

第2回都市交通・市街地整備小委員会

議事の概要

(事務局作成)

以下の内容について資料説明後、討議

- 1 今後の都市交通施策のあり方(素案)について
- 2 今後の市街地整備のあり方(素案)について

討議の概要は、以下のとおり

(概要)

都市交通戦略は、実現可能性が重要。大きな問題は権利制限ができるかどうか。通過交通排除、都市計画の廃止等、市民にある程度我慢してもらえるか、そのためのアカウンタビリティ - をもてるかが重要。

道路空間を本当に有効利用できているかを考えるべき。駐車帯、停車帯など画一的に運用するのではなく、既存のものを工夫しながら、バスとの連携まで視点を広げることも必要。

都市交通戦略については、都市で共通する部分もあれば、都市規模ごとに異なるところもあると考えられることから、ある一定規模の都市を想定しイメージづくりを検討すべき。

まちがコンパクトになれば、都心側の交通キャパシティーも必要となることから、都心を通過させない仕組みづくりも必要。

歩行者とともに自転車のあり方についても議論が必要。

子供、高齢者及び身障者が都市活動、社会活動に参画できることを確保することが交通戦略の策定、ユニバーサルな都市づくりをするうえで必要。

都市構造改革の必要性と目指すべき都市像を整理すると、公共交通が中心市街地及び拠点を結び、周辺機能を集積させ、アクセシビリティが確保された都市へ転換するということになる。

交通戦略のプログラム化を図り、効率のよい投資を目指すべき。

交通戦略にあたっては、進行管理、具体的な目標において、関係機関と調整する組織をどう作るかを考えるべき。

歩行者の視点を重視した施策を推し進めると、利用権や利用者の利益という観点から、管理のあり方まで考えなければならない。

市街地における物流は消費行動と密接に関連していることから、このような動きと都市交通政策を関連づける必要がある。

都市構造を3つに分けて考えると、集中的に居住し公共交通が集約的都市構造をつくるなど公共性が高い(「公」)、公共性はより低いが、公共交通を市民的経営で支え合う(「共」)、環境が良いところに拡散的に自己責任で住む(「私」)の3ケースが考えられ、とに都市を集約していくという考え方が現実。

コミュニティーバスについては、日本のかなりの各都市で取り組まれており住民の足としても重要。運営にあたっては、財政的な支援を行っている自治体もあるが、それでも赤字が残るケースもあり、あるべき姿と需要とのバランスをどう考えるかの検討が必要。

公共交通への支援については、公益と私益を検討しその差を埋める仕組みを考える必要あり。

公共交通の採算性にあたっては、公共性が高い場合、採算性の優先度が下がるということも考慮すべき。

LRTの場合、インフラ側を公共が整備したときに、数十年という長い間、サービスが維持され、効率的運営がなされることが必要となるため、民間の効率性、公設民営をもう少し踏み込んで考えるべき。

低密度市街地については、インフラを含めて投資しないという思い切った考えもなければ、戦略につながっていかない。

拡大した市街地を人口が減っていく中で、どう畳むかが重要である。

市街地整備の中で、ごま塩状態のものをどう再整備すべきかという方向が大切ある旨明示すべき。

コンパクトなまち、老後をどう暮らすのかなど、それぞれに合わせた暮らしが選択できるまちづくりという意味もある。

これまでの市街地整備は、市街地を拡大するためにあったが、市街地を畳むという考え方で再編していくことが必要。

未利用地は、郊外であればあるほど、未利用のまま放置される可能性が高く、逆に都心は再利用の割合が高い。集約型都市構造を進める際には、P F Aのように重点的に都市基盤を整備するエリア、しないエリアのメリハリが必要。

市街地の拡大は、モータリゼーションだけが原因ではなく、土地利用、区画整理を広範にやってきた都市政策の面もふれておいた方がいいのではないかと。

都市構造の集約化を議論する一方では、多様な居住スタイルを国民が選択できるようにするといった大きな課題もある。