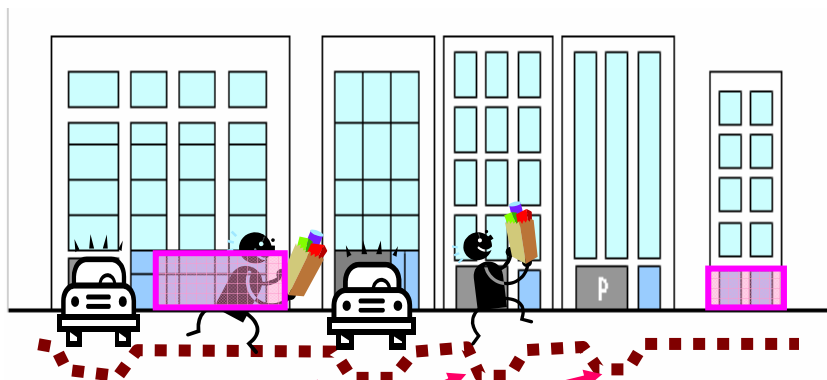
〔建替え前の銀座のまちなみ〕

・商業機能の連続性
・快適な歩行環境



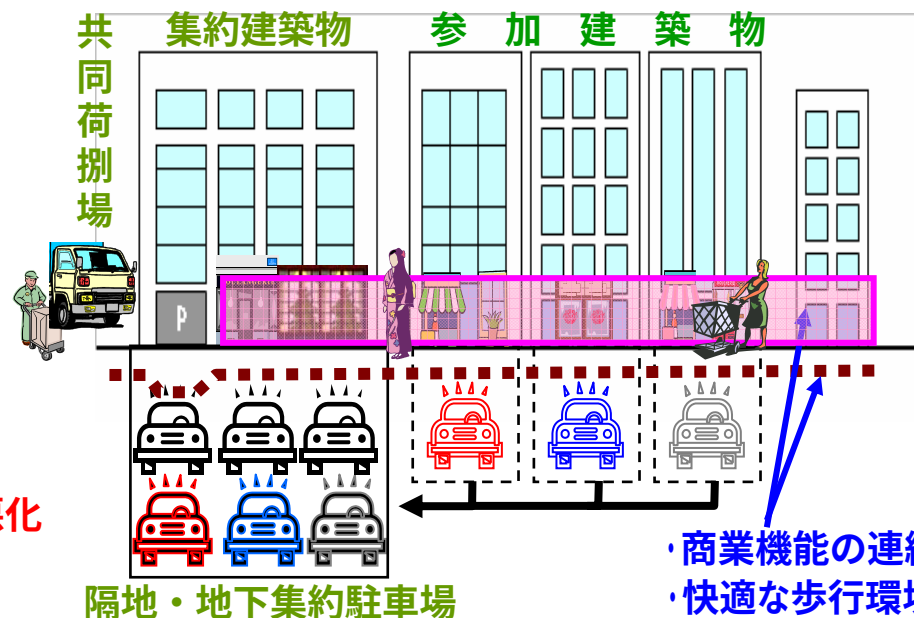
□附置義務駐車場を隔地の集約駐車場などに戦略的に配置することにより、商業機能の連続性や快適な歩行環境の確保が可能

〔建替後（何も対策を行わなかった場合）〕



・駐車場出入口による歩道切り下げ→歩行環境の悪化
・駐車場出入口による商業機能の分断

〔建替後（隔地駐車場を戦略的に配置した場合）〕



・商業機能の連続性
・快適な歩行環境

○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

【現状】

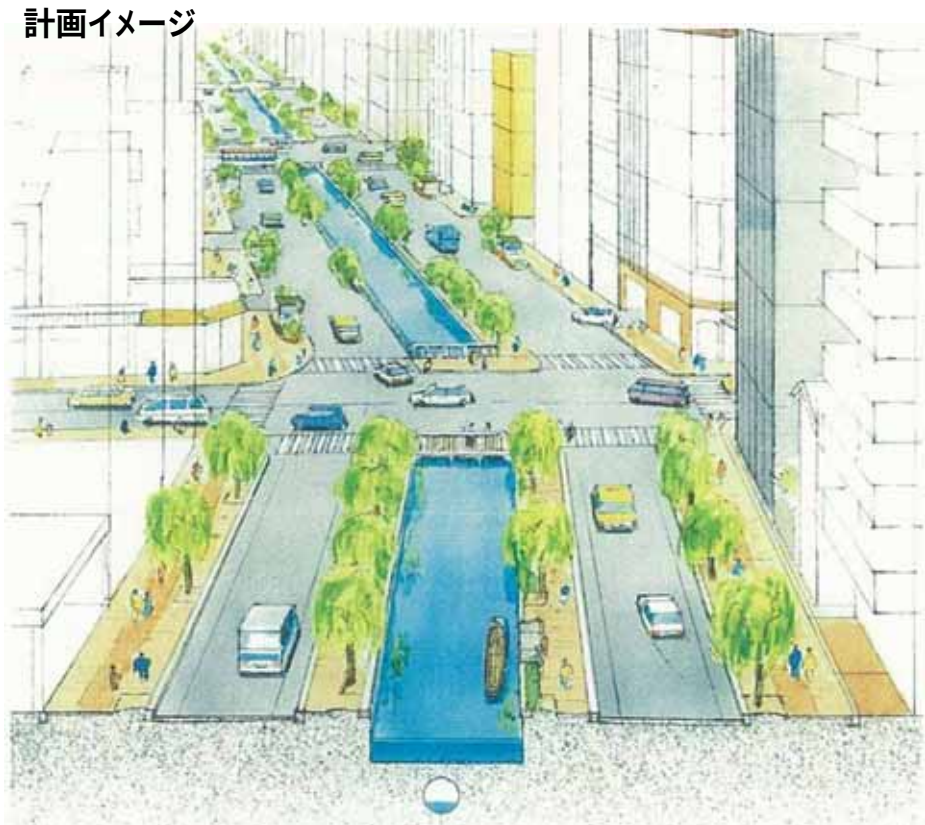
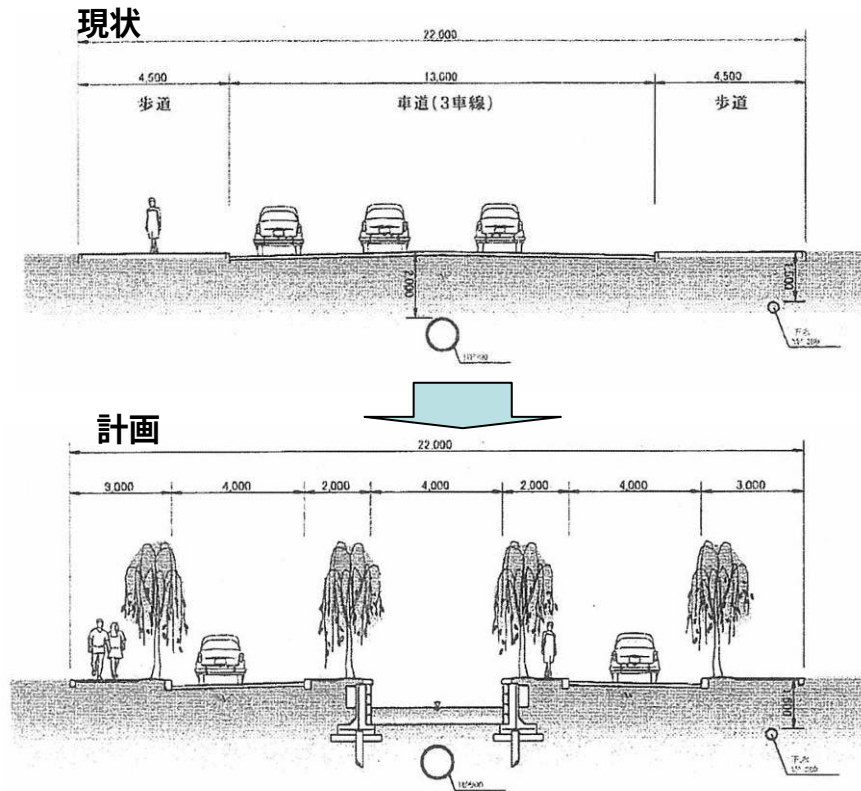


【再構築後】



○都市内道路の再構築による水・緑の導入

- 骨格的な環状道路等の整備に合わせ、これまで交通処理を担っていた道路の機能を見直し
- 断面を再構築し水・緑を導入
- 公園事業、下水道事業等との連携方策を検討



(出典:全国都市再生モデル調査「水の都交流ステージ創り検討調査」
中心市街地再生にむけて 平成16年3月新潟市)

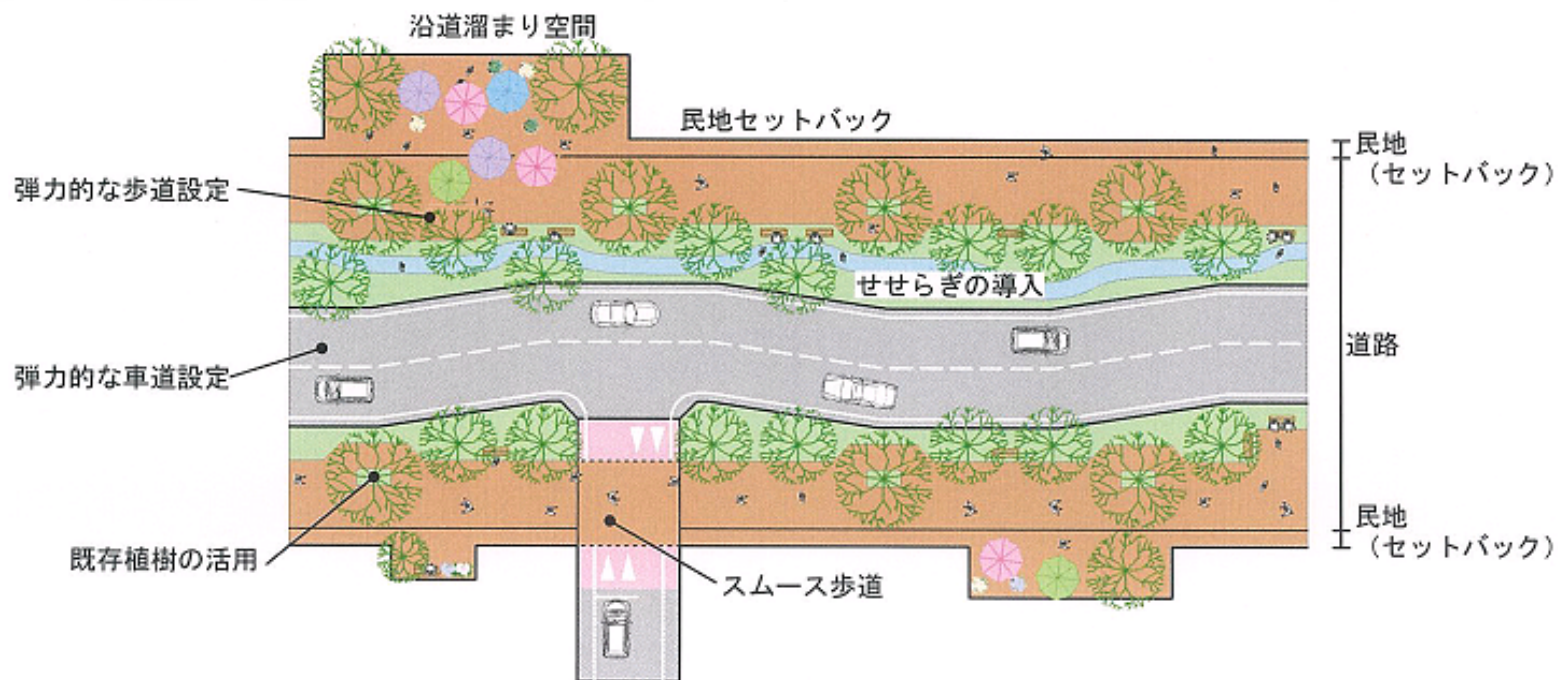
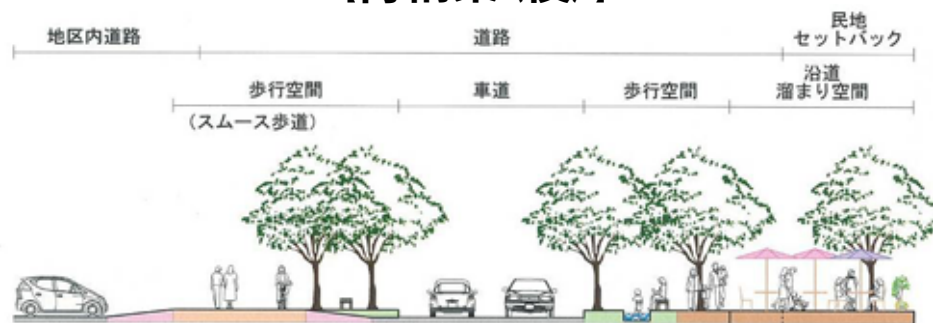
○街路空間の再構築イメージ

- 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

【再構築（前）】



【再構築（後）】



○住民等による地域の管理

一民間による地域の管理・運営の事例一

- 地方公共団体から民間が地域における自転車駐車場の管理・運営と放置自転車指導業務を一括して受託する事例
- 一定の財源を有し地域の管理（エリア・マネジメント）を行うような主体・仕組みを検討すべきではないか

江戸川区における事例

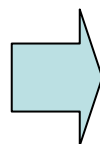
「放置自転車0（ゼロ）を目指して」

駐輪場運営、啓発活動、撤去・搬送及び返還業務を駅ごとに一括して民間に委託

区 → 民間企業

- ・業務委託
- ・施設提供
- ・駐輪場利用台数及び放置自転車の撤去・返還業務の実績に応じ報奨金のインセンティブ

一之江駅



[参考] 歩行者の権利に関する欧州憲章①

1988年、欧州議会において採択

- I. 歩行者は、健全な環境に生きる権利を持ち、また、身体的かつ精神的な安全が適切に確保された公共空間の快適さを自由に享受する権利を有する。
- II. 歩行者は、都会であれ田舎であれ、自動車のためでなく人間のために整備された街なかに生きる権利を持ち、徒歩・自転車で移動の快適さを享受する権利を有する。
- III. 子供、高齢者、身体障害者は、街が弱者としての不便さを増大させるのではなく、社会との豊かな触れあいの場であることを望む権利を有する。
- IV. 障害者は、公共空間や交通システム、公共交通における整備（ガイドライン、警告標識、音声標識、低床バス・トラム・列車）を含め、彼らが可能な限り独りで移動できるようにするための施策を望む権利を有する。
- V. 歩行者は、歩行者のみが使える空間ができるだけ広い空間であること、また、それが単に歩行者のためだけの空間ではなく、その街のあらゆる機能と調和した空間であることを望む権利を有する。また、歩行者は、短く、合理的で安全な経路を使って移動する権利を有する。
- VI. 歩行者は、次のことを期待する権利を有する。
 - (a) 自動車は、科学者によって認められた化学物質と騒音の排出基準に従うこと
 - (b) すべての公共交通車両が大気汚染と騒音の原因でなくなること
 - (c) 都市に植樹することを含め、緑の空間を創造すること
 - (d) 歩行者や自転車の交通安全を確実に担保するために、自動車の制限速度を定めること、道路や交差点を適切に配置すること
 - (e) 自動車の不適切な使い方や危険な使い方を促すような広告を禁止すること
 - (f) 視覚障害者や聴覚障害者にも配慮した仕様の交通標識・表示とすること

[参考] 歩行者の権利に関する欧州憲章②

- (g) 歩行者交通が車道と歩道それぞれにアクセスしやすく、車道と歩道に容易に出入りできるよう対策をとること。
- (h) 自動車の突出部を滑らかなものにするために、形態や部品を調整すること、また、方向指示器をより効果的なものにする事
- (i) 危険な行為を冒した者が、経済的な負担を負うような責任制度（たとえば、1985年以降フランスにおいて実施されているような制度）を導入すること
- (j) 歩行者や低速で道路を利用する者の観点から、適切な運転を促進するための教育プログラムを施すこと

VII. 歩行者は複数の交通手段を組み合わせて使うことにより、完全に、不自由なく移動できる権利を有する。特に、次のことを期待する権利を有する。

- (a) 身体障害者を含めてすべての市民のニーズに合う、環境にやさしく、空間的にも広く、十分な設備を持った公共交通が提供されること
- (b) まちなかの各所に、自転車のための施設が配置されていること
- (c) 歩行者の通行を妨げず、また、歩行者が街なかを歩く楽しみを邪魔しないように配置された駐車場が配置されていること

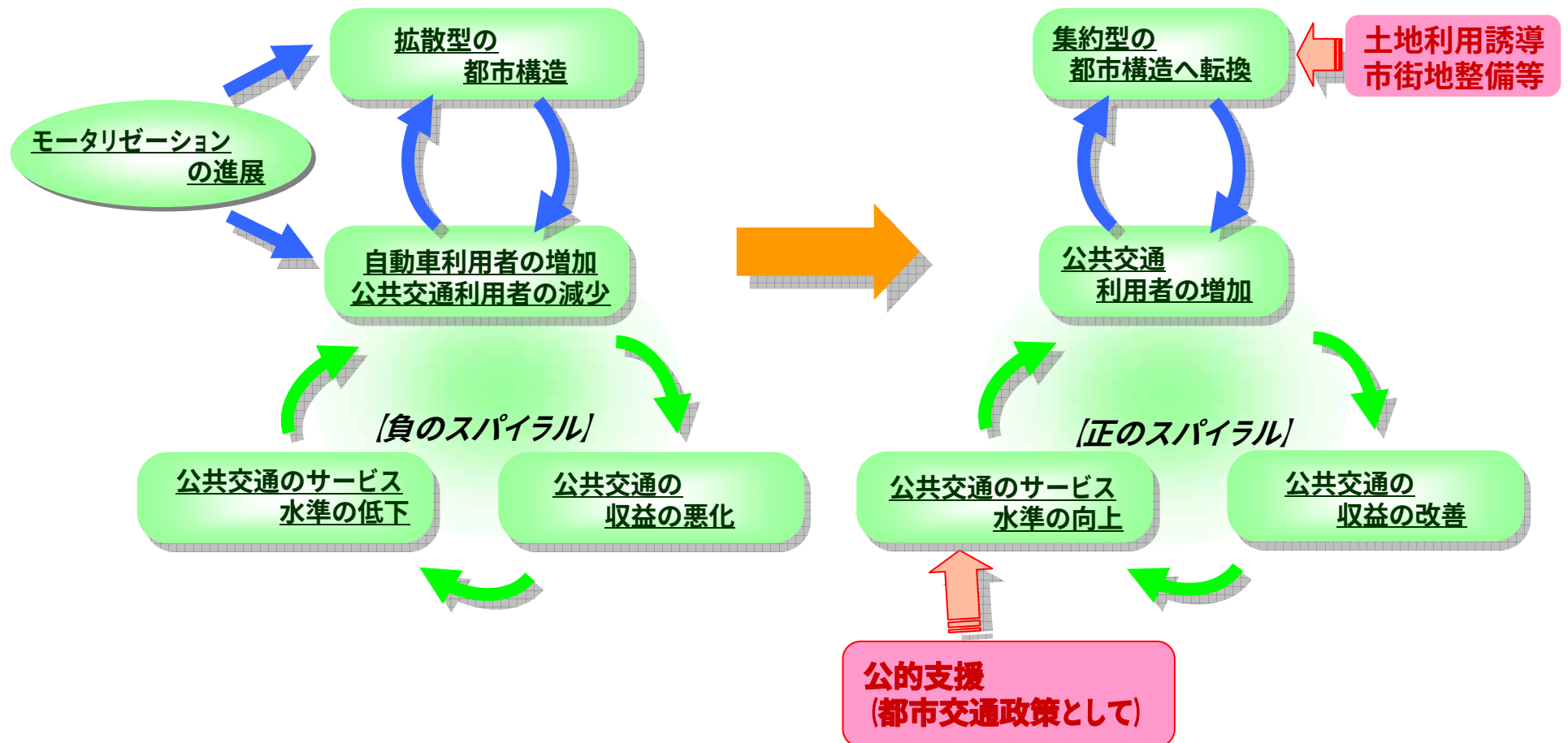
VIII. この憲章に参加する国は、歩行者の権利と環境にやさしい交通体系に関する包括的な情報が、最も適切な方法で社会に周知され、また、子供たちが就学した初期の段階から教えられるように保障しなければならない

(和訳 社団法人 日本交通計画協会)

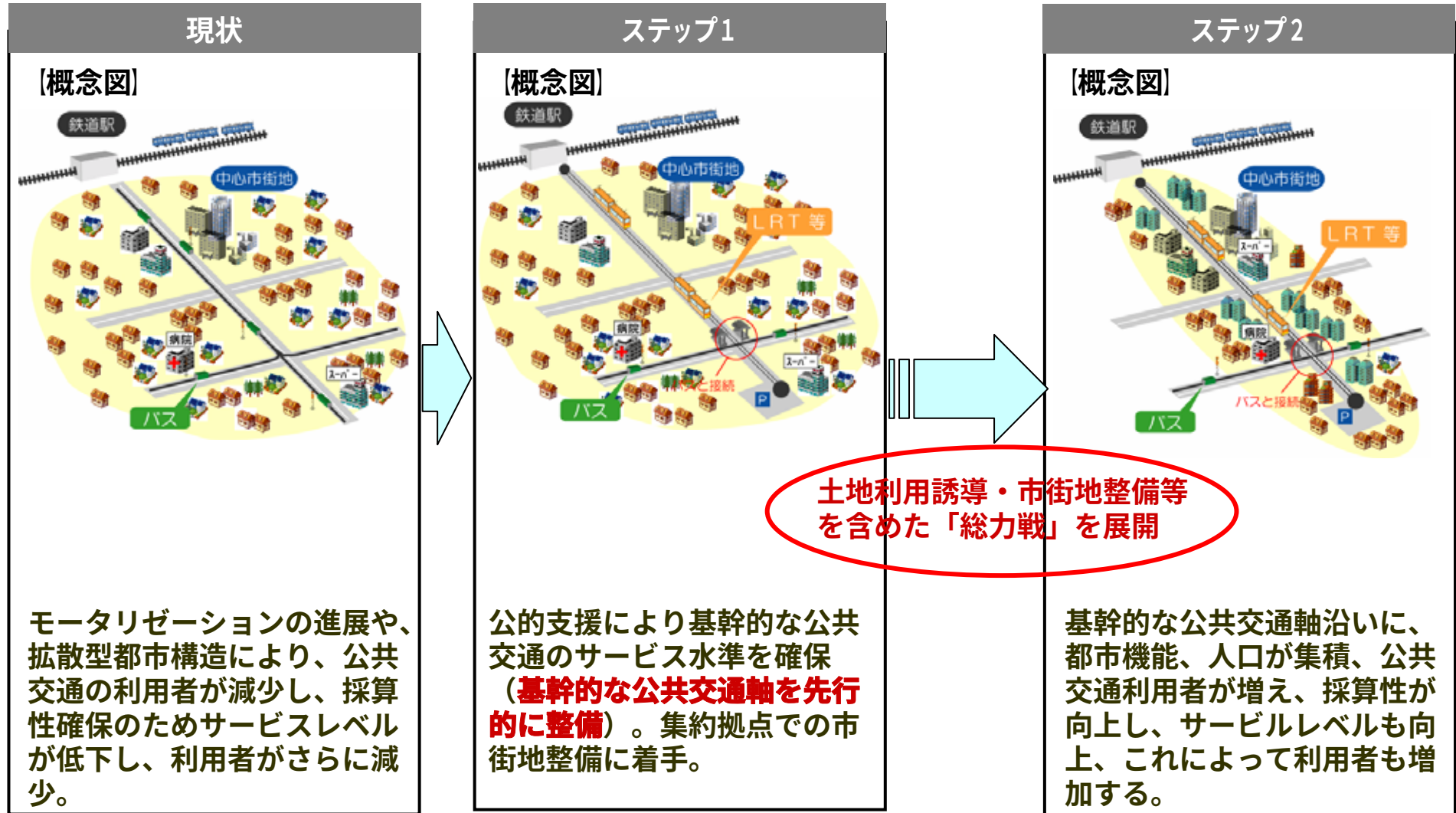
3. 公共交通 (集約型都市構造の実現に向けた公共交通の考え方)

- 公共交通はモータリゼーションの進展や拡散型の都市構造により利用者が減少⇒採算性が悪化⇒サービス水準が低下⇒利用者減少の負のスパイラルに
- 集約型都市構造を実現するためには、基幹的な公共交通に必要とされるサービス水準を確保し、これを契機に土地利用誘導や市街地整備等を含めた「総力戦」を展開し、正のスパイラルへ転換

●公共交通の整備と集約型都市構造の実現シナリオイメージ



○集約都市構造の段階的取組のイメージ



○公共交通サービス目標水準

- 集約型都市構造を支える公共交通には、高度なサービス水準を確保することが必要
- 基幹的な公共交通軸では、定時性、運行間隔、運行時間帯等に関して、自家用自動車による移動と遜色のないサービス水準にするとともに、市街地整備による集約型都市構造の形成と連携していくことが必要
- 中心市街地では、徒歩と公共交通で移動が可能となるとともに、高齢者等においても無理なく、利用しやすい公共交通サービスを提供
- 集約拠点とその他地域を結ぶ路線では、きめ細かな移動に対応し、また、高齢者等でも利用しやすい公共交通サービスに配慮

集約拠点のアクセスする路線 (支線バス)

- ・ 集約拠点及び基幹的公共交通軸へのアクセスを確保
- ・ 運行時間帯は通勤、通学利用を考慮
- ・ 基幹的公共交通との乗継を考慮した時間帯

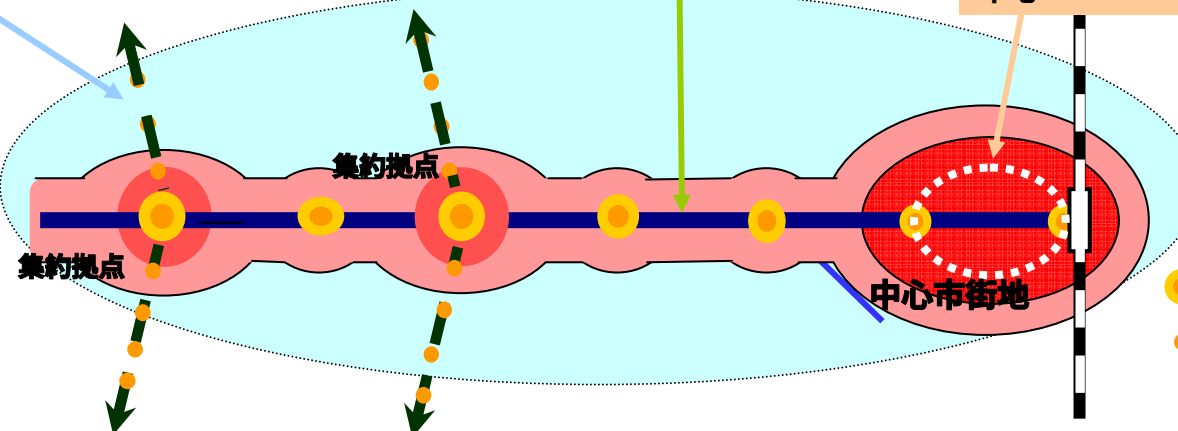
基幹的公共交通軸 (LRT、BRT、急行バス)

- ・ 自家用自動車と遜色ないサービス水準
- ・ バス専用レーンや公共車両優先システム (PTPS) 等の整備
- ・ 待ち時間を気にせず乗れる運行間隔
- ・ 運行時間帯は、通勤・通学利用を考慮し、早朝から深夜

中心市街地内の移動を支援する路線 (循環系バス、コミュニティバス)

- ・ 徒歩と公共交通で快適な移動を確保
- ・ 待ち時間を気にせず乗れる運行間隔
- ・ 中心市街地内の活動時間として昼間中心

基幹的な
公共交通軸
形成の概念



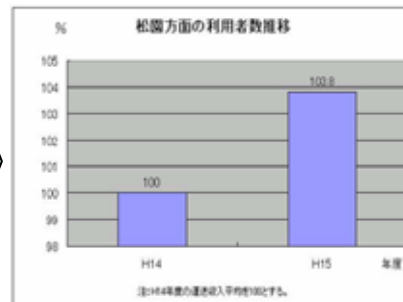
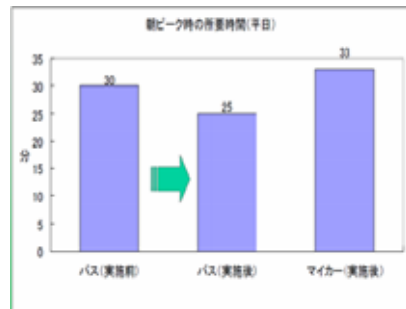
- : LRT電停、急行バスのバス停
- : 各停バスが停車するバス停

○公共交通におけるサービス水準の考え方

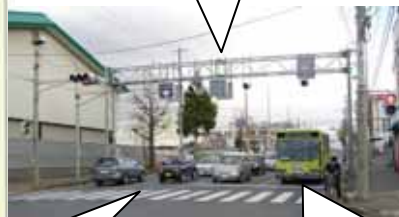
基幹的な公共交通軸では、自動車による移動と遜色ない水準の公共交通サービスを確保

盛岡市では、基幹バスの所要時間が自動車よりも速いことが、利用者増の要因の一つとなっている。

■朝ピーク時所要時間（盛岡市ゾーンバス）



リバーシブル案内表示



通勤時間の中央線

バス専用レーン化

運行間隔は待ち時間を気にせず乗れる範囲内とし、また、運行時間帯は、路線の利用実態に合わせて設定

- ・基幹的公共交通はピークで5～10分間隔、オフピークで15～20分間程度。
- ・運行時間帯は早朝から深夜までが多い。
- ・表定速度は15～20km/h程度が多い。
- ・バス停留所間隔は地域によって異なり、幹線バスでは500～1000m程度。

【基幹的なバス・LRTなどのサービス水準】

		運行間隔		運行時間帯	表定速度 (km/h)	バス停留所間隔 (m)	備考
		ピーク時	オフピーク				
大都市圏	豊田市基幹バス	15～20分	15～20分	5～22時台	30.2	744	実績
	名古屋市基幹バス	5分	10分	6～22時台	19.1	638	実績
地方中核都市	長崎市路面電車	2～8分	5～10分	6～23時台	13.4	292	実績
	富山市LRT	10分	15分	5～23時台	19.8	633	実績
	金沢市基幹バス	5～10分	10～20分	6～24時頃	15.0	500	実績
	盛岡市基幹バス	3～4分	10～20分	6～24時台	17.5	1043	実績
	熊本市	10～15分	—	—			アンケート
海外都市	ストラスブルールRT	3分	6～8分	—			実績
バスサービスハンドブック		10～20分		—			土木学会

※表定速度、バス停留所間隔は、代表的な区間を選定して計測。

【都心循環バスのサービス水準】

名称	運行間隔	平均バス停留所間隔	運行時間帯
盛岡市 (でんでんむし)	10～15分間隔 (右回り・左回りとも)	約300m (路線長5.7km、 バス停19箇所)	9～19時台
金沢市 (金沢ふらっとバス)	15分間隔 (一方運転のみ)	此花ルート約270m (路線長4.9km、バス 停18箇所)	8～18時台

○公共交通におけるサービス水準の考え方

公共交通における停留所の配置に関しては、利用者、利便性等を考慮し、実態に合わせて適切に配置

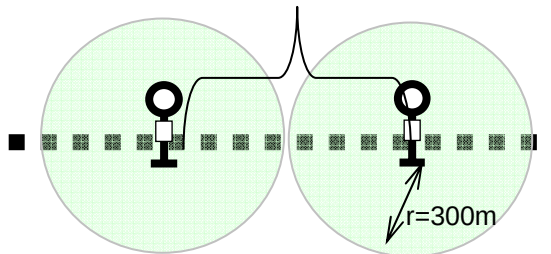
一般的な人が歩くのに抵抗を感じない距離は約300mであるが、高齢者等は約100mと短い。

■歩くことに抵抗を感じない距離

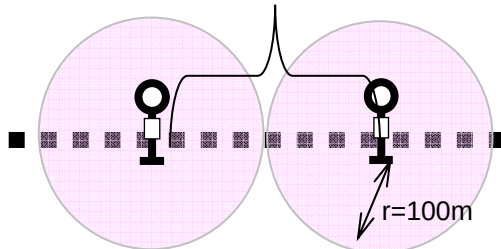
条件	一般的な人 歩行速度80m/分	高齢者等 歩行速度40m/分
90%の人が抵抗感なし(約3.5分)	300m	100m
大きな荷物がある(約2分)	150m	150m
雨(約2分)	150m	150m

資料:バスサービスハンドブック(土木学会)

▲バス停間隔 600m

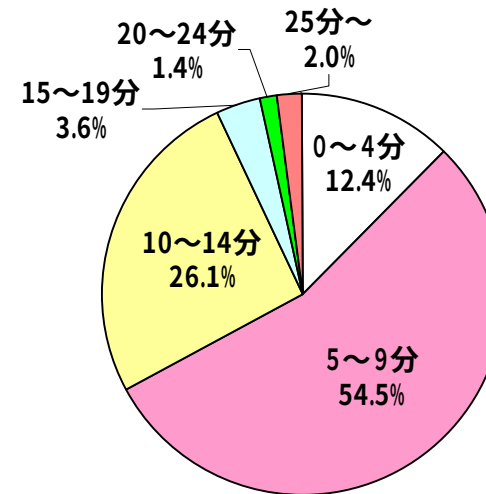


▲バス停間隔 200m



バス停留所までの徒歩アクセス時間の要望は、10分程度以内が約2/3を占めている。

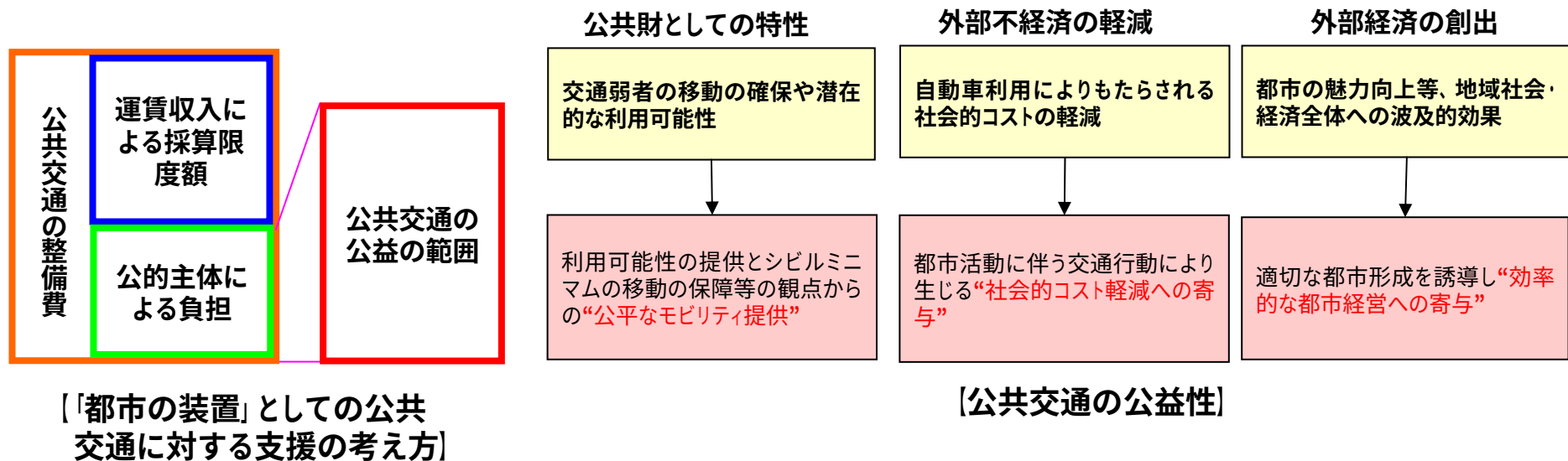
【自動車利用者が公共交通に転換する場合に求める通勤・通学時の徒歩アクセス時間】



資料:平成10年度熊本都市圏総合都市交通体系調査

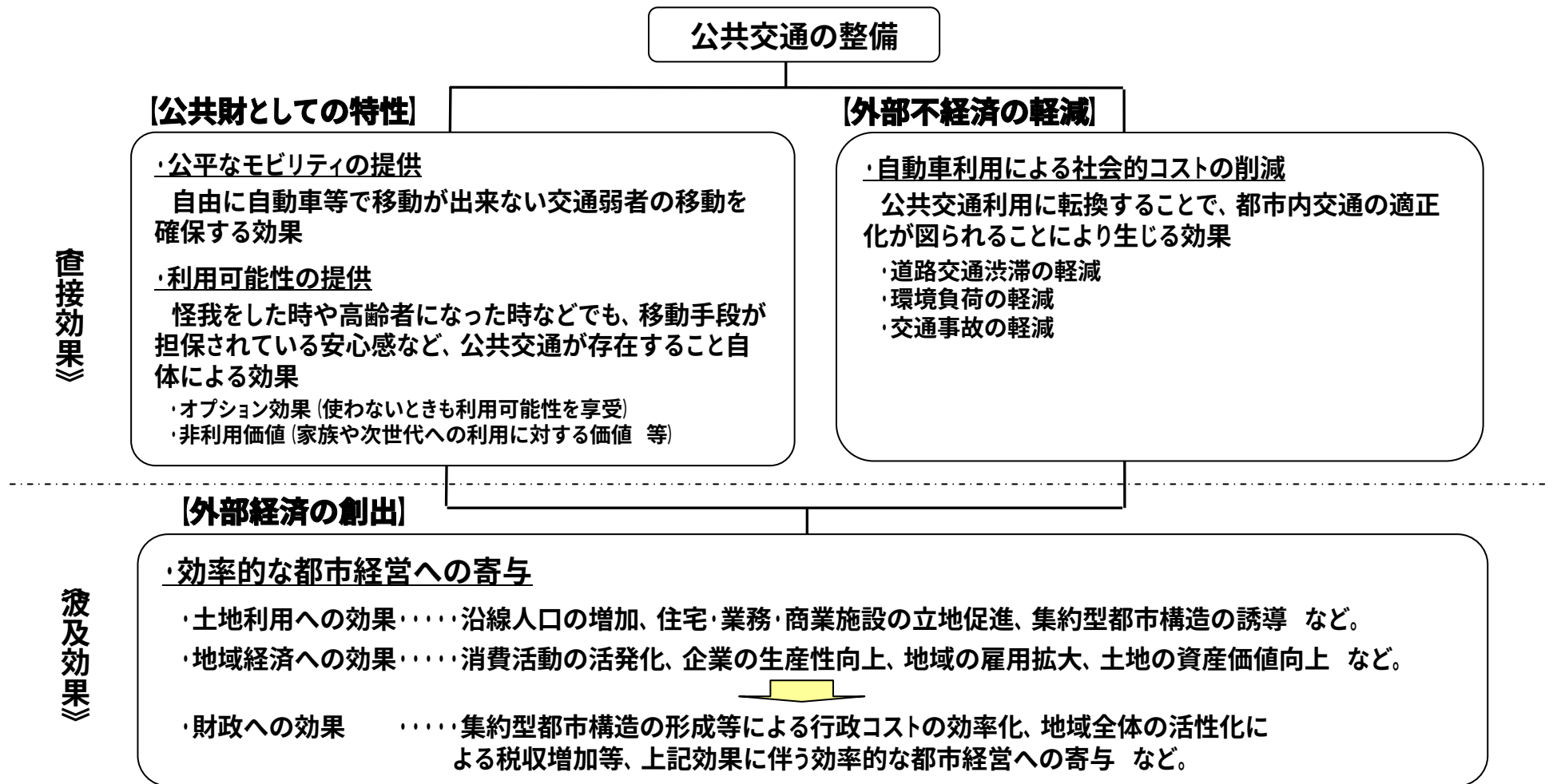
○公共交通に対する公的支援の考え方

- 公共交通は「都市の装置」であり、集約型都市構造を実現するまで必要なものという考え方から、都市整備・まちづくりの一環として、関連する多様な施策も含めて整備を行うことが必要
- その際、現行の独立採算の前提では、必要なサービス水準を確保できない公共交通に対しては、公的主体の支援が必要であり、支援の範囲は公共交通の整備費から運賃収入を除いた分を対象とし、公共交通整備によりもたらされる公益性の範囲内とする
- 公共交通の公益の範囲については、不特定多数へのサービスや公共交通サービスがもたらす経済・社会への波及的効果を踏まえ、
- 以下の3つの視点で整理



○公共交通整備による公益性の考え方

- 公共交通整備による公益性は、**直接的な効果**（公共財としての特性・外部不経済の軽減）と**直接効果から波及する効果**（外部経済の創出）に分けられる



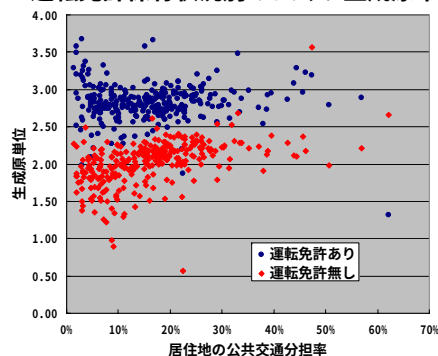
○公共交通整備による公益性の考え方 ー公共財としての特性ー

□交通弱者のモビリティ格差の是正や将来的な交通弱者の受け皿としての機能が求められている状況

・モビリティ格差是正の必要性

自動車を自由に使えない人は、トリップ生成原単位が小さく都市活動において制約を受けていると考えられ、公平なモビリティの提供が必要。

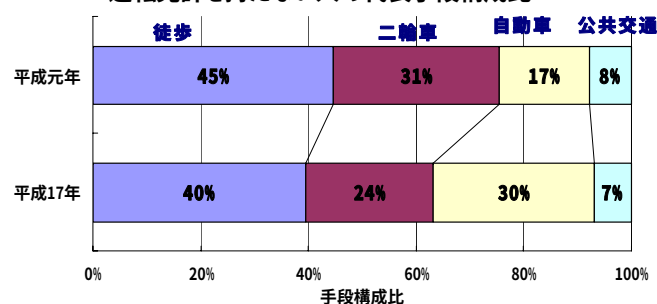
運転免許保有状況別のトリップ生成原単位



資料：平成12年京阪都市圏PT調査

自動車を自由に使えない人は、送迎・同乗によりモビリティを確保している人が増えており、通院や通学などの日常活動の自立支援とその送迎の負担回避は重要。

運転免許を持たない人の代表手段構成比

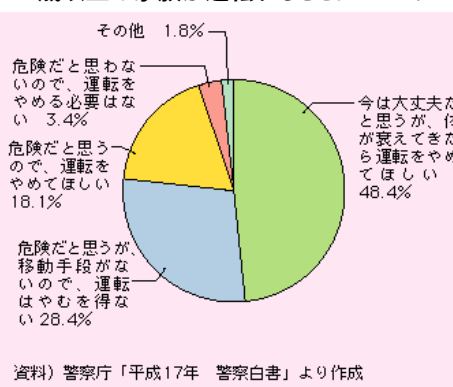


資料：福岡都市圏PT調査

・高齢者になった時の移動手段確保の必要性

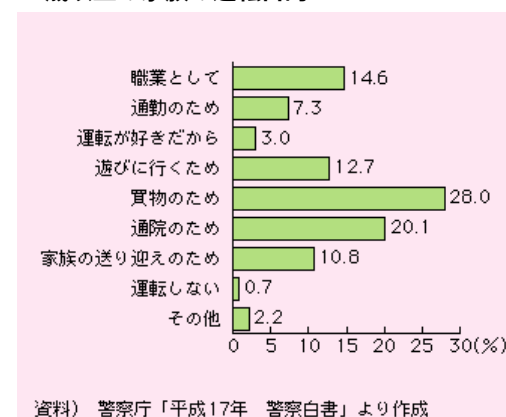
高齢化社会においては、免許保有者でも将来的に自動車運転をあきらめざるを得ない人が増え続けるため、その受け皿としての交通基盤整備が必要。

70歳以上の家族が運転することについて



資料：警察庁「平成17年 警察白書」より作成

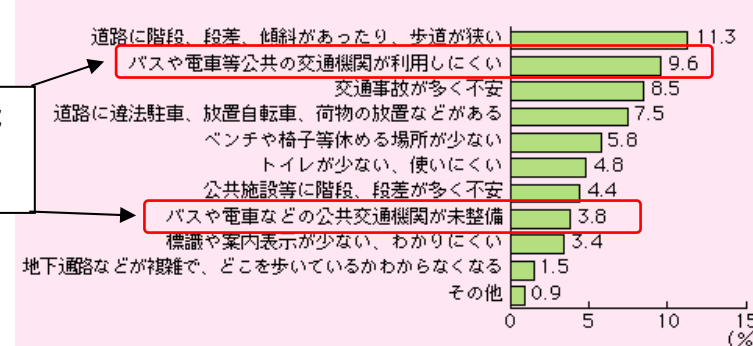
70歳以上の家族の運転目的



資料：警察庁「平成17年 警察白書」より作成

高齢者(60歳以上)の外出時の障害

公共交通の機能強化が求められている



資料：内閣府「高齢者の日常生活に関する意識調査」(平成16年11～12月調査)より作成

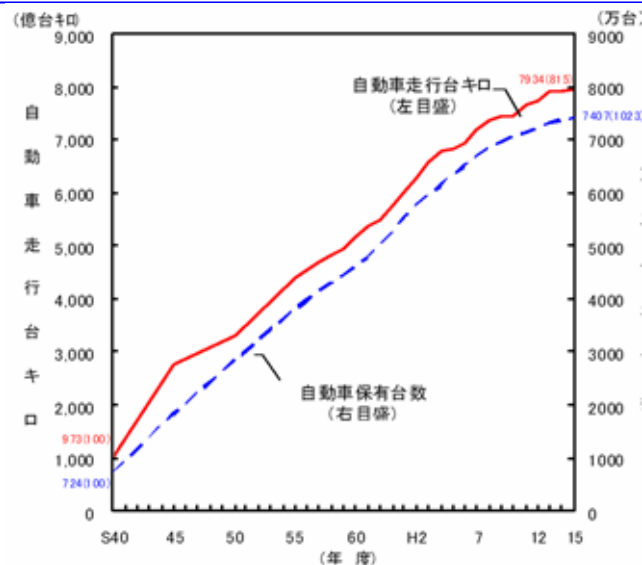
○公共交通整備による公益性の考え方

ー外部不経済の軽減ー

- 道路交通への過度の依存による社会的影響（道路交通渋滞・環境負荷増大・安全性の低下等）は、公共交通の機能強化により軽減
- 道路交通渋滞による損失額は約12兆円/年^{注1)}で、伸び続ける自動車交通に対して、その利用の適正化が求められてる状況
- 高齢ドライバーの死亡事故が増加しており、公共交通の機能強化により、高齢者が自動車を運転しなくても安全に生活できる交通環境の整備が求められている状況

注1) 出典『道路整備の中期ビジョン(案)』国土交通省

昭和40年からの35年間で自動車保有台数は約10倍、走行台キロは約8倍に増加している。



<参考資料>

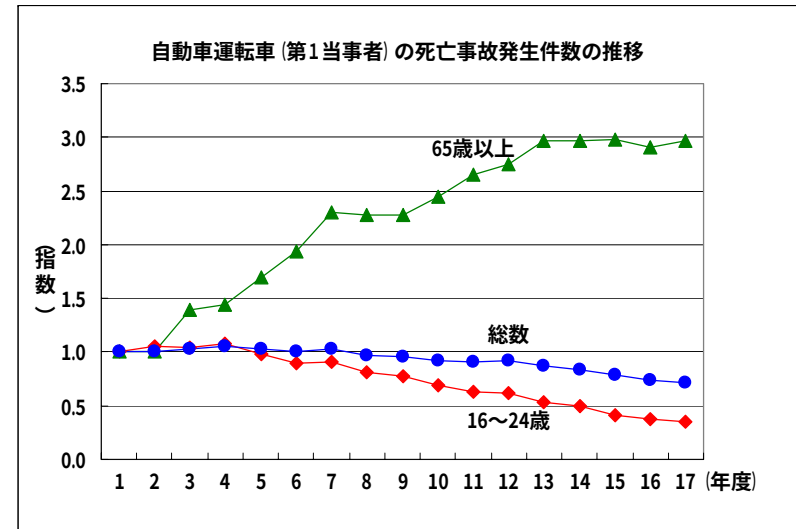
(社)日本自動車工業会「自動車統計月報」(各年6月号)、
国土交通省「陸運統計要覧」(各年版)、「自動車輸送統計年報」(平成15年度分)

注) 1. ()内は昭和40年度を100とする指数。

2. 自動車走行台キロは軽自動車を含む。

出典: 国土交通省資料

高齢化の進展に伴い、高齢ドライバーが第1当事者となる死亡事故件数も増加、平成元年と比べ約3倍となっている。



(注) 平成元年を1とした指数

出典: 国土交通白書2006

○公共交通整備による公益性の考え方 －外部経済の創出－

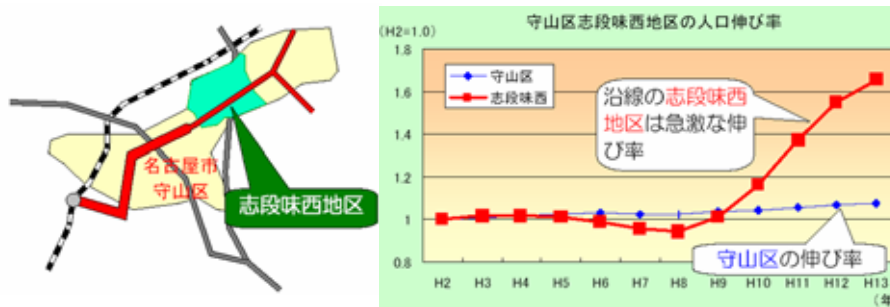
◆土地利用への効果

□公共交通沿線では、人口増や各種都市施設の立地が促進されており、集約型都市構造形成へ寄与

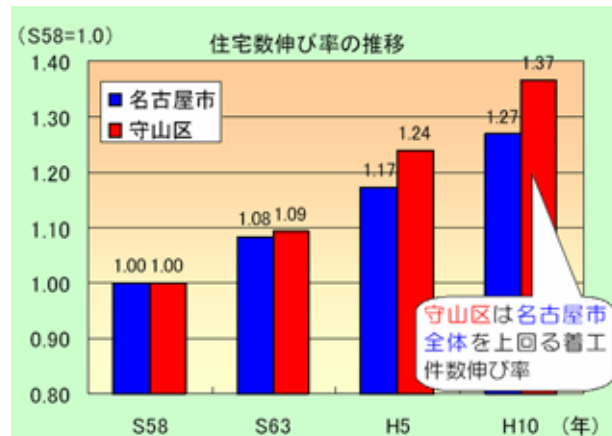
ガイドウェイバス沿線では、人口・住宅着工件数が大幅に増加。

○間接効果1: 人口の伸びが顕著

ガイドウェイバスの工事が本格化した平成10年以降は伸び率が急増

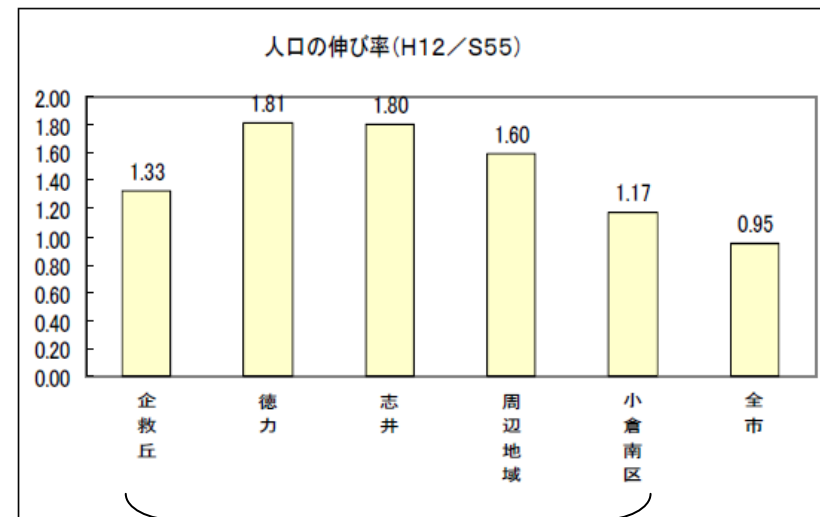


○間接効果2: 住宅着工件数が増加



出典: 交通だより第49号 平成13年12月

北九州モノレール沿線では、モノレールの開業 (昭和60年1月) 後に人口が増加している。(S55とH2の人口増加は、沿線地域では1.6～1.8倍であるが、市内平均は0.95倍、小倉南区は1.17倍)



沿線地域

出典: 北九州都市モノレールの経営改善と利用促進に関する提言 平成16年3月

外部経済の創出

地域経済への効果

公共交通の駅周辺では、商店街の通行者数が増加している。また、街のシンボルとして地域のイメージ向上にも寄与しており、来訪者の増加や滞在時間の増加なども含めて、地域の中心市街地活性化に寄与しているものと想定

ゆいレール開業後、駅周辺の商店街の通行者数が増加している。

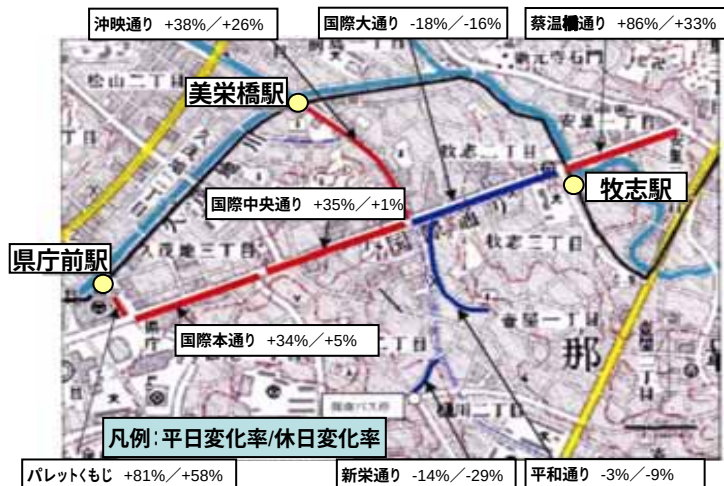


図 モノレール開通前後の商店街通行量の変化

資料：運輸政策研究機構：都市鉄道の整備効果に関する調査

「ゆいレールができて街のシンボルになった」と認識している人が多い。

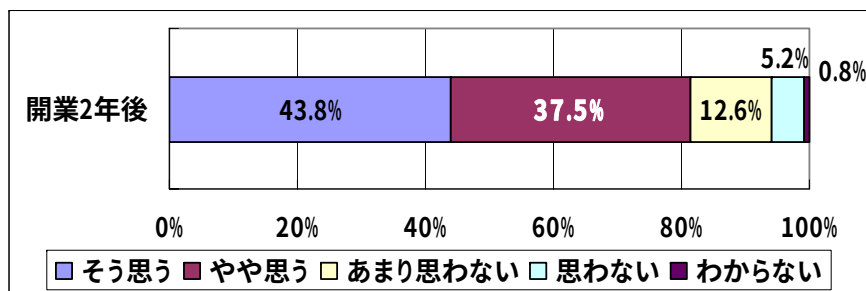
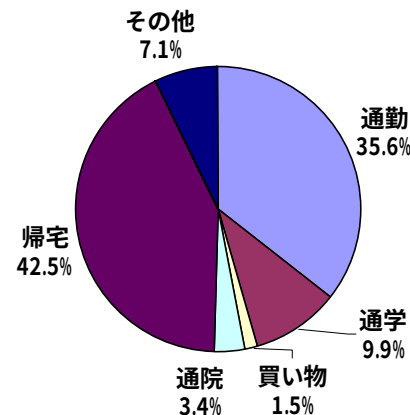


図 ゆいレールが街のシンボルになったとの問いに対する回答

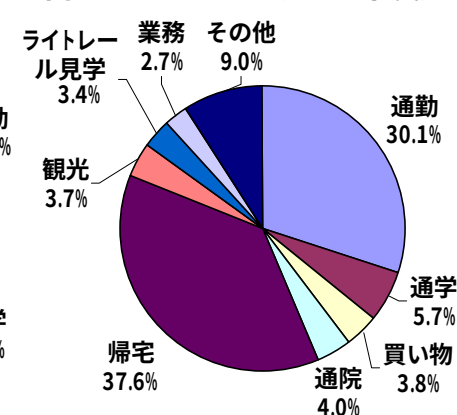
出典：「ゆいレールの整備効果と需要喚起アクションプログラム(案)について」(沖縄県)

富山ライトレールでは、これまで利用目的に無かった観光などの利用もなされ、地域の活性化に寄与している。

JR富山港線(2005年度)

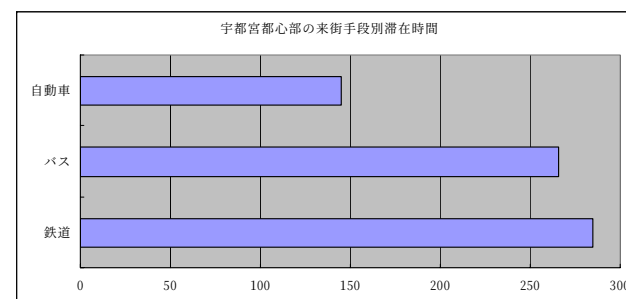


富山ライトレール(2006年度)



目的別利用者数の割合(平日) 資料：富山市資料

バスや鉄道で来街する人は、都心部での滞在時間が長い(宇都宮市都心部の例)。



出典：「中心市街地活性化と歩行特性」

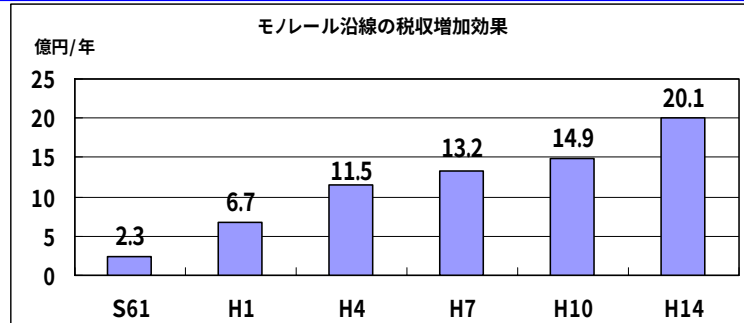
(建設省都市局都市交通調査室調べ 平成11年8月)

－外部経済の創出－

◆財政への効果

- 公共交通沿線では、駅を中心とした都市機能の集約などにより、地域経済の活性化や地域の魅力向上が図られ、地価上昇等による税収増の効果が見込まれる
- また、沿線の人口増や都市機能の集約などによる集約型都市構造形成により、行政コストの軽減も考慮でき、公共交通の整備は、税収増や行政コストの削減等により、効率的な都市経営にも寄与すると見込まれる

北九州モノレール沿線では、モノレールの整備により、約4%の地価上昇が見込まれ、それに伴う税収増は約200億円と見込まれている。



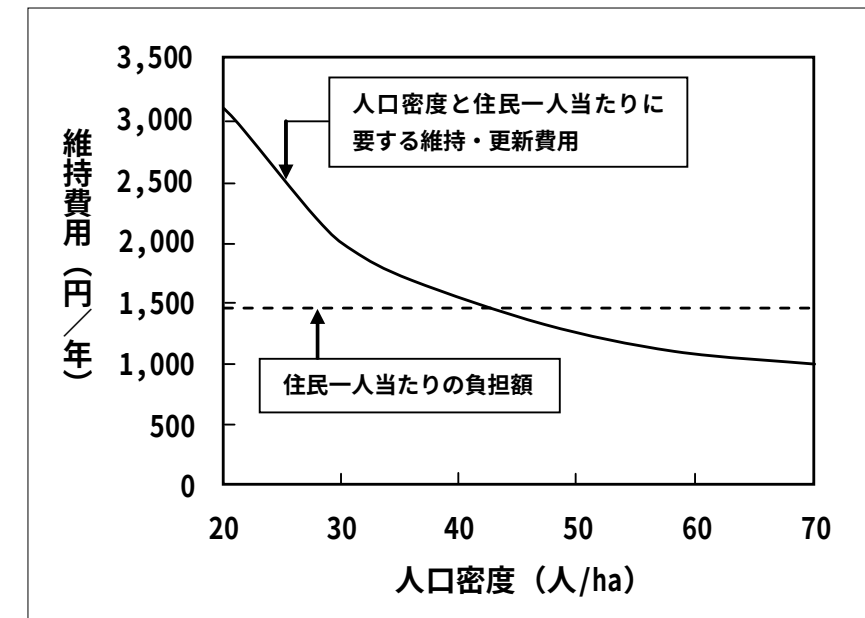
・南区内での税収は、人口に比例するとしてモノレール周辺地域の各年の税収を算定した。
・モノレールがない場合、市税の増加率は、市の平均伸び率と同様としてモノレールがない場合のモノレール周辺地域の各年の税収を算定した。

項目	平均地価 (万円/m ²)	資産額 (百億円)
モノレールあり	12.1	114.7
モノレールなし※	11.7	110.5
伸び率	3.76%	
モノレールによる 土地資産の増加額	416億円	

※モノレールなしは、仮にモノレールの整備が無かったと想定したケース

出典：北九州都市モノレールの経営改善と利用促進に関する提言
平成16年3月

市街地人口密度が高いほど一人当たりの維持費用負担額は少なくなる傾向にあり、公共交通沿線への土地利用誘導により、行政コスト縮減への寄与が見込まれる



注1) ここで、取り上げた都市施設の維持とは除雪、道路清掃、街区公園管理、下水道管渠管理

市街地の人口密度と都市施設の維持費用^{注1)}の関係
出典：コンパクトなまちづくり調査研究報告〈概要版〉（富山市）

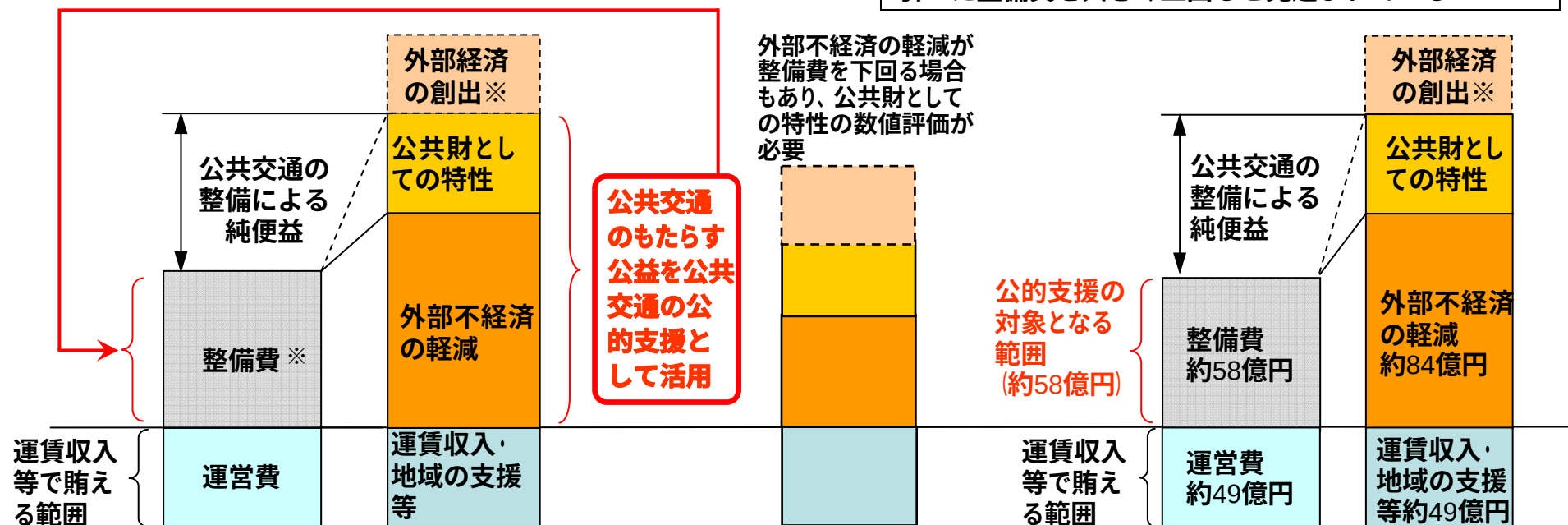
平成16年3月

○公的支援の範囲の考え方

- 地方公共団体等の公的主体による公共交通に対する支援は、公共交通の整備によりもたらされる公益の範囲内であることが必要
- 外部経済の創出による公益は、公共交通の整備以外の施策によるものを包含しているため、単純に加算することは適切ではないが、地域社会・経済への影響を包括的に評価して公的な支援を行うという評価の考え方もある

整備・運営に係る費用と公益との関係

富山ライトレールの事例では、公益（開業後30年間）は、外部不経済の軽減だけで見ても、運賃収入を差し引いた整備費を大きく上回ると見込まれている



※公的支援の対象範囲については、経営効率性を最大限高められるよう、競争原理が働く仕組みを導入することも重要

注) 費用対効果マニュアル、鉄道プロジェクト評価マニュアルの計測方法により、富山市データを用いて事務局で試算

資料: 富山港線路面電車化基本計画策定調査(平成16年3月)、地方鉄道のLRT化に関する評価(平成17年、環境にやさしい交通をめざす全国大会)

○地域が支える公共交通

ー 新潟市におけるバス路線廃止への対応 ー

- 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
- 地元との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

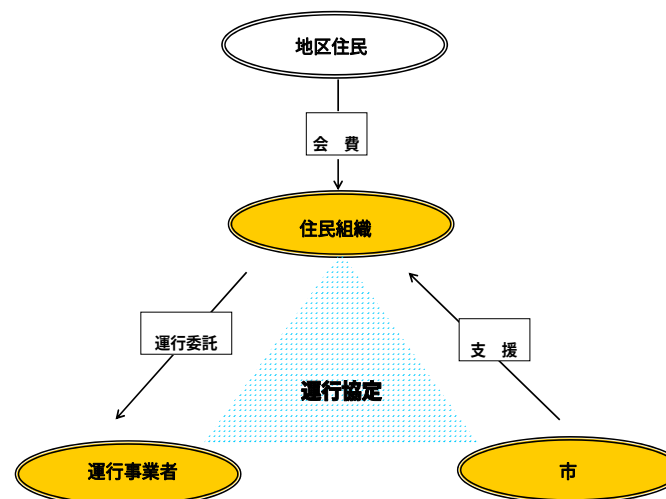


[地域が支えるバス運行スキーム]

<運行費用の負担例 (注)>

- 行政: 運行経費の7割を上限に負担
- 残る3割: 原則的には運賃収入で賄う
- 運賃収入が3割に満たない場合、地元組織が1世帯あたり1,000円/年を限度に負担

(注) 負担方法は、地区により異なる

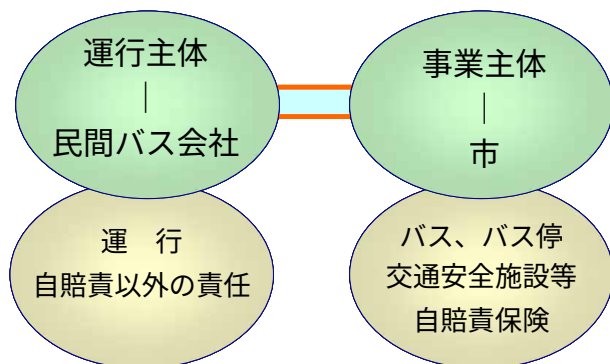


ー都市型コミュニティバスー

- 武蔵野市では、公共交通空白地域を解消し高齢者などの交通弱者が気軽に安心してまちに出られるようコミュニティバスを運行(運行間隔10～30分)
- 平成7年11月から運行を開始し年間200万人が利用
- 公設民営のコミュニティバスとして黒字経営

出典：武蔵野市資料

実施主体と費用・責任分担

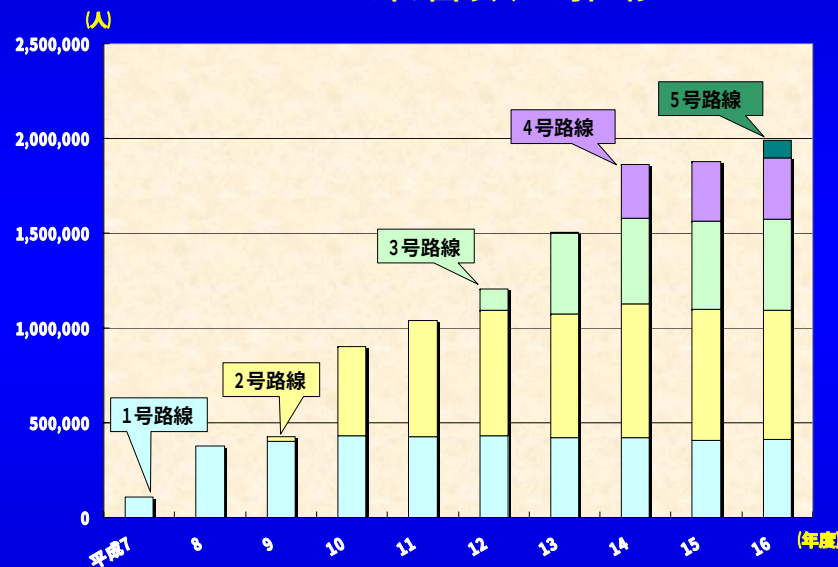


【ムーバス運行概要】

- 運行路線：5路線(約28km)
- バス停数：198箇所
- 料金：100円(大人)



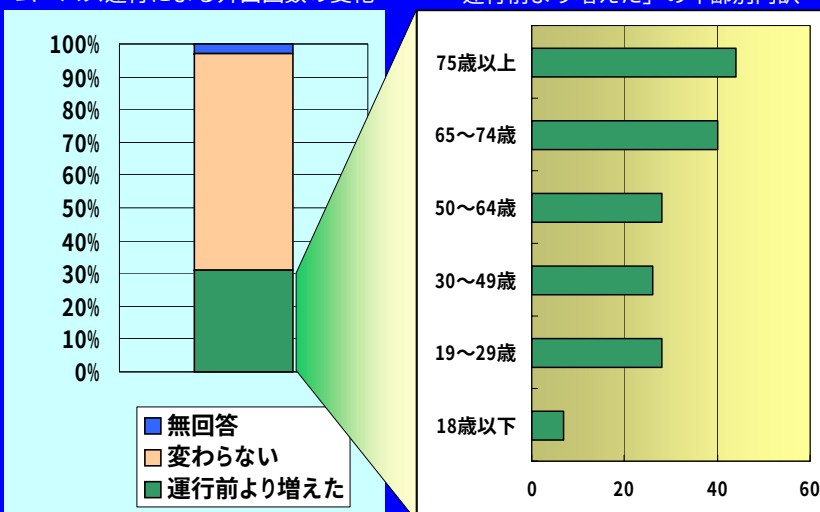
ムーバス乗客数の推移



ムーバス運行による外出の増加

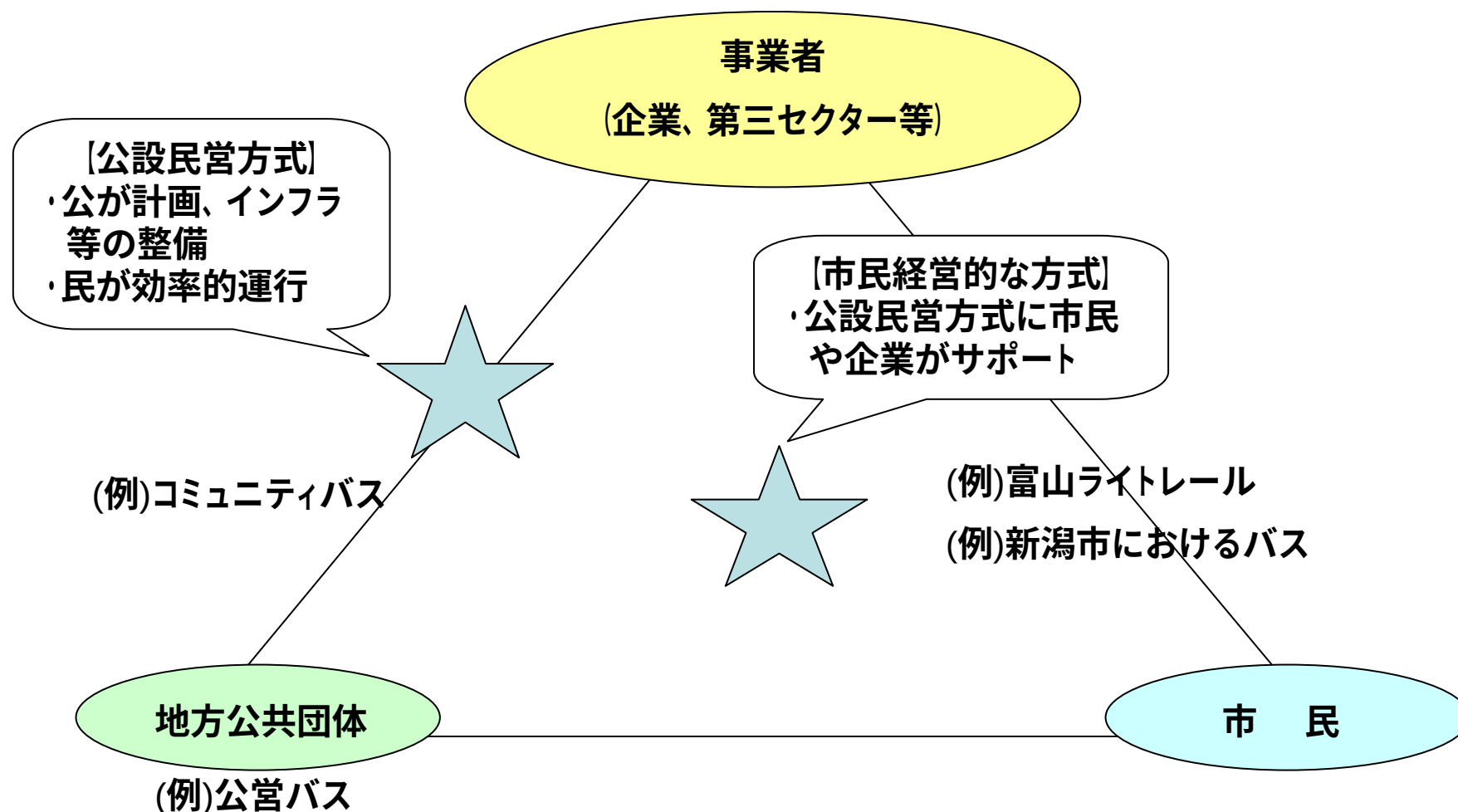
ムーバス運行による外出回数の変化

「運行前より増えた」の年齢別内訳



○地域における公共交通の担い手

- 公共交通の担い手は、市民、企業、事業者、地方公共団体など多岐に及ぶ
- 計画、インフラ整備、運営を全て民間で実施するものから、公設民営型によるもの、市民経営的なものなど様々な形態が存在



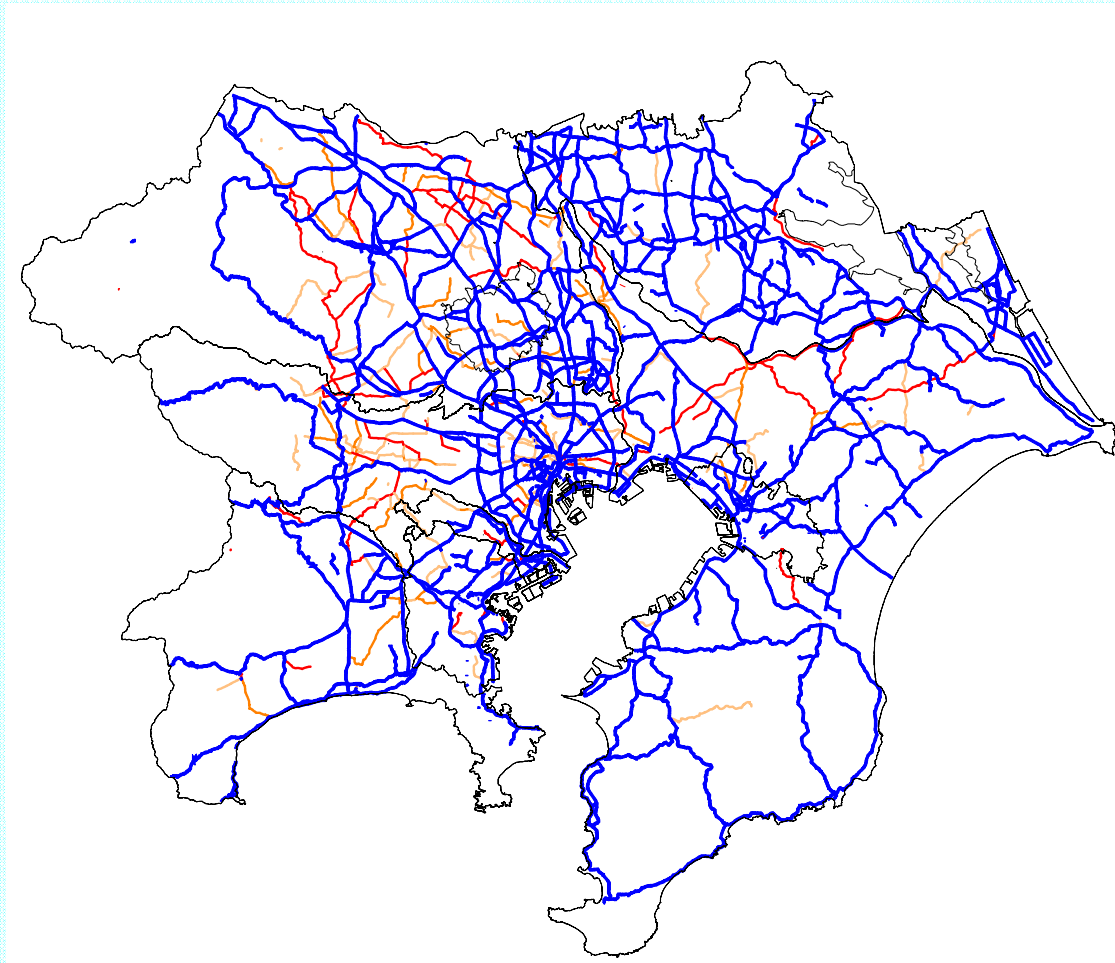
4. 都市内物流

○骨格的な放射環状ネットワークの形成(1)

- 物流拠点の立地に基づき、大型貨物車の効率的な走行ルートของニーズを分析
- この際、都市構造との整合を図り、大型車の流入を抑制すべき地区も配慮

◆大型車対応※の整備がされていないため迂回路が発生すると推計される一般道路

(モデルによる推計値、大型貨物車に対応した高速道路の物流ネットワーク形成後)



大型貨物車が大型車対応の整備がされた道路を優先的に利用する特性を勘案した「大型貨物車走行経路選択モデル」による走行経路(推計値)と、普通車が選択する最短経路(推計値)を比較して、経路の走行経費が5%以上増となるものを迂回と判定

[大型車対応の整備がされていないため迂回している大型貨物車交通量(推計値)](台/日)

20～ 50
50～ 100
100～

大型車対応の
整備がされた道路※

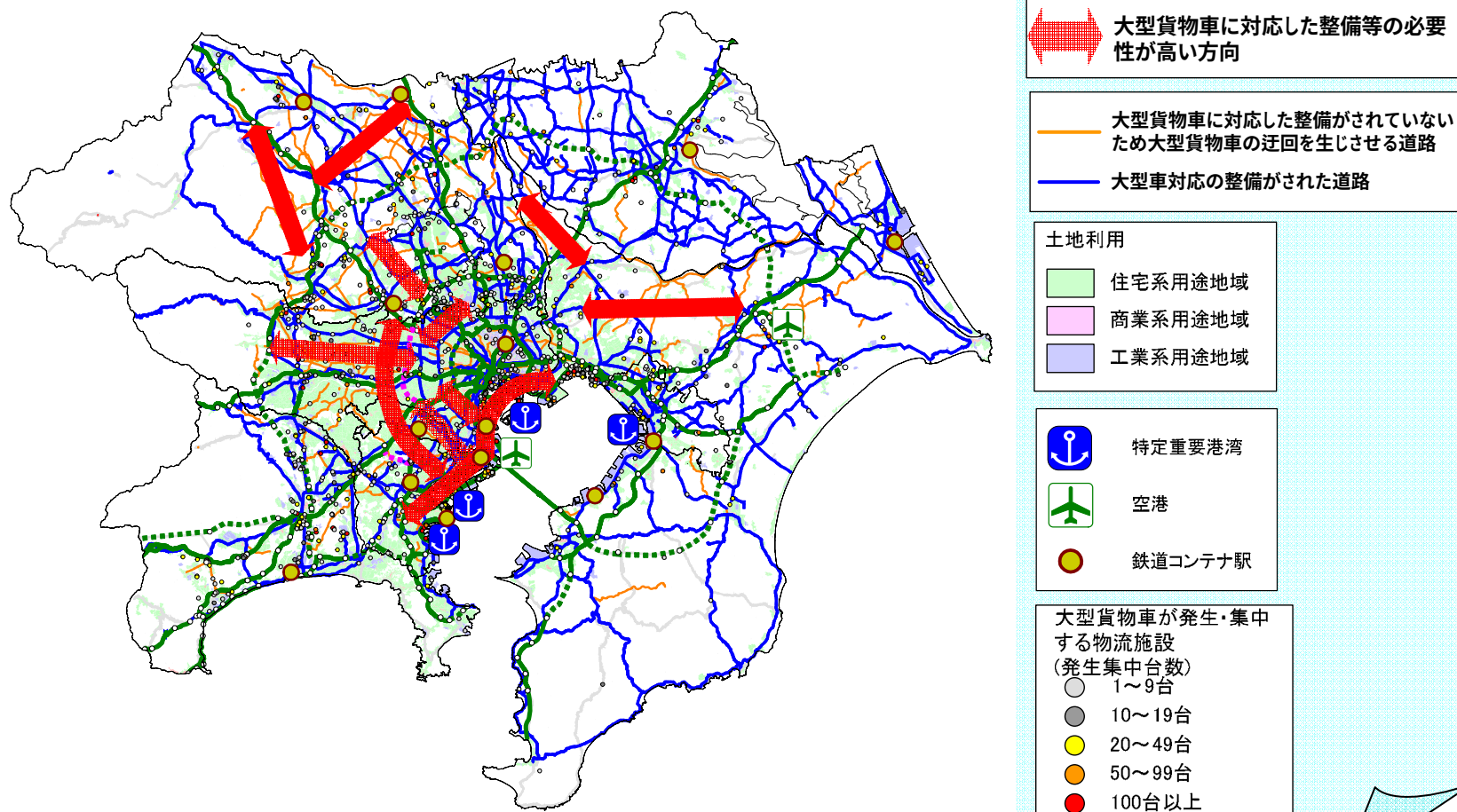
※総重量25トンの車両が
支障なく通行できる道路

資料:第4回東京都市圏物資流動調査(大型貨物車走行ルート調査)

○骨格的な放射環状ネットワークの形成(2)

□大型貨物車の効率的な走行ルートへのニーズに対応して、車両の重さ、長さ、高さに対応できない未整備な骨格ネットワークの計画的、集中的な整備が必要

◆重さについて、大型貨物車に対応した整備が必要と考えられる骨格的ネットワークの方向

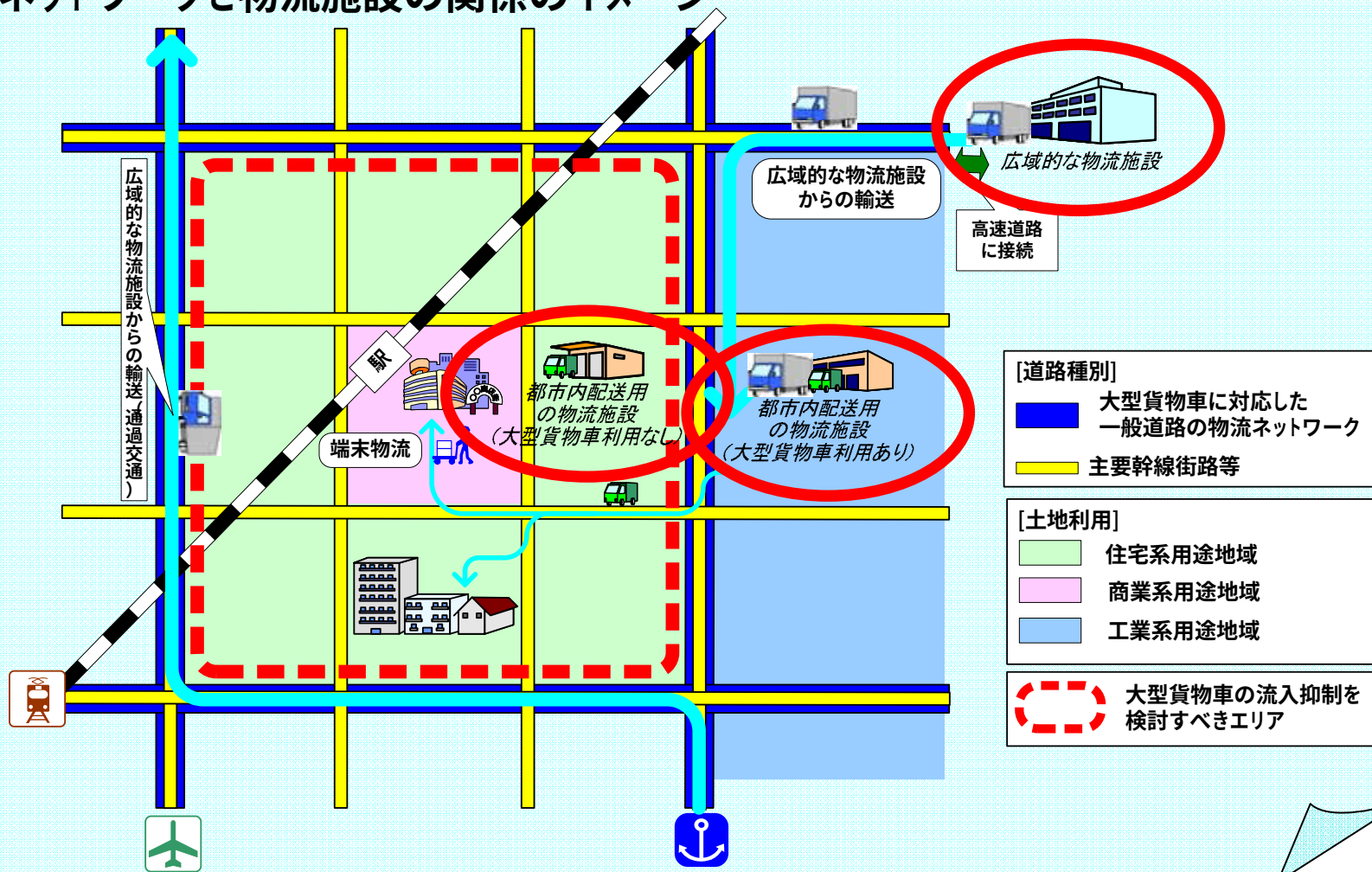


出所：東京都市圏交通計画協議会「物流からみた東京都市圏の望ましい総合都市交通体系のあり方（平成18年5月）」

○物流拠点の立地誘導

- 広域物流施設は、都市構造との整合を図りつつ、骨格的ネットワーク沿いに整備を促進
- また、広域物流施設と大型車利用の都市内配送拠点は、都市環境の観点から、工業系への立地を誘導

○ネットワークと物流施設の関係のイメージ

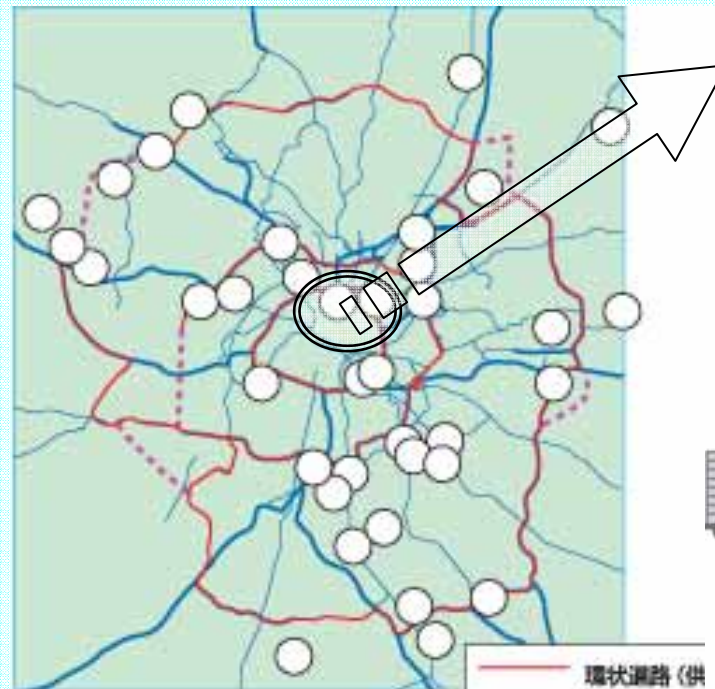


○物流交通の規制誘導

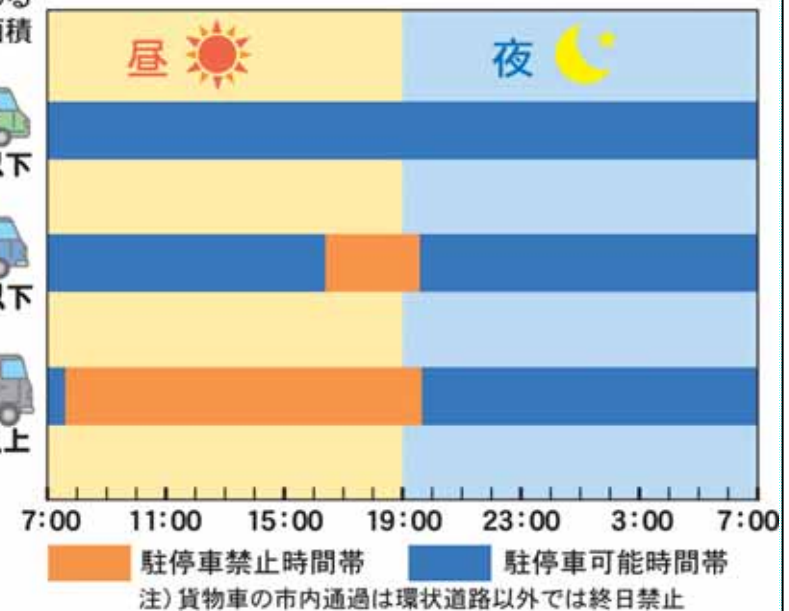
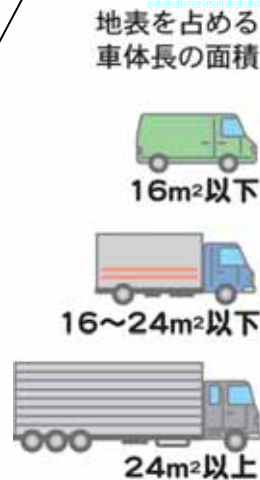
□大型貨物車の走行ルート整備を前提に、大型貨物車について、環状道路内の流入規制や走行ルート指定を検討、また、都心等では、効率的な走行ルートであっても、都市環境の観点から大型車の通過走行の規制を検討

○パリの事例

- ・パリでは、環状道路の完成に併せて、貨物車の市内通過を禁止、時間帯と車両の大きさに応じて路上駐車を規制
- ・物流ターミナルは、規制以前から郊外立地が始まったが、規制以後は環状道路外に移転
- ・環状道路等沿いの物流ターミナルで、大型貨物車から小型車に積替えられて、市内配送



貨物車の通過禁止に加えて、以下の駐車規制

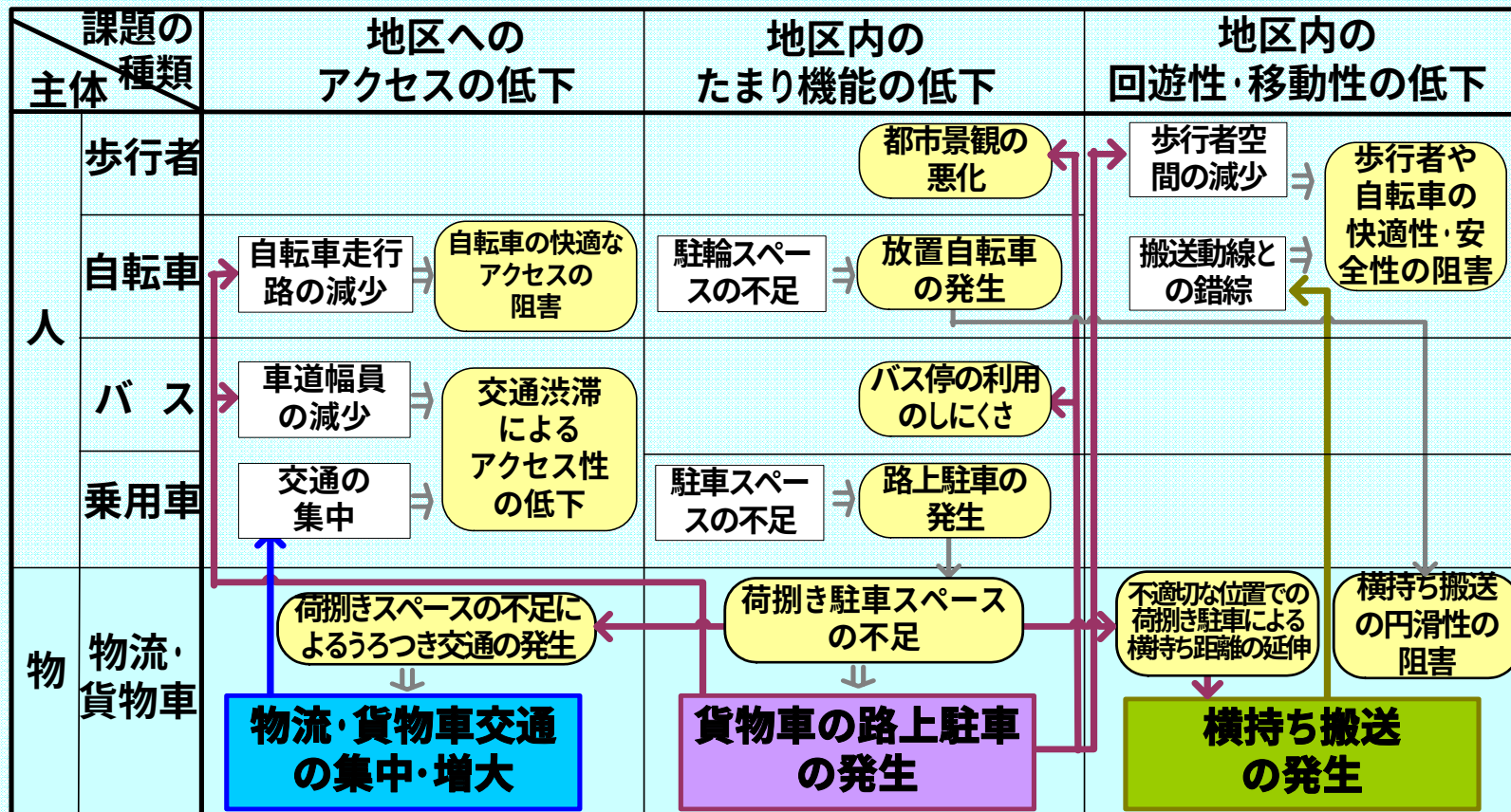


以上の規制は、1971年から導入された。

○荷捌き対応 (1)

□地区レベルの物流・貨物車の扱いについて、歩行者、自転車、バス、乗用車の扱いと一体的な計画の策定が必要

◆地区の交通課題に関連のある端末物流



出所：東京都市圏交通計画協議会「端末物流対策の手引き（平成18年5月）」

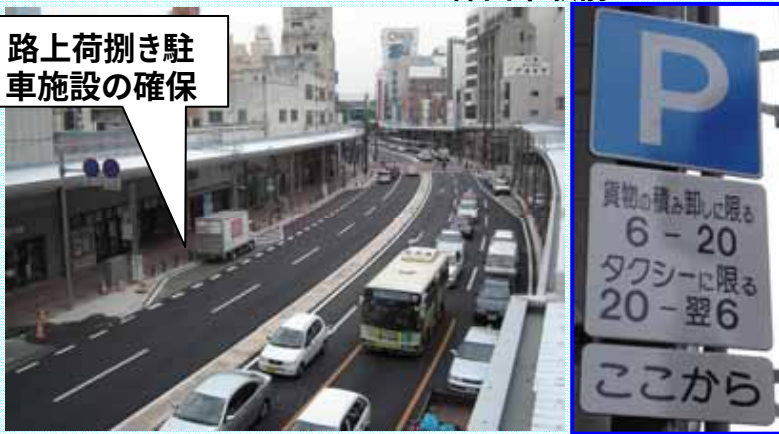
○荷捌き対応 (2)

□ハードとして、路上の荷捌き帯の整備、路外の荷捌き施設の整備、附置義務の荷捌き駐車施設の確保を組合せて、一体的に確保。共同施設の公設民営も

◆路上荷捌き施設

郡山市駅前

路上荷捌き駐車施設の確保



◆附置義務荷捌き施設

東京都駐車場条例 (H14改正) : 荷捌き駐車施設関係

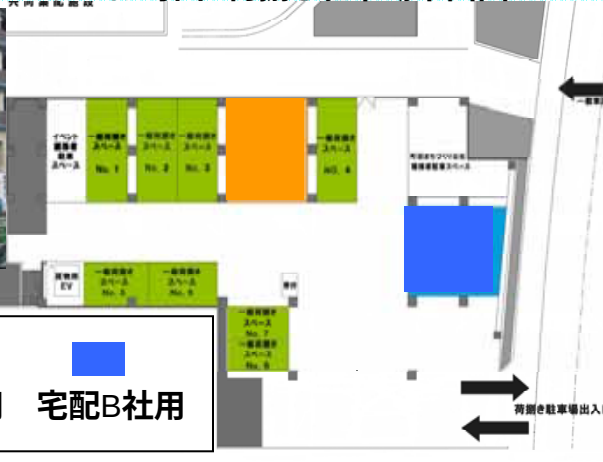
地区	駐車場整備地区等				周辺地区等
用途	特定用途				特定用途
	百貨店	事務所	倉庫	その他	
対象面積	2,000㎡				3,000㎡
基準面積	2,500㎡	5,500㎡	2,000㎡	3,500㎡	7,000㎡

◆路外荷捌き施設

ぽっぽ町田 荷捌き駐車場平面図



■ 一般用
 ■ 宅配A社用
 ■ 宅配B社用



大規模建築物の附置義務
駐車施設 (丸ビル)

○荷捌き対応 (3)

□中心市街地・都市等の地区について、関係者が調整して、明確な目的の元、荷捌きに関する総合的な施設整備と管理・運営等の取組みを実施

◆施策の方向性

協議会等により
協力・調整

物流事業者

出荷主

着荷主

ビル管理者

道路管理者

交通管理者

住民・地権者

地方公共団体

実施・遵守
合意形成

目的の明確化

- ・ 人流、土地利用等と一体的に検討
 - ・ 交通の円滑化、歩きやすい環境、にぎわいの形成
- 他

荷捌き施設の整備（ハード）

- ・ 路上荷捌き施設、路外荷捌き施設、附置義務荷捌き施設の総合的整備
 - ・ 施設建設だけでなく、既設建築物対応納付金等の多様な対応を
- 他

管理・運営等（ソフト）

- ・ 荷捌き施設の一体的な管理・運営
 - ・ タイムシェアリング
 - ・ 共同物流
- 他

5. 総合交通戦略の推進について

○需要追従型から目標達成型への都市交通施策へ転換

成長期の都市交通施策の展開

(社会経済の動向)

- 急激な人口増加
- 都市への急激な人口集中
- 経済市場の拡大
- 右肩上がりの経済成長



(都市交通部門の課題)

- 人口の増加、人口集中に対応したインフラ整備
- 交通需要の拡大に見合った容量の拡大
- 量的不足の効率的解消が成果に直結



(施策の立案・推進プロセス)

- 不足する交通施設を都市交通マスタープランに位置づけ
- 計画に沿った事業の進捗・達成状況を評価軸として点検



交通需要に対応した
都市交通施策の展開
(需要追従型)

人口減少、超高齢社会における都市交通施策の展開

(社会経済の動向)

- 人口減少・超高齢社会の進展
- 都市への人口集中の沈静化
- 公共の投資余力の減退
- 低経済成長、都市化から都市型社会へ



(都市交通部門の課題)

- ある一定水準まで達成したが、既存ストックの有効活用、再構築等が課題
- 量的拡大による効果は低減傾向
- ハード施策とソフト施策が一体となった効率的・重点的な施策展開



(施策の立案・推進プロセス)

- 社会経済状況の変化へ柔軟かつ機動的に対応
- 時間軸を考慮した評価・改善システムを導入
- 市民、交通利用者の視点から、わかりやすいアウトカム指標を設定し、目標の達成度を点検



目指す将来都市像を実現する
総合的な都市交通施策を戦略的に展開
(目標達成型)

○パッケージアプローチによる総合的な取組

～総力戦により都市交通に関係する諸施策の着実な実行～



《パッケージアプローチによる取組の基本方針》

- 都市交通の課題へ適切に対応するには、**「まちづくり」と一体となって、都市交通施策を総合的・一体的に実施**することが必要
- このため、**都市交通に関係する全ての主体が共通の目標のもとに、連携・連動し、必要な施策を総合的に組み合わせて施策を推進するパッケージアプローチ型の取組が重要**
- 事業のスピード感を重視し、重点的かつ効率的な施策の展開が重要
- 諸条件の変化に機敏に対応するため、**柔軟性を常に考慮する**



《総合交通戦略の推進方策》

- 短期～中期的に達成すべき政策目標を明示し、その実現に必要な交通施策と関連する施策を組み合わせた「総合交通戦略」に基づく取組に重点を移す
- 戦略の実施にあたっては、公民協働による多様な主体との連携を軸に「総力戦」での取組を基本

○都市・地域における総合交通戦略の推進

- 道路交通の混雑緩和、公共交通の乗継ぎ円滑化など、都市や地域が抱える交通の課題を解決し、**円滑な交通の確保と目指すべき将来像を実現するため、**

①都市・地域総合交通戦略の策定を国が支援

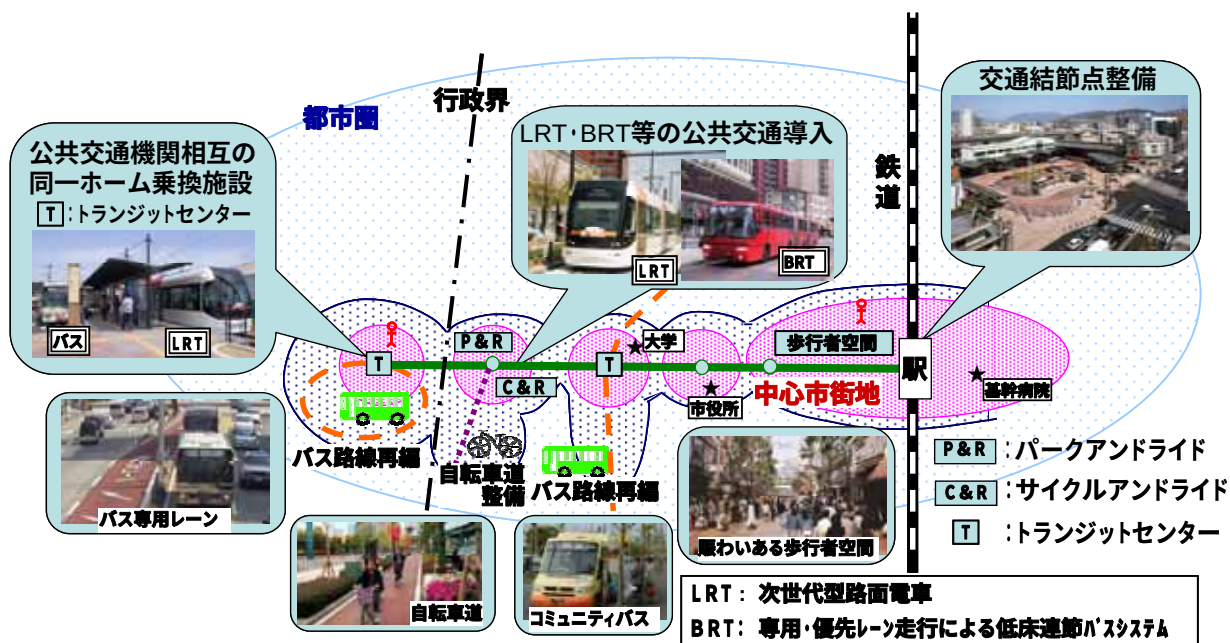
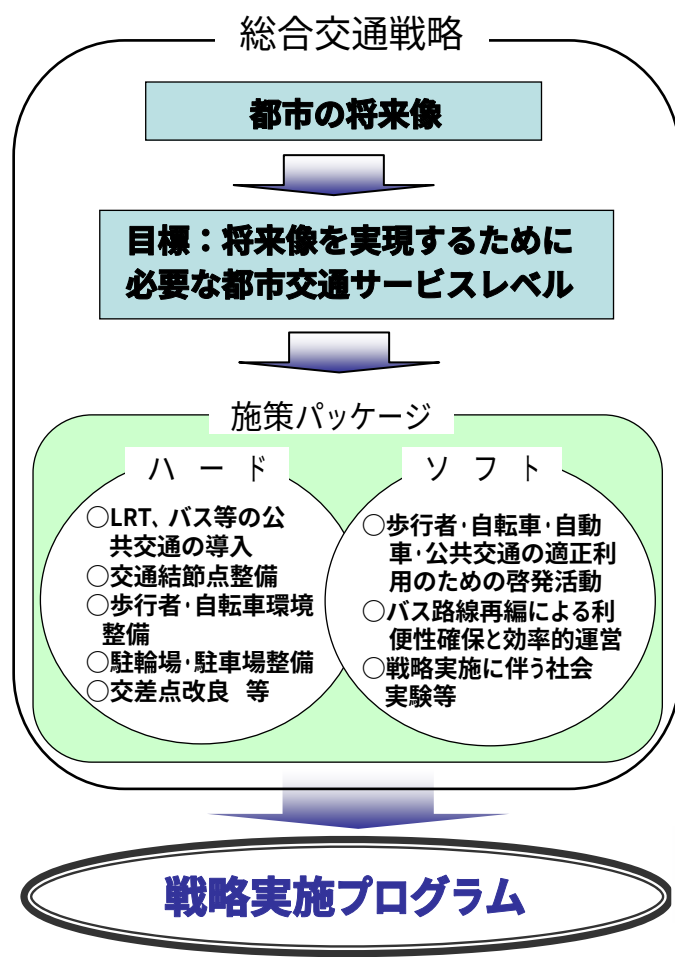
②戦略に基づく、公共交通の導入や交通結節点の整備等を重点支援

(施策の例示)

- 基幹的な公共交通機関を軸とした「まちづくり」
- まちの顔となる交通結節点の総合的な整備
- まちなかへのアクセス改善と魅力的な歩行者空間の創出

都市・地域総合交通戦略の策定

総合的な交通連携の施策・事業の展開イメージ



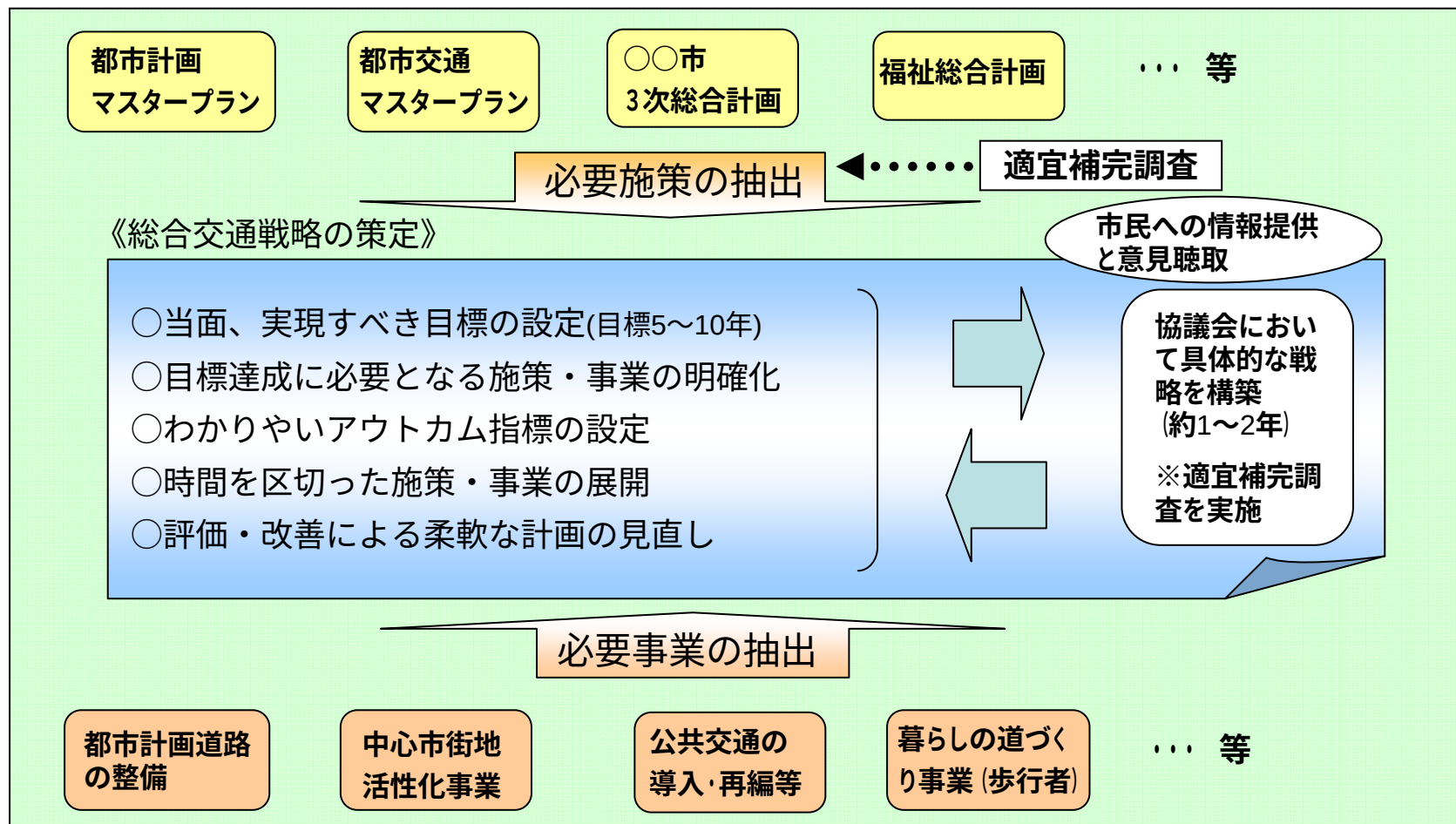
徒歩、自転車、自動車、公共交通の適正分担が図られ、交通円滑化、利便性向上、モビリティの確保を実現

○総合交通戦略策定の内容とポイント

(1) 計画から戦略(プログラム付き実施計画)へ

- 都市の将来像に基づき、当面重視すべき目標を定め、その実現に必要な具体的な施策を取りまとめ、時間を区切って施策・事業を展開
- 関係施策・事業との連携を重視し、より実効性が高く、機動的な展開が可能な戦略を構築

関係施策・事業との連携を重視した戦略策定の考え方

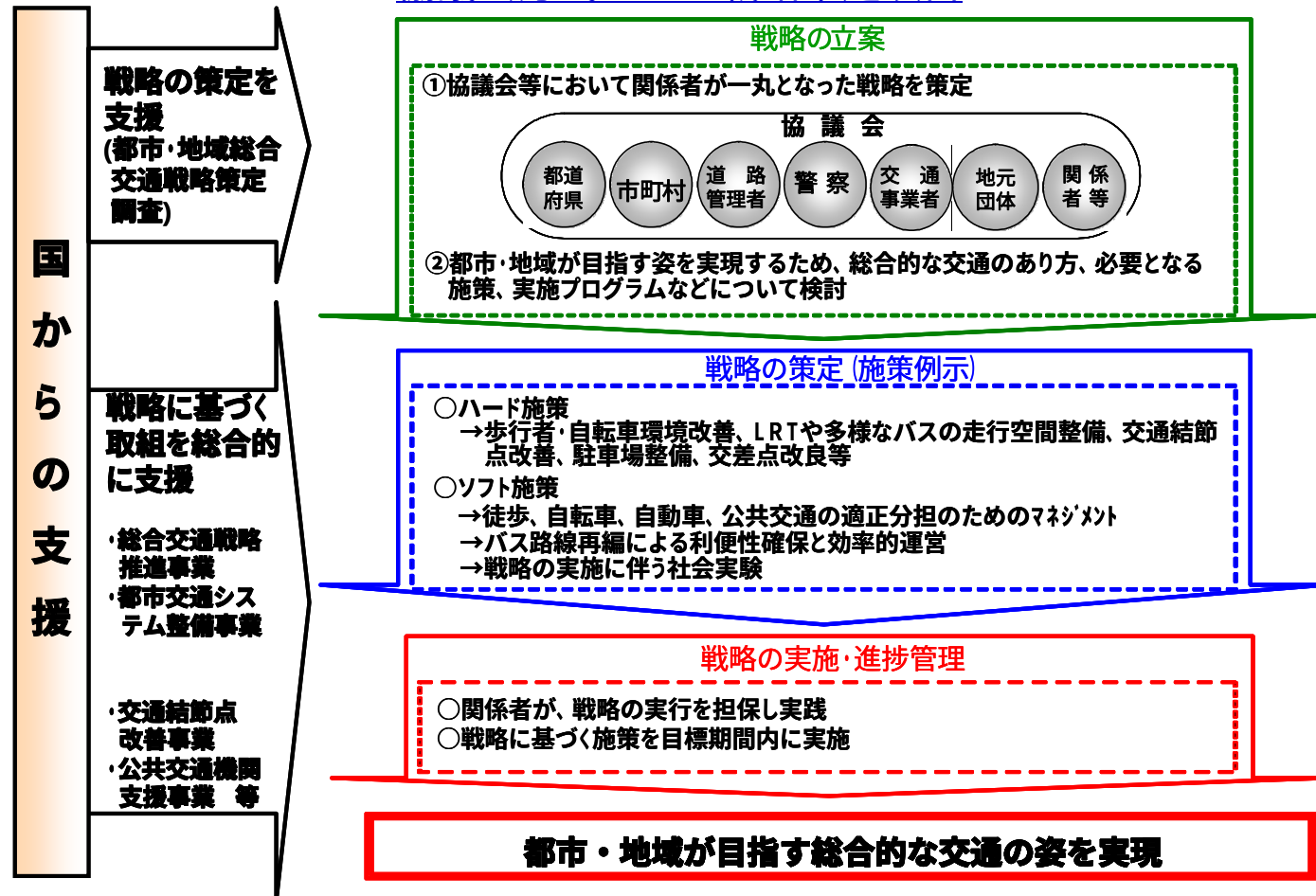


(2) 総合交通戦略の推進体制

□ 策定・実施の体制は、全ての都市交通関係主体が参画する協議会方式を基本とし、関係主体がそれぞれの責任を明確にして着実に施策を展開していく仕組みを構築することが重要

- 施策の実効性を担保するためには、全ての参加主体が将来の都市像に基づく目標を共有
- 戦略の策定段階から協議会等による実施体制を確立し、施策・事業の進行管理、運営までを担うことが望ましい
- 着実に戦略を実行するため、実施主体の責任を明確化（例えば、協定等を締結し、責任の所在を明らかに）

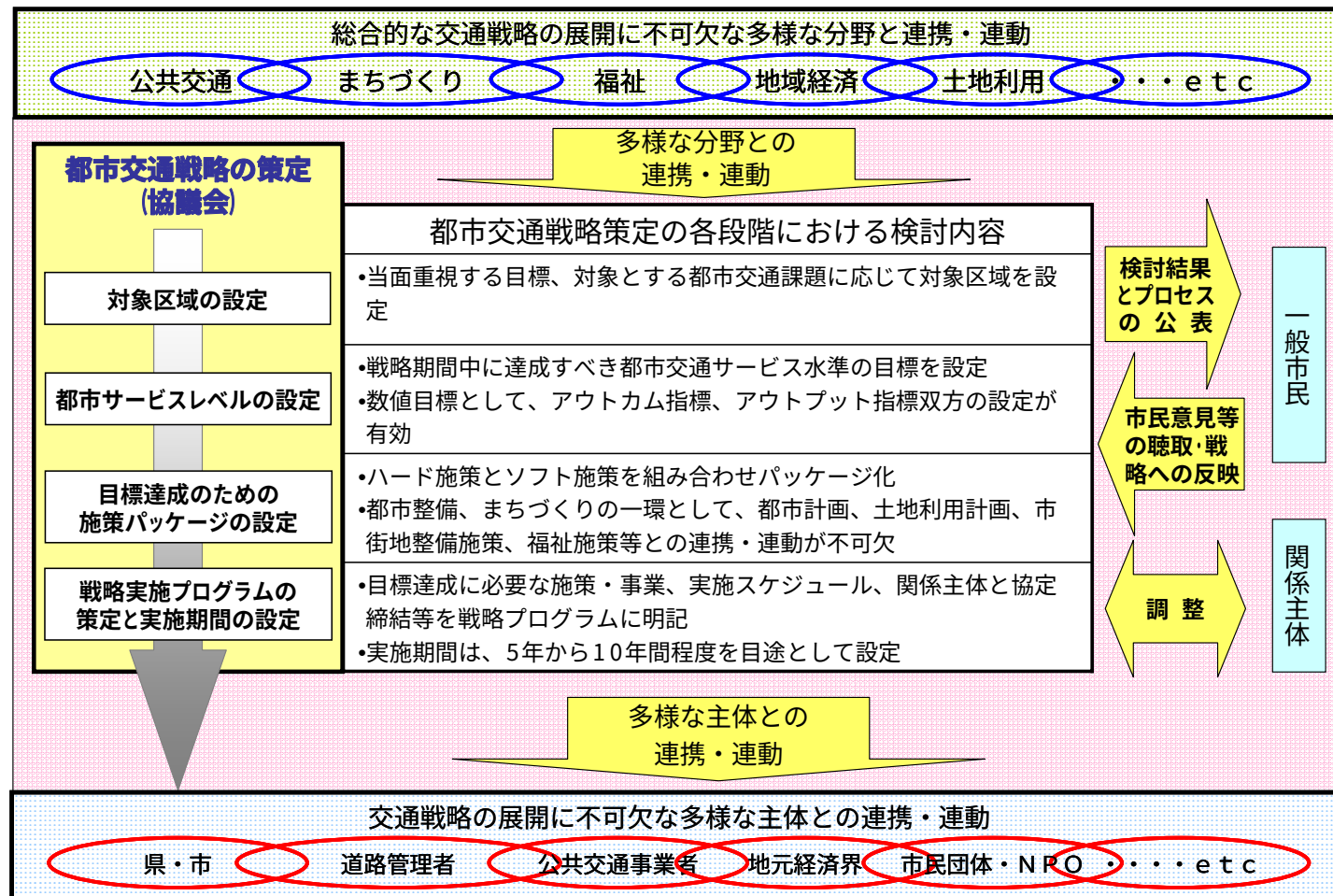
協議会方式による戦略策定項目



(3) 総力戦による総合交通戦略の推進イメージ

- これまでのような縦割りになりがちな施策・事業を、関係機関との連動・連携を基本に戦略を推進
- 総合交通戦略の策定および展開には、多様な分野・主体との連携が必要不可欠であり、市民をはじめとする関係者全体の理解と協力を得ることが、総合的な交通戦略に基づく取組を円滑に推進し、目標を達成するために極めて重要
- また、戦略策定段階で、透明性、客観性を高めるプロセスが必要

総力戦による総合戦略の推進スキーム



(4) 戦略を展開する対象区域の考え方

□ 対象区域は、都市圏レベル、都市レベル、中心市街地等の特定の課題のある地区など、**対象とする交通問題に対応して設定**することが望ましい。

- 地域における将来都市像の実現に必要な都市交通施策を実施するために必要な区域を戦略策定区域とする
- 戦略が単に計画で終わることなく、実効性ある施策パッケージとして展開されるためには、関係機関の協力のもと、**地方自治体の首長がリーダーシップを発揮しつつ、責任を持って戦略を推進できる区域**とすることが重要
- 特に複数の市町村にまたがる都市圏レベルの場合には、政策の推進に関する意志決定や責任が明確な組織体制が必要

<札幌都心選定の理由>

札幌都心部は、北海道の顔といえる地区であり、市民のみならず観光客など来街者のためにも快適な歩行環境と円滑な自動車交通を共に実現し、魅力的で活力ある都心再生のための交通施策の展開が求められると「市」が判断したため。



さっぽろ都心交通計画の対象区域



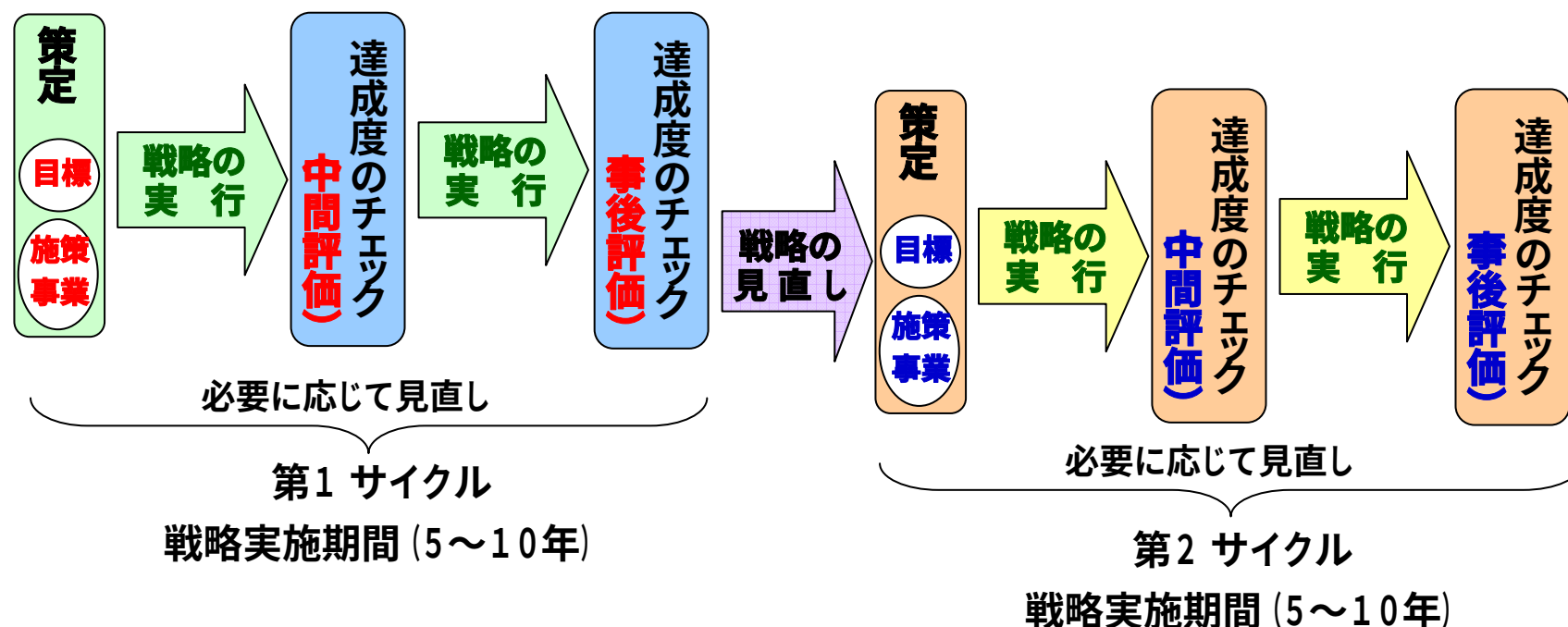
熊本都市圏都市交通アクションプログラムの対象区域

(5) 戦略実施期間と評価改善システム

- 戦略実施期間は、効果の**早期発現**への期待、**実施に要する期間**、関連する計画の**目標年次**、**国による支援制度の計画期間等**を考慮して、**5年から10年間程度**とすることが望ましい
- 戦略の中間時点及び終了時点で達成度等の評価を行い、必要に応じて戦略の見直しを実施

- 比較的短期間に効果を発揮することが必要
- プログラムに基づき、**施策を着実に展開するには、5年から10年程度以下**とすることが望ましい
- 交通施設整備や施策の実現には、数年間を要する場合が多いため、**5年から10年程度は必要**
- まちづくり交付金や地方道路整備臨時交付金等の助成制度の計画期間は、3年間から5年間程度

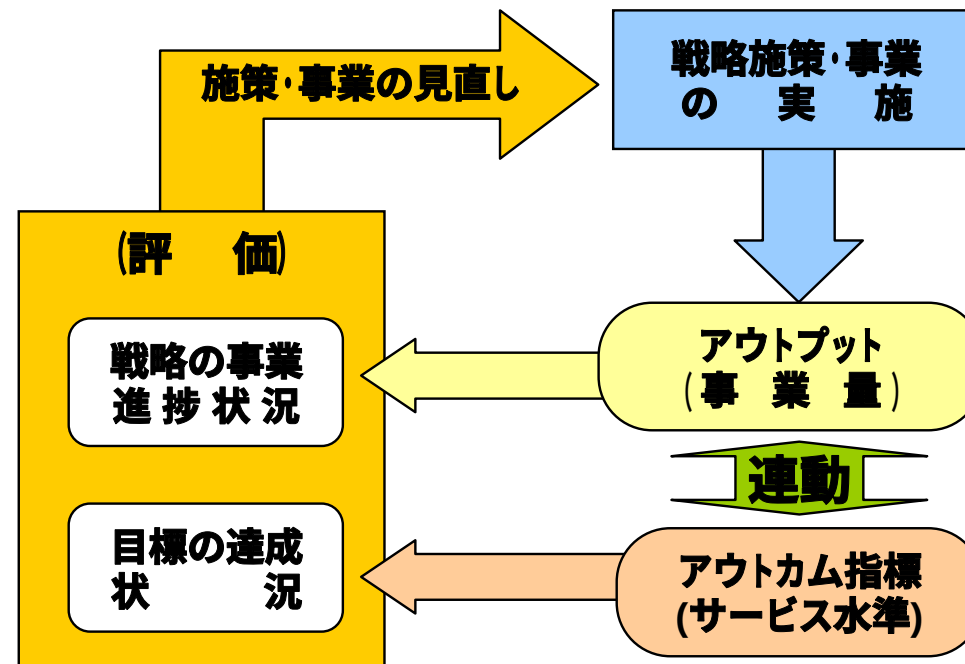
戦略実施期間と評価・改善システムのイメージ



(6) 当面達成すべき目標の設定と評価指標

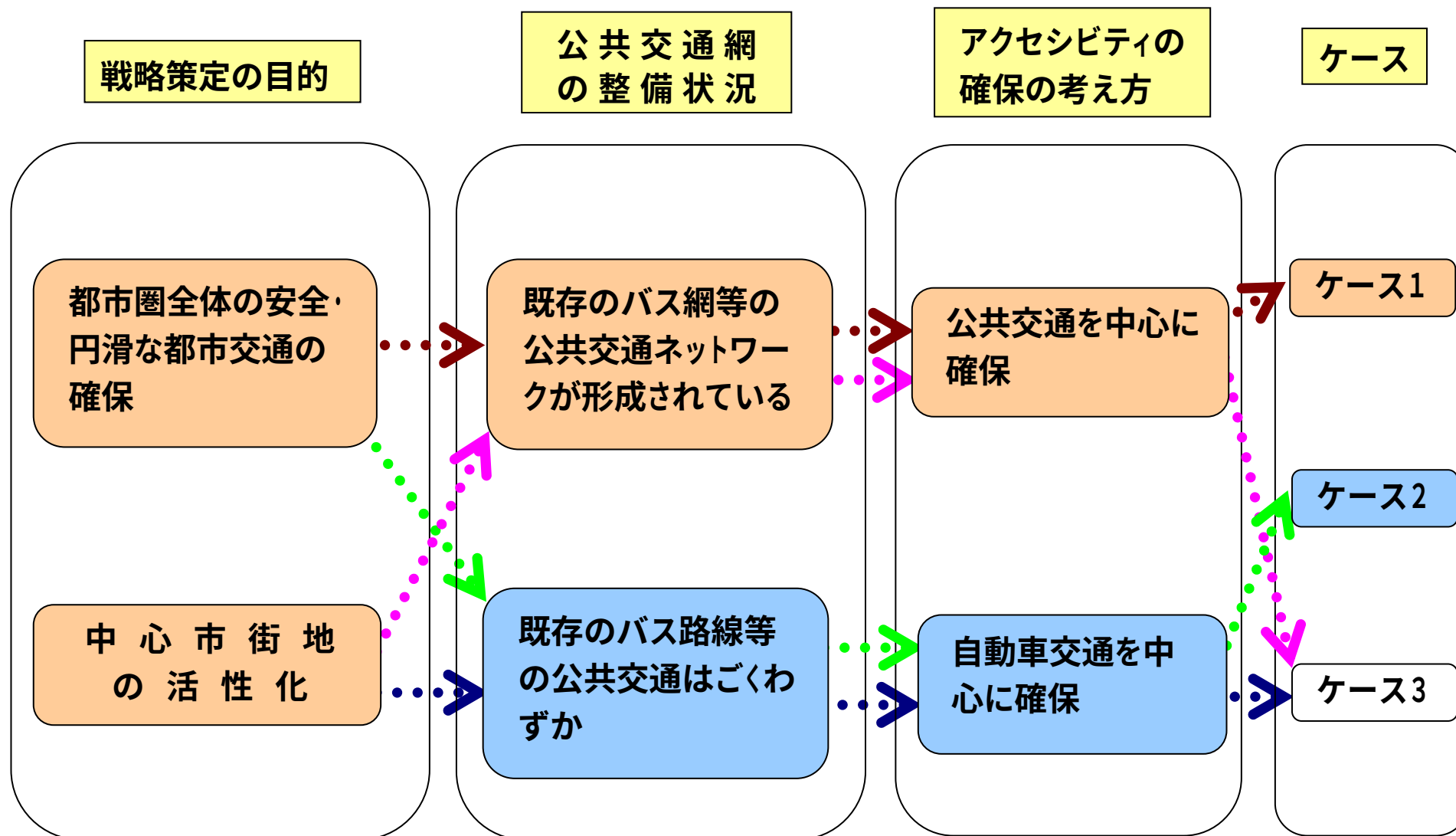
- 将来像を踏まえ、**当面の戦略実施期間中(5～10年間)に達成すべき目標を設定**
- 目標の達成度を評価する指標は、**わかりやすいアウトカム指標を基本とし、必要に応じてアウトプット指標を用い**、都市の実情、都市の将来像、目標に応じて設定
- **アウトカム指標は、施策・事業の実施によって達成される都市のサービス水準を表し、利用者の視点からみて、わかりやすい指標をもって評価**
- **アウトプット指標は、戦略の実施状況を示し、事業の進捗管理を行う観点から、施策・事業の実施量をわかりやすい指標をもって評価**

アウトプットとアウトカム指標との関係（イメージ）



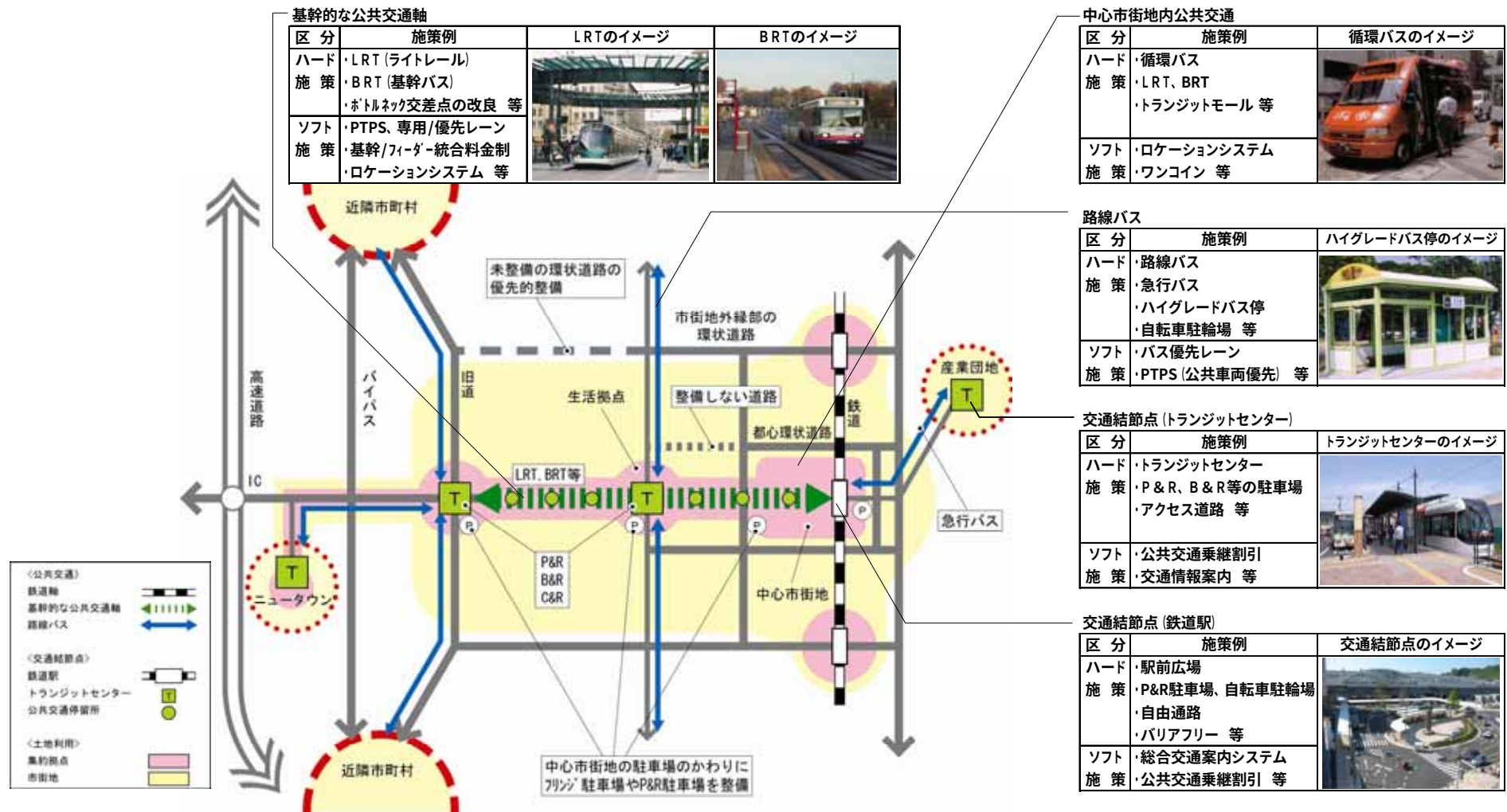
○総合交通戦略における施策パッケージのイメージ

～様々なテーマ課題に対応した総合交通戦略の構成例～



(1) 基幹公共交通を軸とした都市交通施策の展開 (ケース1)

- 比較的人口密度が高く、市街地が集約され、一定の公共交通ネットワークが存在する都市においては、鉄軌道やバス等による複数の基幹的な公共交通軸を整備し市街地の集約を促進
- 都市計画道路については、目指すべき将来の都市像を踏まえ、優先的に整備する路線か否かを戦略上明確に位置づけ

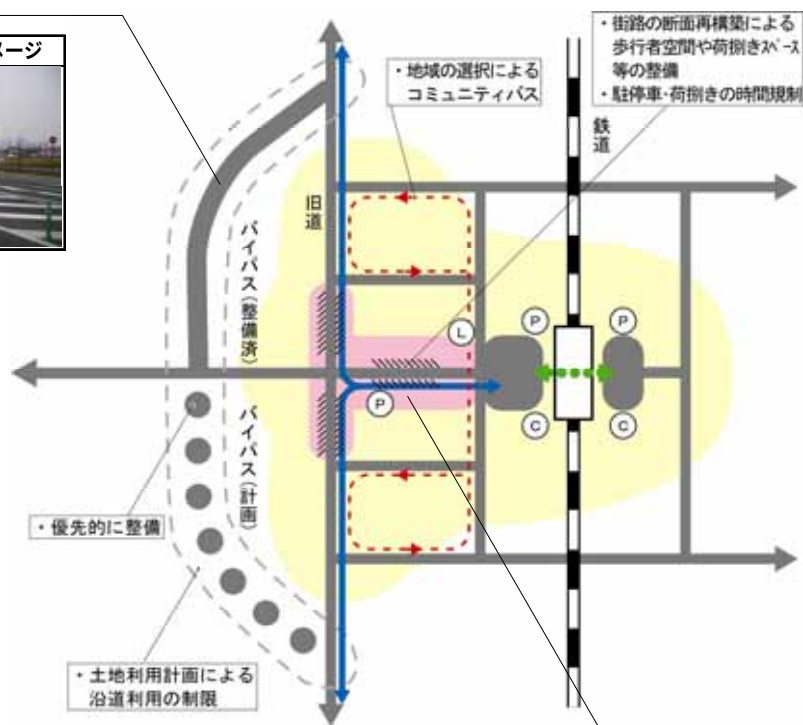


(2) 自動車交通を中心とした都市交通施策の展開 (ケース2)

- 人口密度や市街地の形態により、公共交通の確保が困難な都市については、自動車交通を中心としつつ、過度な自動車利用を抑制する都市交通施策を展開
- 都市計画道路については、目指すべき将来の都市像を踏まえ、優先的に整備する路線か否かを戦略上明確に位置づけ
- 高齢者等の移動、中心市街地へのアクセスの確保にあたっては、コミュニティバス等を適宜活用

バイパス等幹線道路

区 分	施策例	バイパス道路のイメージ
ハード 施 策	・バイパス道路 ・アクセスコントロール 等	
ソフト 施 策	・沿道土地利用規制 等	

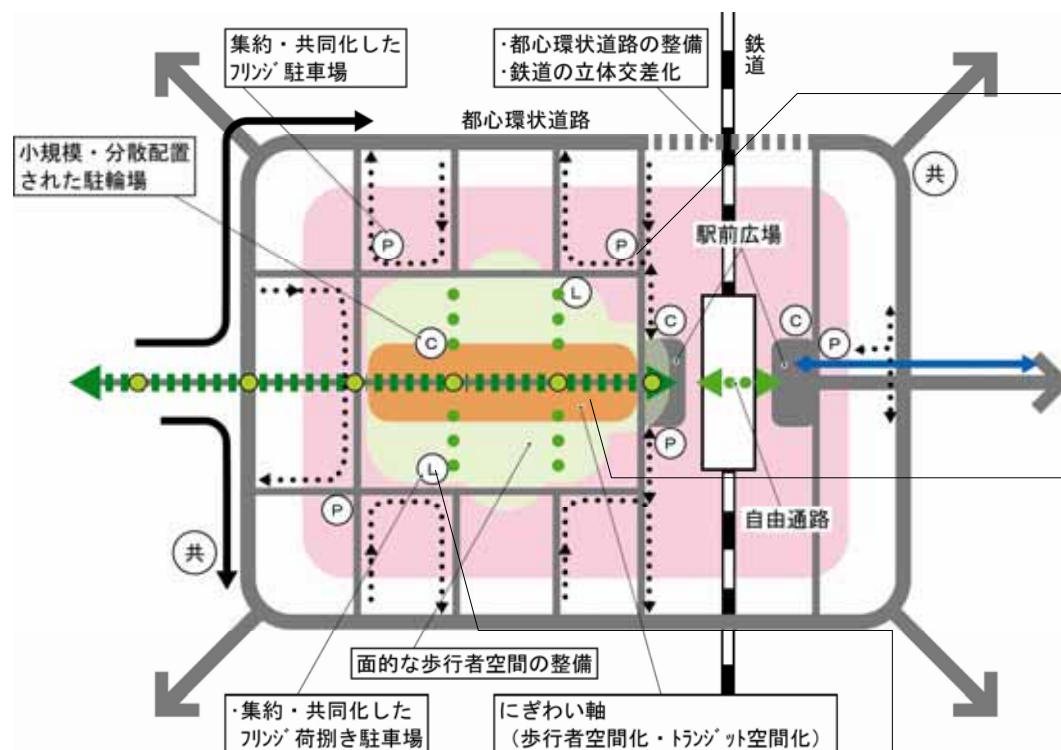


駅前通り及び中心商業地

区 分	施策例	荷捌きスペースのイメージ	コミュニティバスのイメージ	駅前通り沿道のイメージ
ハード 施 策	・歩道拡幅 ・荷捌きスペース ・コミュニティバス ・路線バス 等			
ソフト 施 策	・駐停車規制 ・沿道修景 等			

(3) 中心市街地等拠点式的市街地における都市交通施策の展開 (ケース3)

- 安全・快適でにぎわいある拠点市街地を形成するため、「つなぎ (結節点改善・アクセス)」「めぐる (回遊性)」「たまる (滞留、荷捌き)」の3つの機能強化



アクセス

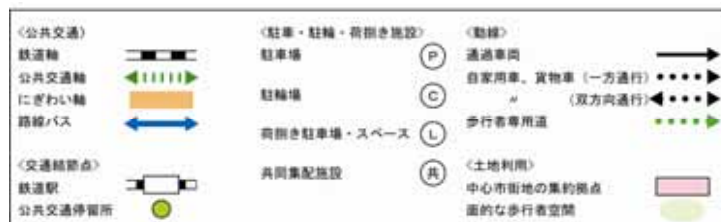
区 分	施策例	自転車走行空間のイメージ
ハード 施 策	・基幹公共交通 (LRT、BRT) ・自転車走行空間、駐輪場 ・フリッジパーキング ・都心環状道路 等	
ソフト 施 策	・駐車場有効利用 等	

にぎわいのある面的な歩行者空間

区 分	施策例	トランジットモールのイメージ
ハード 施 策	・トランジットモール ・歩行者専用道路 ・水と緑のネットワーク ・イベント広場、ポケットパーク 等	
ソフト 施 策	・自動車流入規制 ・イベント、オープンカフェ 等	

荷捌き

区 分	施策例	ポケットローディングのイメージ	共同集配のイメージ
ハード 施 策	・フリッジ荷捌き駐車場 ・ポケットローディング ・共同集配施設 等		
ソフト 施 策	・タイムシェアリング ・自動車流入規制 等		



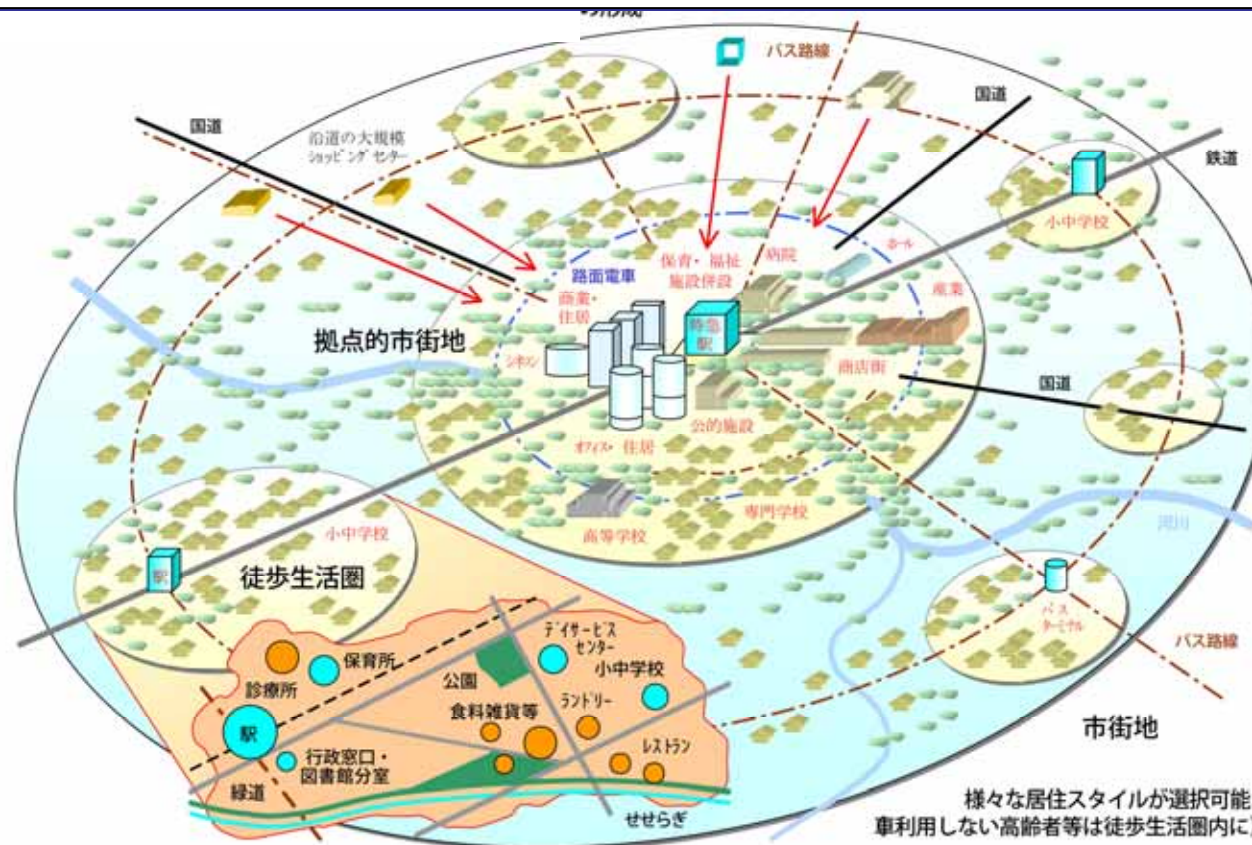
第6章 市街地整備のあり方

- 1. 集約型都市構造を目指した戦略的取組**
- 2. 「選択と集中」による重点化と民間参画の構築**
- 3. 拠点的市街地**
- 4. 密集市街地等**
- 5. 郊外市街地**
- 6. エリアマネジメント、多様で柔軟な市街地整備、
担い手支援**

1. 集約型都市構造を目指した戦略的取組

○これからの市街地整備施策のあり方

- 集約型都市構造実現のためには、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
- 拠点的市街地の各種都市機能へのアクセシビリティが広く確保されるよう、適切な水準の公共交通サービスの確立が必須
- 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



○集約型都市構造を目指した戦略的取組

集約型都市構造の核となる拠点的市街地の形成

現状と課題

- 市街地が拡散したまま人口減少局面を迎えた
- 主要駅周辺でも非効率な土地利用
- 地方都市におけるごま塩状の空き地や空き家の存在と一部虫食いの小規模開発の進行（インナースプロール）
- まちの管理運営主体の欠如、コミュニティの希薄化
- 民間による市街地更新は限定的、行政は財政的な制約や団塊世代の大量退職による人材不足

目指すべき市街地像

人口減少は都市総体としての力を減ずるとの危惧があるものの、一人当たりの空間量拡大の可能性や都市基盤への負荷軽減などを積極的に捉えるべきである。このため以下の3つの方向を目指す

- 世代、用途ミックスの歩いて暮らせるまちへ
- 生活空間の量的・質的レベルアップ
- 持続的发展に向けたコミュニティの形成

目指すべき拠点的市街地像を実現するための方策

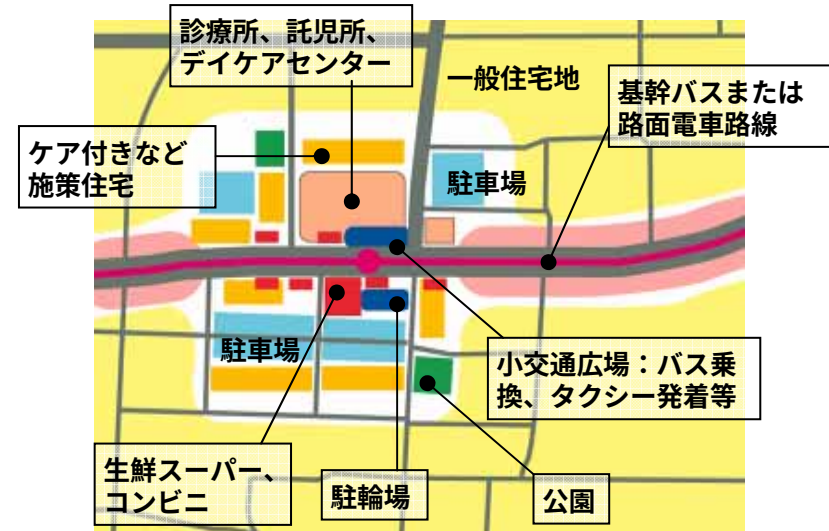
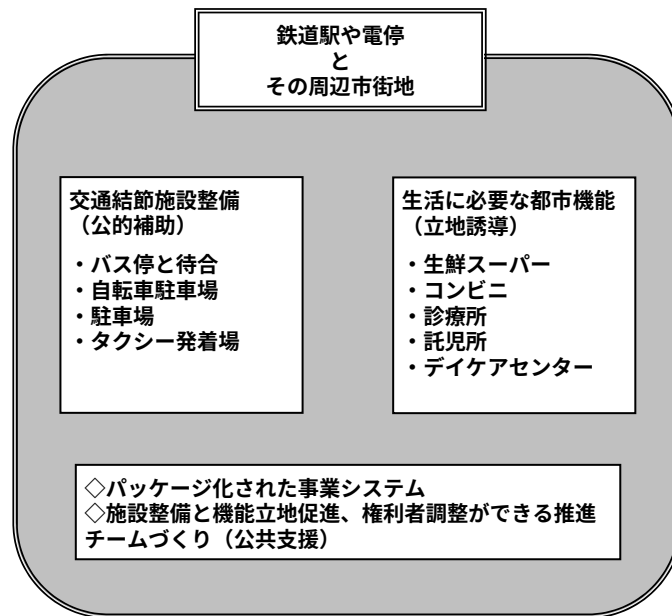
- (1) **都市交通施策と連携した市街地整備の取組**
⇒集約型都市構造の実現のため、都市交通施策と連携した市街地整備の推進
- (2) **公民協働による市街地整備の推進**
⇒「選択と集中」により公共投資を重点化し、民間の参画や自発的な取組を促す方向へ行政の基本的スタンスを転換
- (3) **持続可能な発展に向けた市街地整備**
⇒地球環境問題や景観への関心の高まり、エリアマネジメントへの対応
- (4) **多様で柔軟な市街地整備手法の提示と活用**
- (5) **市街地整備の担い手支援**

○市街地形成の視点①

世代、用途ミックスの歩いて暮らせるまち

- 空洞化している市街地の利用密度を上げ、多様な都市機能を集積し、若者から老人まで誰もが暮らしやすい市街地へと再編
- この際、公共交通などによる移動の利便性を高め、歩いて暮らせる範囲に必要な機能が揃っていることが重要

○歩いて暮せる生活拠点のイメージ

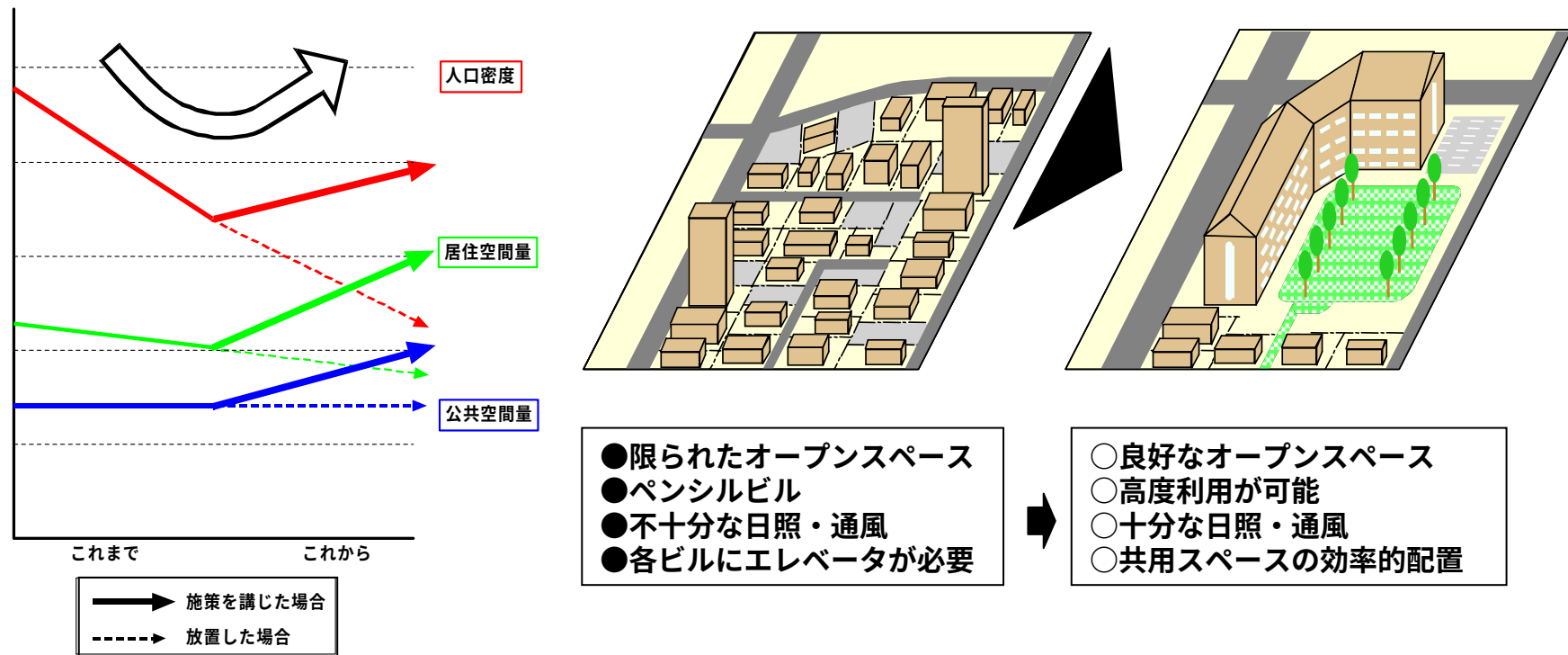


○市街地形成の視点②

生活空間の量的・質的レベルアップ

- 人口減少を好機と捉え、敷地の集約化等により居住空間や公共空間を増やし、実感として豊かさが感じられる市街地を形成
- この際、民地も活用した緑空間も含む公共的空間の充実等により、ゆとりある生活空間を実現
- なお、一部都市の中心部ではマンション立地など人口増加の動きがあるが、無秩序な開発（インナーズプロール）に陥らないよう適切に誘導・コントロール

○目指すべき拠点的市街地像のイメージ（人口密度と居住空間・公共空間の関係）

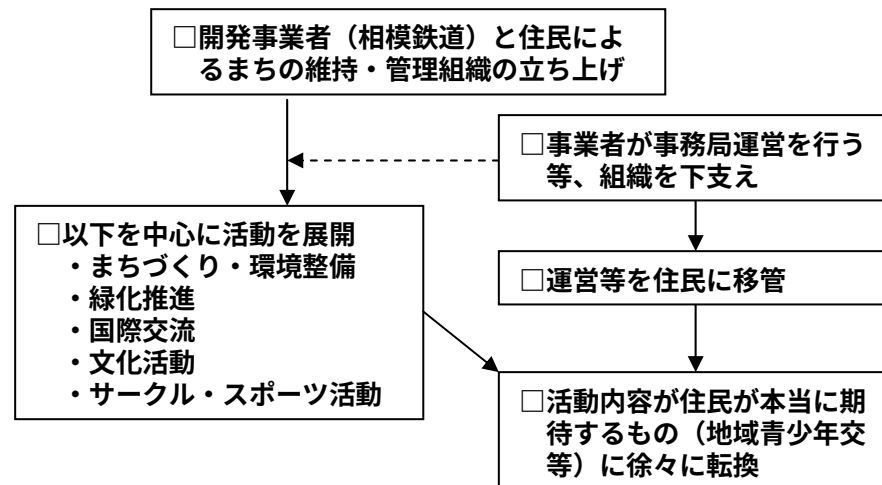


○市街地形成の視点③

持続的发展に向けたコミュニティの形成

- 地域の住民や企業等が持続的にまちの管理運営に係わる体制を構築することが地域の持続的な発展のために重要
- このため、拠点的市街地の整備にあたっては、地権者等の参画により、希薄化した地域コミュニティの再構築やエリアマネジメント組織の構築を併せて推進

○市街地整備を契機としたコミュニティ形成の事例 —横浜市緑園都市—

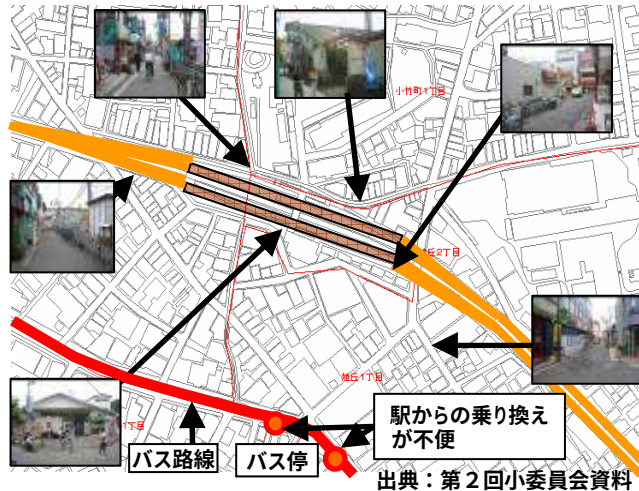


出典：緑園都市コミュニティ協会HP

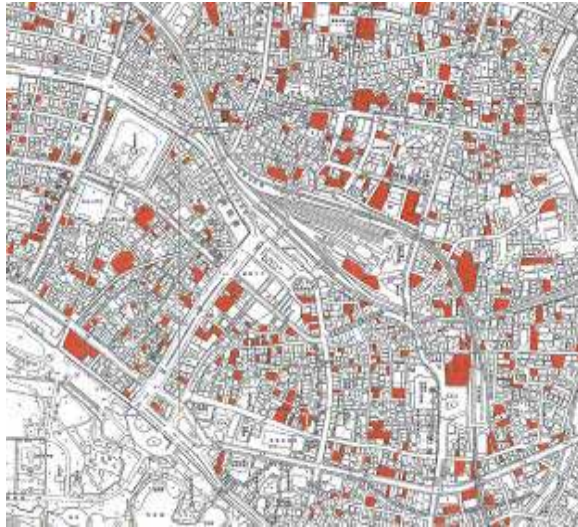
2. 「選択と集中」による重点化と民間参画の構築

○ 「選択と集中による重点化」－重点的に投資すべき市街地の事例－

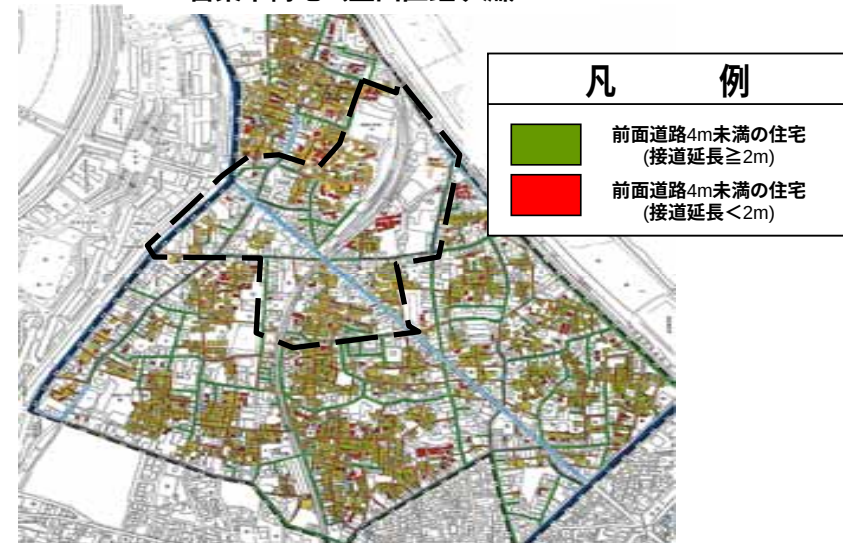
土地の効率的利用が進まない駅周辺の市街地
(西武池袋線江古田駅・乗降客数36,628人／日)



空き地等がごま塩状の中心市街地 (三重県伊勢市)



密集市街地 (墨田区鐘ヶ淵)



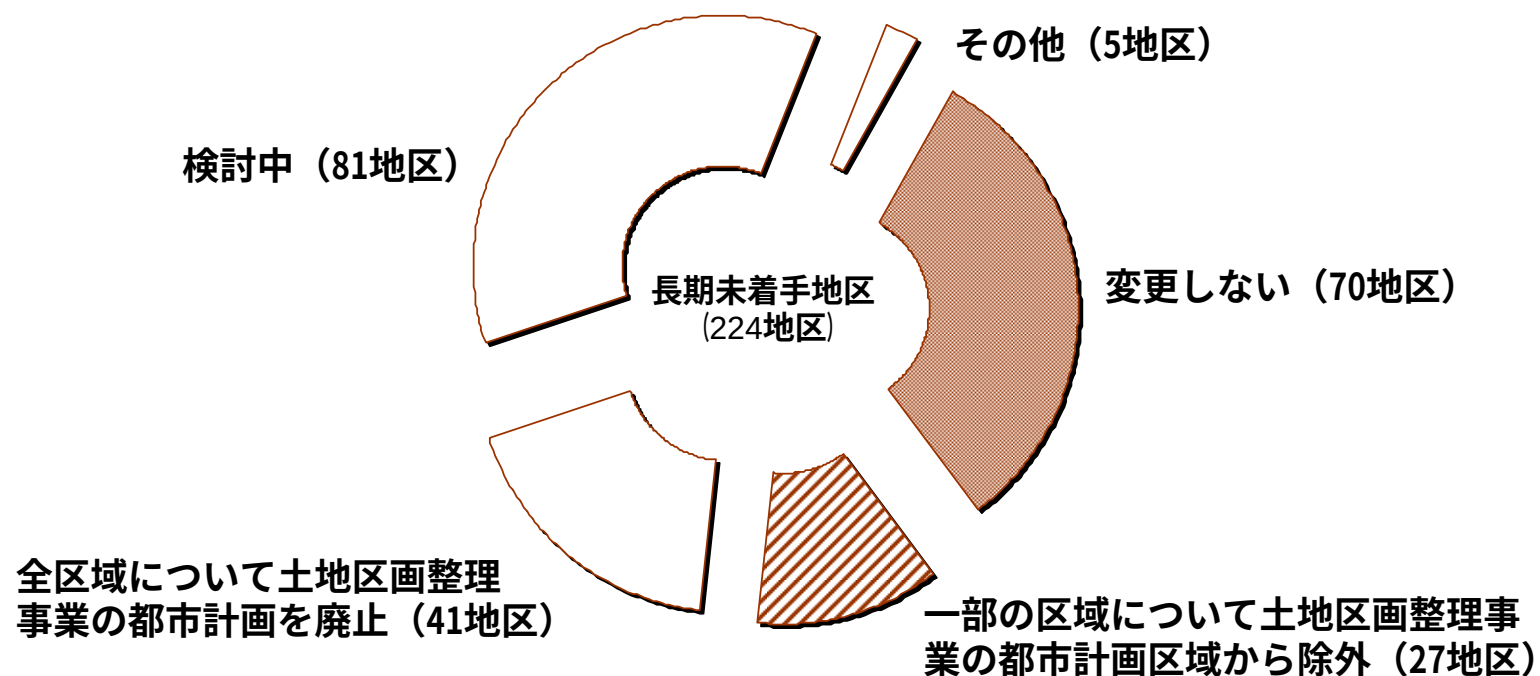
出典：新たな木造密集市街地整備手法検討会資料

○長期未着手地区の見直し

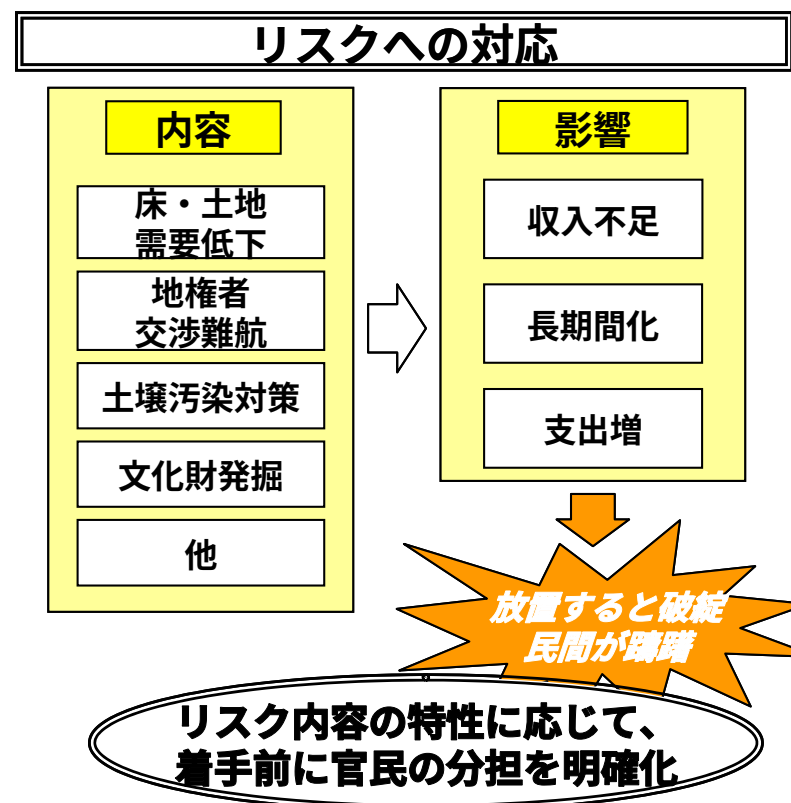
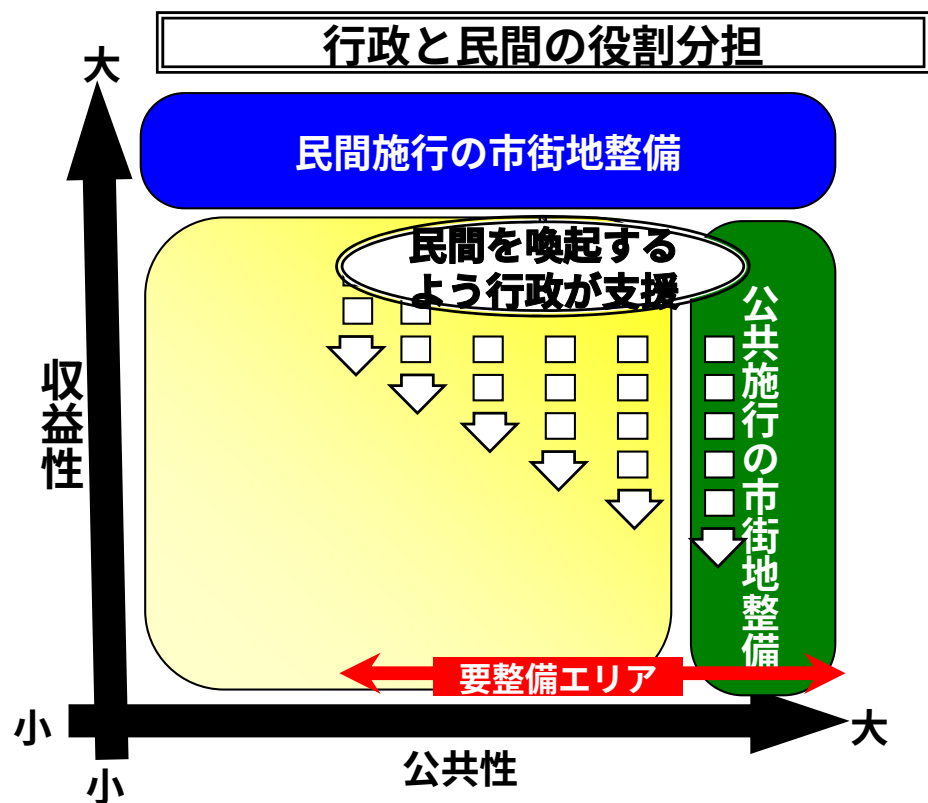
- 土地区画整理について都市計画決定されたまま10年以上経過して事業化されていない地区が224地区、19,000ha存在
- 集約型都市構造への再編という観点からも早急に見直しを行う必要がある

長期未着手地区における対応状況

(国土交通省調べ)



○官民の役割分担・リスク分担



○民間事業者や地域発意による市街地整備の促進方策

- ❑ 民間事業者は、収益が不確定の状況で大きいリスクを負うことが困難、また地権者等との調整の初動期において行政ほどの信頼感がない
- ❑ 民間参画が可能なレベルまでリスクを低減させるような行政側の支援が必要（初動期の活動費用、信頼性の付与等）
- ❑ 特に地方都市においては、まちづくりに関する人材不足や民間事業者による市街地整備への取組が低調
- ❑ このため、地域の人材や資金による持続的なまちづくりが可能となるよう、地域の建築設計事務所、工務店、法律事務所等の協働による事業展開、各分野の専門家の育成を進め、それら市街地整備の担い手を通じた地域経済の活性化を含めた好循環をもたらす取組が必要
- ❑ また、地域住民の市街地整備に対する発意を受け止め、事業化を支援することも重要

初動期における行政の支援

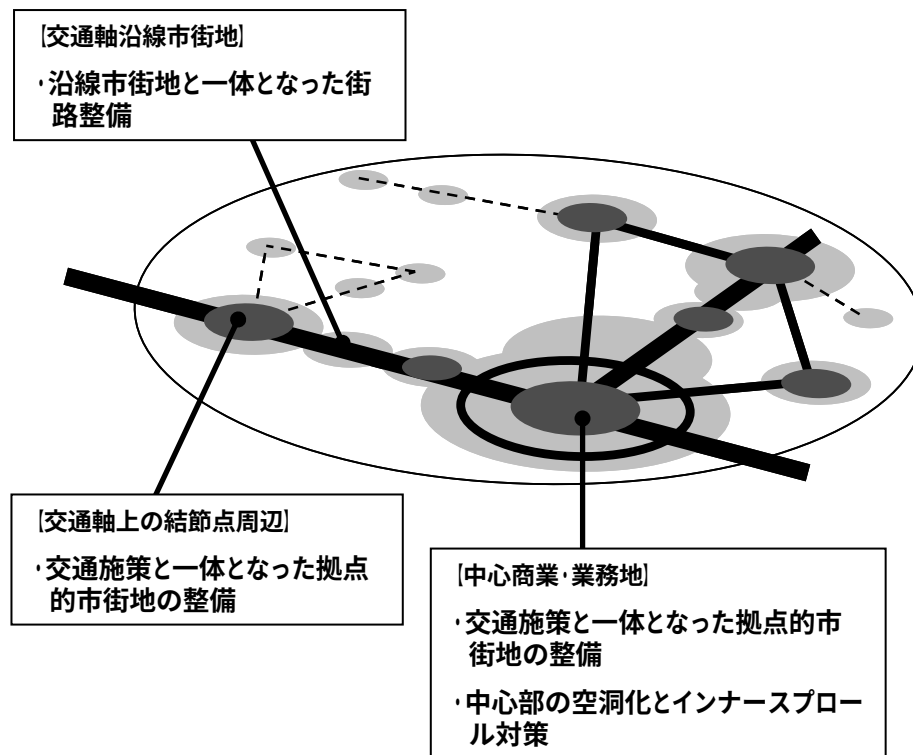
	①民間事業者の参入意欲あるが地元の機運は低い	②民間事業者の参入意欲無いが地元の機運は高い	③民間事業者の参入意欲無く地元の機運も低い
支援のポイント	参入意欲のある事業者に対する活動への支援	地元の機運を具体の事業に結びつけるための支援	地元機運の醸成とまちづくりにかかる組織の立ち上げ支援
重要な支援方策	●事業者への信頼性付与 ●事業者と地元住民の協議の場づくり ●事業者の活動費支援 ●地元住民のサポート	●事業計画策定に向けた専門家チームの派遣 ●専門家チームの活動費支援	●地元意識醸成に向けた専門家チームの編成、派遣 ●専門家チームの活動費支援

3. 拠点的地市街地

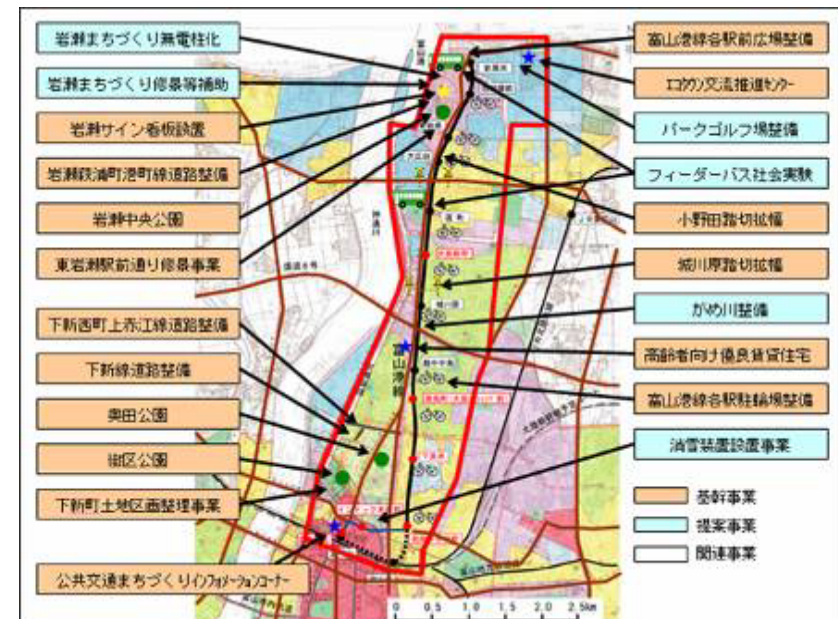
○都市交通施策等と連携した市街地整備

- 公共交通の強化充実や交通軸の整備と併せ、交通結節点周辺や交通軸沿線の市街地整備と土地利用誘導など総合的に取り組み、市街地集約を加速させる総力戦の視点が市街地整備においても重要

拠点的地市街地整備における課題



LRTと一体となった市街地整備（富山市）



○街路整備と沿線市街地の一体的な整備

- ❑ 幹線街路の新設等に際しては、沿道街区へのアクセスや機能集積等を考慮した整備を行うため面的な整備手法を検討すべきである
- ❑ この際、部分的であっても、道路と沿線市街地の一体的な整備を目指すべきである

沿線街区と一体となった市街地整備イメージ

直接買收方式



沿線街区と一体的な整備

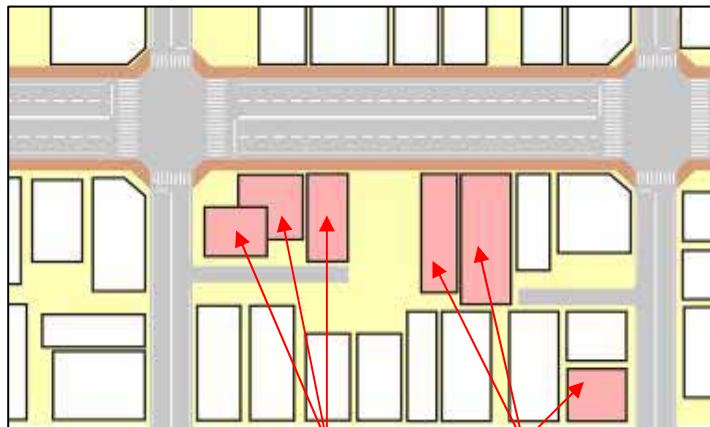


凡 例	
	都市計画道路
	主要な区画道路
	道路整備と一体となった 沿線整備区域
	買収に伴う残地
	公園・緑地

○道路空間の再構築と連携した市街地整備

- 道路空間の再構築等と併せ、沿道土地利用も再構成することが望ましい場合、これを契機として市街地整備に取り組むべきである

道路空間再構築に合わせた市街地整備 (トランジットモールへの再構築)



建物共同化意向のある店舗



トランジットモール化に合わせ、より賑わいを創出する
土地利用へと転換（建物共同化等）



区画道路により裏側からの荷捌き車両等のアクセス確保

○地区交通再編を実現する街区の再構築

- 都心部の小街区で構成された市街地等では、新たな都市機能の導入を見据えた街区構成へ見直すことが必要
- その際、既存道路の配置を見直し歩行者優先の動線を確保するなど都市交通施策の実現も目指すべきである

都心部における街区再編のイメージ



- ・ 細分化された街区、建物
- ・ 敷地毎に整備された小規模駐車場
- ・ 不十分な歩行者動線



民地を活用した歩行者、自転車用動線の確保

- ・ 導入機能に適した街区への再編
- ・ 駐車場集約化による土地利用の有効化
- ・ 歩行者、自転車用の宅地内通路の確保

○公民協働による公共的空間の形成

- ❑ 地権者が参加し進める市街地整備の特性を活かし、地域の合意を図り、公民一体で公共的空間を確保することが重要
- ❑ このため計画段階から建築物の空間も含めた民地の活用に関する調整を行い、公共空間と民地による公共的空間を決めることが必要
- ❑ また、このような公共的空間は公民協力による地域が主体となった空間の管理・活用等を通し、まちを発展させていく道具となるという視点が重要

一階部分をセットバックした歩
行空間（弘前市）



地域の自主管理による広場の例
（青森市）



○市街地の持続的発展に向けた地球環境問題等への対応

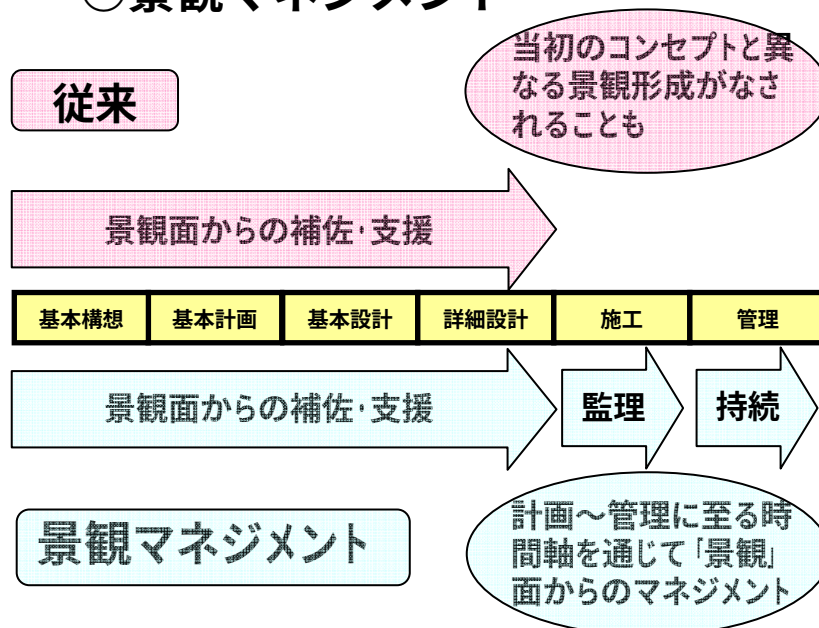
- 京都議定書の発効や景観法の施行など地球環境問題や良好な景観等への関心が高まっており、市街地整備においても対応することが必要
- これらは公共だけでは解決できないことから、市街地整備に関わる民間にも積極的に取り組んでもらえる合意づくりが重要

○省CO2型の都市づくり



出典：都市再生本部HP

○景観マネジメント



出典：（財）都市づくりパブリックデザインセンター資料

4. 密集市街地等

○密集市街地の改善方策

- 避難路等となる道路の整備を緊急に進めることが必要であり、道路の整備と合わせ各種事業の総力を結集して沿道建築物の不燃化等を図ることが重要

■密集市街地緊急リノベーションの推進

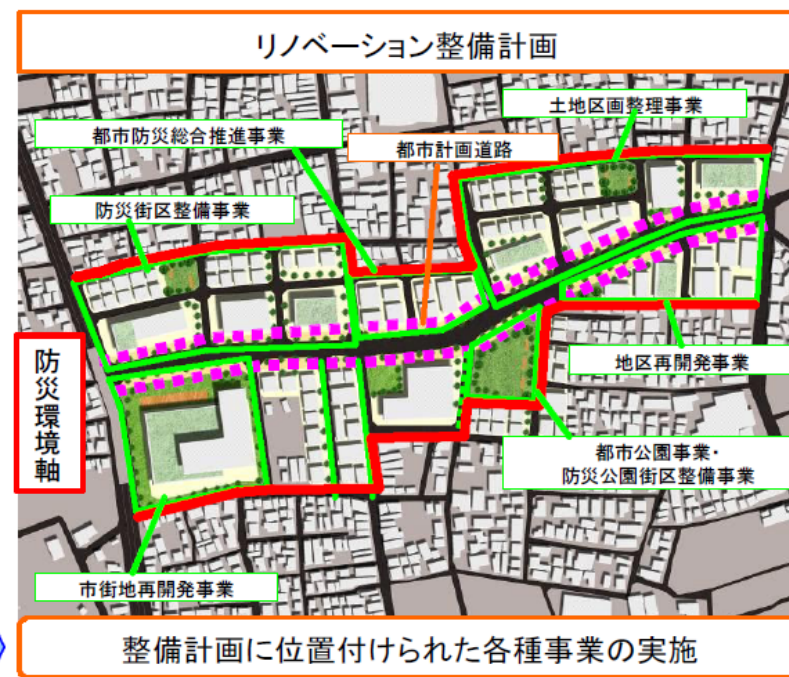
複数の事業手法を組み合わせた整備計画作成・コーディネートに対する支援と、整備計画に位置付けられた事業について、面積の合計が一定以上の場合に採択要件の緩和を行う「密集市街地緊急リノベーション事業」を創設する等、都市防災総合推進事業の拡充を行う。

計画コーディネート支援

- ・コーディネート業務（住民意向調査、合意形成）
- ・整備計画作成（計画立案、整備計画作成等）

採択要件の特例

整備計画に位置付けられた事業について、それぞれの事業の面積の合計が一定以上である場合に採択



都市計画道路整備に併せ各種事業の総力を結集し防災環境軸の整備を促進

○市街地における内水氾濫被害の軽減

- 市街地整備を行う際、透水性舗装の導入を行うなどとともに、新たにできる公共空間を活用した雨水貯留槽の設置等、浸水対策に考慮した整備を下水道等と連携して行うべきである

■枇杷島駅東土地区画整理事業

下水道の雨水幹線と区画整理による駅前広場整備と併せた雨水貯留槽を整備。また道路は透水性、排水性舗装を整備

浸水状況（平成12年9月）



■東京都南砂雨水調整池

雨水調整池上部を、集合住宅や駐輪場など、区の公共施設として高度利用



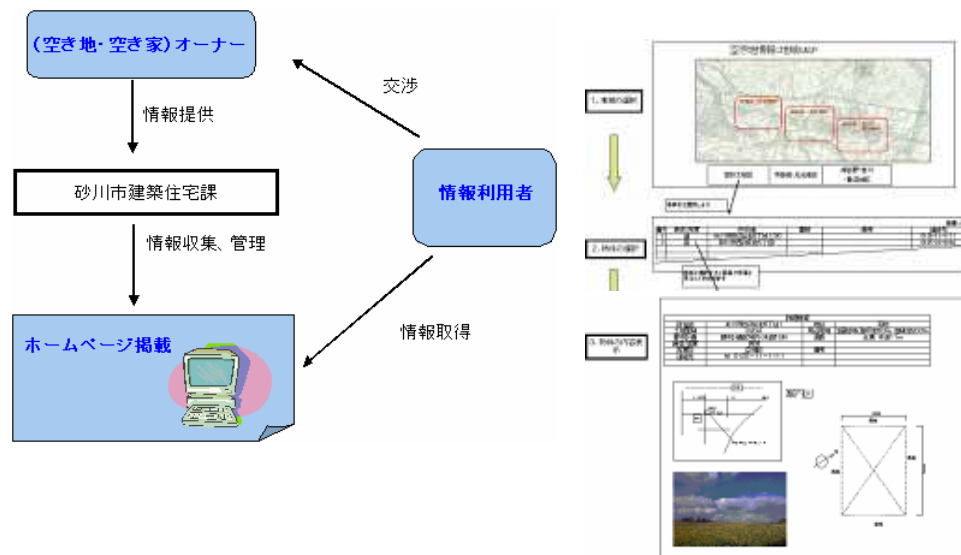
5. 郊外市街地

○空き地・空き家の情報提供・管理運営の仕組みづくり

- 地域で空き地や空き家が放置されず、活用や管理する視点が重要であり、利用を促す情報提供や活用・管理のための仕組みづくりが必要
- 空き地、空き家化が進んだ住宅地の一部では、隣接地との一体利用、隣接地の取得により生活空間を増やしたり、空き地を緑空間やコミュニティ空間として活用している事例もある

■空き地・空き家の情報提供事例

(すながわ・ハートフル住まいる (空き地・空き家) 情報提供事業)

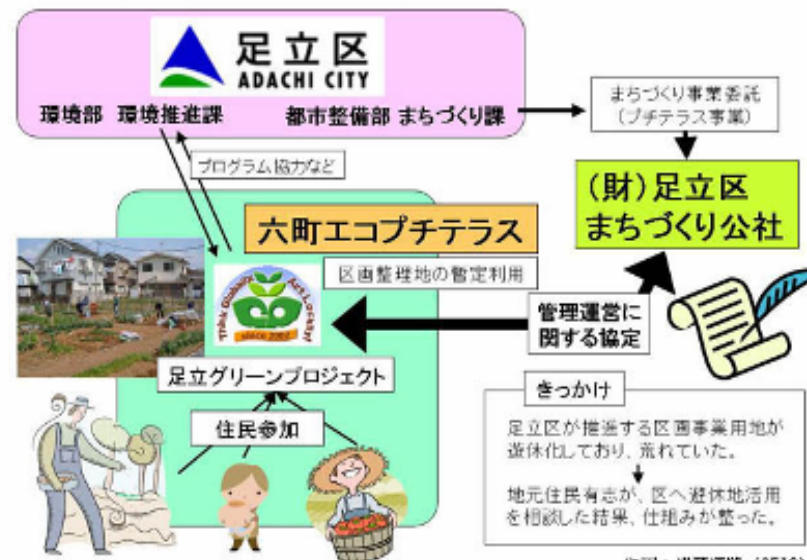


出典：砂川市HP

■住民による遊休地活用事例

(足立区 六町エコ・プチテラス)

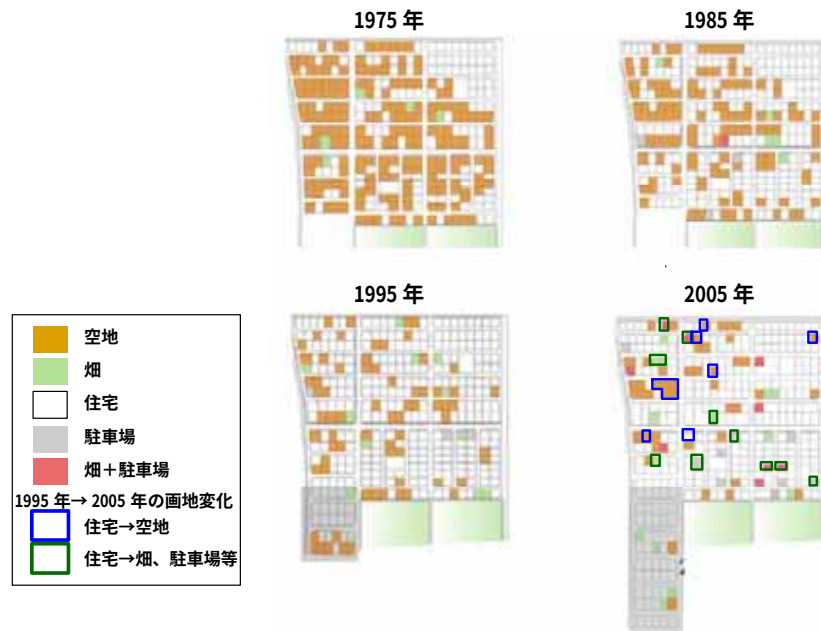
足立区「六町エコ・プチテラス」の関係図



作図：伊藤博隆 (GEIC)

○住宅団地における空き地活用の取組事例（福井県春江町K団地）

□空き家の状況



出典：地方都市郊外戸建住宅地の居住の継続に関する研究 他
（福井大学）

■空き地の一体的な利用（区画統合の状況）

2005年12月～2006年4月調査



■空き地のコミュニティスペースとしての利用

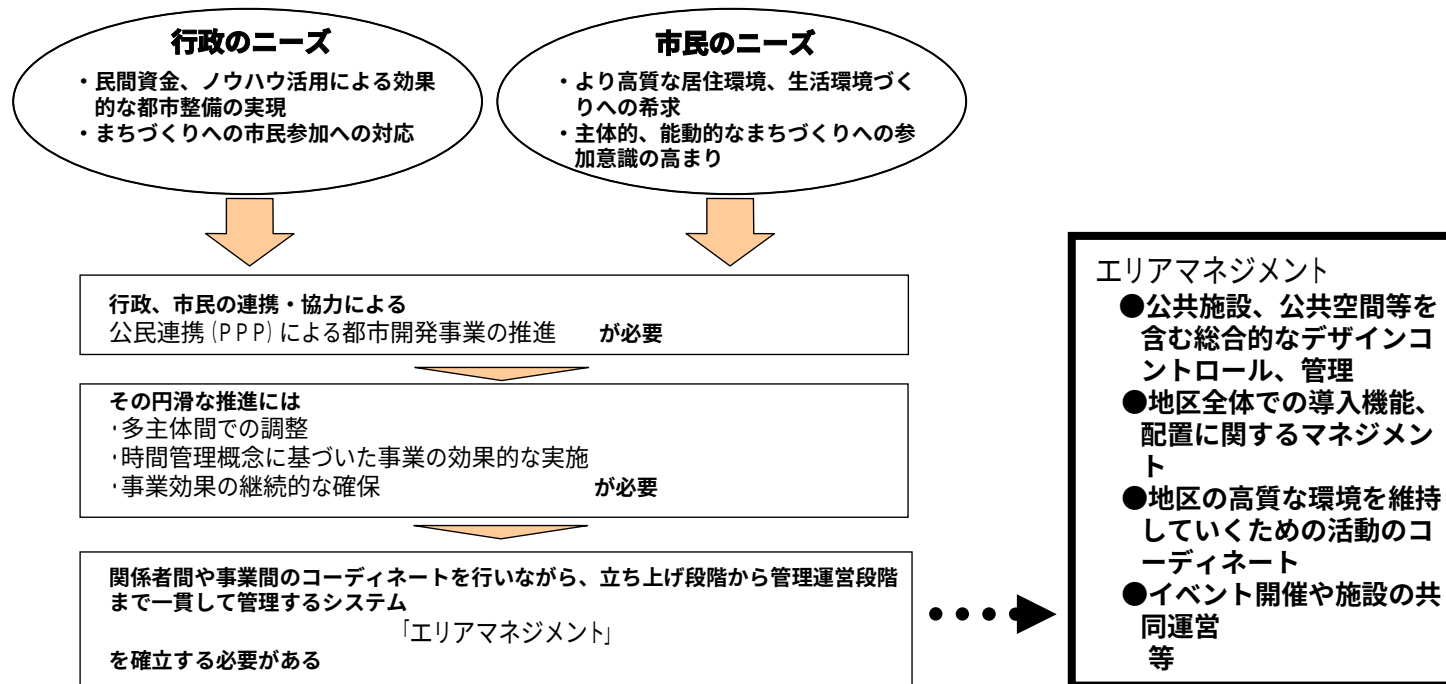


図 6-6 コミュニティガーデンの様子

6. エリアマネジメント、多様で柔軟な市街地整備、担い手支援

○エリアマネジメントの推進

- 地域の持続可能な発展や環境の保持のためには、地区組織による計画と管理運営が重要
- このため、民間によって構成された地域の組織が主体となって、事業計画の調整、景観形成、イベント開催、施設の共同運営、地域の良好な維持管理等の取組を行う「エリアマネジメント」が必要
- この場合、必要に応じて行政の支援や連携も重要
- 特に、区画整理・再開発等の面的な整備が行われる場合には、これを契機として地区内又はその周辺も含めた地域の組織が作られ、エリアマネジメントが行われることが地域の発展等に効果的



○既成概念にとらわれない市街地整備手法の運用

- 市街地整備は、事業の積み重ねの中で画一的な運用が行われてきた側面があるが、これからは柔軟な活用が求められる

区画整理における既成概念

- 区画整理は減歩を行うものである
- 道路に囲まれるなど一定・一体の施行地区が必要である
- 土地評価は路線価で決めるものである
- 照応の原則により現位置換地が基本である 等

⇒これらは新市街地での事業積み重ねによりできたものである

再開発における既成概念

- 再開発では容積の極大化が必須である
- 第一種・組合施行が定番である
- 今は保留床が売れないので再開発が成立しない
- 一街区・一棟に共同化しなければならない 等

これからの区画整理

- 大規模・長期間・公共主導から小規模・短期間・民間主導へ
- 土地の交換分合と上物整備との同時計画、連携
- 現位置換地と減歩に頼る区画整理からの転換
- 柔軟な区域設定
- 公共施設の量的拡大を過度に求めない

⇒既成市街地では新市街地の常識は通用しないため発想の転換が必要

これからの再開発

- ひとつだけの再開発の成功より、むしろ規模を小さくして、複数連鎖的に波及させるべき
- 高層建築になるのは、むしろ景観にマッチしない
- 地域の床需要に合わせて保留床の規模を決定し、リスクを最小限に留めるべき

○修復型の市街地整備

- 必ずしも整備水準の高くない一般市街地についても、レベルアップのための取組が必要。
- 基盤や空間の質の向上とコミュニティ再構築を一体的に図る方向で、住民発意を基本として息長く市街地を修復していく方策の充実が必要。
- 大規模で長期間かかるような事業から小規模で短期間で完了する事業を連鎖的に行う視点が重要

小規模な事業を連鎖的に行う市街地整備



○市街地整備による地籍の整備

- 地籍が混乱しているような地区においては、建築行為や公共施設整備もできない状態
- このような場合、土地区画整理事業を活用して現状に合わせた状態で換地処分を行うなど地籍を確定させることで土地利用が可能となる



公図や登記と現地の合わない地籍混乱地域では、土地取引や建築、公共施設整備なども困難。

○区画整理での公共施設整備の内容
・通り抜け私道→公道化
・地区計画の設定 & 前面道路拡幅分の分筆によるセットバック担保



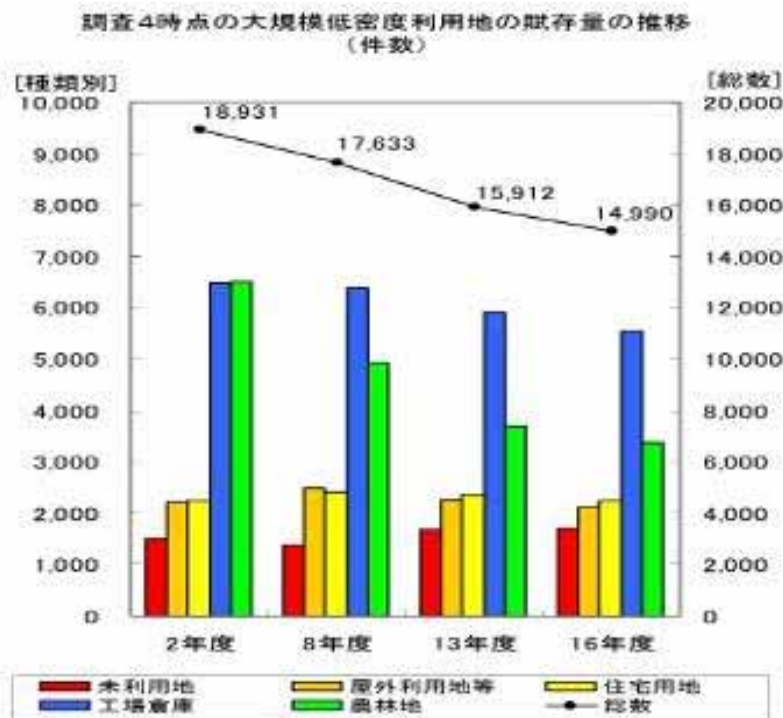
公図と現地が著しく乖離しているため、土地の売買や建物の建築・登記手続きなどできない地域で、地籍の整備を目的とした区画整理事業を施行（東京都江戸川区西篠崎地区（組合施行））

○低未利用地の有効活用

- 人口減少や産業の変化等により、拠点的市街地内において、大規模な空閑地発生も引き続き発生することが想定される
- 都市基盤の充実と都市機能の集積を図るために、これら大規模用地を単独で開発するのではなく、周辺市街地も含めた市街地環境の改善に活用する視点が重要

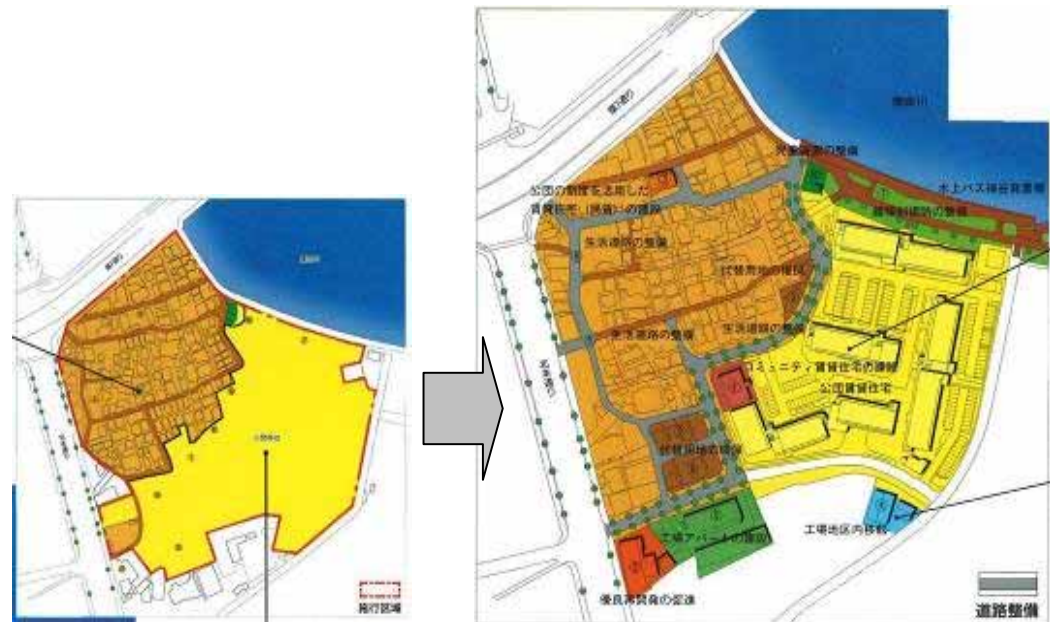
■大規模空閑地発生状況（近畿圏）

国土交通省都市・地域整備局調べ



■空閑地を活用した整備例

北区神谷地区

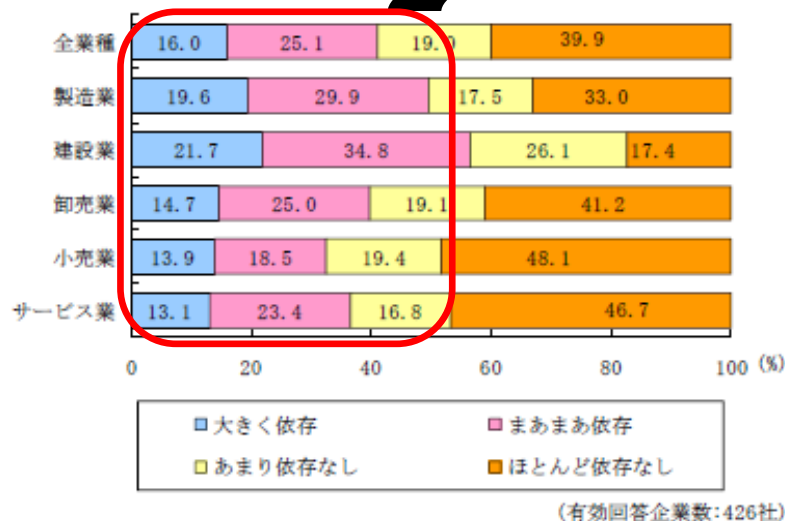


○市街地整備の担い手支援①

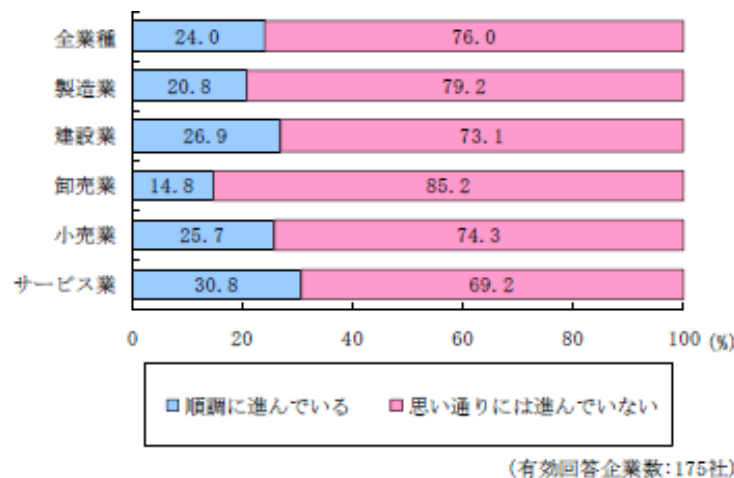
まちづくり技術の継承

- 区画整理等の市街地整備事業は、住民の合意形成、権利調整を図りながら、長期間にわたり継続的にまちづくりを行う事業であり、現場に密着した技術・ノウハウの蓄積が行われてきたが、経験豊かな団塊世代の退職等により、これら技術・ノウハウの喪失が懸念され、その継承が大きな課題
- 特に、災害後において市街地整備は災害からの復興の中心的役割を担うという観点からも技術力の確保は大きな課題

各産業における技術・ノウハウの
団塊世代への依存度



技術・ノウハウの若手への継承状況
(左問で「大きく依存」「まあまあ依存」回答者への設問)



出典：中小企業における人材の充足状況および技術・ノウハウ継承への対応状況に関する調査結果（東京商工会議所）

○市街地整備の担い手支援②

市街地整備における人材の活用等

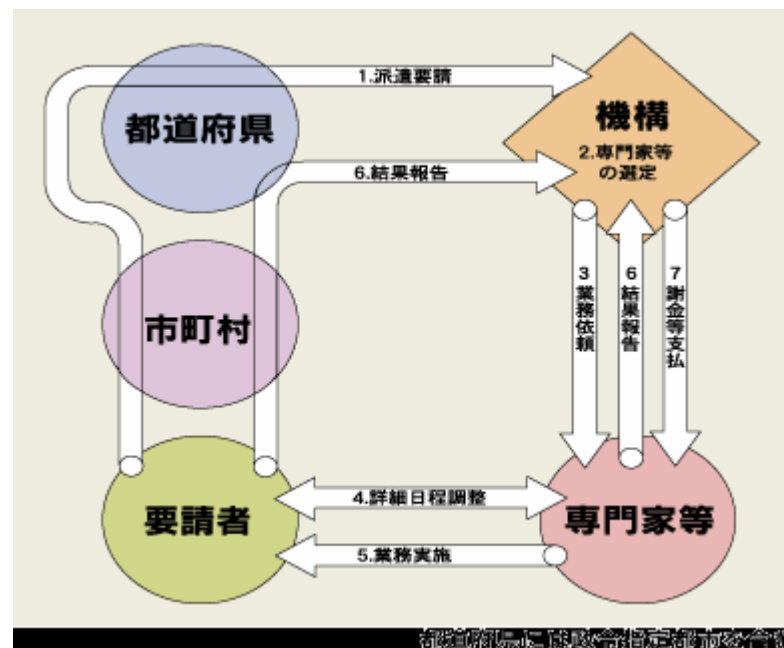
- 市街地整備における民間の役割が増加していく中、地権者の中に入り、地域の声をまとめるなど、まちづくりのコーディネーターの役割が益々重要となる
- 専門家は地域に偏りがあり、リタイア世代等で区画整理事業等の経験豊富な人材をニーズにマッチさせた活用を行う仕組みづくりが必要
- また、市街地整備にかかるノウハウをデータベース化し知識の共有化を行うことも考えられる

○NPOによる人材派遣の例

支援先	活動地域
飛騨高山まちづくり本舗	岐阜県高山市
太子堂2・3丁目地区まちづくり協議会	東京都世田谷区
おんなの目で大阪の街を創る会	大阪府大阪市
NPO法人かわだ夢グリーン	福井県鯖江市
井草・大門まちづくり研究会	栃木県足利市
倉敷再生まちづくり計画を実現する会	岡山県倉敷市
美しい景観を作る会	全国
新潟中越地震被災地	新潟中越

2004年度日本都市計画家協会実施例

○財団法人による人材派遣の例



(財) 区画整理促進機構