

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

中間とりまとめ

【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

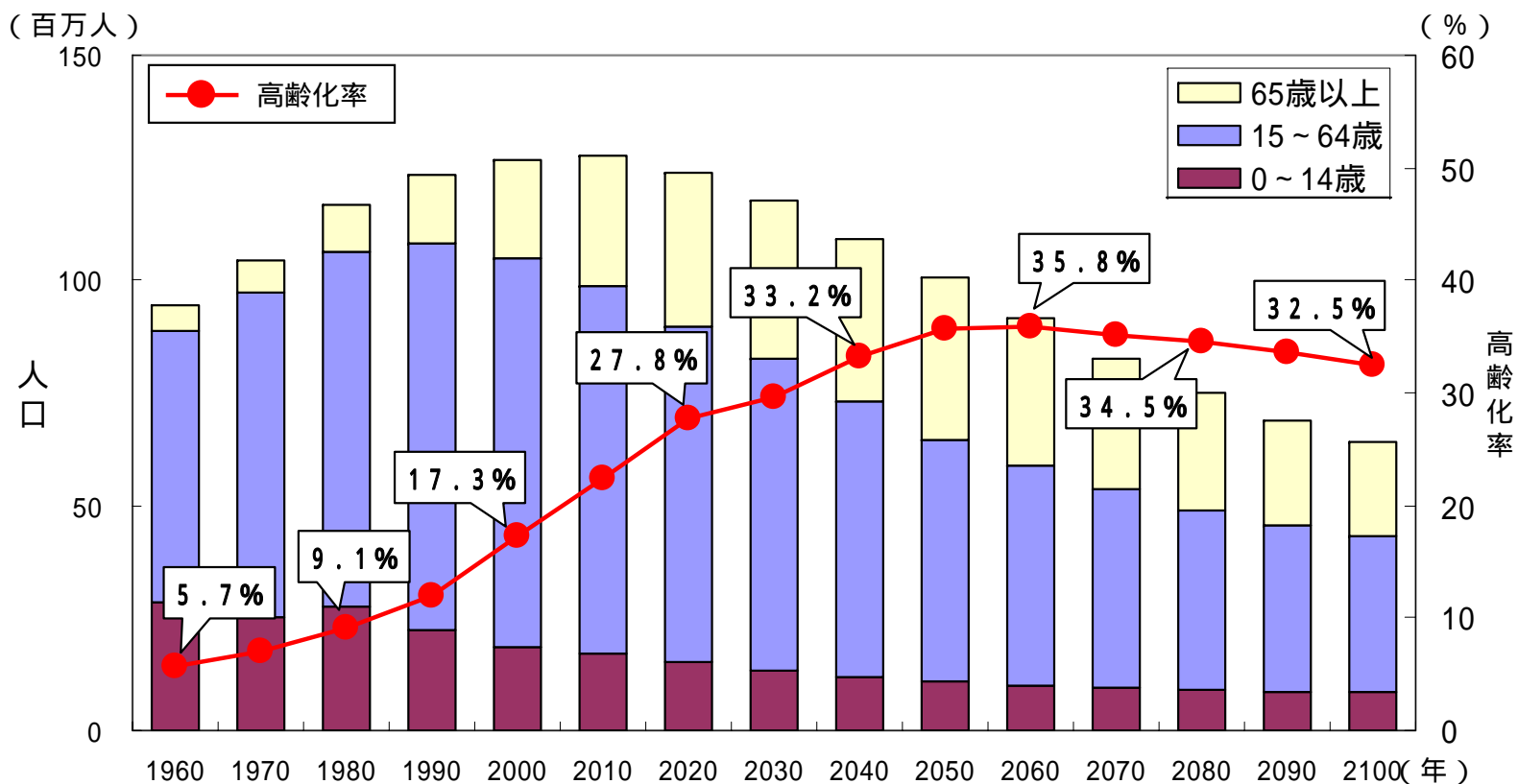
1. 人口減少・超高齢社会の到来
2. 地球環境等への負荷の軽減
3. 財政的制約の高まり
4. 都市構造改革の必要性
5. 利用者の視点に立った都市交通施策推進へのニーズの高まり

第1章 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

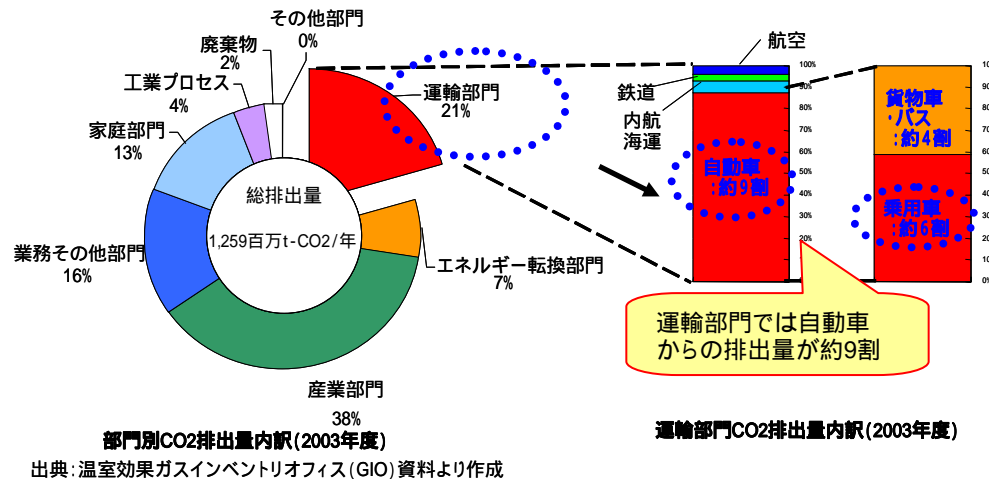


資料：国勢調査，国立社会保障・人口問題研究所（2002年1月推計）

- 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～）

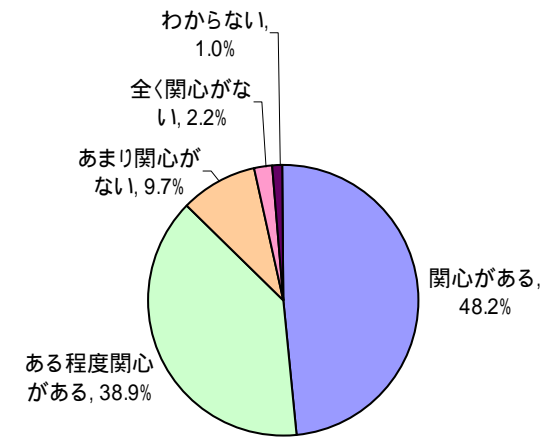
地球環境への負荷低減

- 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



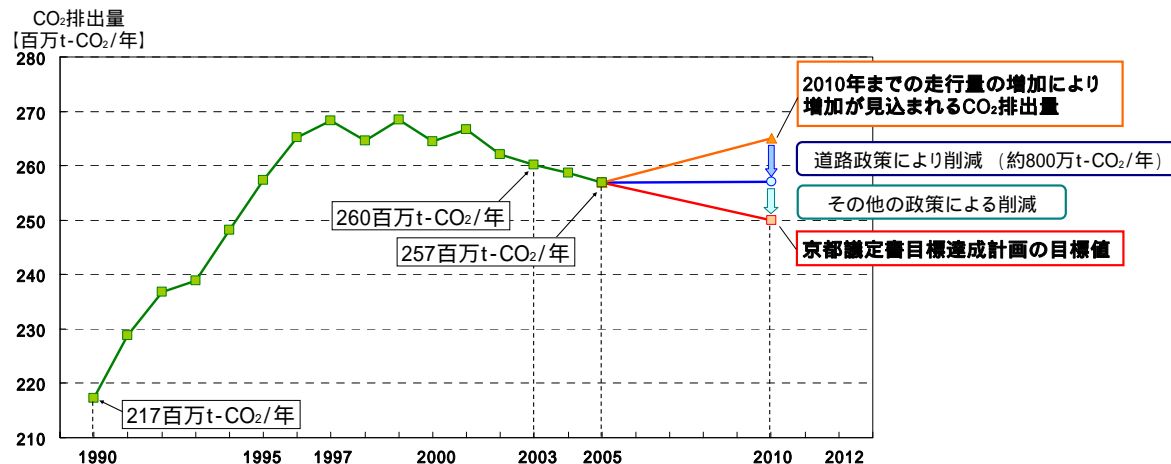
【地球環境問題に対する関心】

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



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

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

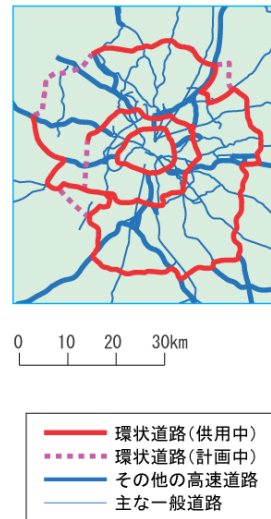


延長:(2005年3月調査)
人口:(2004年3月調査)

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

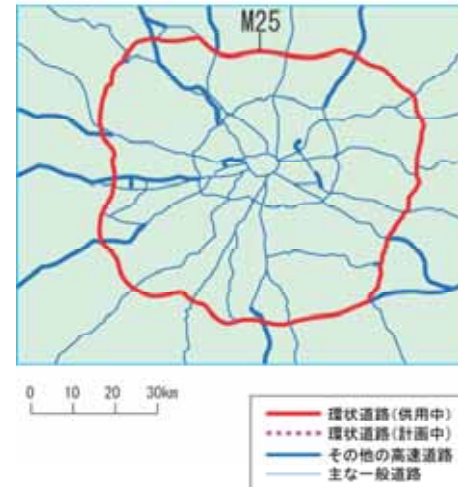


延長:(2005年2月調査)
人口:(1999年調査)

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

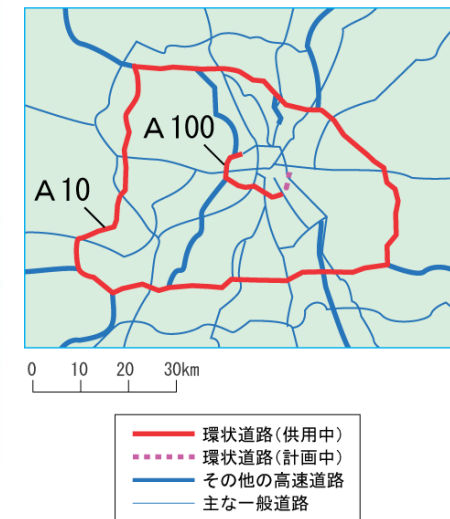


延長:(2003年調査)
人口:(2002年調査)

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

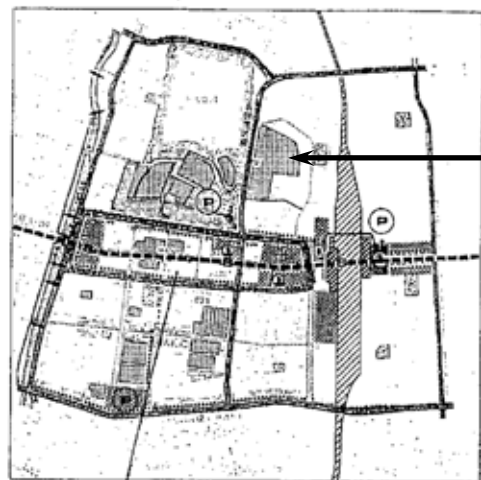
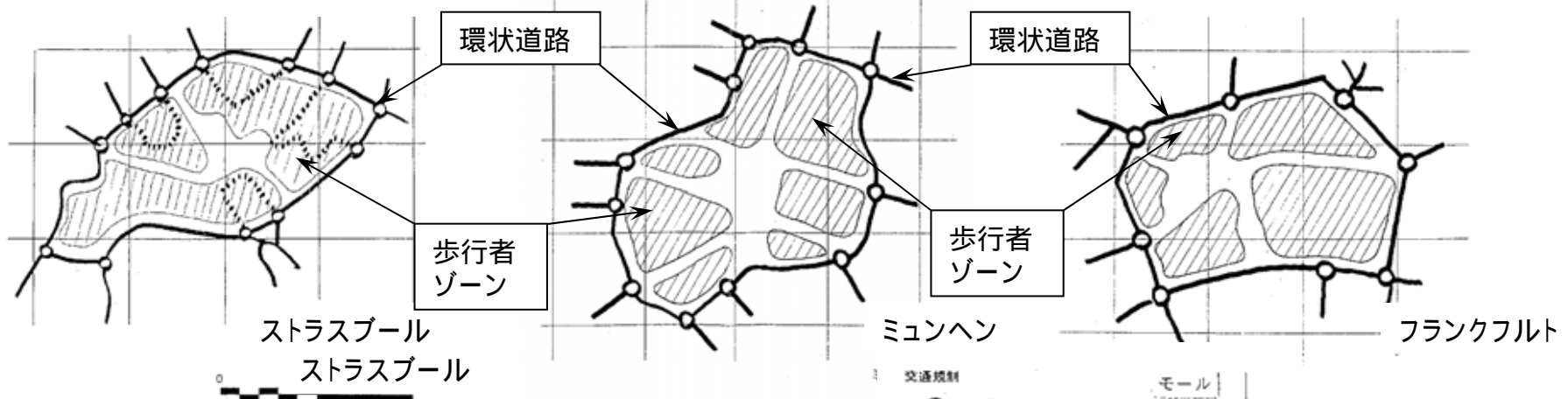
(注1)人口・人口密度:概ね環状道路の内側

(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。

面的に広がる歩行者ゾーン（欧州との比較）

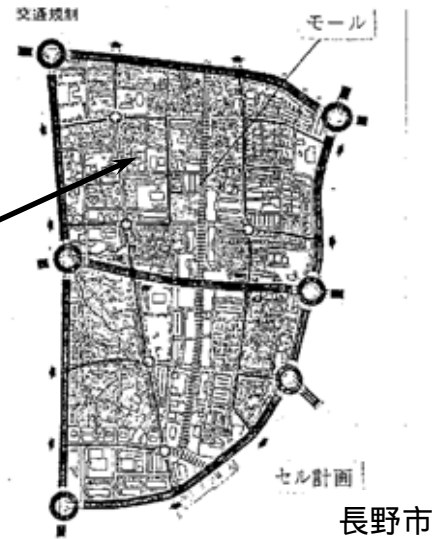
- 環状道路の整備が進む先進諸国では、その内側を歩行者ゾーンとして都市が機能
- 国内の各地においては、歩行者ゾーンが都市の一部として機能するには未だ至らず

【都心部における環状道路と歩行者ゾーン】



仲小路セミモール (一方通行+歩道) 秋田市

歩行者と自動車が混在



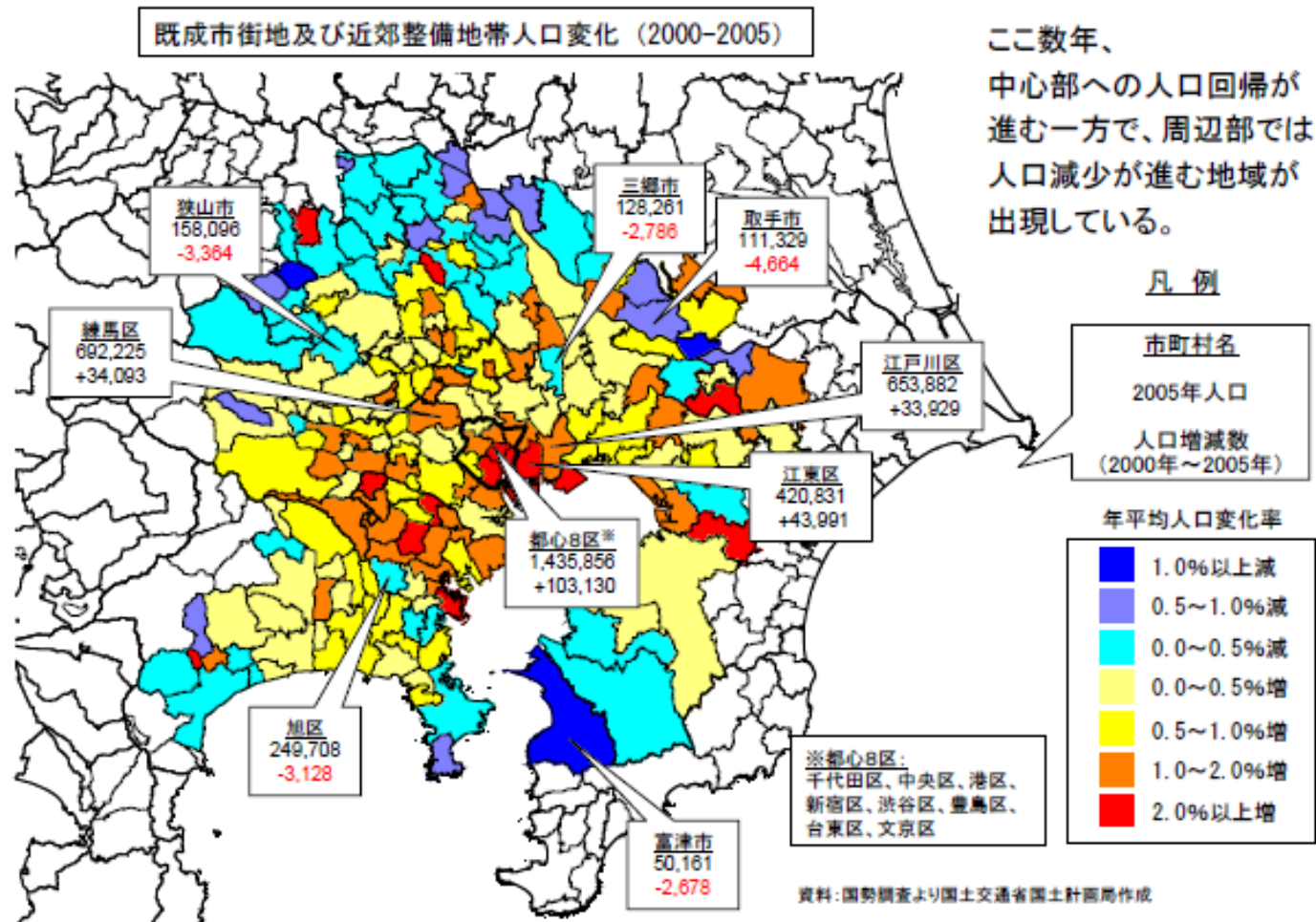
長野市

- | | |
|-----------------|--------|
| ○ 歩道禁止 (歩道通行禁止) | ■ 歩道禁止 |
| ○ 歩道通行 (歩道通行) | ■ 歩道通行 |
| ○ 歩道通行 (歩道通行) | ■ 歩道通行 |
| ○ 歩道通行 (歩道通行) | ■ 歩道通行 |
| ○ 歩道通行 (歩道通行) | ■ 歩道通行 |
| ○ 歩道通行 (歩道通行) | ■ 歩道通行 |

都心への人口回帰

- 高まる都心部居住のニーズ -

□東京都心部への人口回帰が進む一方、郊外部では人口減少が進む地域が出現

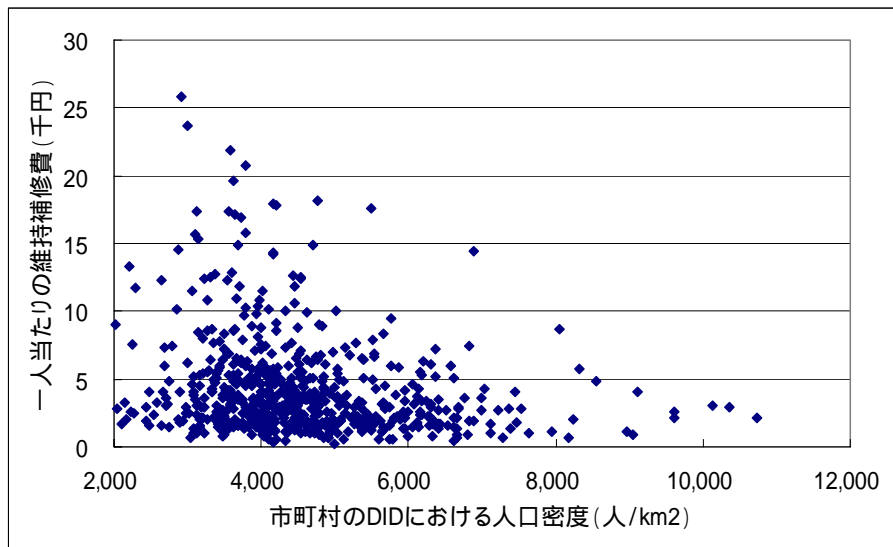


都市運営コスト

- 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）が逓減傾向
- 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

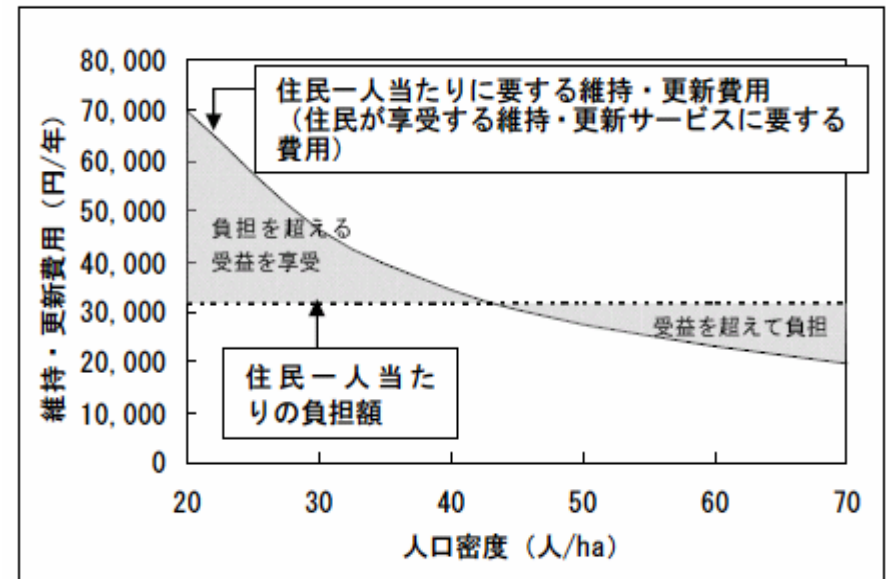
市町村のDID人口密度と一人当たり維持補修費(人口10万人以下)



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

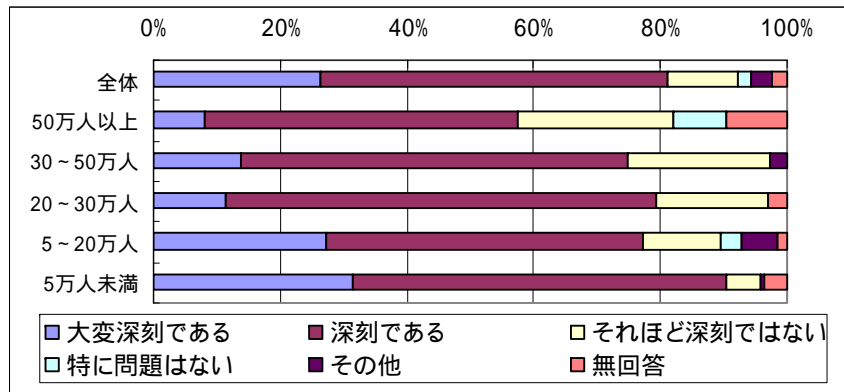


富山市資料
都市施設の維持・更新費は、道路、街区公園、下水道管渠に要するものを計上。
資料：コンパクトなまちづくり研究会「コンパクトなまちづくり事業調査会研究報告」2004年3月

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



増え続ける商店街の空き店舗

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



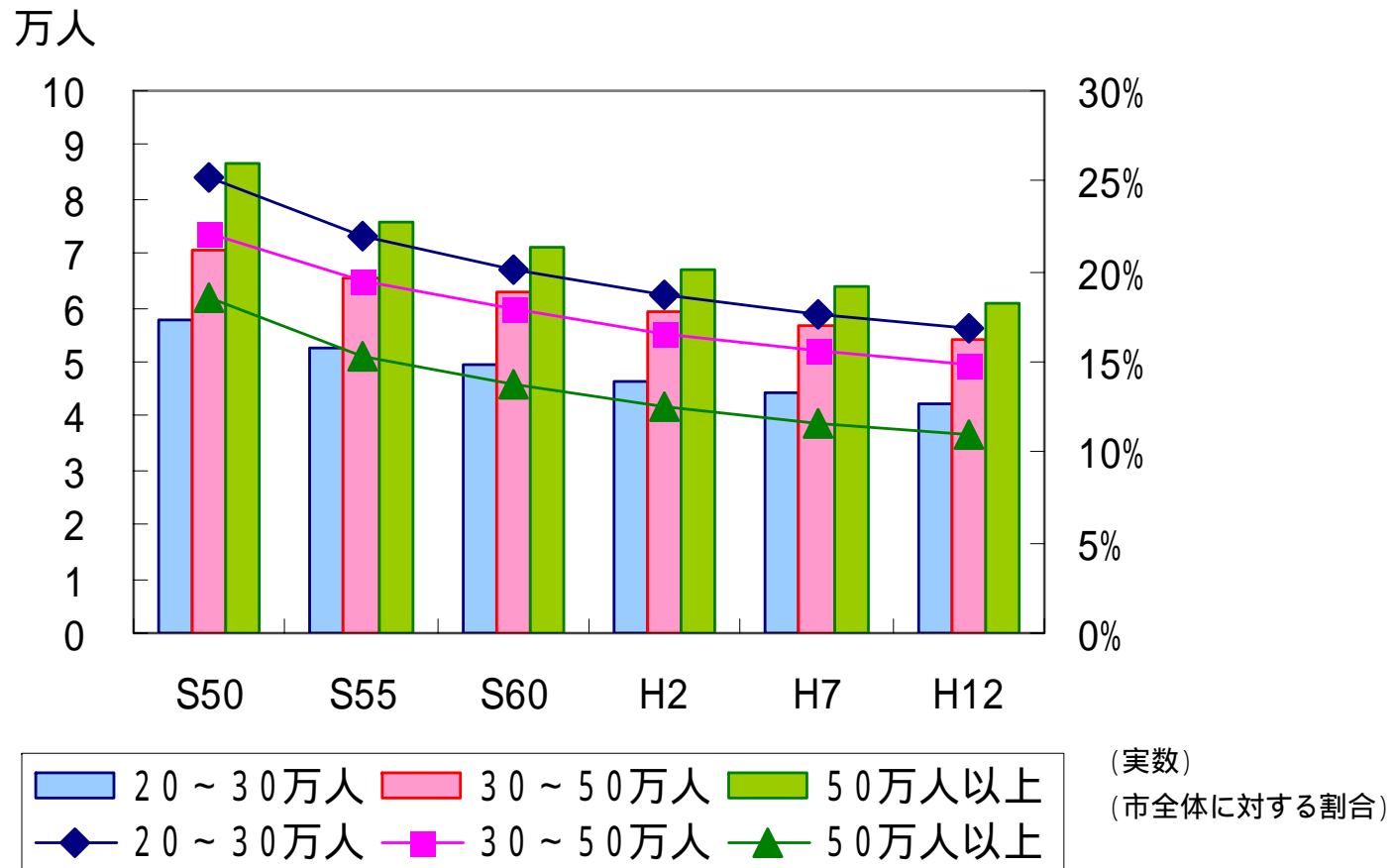
人通りのまばらな
商店街



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(3km×3km。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。

第2章 都市交通の現状と課題

1. 都市交通の推移
2. 都市交通の施策の推移
3. 都市交通施策の課題

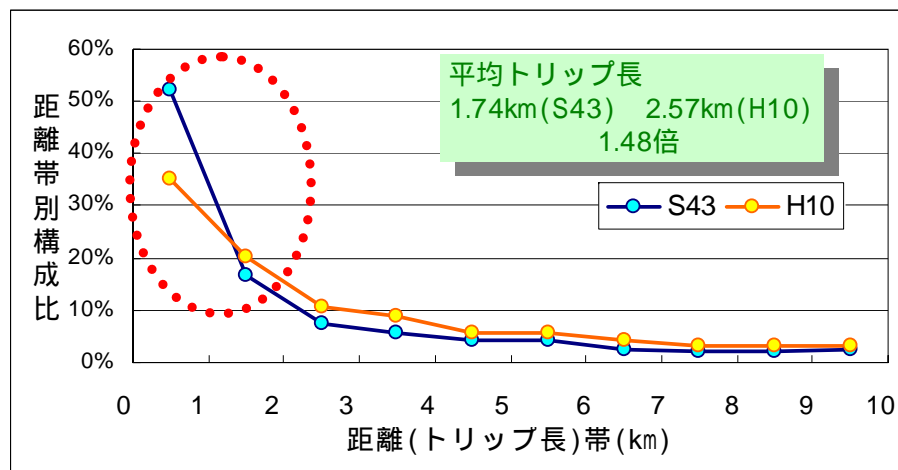
第2章 都市交通の現状と課題

人の動きの変化

- 徒歩が減少し自動車利用が増加 -

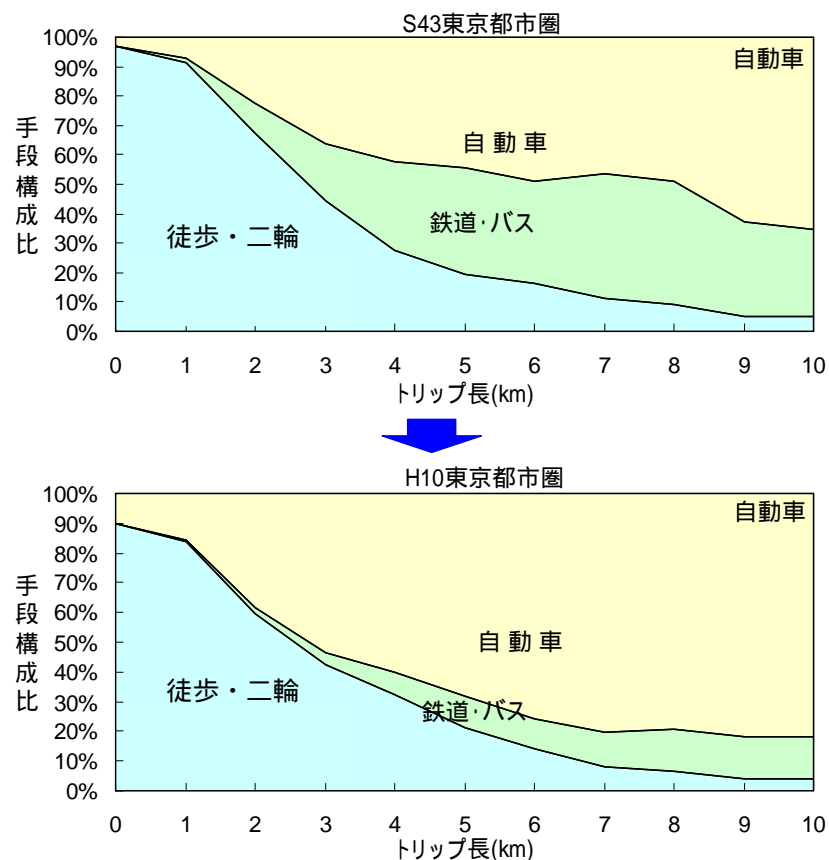
□ 自動車の利便性向上と移動距離の増大が、都市内交通における徒歩、二輪利用を減少させ自動車の利用を拡大

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

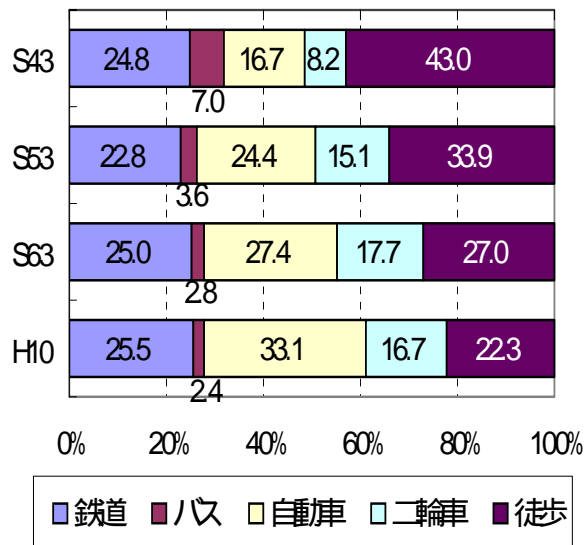


公共交通から自動車へシフト

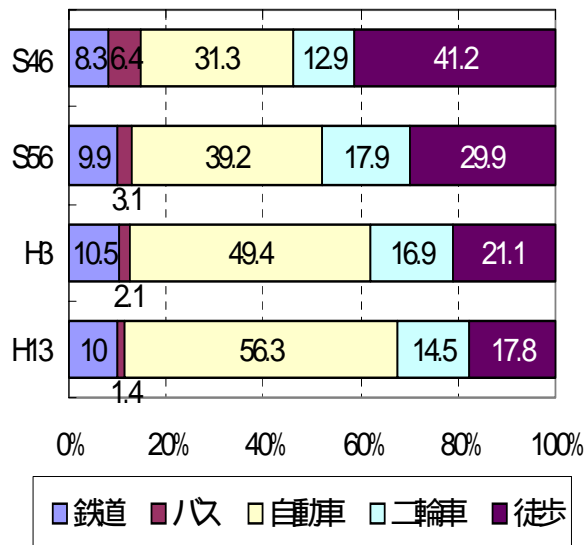
- 交通機関分担の推移 -

- 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

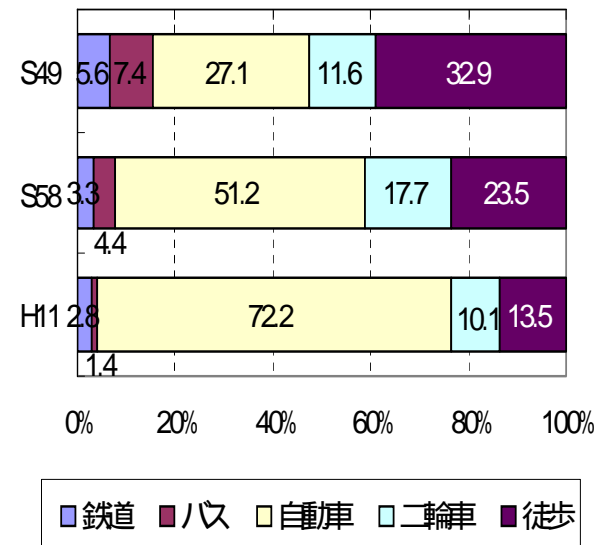
東京都市圏



中京都市圏



富山高岡都市圏

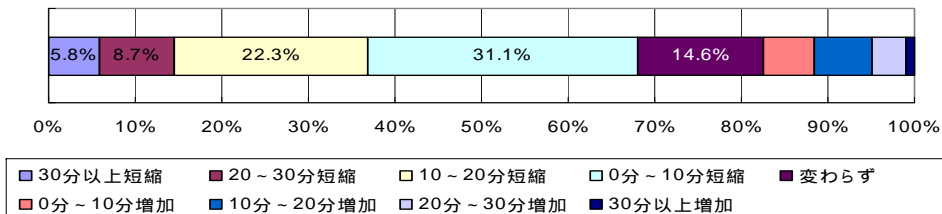


公共交通の整備効果（例示）

- 沖縄モノレール -

- 現在、モノレールを利用者の所要時間は、開通前後で平均約10分短縮
- 開通後に自動車系利用者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。

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

沖縄モノレール路線図

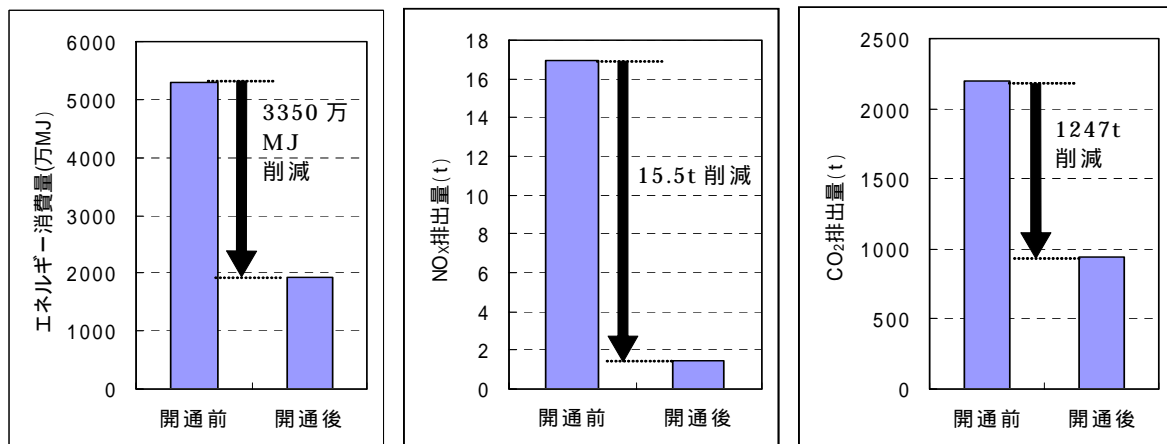


図 年間のエネルギー消費量、NOx 排出量、CO₂ 排出量の推計値の推移

平日：248日、休日：117日とした

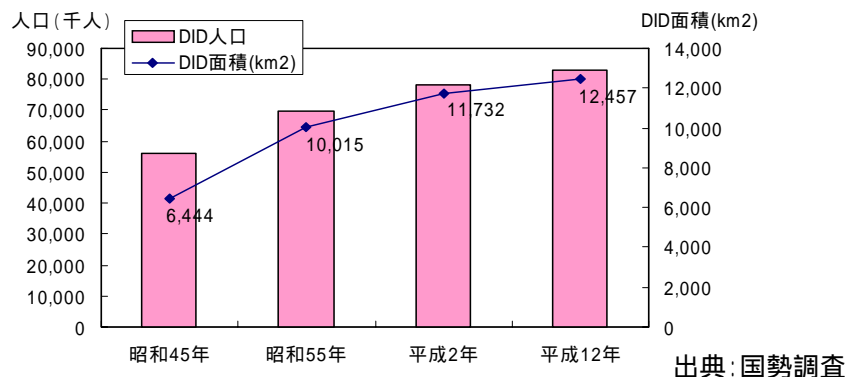
出典：沖縄県資料

バスの衰退

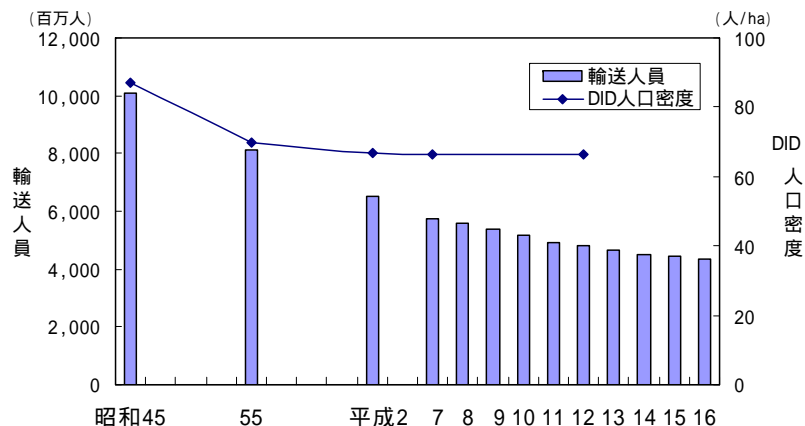
- 都市の郊外拡大と乗合バス輸送量の推移 -

- 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
- 乗合バスの輸送人員は、平成16年度まで一貫して減少

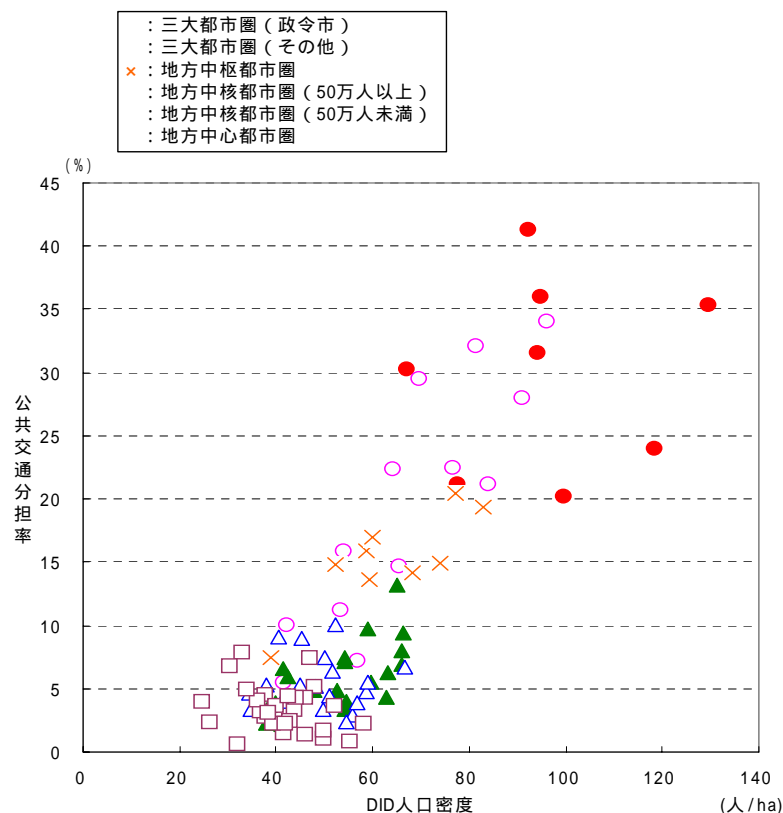
DID面積、人口の推移



DID人口密度、乗り合いバス輸送人員の推移



DID密度別公共交通分担率



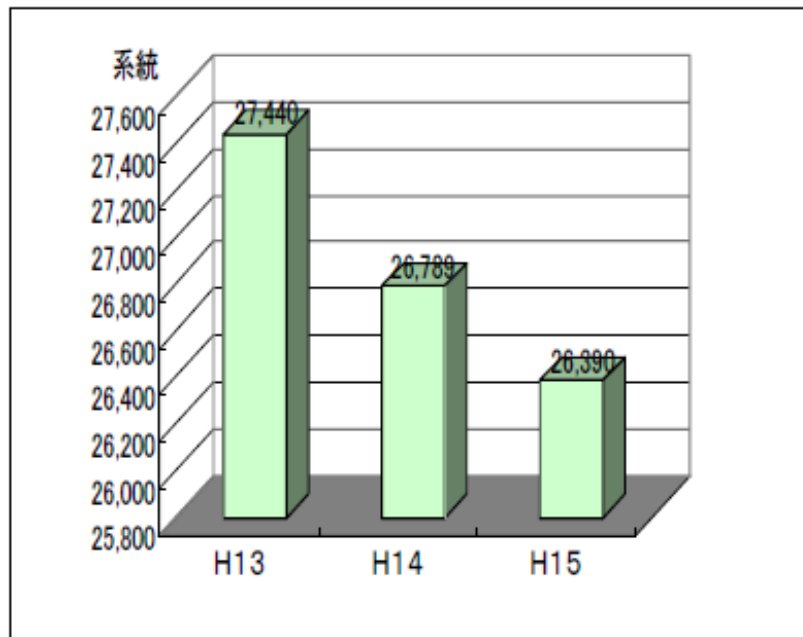
地域の足であるバス路線の廃止

- 地方圏で進むバス路線の廃止 -

- 地方における乗合バスの運行系統数は年々減少
- 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

路線バスの休廃止届けの存する市町村(東北地方)

乗合バスの運行系統数の推移(三大都市圏以外)



資料:旅客自動車輸送指標(国土交通省自動車交通局旅客課)
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)を除いた運行系統数を集計。



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

[出典] 国土交通省「中心市街地再生のためのまちづくりのあり方に関する研究アドバイザー会議報告書について」
参考資料 (H17.8.10)

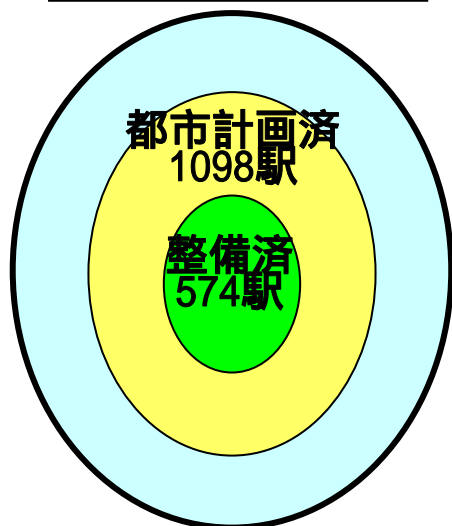
結節点整備の遅れ

- 未だ道半ばの結節点整備の状況 -

- 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戦略的な取組による結節点の整備・活用が必要

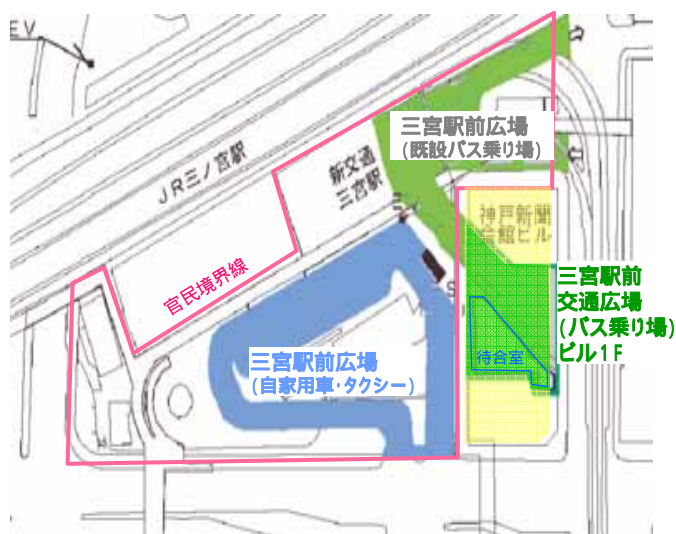
【駅前広場整備状況】

乗降人員 5000人以上の駅 2735駅

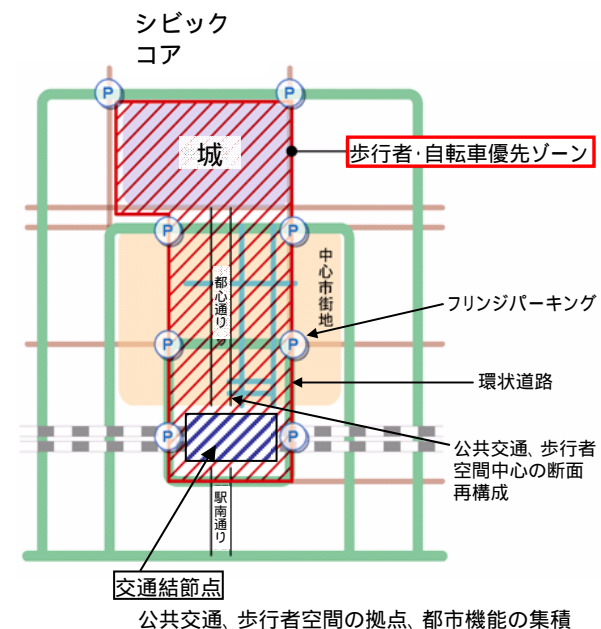


参考: 全国の駅数9544駅
(平成15年度末現在)

【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

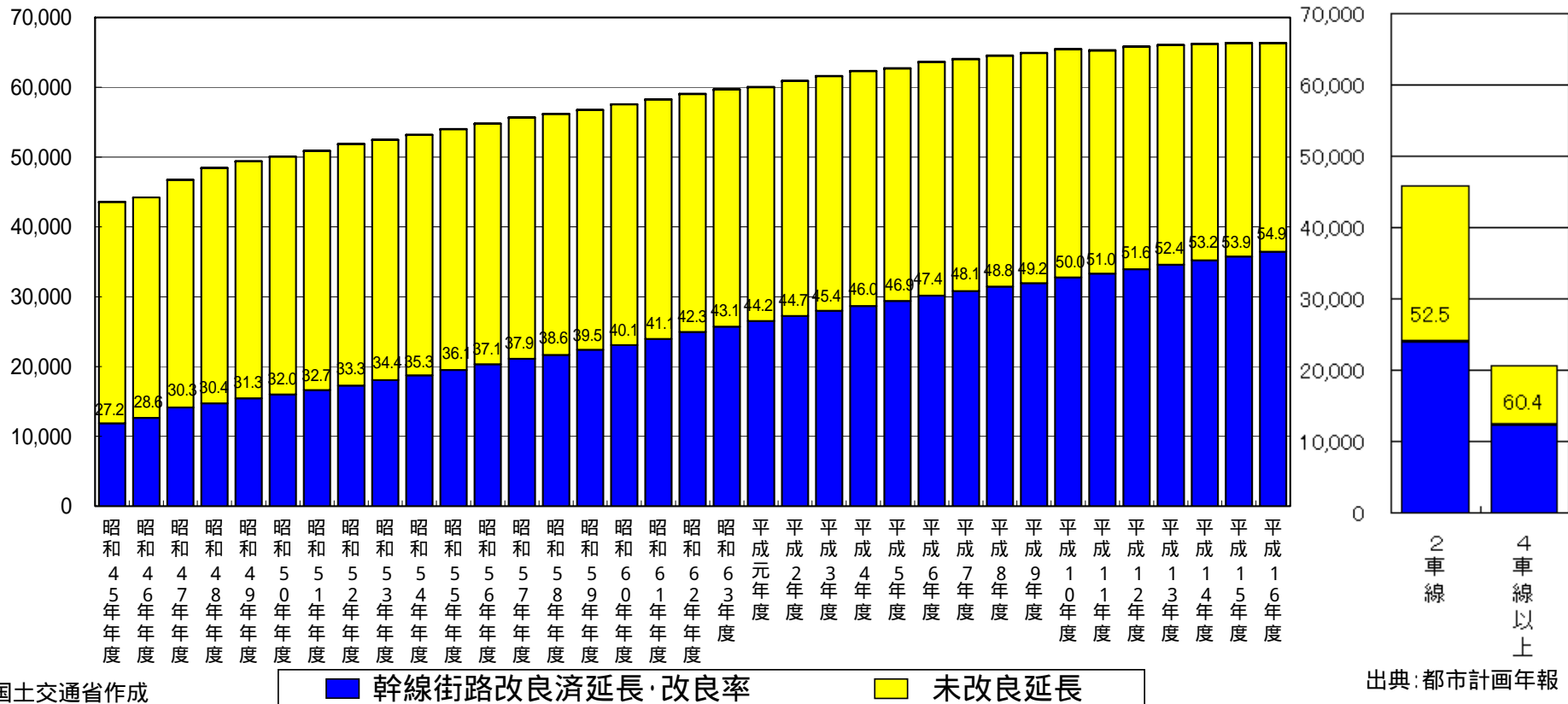
都市計画道路の現状

- 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、改良済の割合(改良率)は、平成17年3月現在で54.9%(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

都市計画道路のうち幹線街路の整備状況

車線数別の改良状況
(数字は改良率)

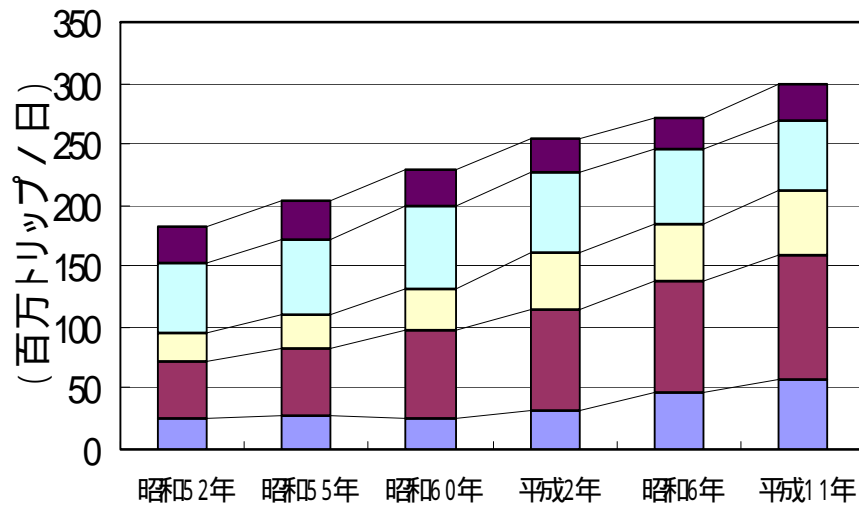


都市交通の改善等の状況

- 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
- 平均旅行速度は低下傾向にあったが、近年は、ほぼ横ばい

自動車利用の推移



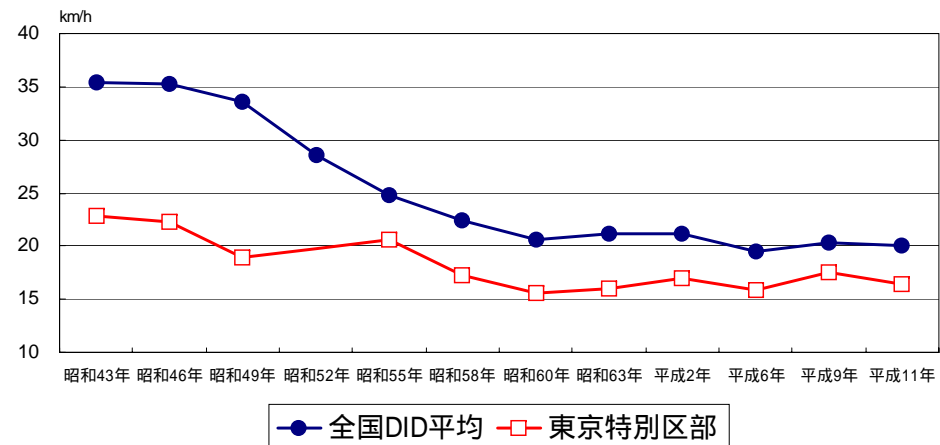
■ 買物家事等 ■ 帰社・帰宅 ■ 出勤登校 ■ 業務 ■ 営業

「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

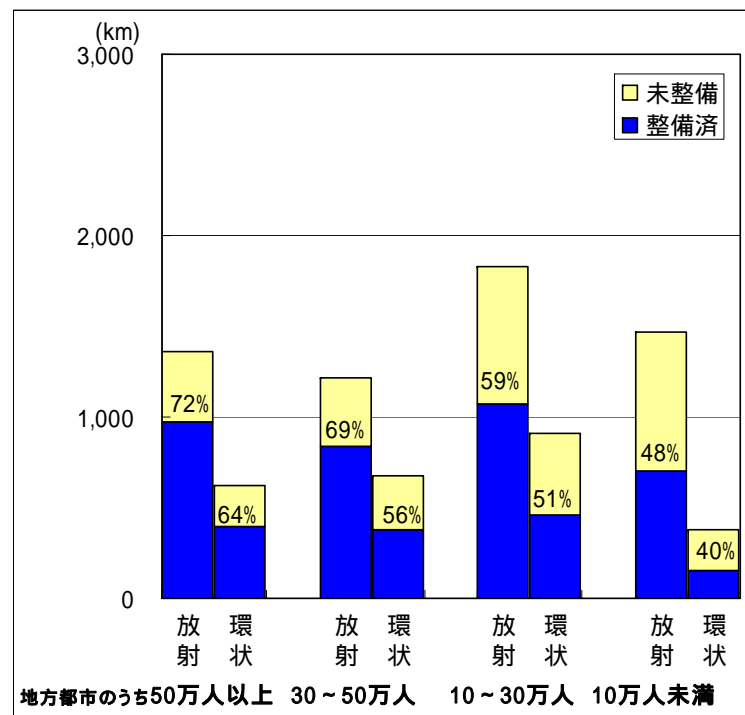
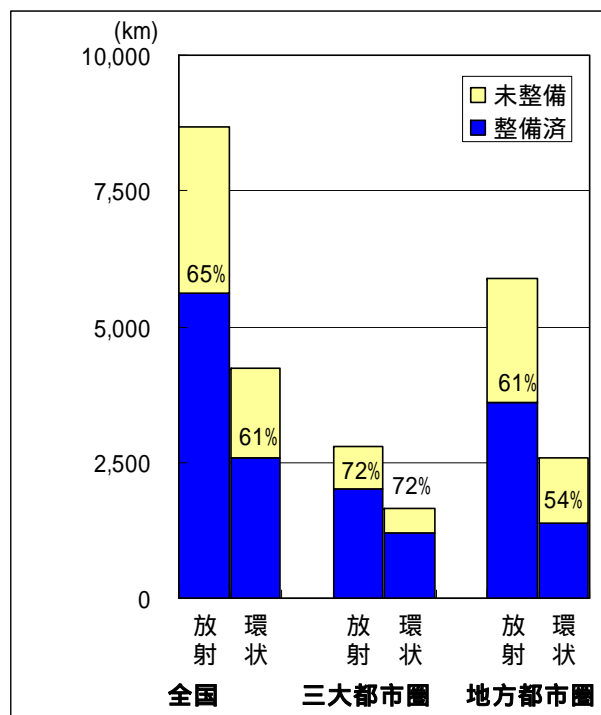
出典：国土交通省「道路交通センサス」

骨格幹線道路の整備状況

- 車線別以上の道路の整備状況（平成16年度末現在） -

- 都市内における放射系道路に比べ、環状道路の整備の状況は相対的に低い
- 地方都市圏においては人口規模が小さいほど、骨格幹線道路の整備率は低い

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

「骨格となる道路」ネットワークの状況と整備効果（例示）

■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、環状道路の整備に遅れ
- ・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)



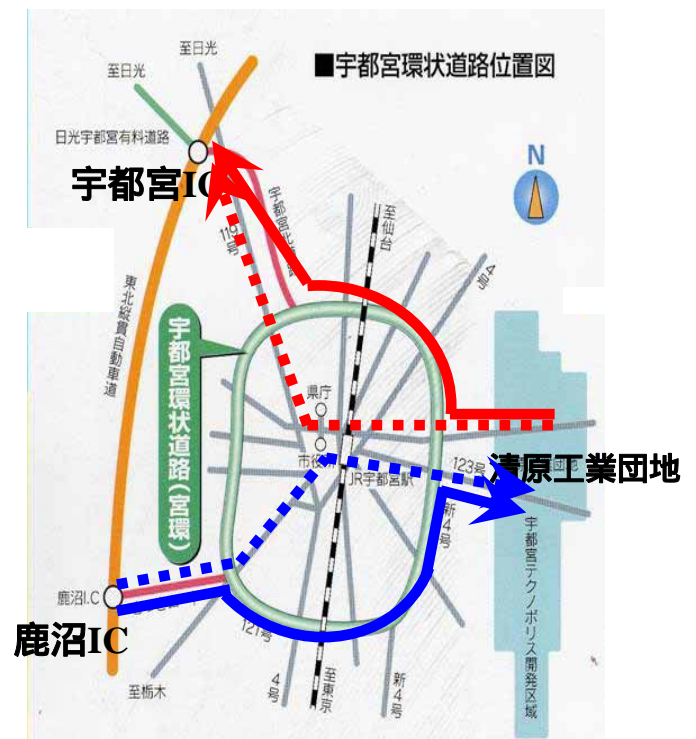
実測調査結果

□ 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

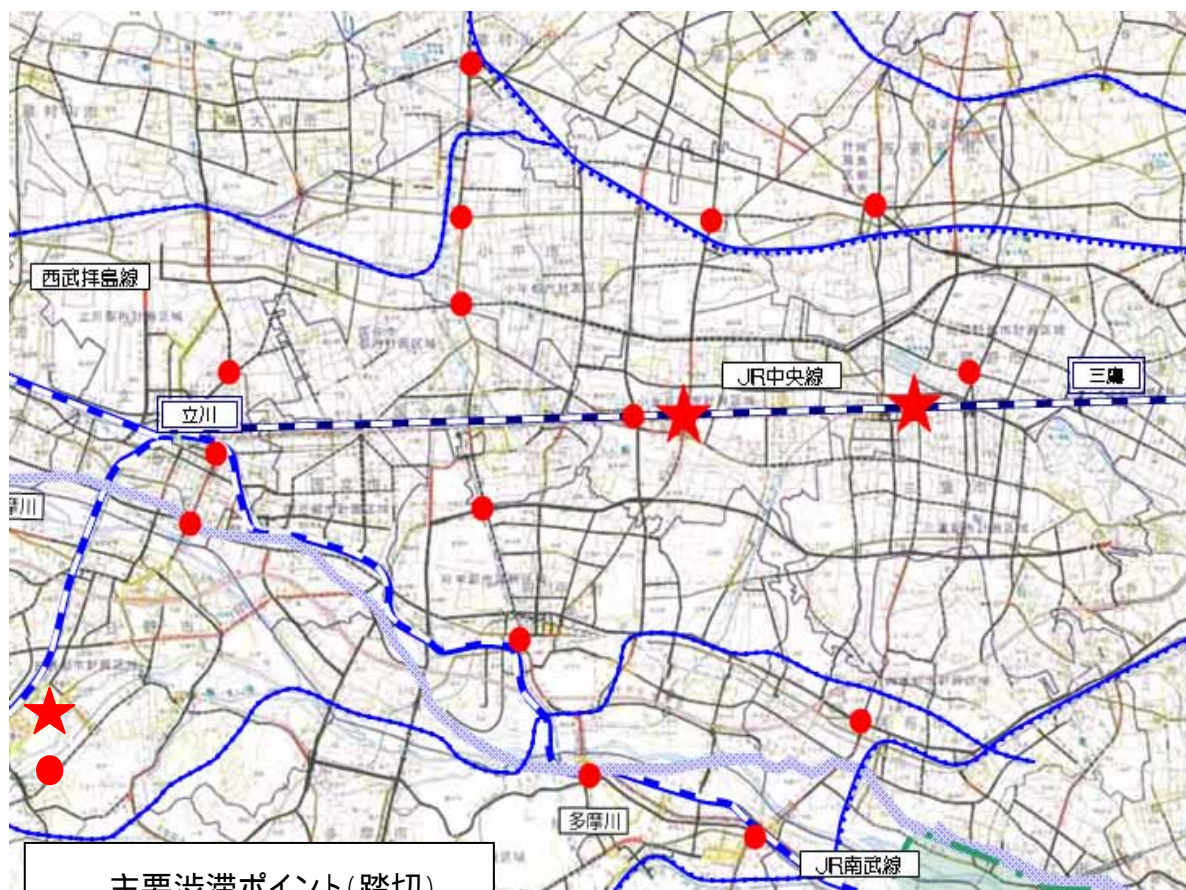


都市内の道路渋滞の状況

- 効果的・効率的な渋滞対策の必要性 -

□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。

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)



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



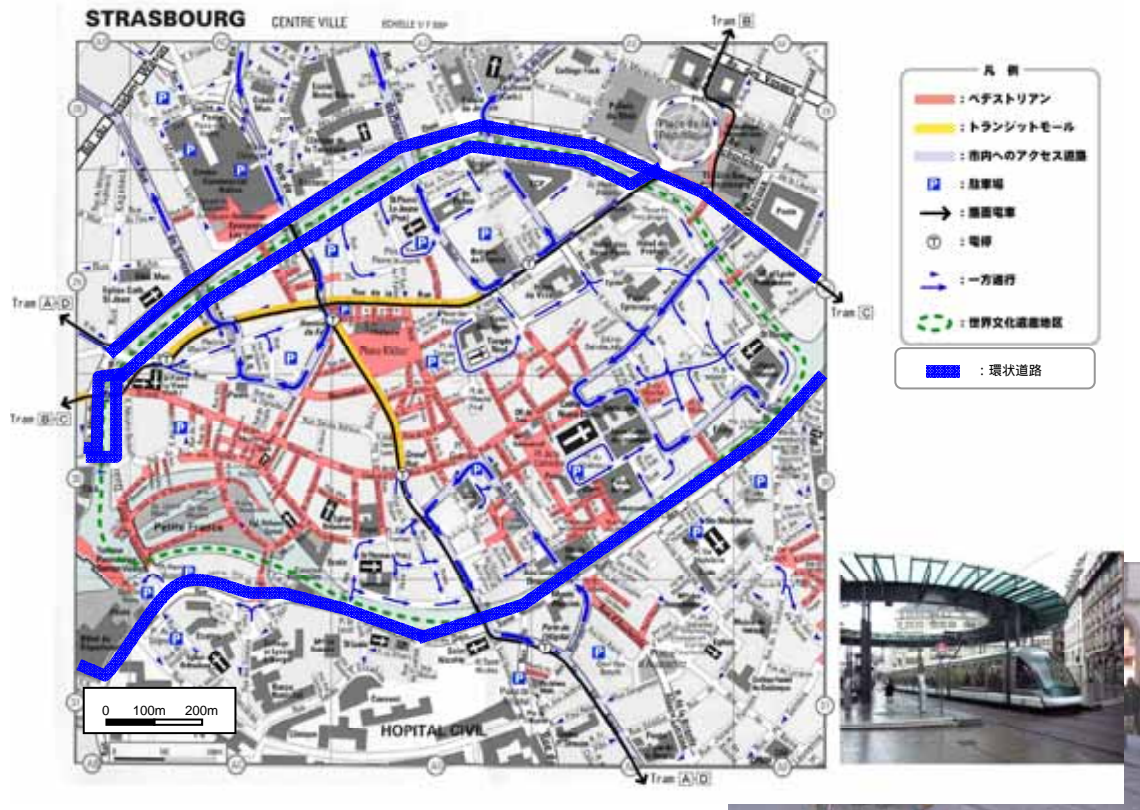
・メインストリートに面する駐車場が街並み分断、歩行環境悪化を招いている

「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



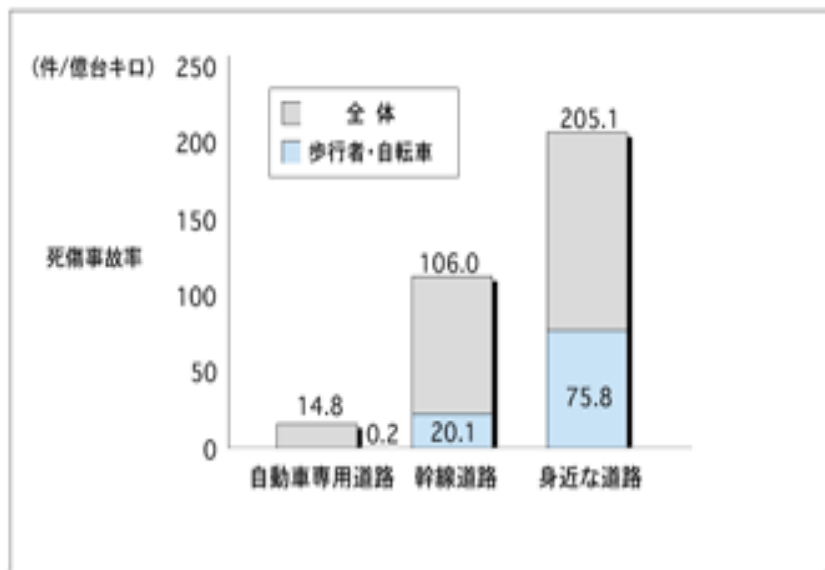
長野市都心部の歩行者空間の状況



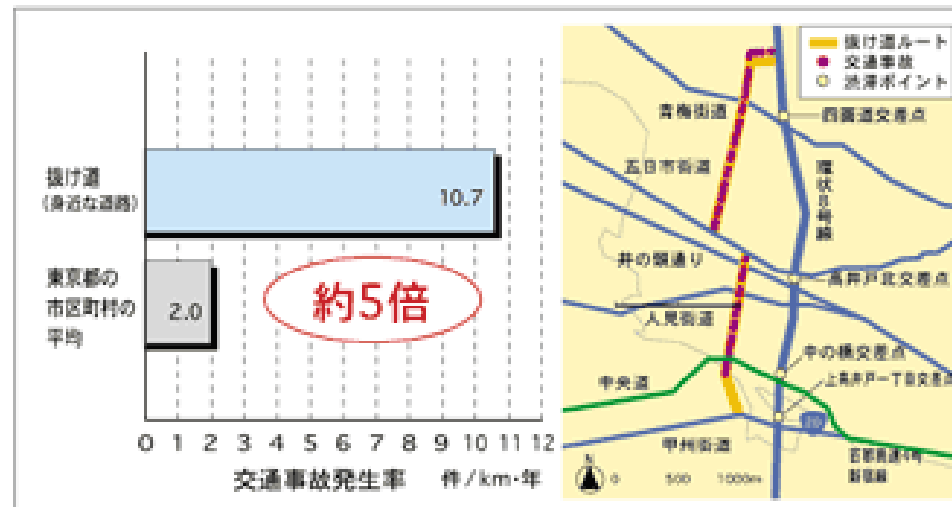
生活道路等における交通安全上の課題

- 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

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
- 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状況

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

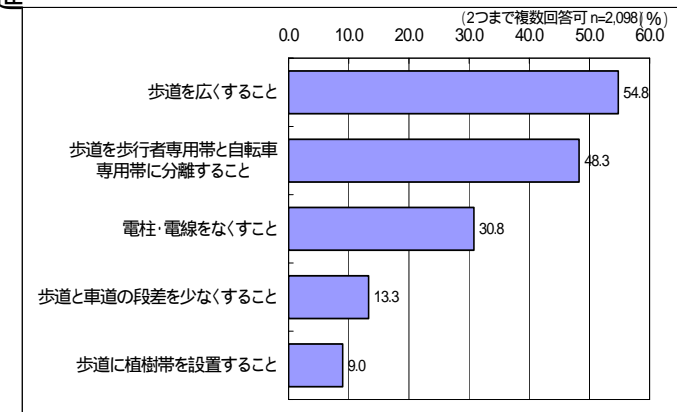
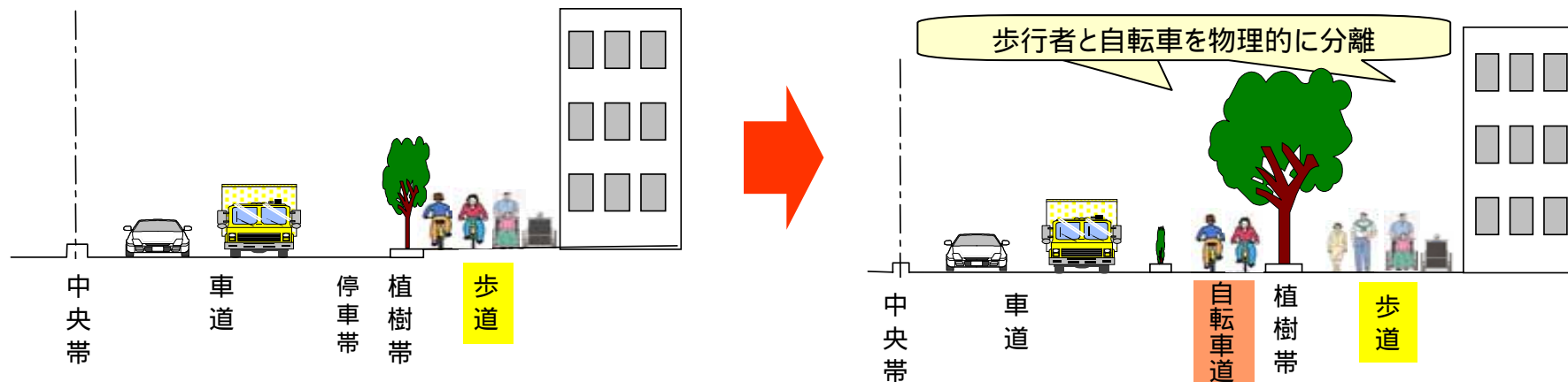


図 歩道の快適性について望むことで、特に大切だと思うこと
出典:東京都「道路に関する世論調査(H15.12)」

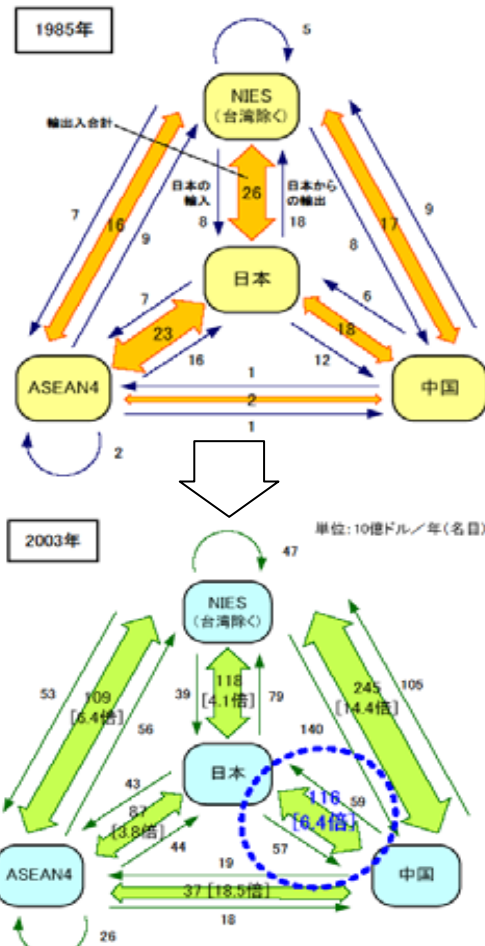
平成13年4月には道路構造令を改正し、自転車の交通量が多い等の場合は、歩道と分離した自転車道を設置することを明確化



東アジアの台頭による地方レベルの国際物流の拡大

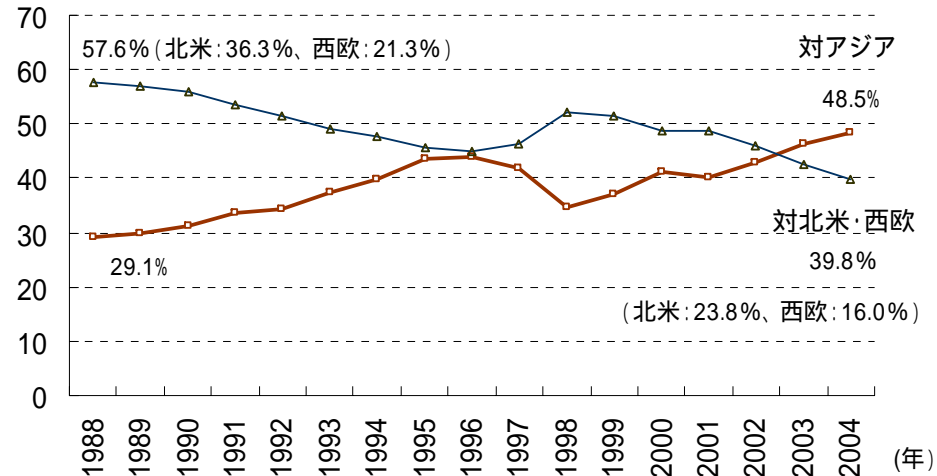
- 中国をはじめとする東アジア経済との関係強化、相対的な競争力の強化は喫緊の課題
- 近年、大都市圏 - 海外の国際関係のみならず、日本海側など地方 - アジア関係の進展

【東アジア域内の貿易構造の変化】



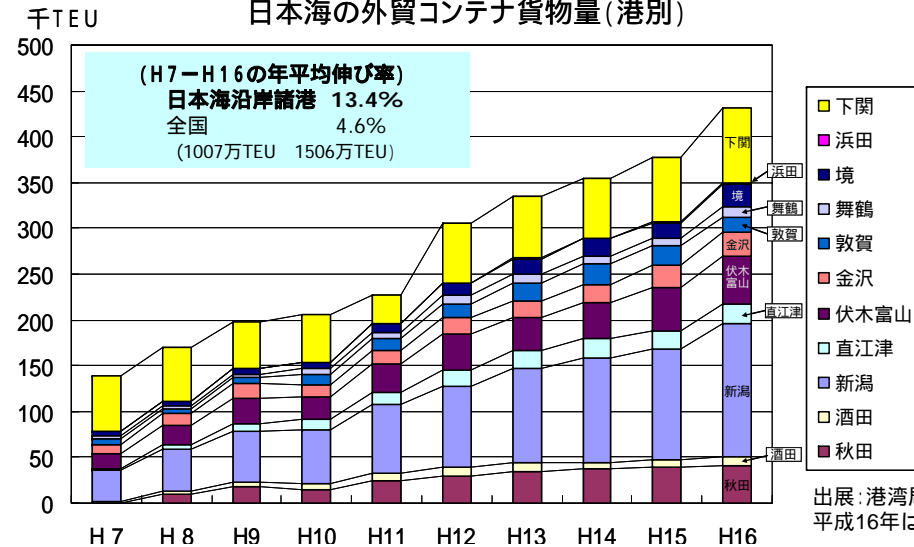
出典：国際貿易統計データベースをもとに作成
 注1) NIES(台湾を除く)：韓国、香港、シンガポール
 注2) ASEAN4：インドネシア、フィリピン、マレーシア、タイ

(対世界比、%) 日本からの地域別輸出シェアの推移



(出典)財務省貿易統計をもとに国土交通省国土計画局作成

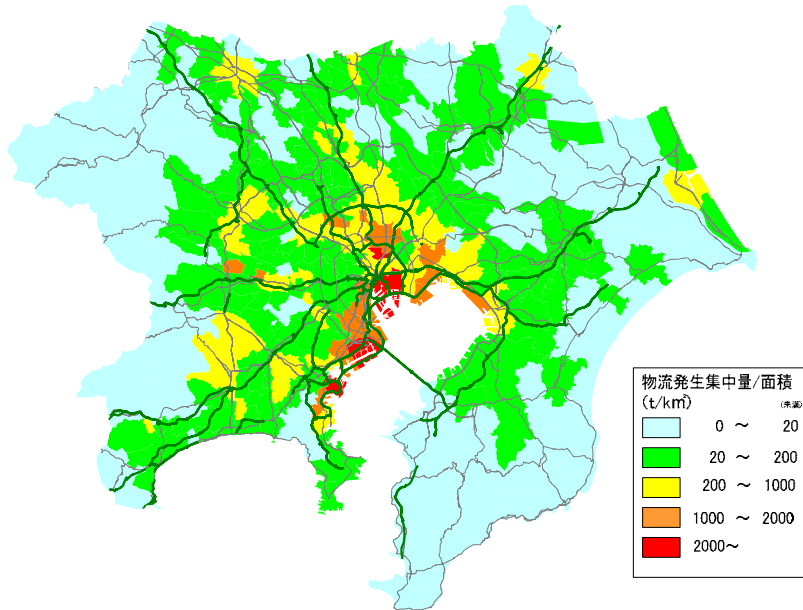
日本海の外貿コンテナ貨物量 (港別)



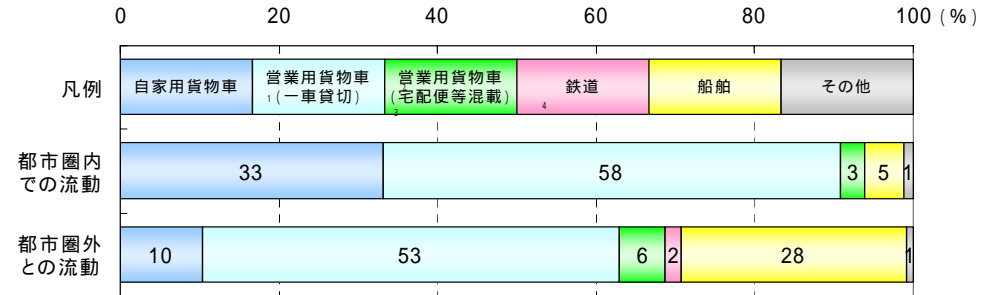
都市内物流の現状

- 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
- 都市圏内の物流の輸送手段は、ほとんどが貨物車

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出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付けていて、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付けていて、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っ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)。

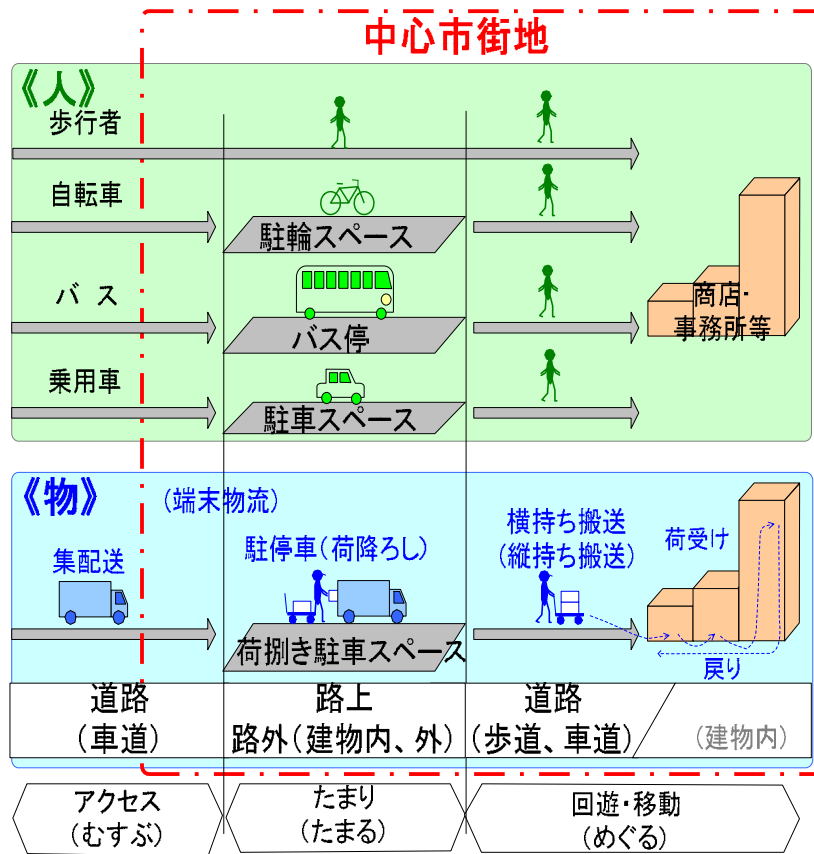


住宅地や中心市街地を走行する大型貨物車

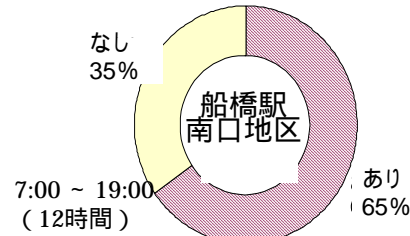
人と物が混在する市街地

市街地は、多様な機能（商業・業務施設等）が集積することにより、多くの人と物が集中し限られた空間に人と物が混在

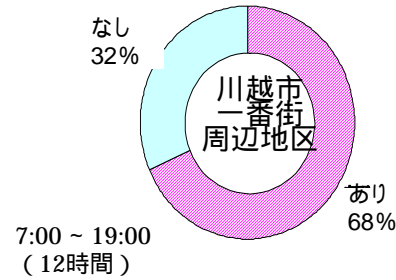
中心市街地(商業地区等)における人と物の関係



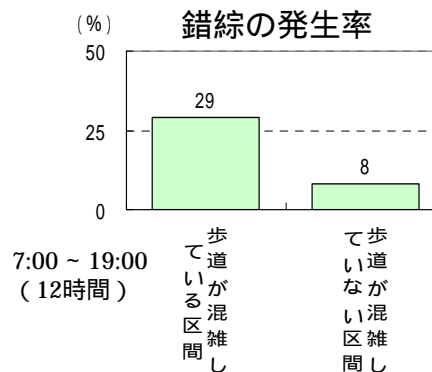
貨物車の路上駐車による通過交通への影響



貨物車の路上駐車による歩行者への影響



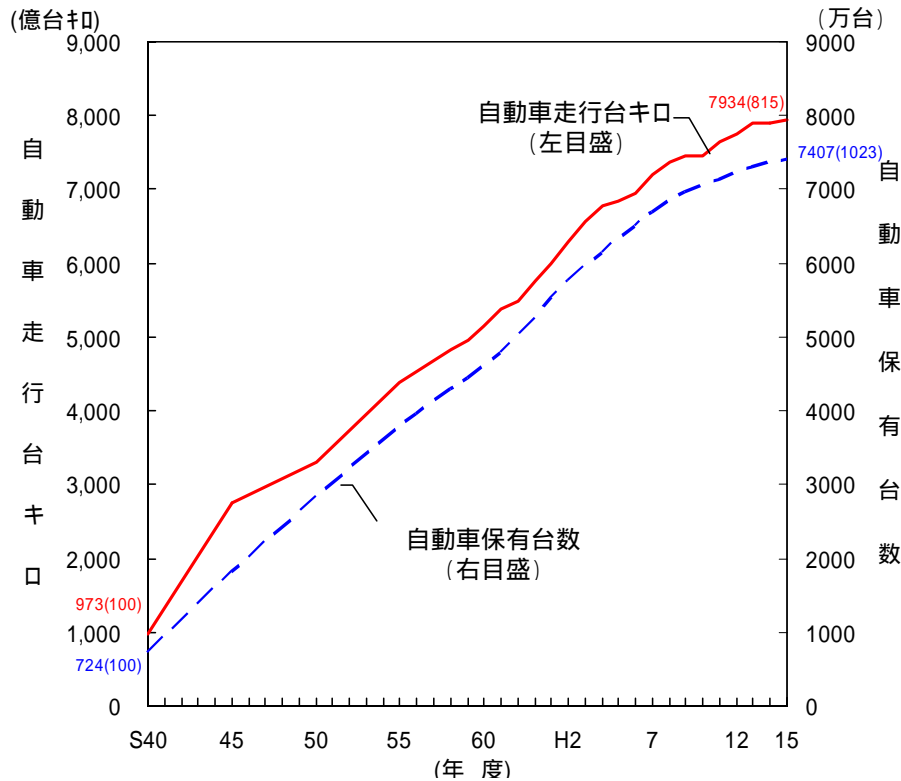
歩行者と横持ち搬送の錯綜



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

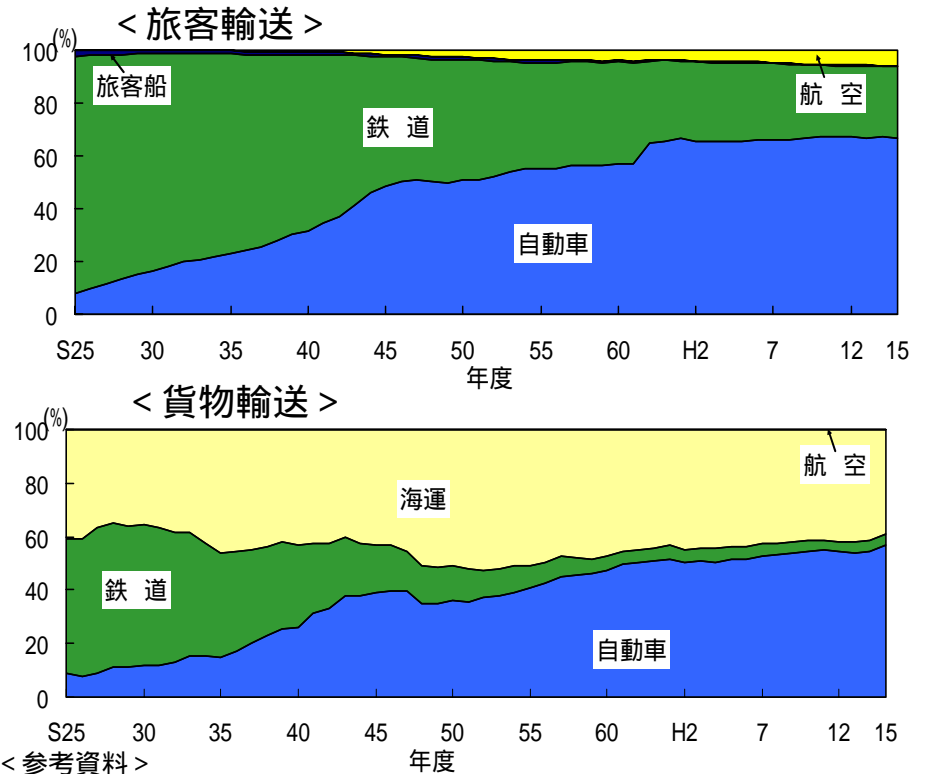
【自動車保有台数・自動車走行台キロの推移】



< 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 >

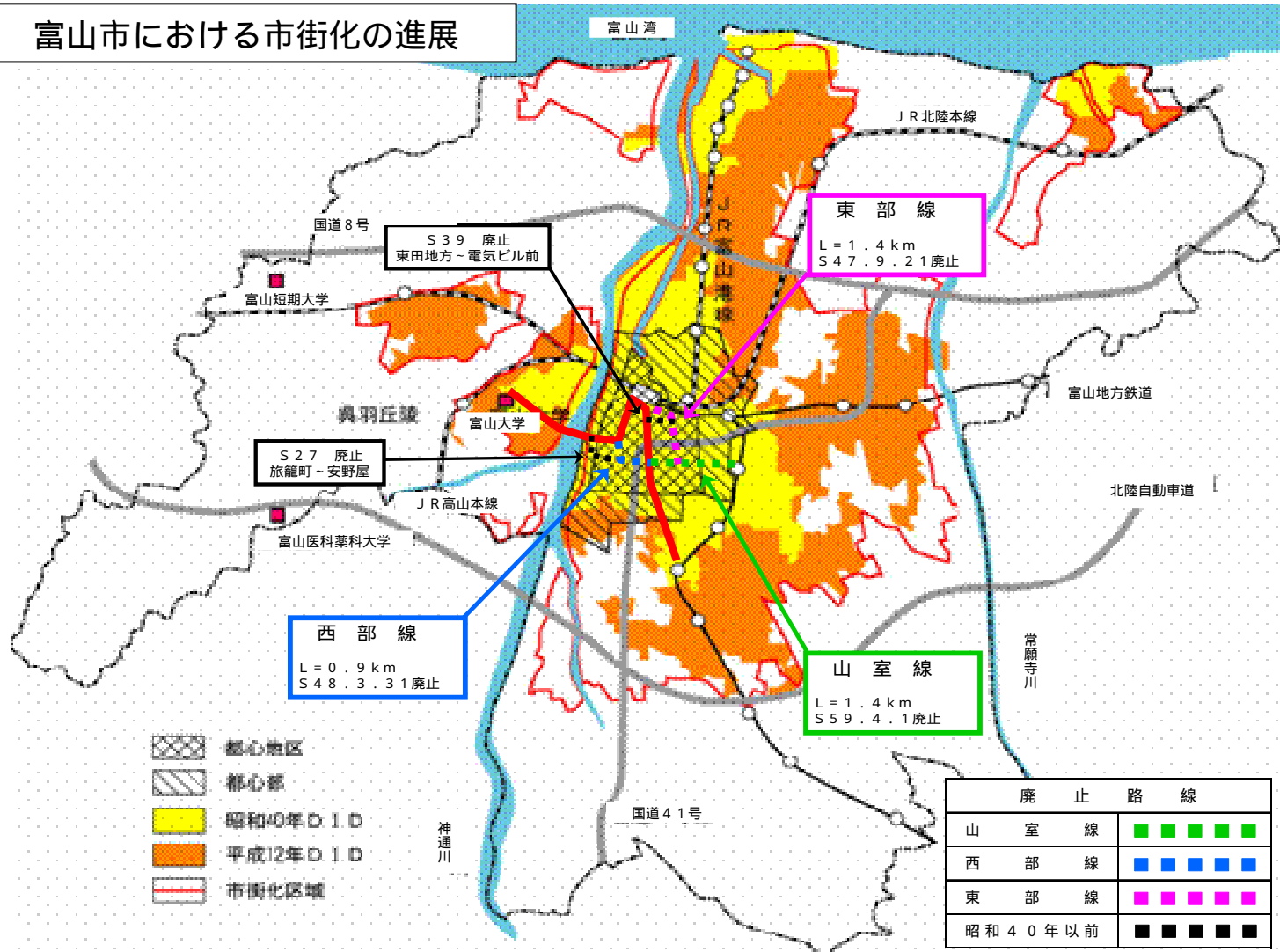
国土交通省「陸運統計要覧」(各年版)
注) 1. 昭和62年度より自動車には軽自動車及び自家用貨物を加えたので、昭和61年度以前と連続しない。
2. 昭和62年度以降の鉄道はJR各社間の重複等があり、前年度までと連続しない。
3. 平成6年度の値には、平成7年1月～3月の兵庫県(営業バス等を除く)の数値を含まない。
4. 鉄道は有賃のみ。

都市の低密度化と自動車交通への依存

- 富山市 -

- 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
- 高度成長期を経て大幅に市街地面積は拡大、市民の移動の交通手段は自動車交通

富山市における市街化の進展



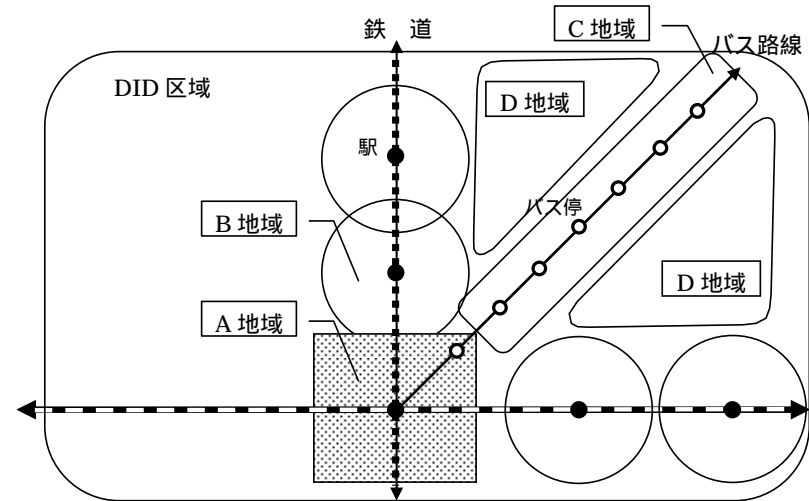
公共交通導入上の課題

- 公共交通軸に集積する都市構造となっていない現状 -

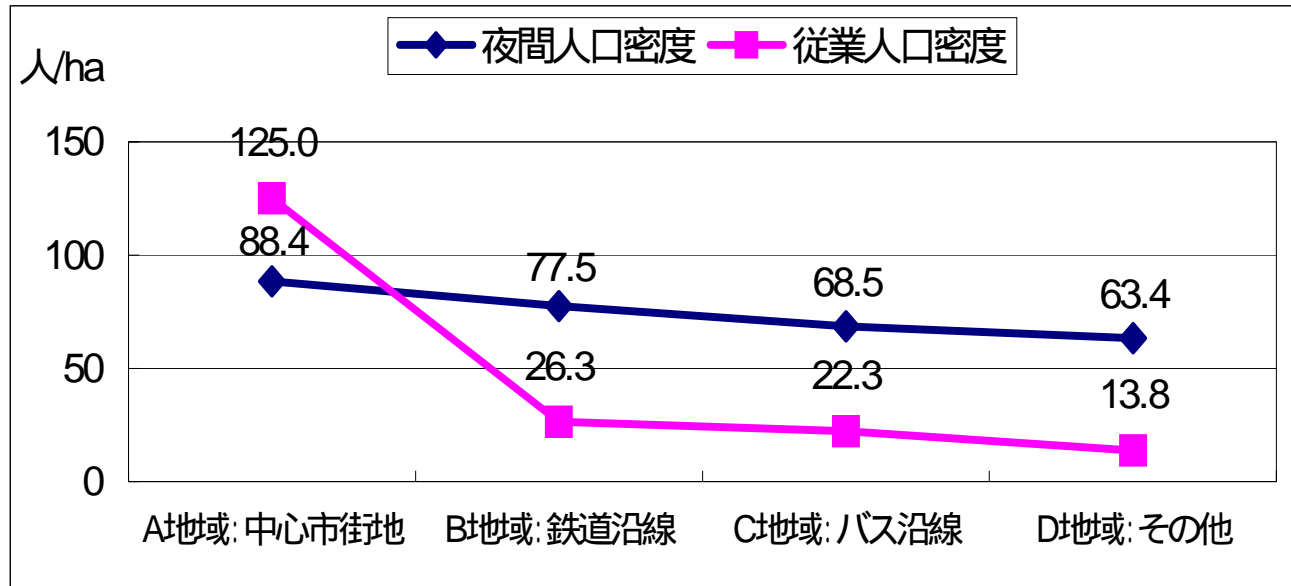
富山市の現状の人口をみると、鉄道沿線、バス沿線、その他地域の夜間人口密度に大きな差がなく、公共交通軸に集積する都市構造になっていない状況

【地域区分】

- A地域：中心市街地（市の中心部でかつ都市計画上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

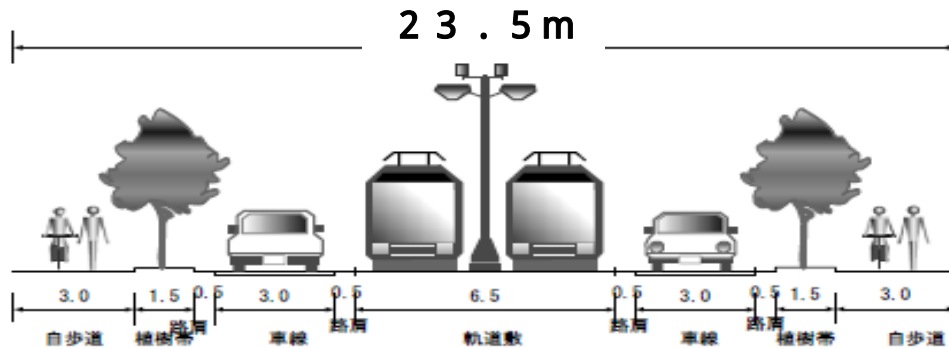


資料：富山高岡パーソン
トリップ調査(H14)

現状の道路空間は公共交通の導入空間が必ずしも十分ではない

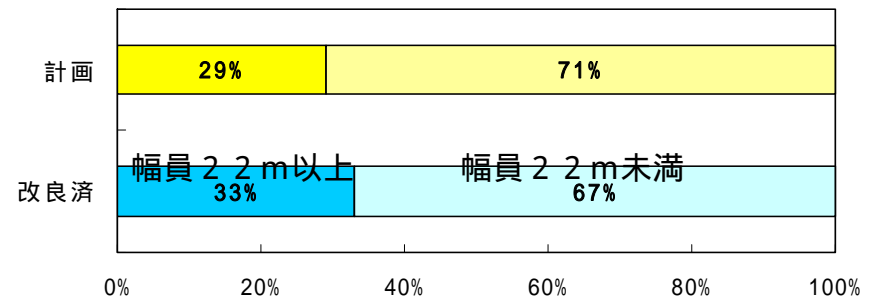
- 都市内の都市計画道路ストックのうち、L R T 導入の標準的な幅員を有するものは約3割にとどまる
- L R T の単線化や道路の一方通行化などさまざまな工夫が必要

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導入計画ガイダンス」

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）

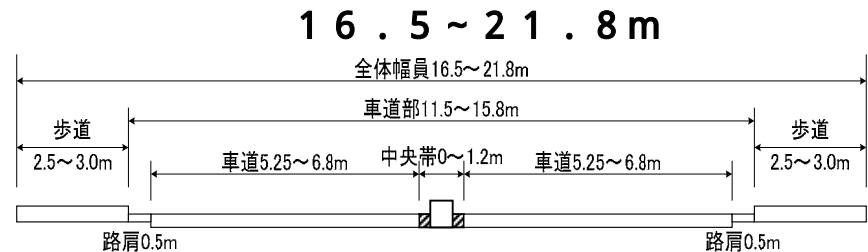


資料：平成16年都市計画年報

今出川線位置図



京都今出川線の道路断面



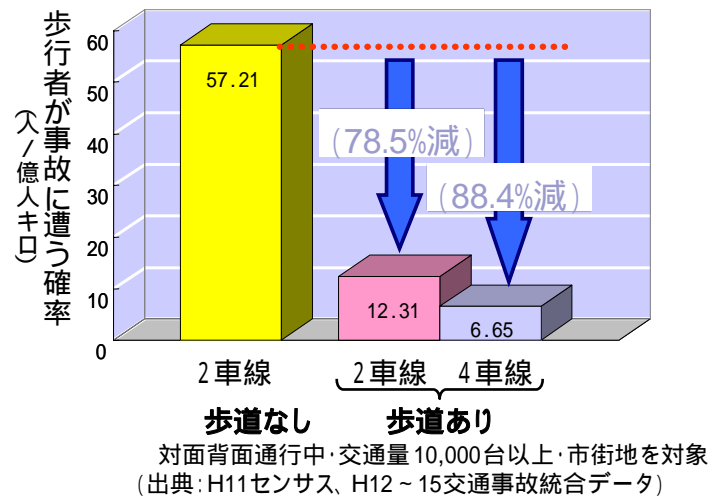
資料：京都市資料

生活道路への取り組み

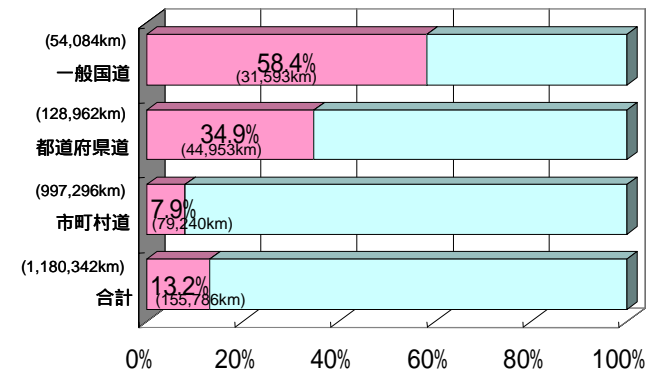
□学童の交通量の多い通学路()の歩道等の整備率は約46%と未だ道半ばであり、重点的な整備を推進の必要あり

「交通安全施設等整備事業の推進に関する法律」に基づき指定された通学路(児童又は幼児が小学校若しくは幼稚園又は保育所に通うため一日つきおおむね四十人以上通行する道路の区間)

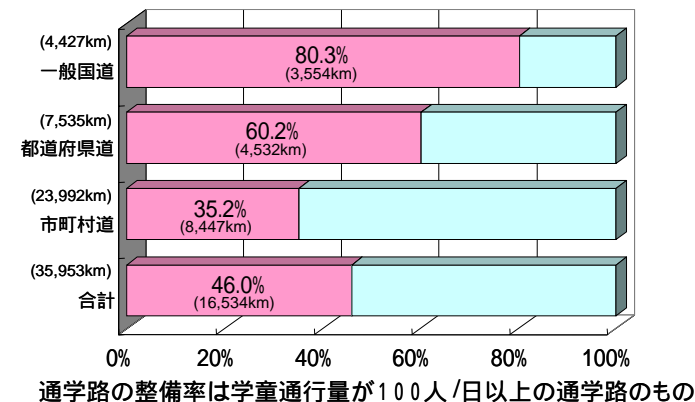
【歩道有無の比較による歩道設置効果】



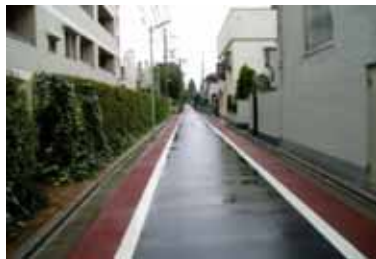
【道路種別別の歩道整備率(H16)】



【学童の通行料の多い通学路の歩道等の整備率(H14)】



【地域の実情に即した工夫事例】



<路側帯拡幅>



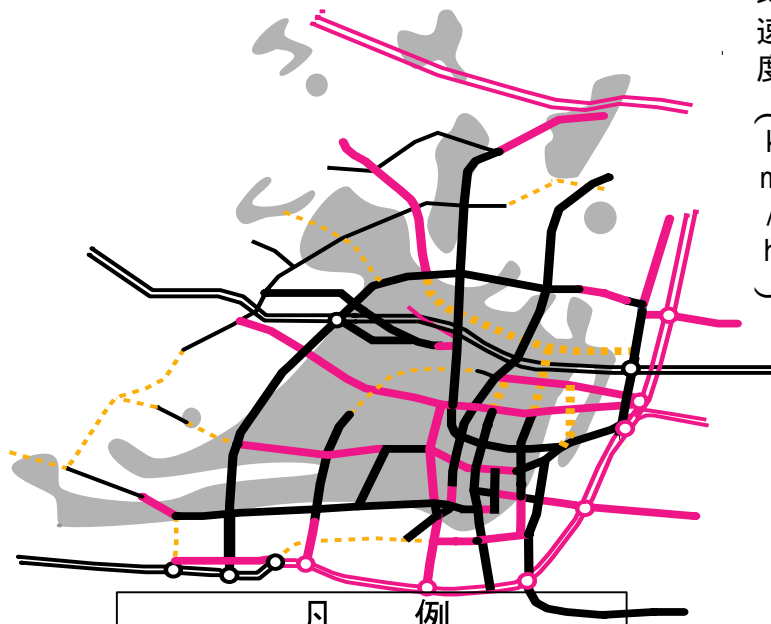
<ポラード>

出典: 「生活道路事故防止対策マニュアル(警察庁 H17.11)」より抜粋

骨格的な幹線道路の整備効果（推計）

- A市 人口約60万人 / 製造業中心の中核都市
- 骨格的な幹線道路を重点的に整備することにより、一定のサービスレベルの確保が期待

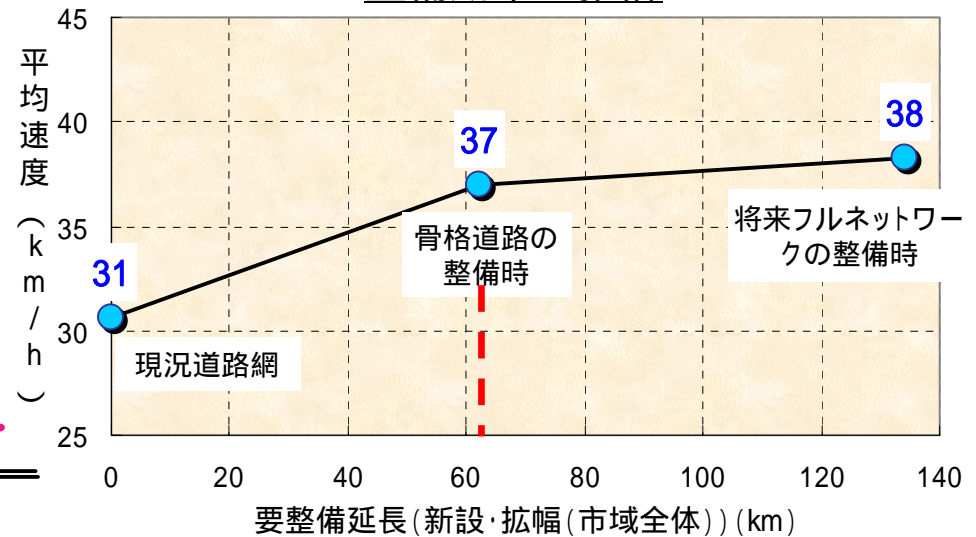
骨格道路網



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

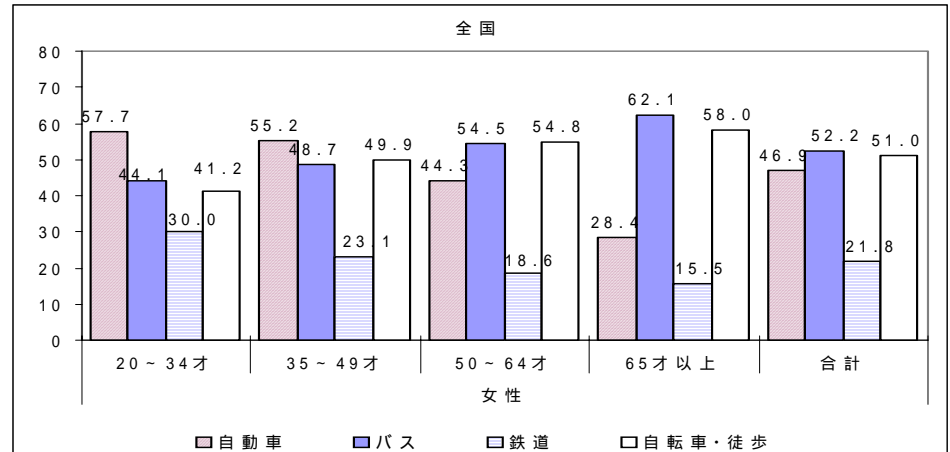
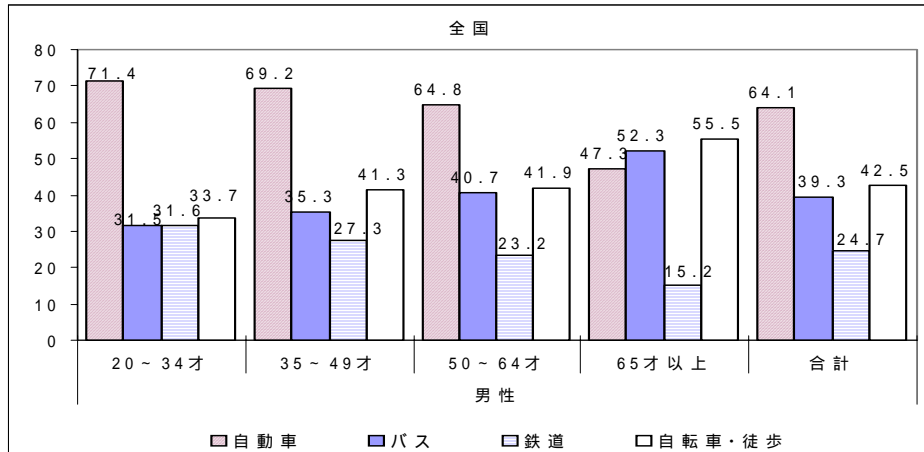


資料：将来ODを用いた推計

A 市		
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

都市交通に対する市民意識

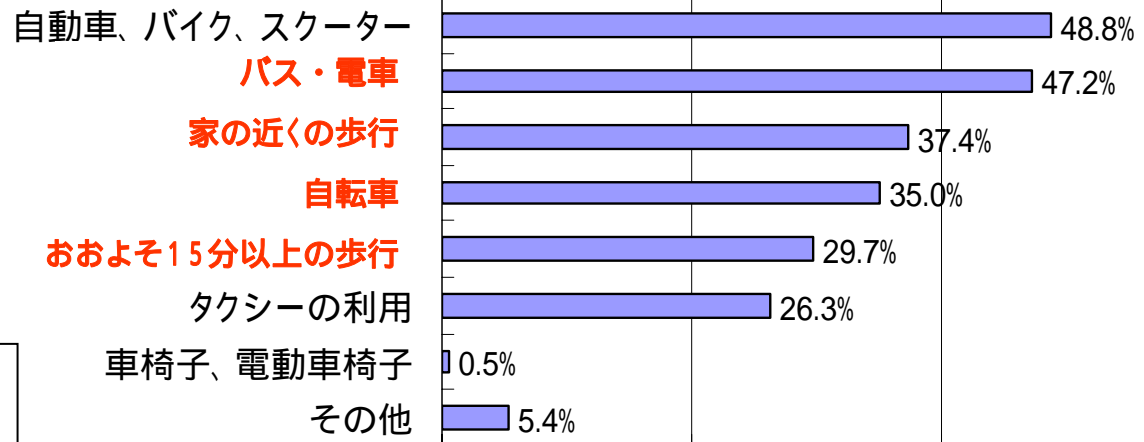
- 特に女性・高齢者は、改善すべき重大な交通問題としてバスを取り上げる割合が多い
- 高齢者の主な外出手段は、バスや電車などの公共交通と自動車など



[出典] 国土交通省「平成11年 全国都市パーソントリップ調査 報告書 - 2. 現況分析編 - 」(H14.3)

主な外出手段 (複数回答)

平成16年度 内閣府
(高齢者の日常生活に関する
意識調査より)



0% 20% 40% 60%

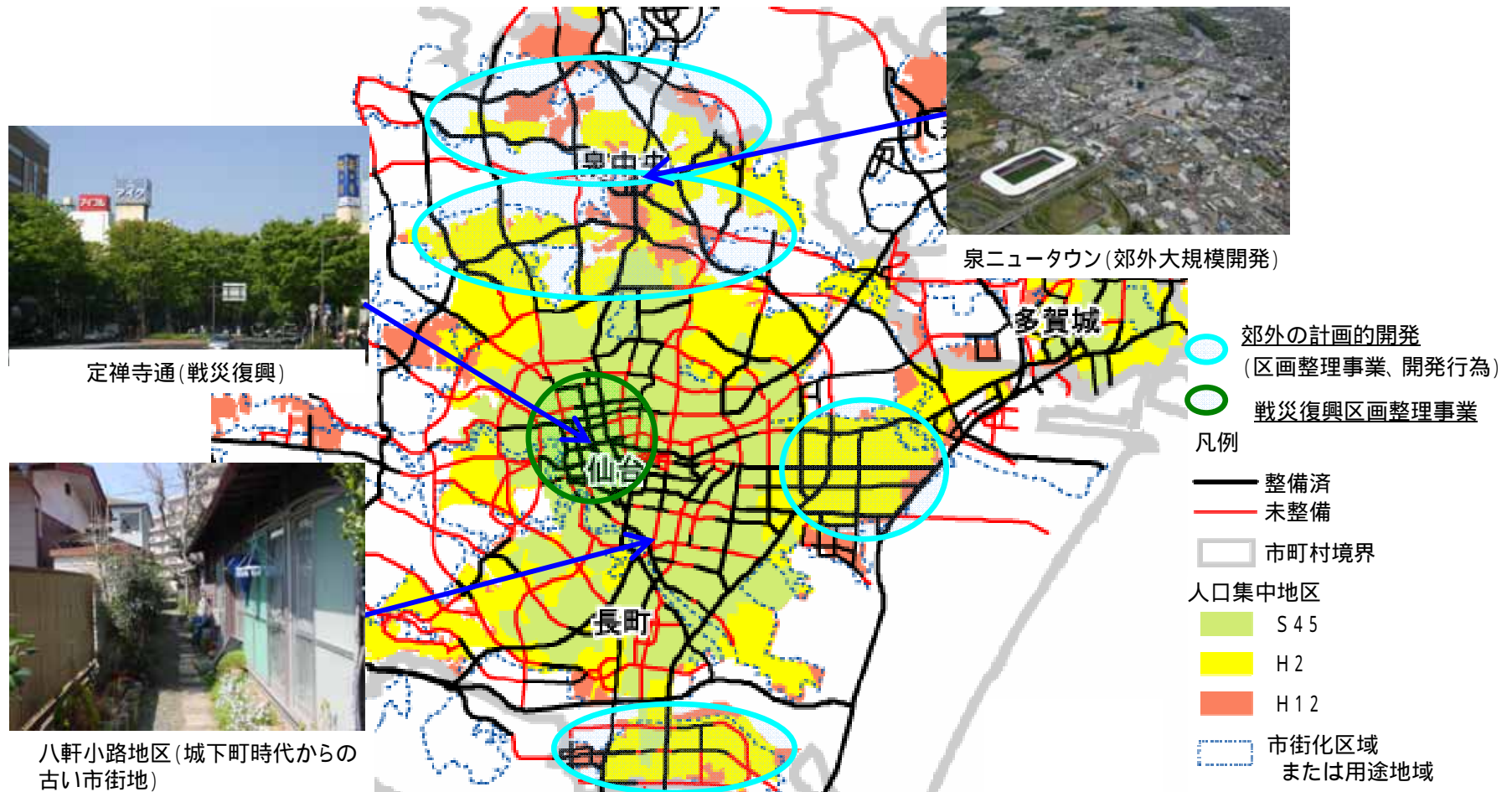
第3章 市街地の現状と課題

1. 市街地の推移と現状
2. 市街地の課題

第3章 市街地の現状と課題

市街地形成の事例(仙台市)

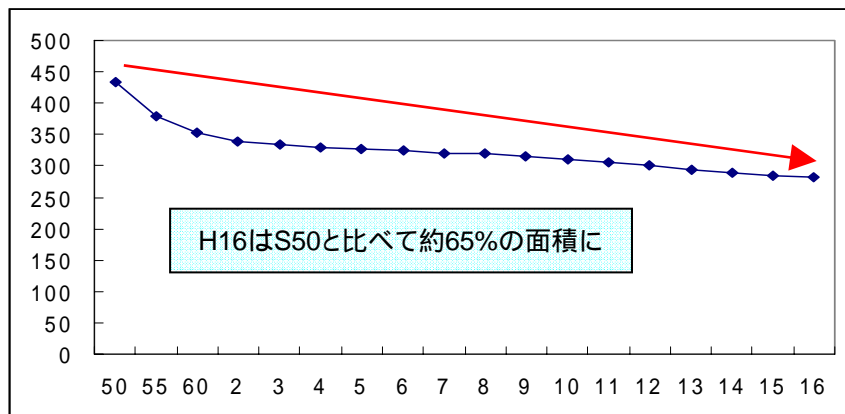
- 戦災を受けた中心部においては戦災復興区画整理事業を実施
- 高度成長期の人口集中を背景に、郊外での計画的な大規模開発により新市街地が形成
- それ以外の地域では基盤整備が十分でないまま人口集中が進み、交通渋滞、居住環境悪化等の問題が引き起こされてきた



宅地の狭小化

□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

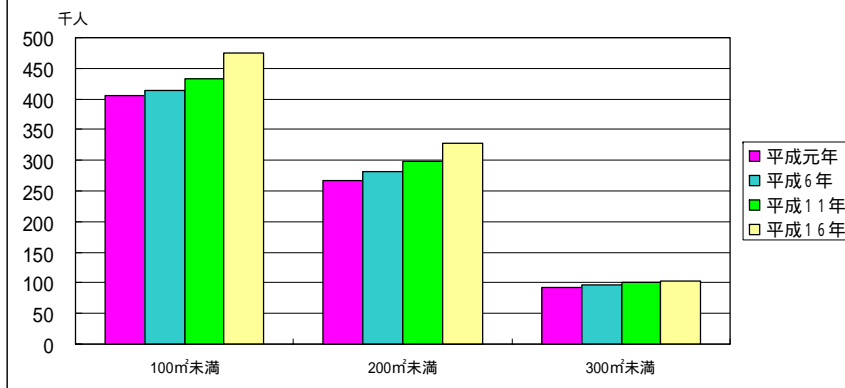
東京都区部の民有地所有者一人当たりの所有面積の推移



ミニ開発住宅地の写真(国土技術政策研究所HPより)

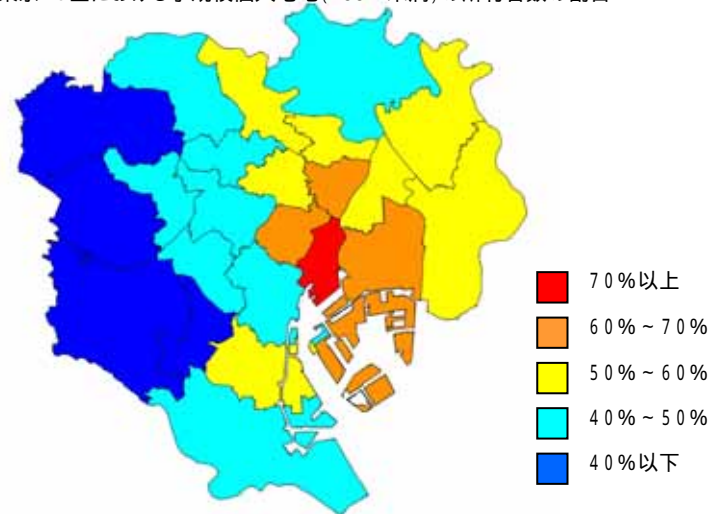


東京都区部における小規模宅地所有者数の推移



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



乱雑で秩序を欠いた既成市街地

- ▣ 拠点的市街地として整備すべき市街地以外でも、基盤整備が不十分なまま高密化した環境水準の低い市街地が広範に存在しており、さらに悪化の兆しが見られるところもある
- ▣ また、戦災復興事業等により早くから整備された市街地においても、新しい時代に十分には対応できず、問題を抱えている地域も見られる



乱雑な看板や電線



広範な低未利用地の存在



建て詰まったミニ開発



混乱した土地利用



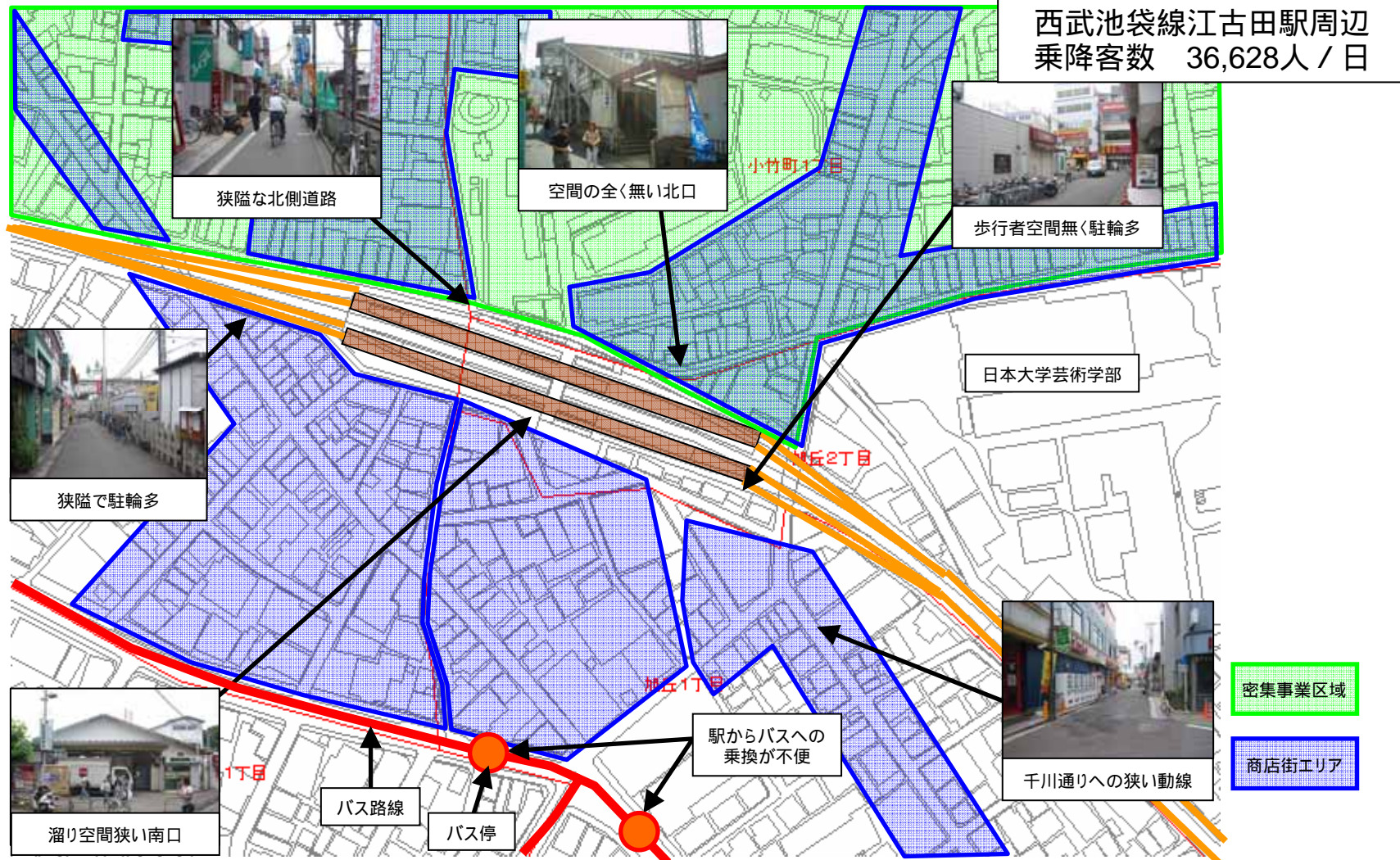
老朽化した建築物



危険な生活道路

拠点的市街地等の課題

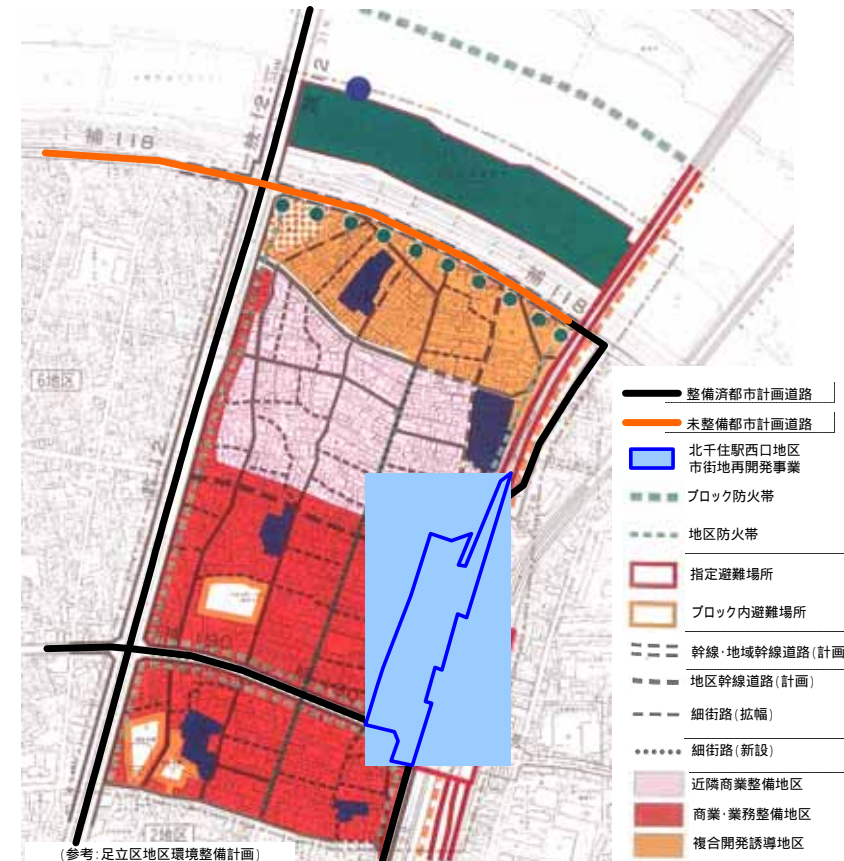
□ 計画的な都市開発がなされなかった鉄道駅周辺地域においては、駅前広場等の整備も十分ではなく、また、その周辺の道路等の基盤が未整備のため、交通の利便性が十分に活用されていないところも多い。



拠点的市街地等の課題

□ 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

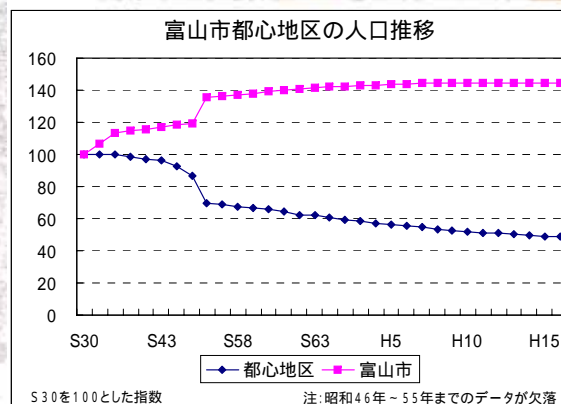
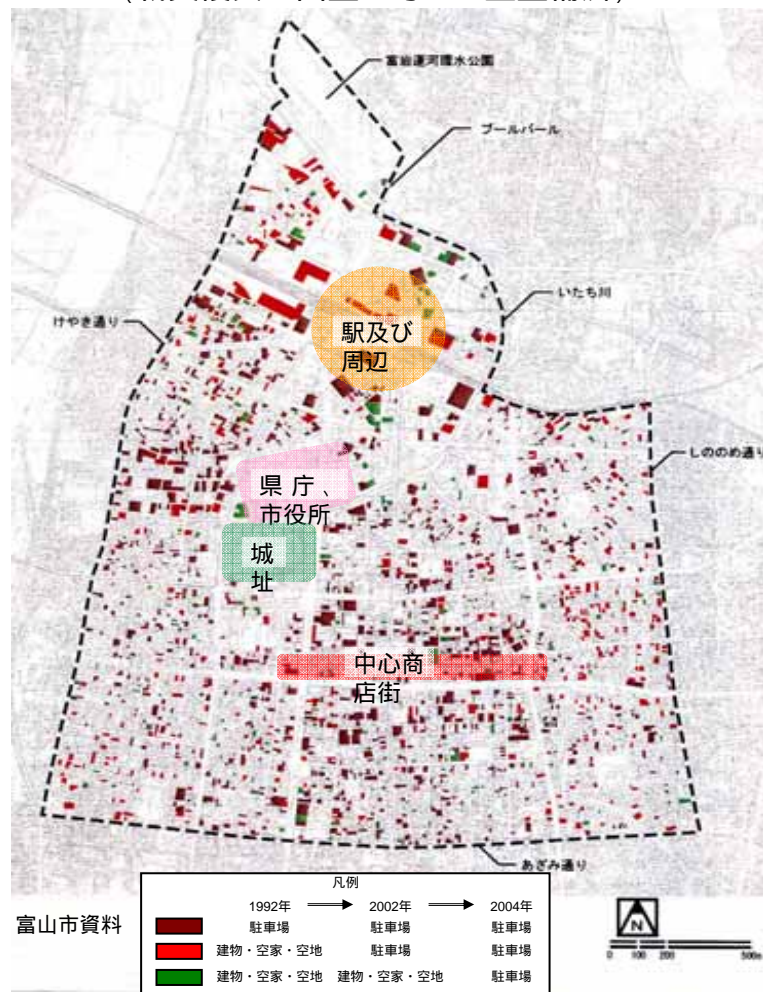


・足立区では駅周辺の環境整備計画を策定し、計画的な整備を目指している

拠点的市街地等の課題

□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。

富山市都心地区における空閑地
(戦災復興区画整理等で基盤整備済)



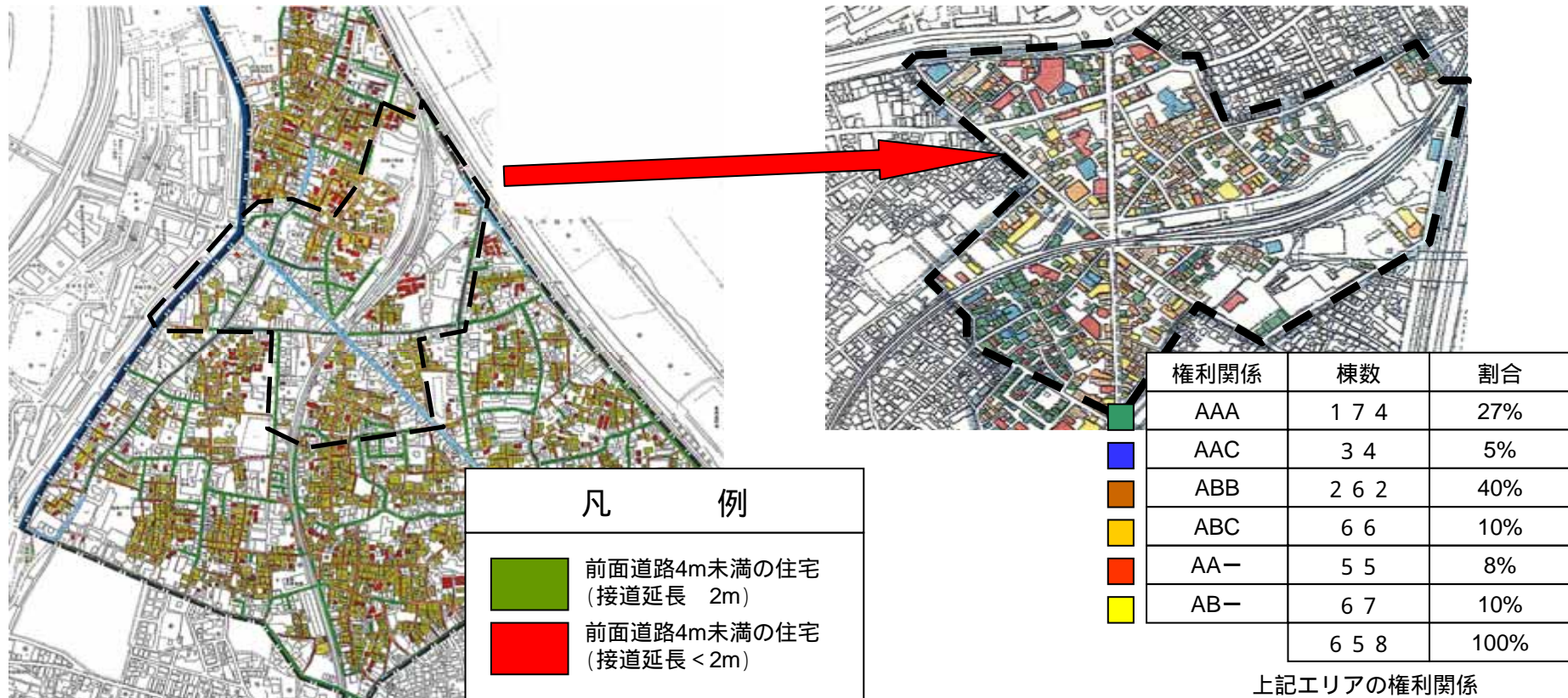
駐車場となっている宅地

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

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

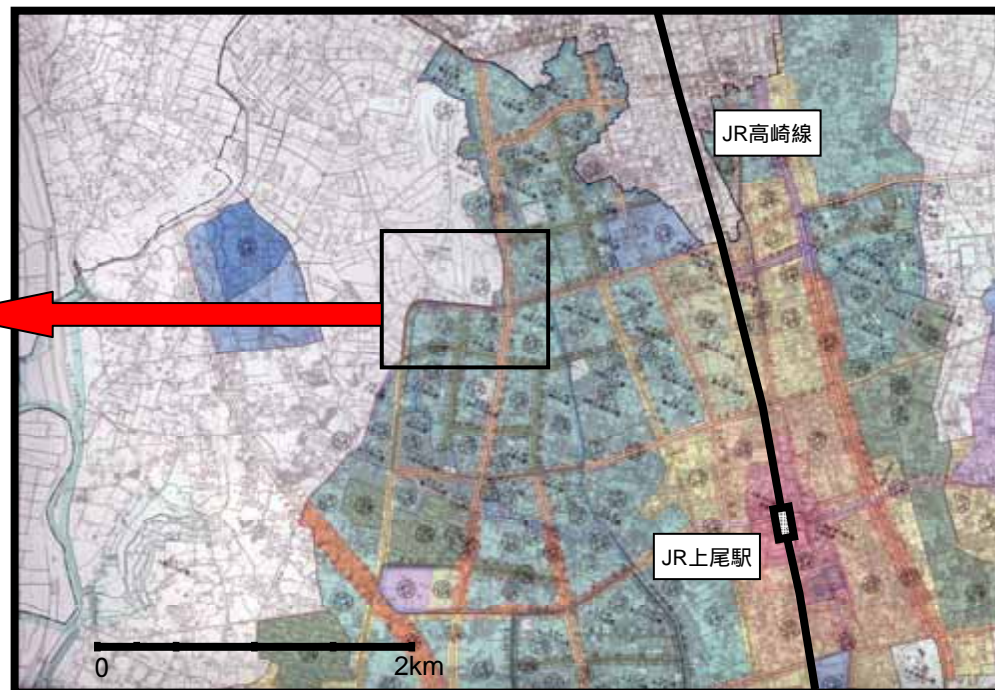
墨田区鐘ヶ淵の状況



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

市街地縁辺部における課題

□市街地の縁辺部においては、宅地と農地が混在するなど、今後市街地の縮退が予測されるなか、農地の役割を再認識しつつ、望ましい市街地空間のあり方を検討していく必要がある



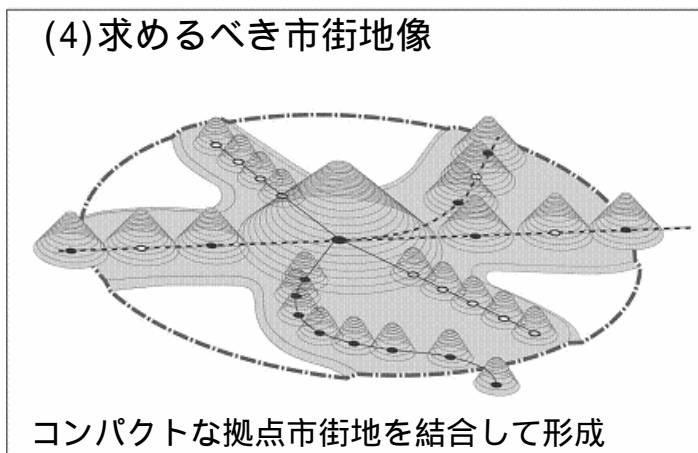
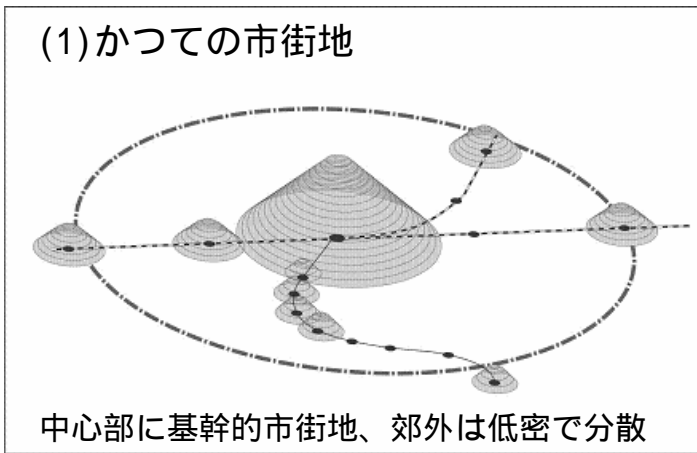
第4章 集約型都市構造への転換

1. 拡散型都市構造を放置した場合の問題
2. 集約型都市構造に基づく都市像のあり方
3. 集約型都市構造によって実現される生活像(イメージ)
4. 集約型都市構造の実現に向けた戦略的取り組み

第4章 集約型都市構造への転換

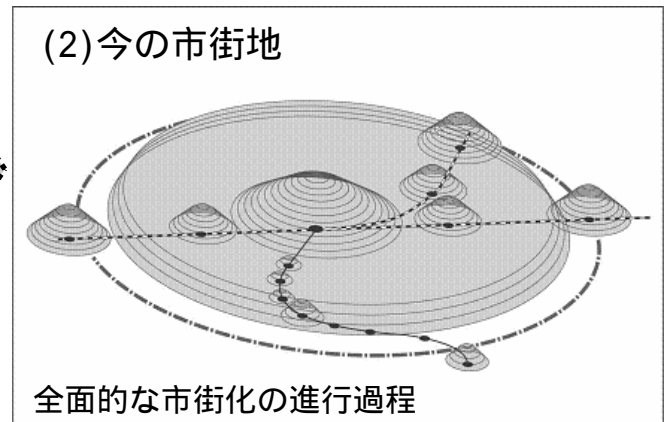
これまでの都市の成り立ちと集約型都市構造の必要性

- 戦後、各都市における市街化は公共交通沿線に沿い発展。その後、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
- 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を目指すことが必要



【各都市に見られる市街地の傾向】

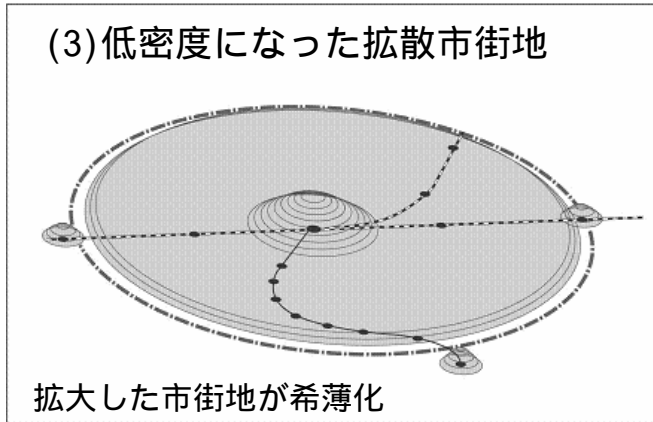
現在の市街化の傾向



都市構造改革

人口減少

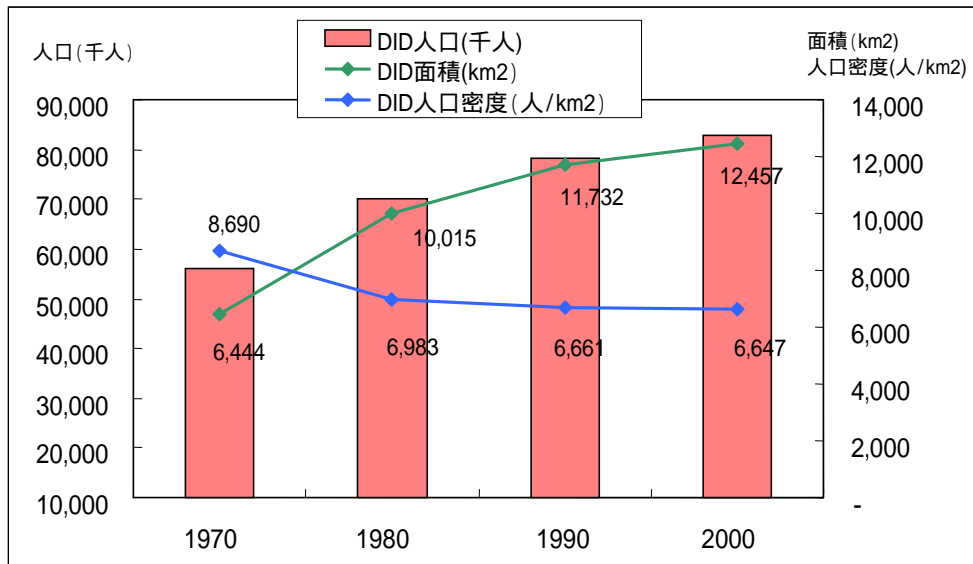
【低密度市街地が拡大した結果】



拡大し分散する都市機能

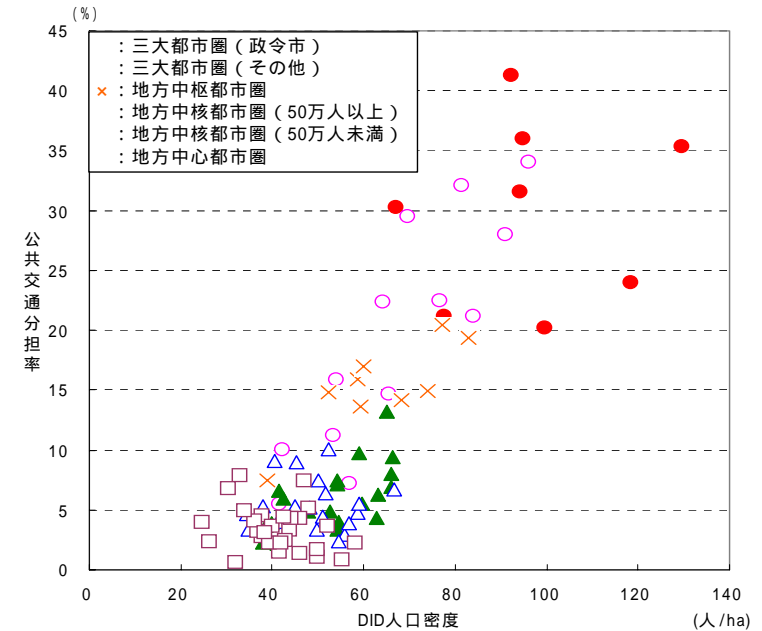
- 都心部への人口集中に伴う過密化を背景に、郊外部においても市街地整備を推進
- 新たな市街地の交通手段は自動車交通に大きく依存
- 自動車交通量は著しく増加し交通渋滞を発生、公共交通機関の分担率も低下
- 都市機能の低密度な拡大と分散による活力の低下が懸念

[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]

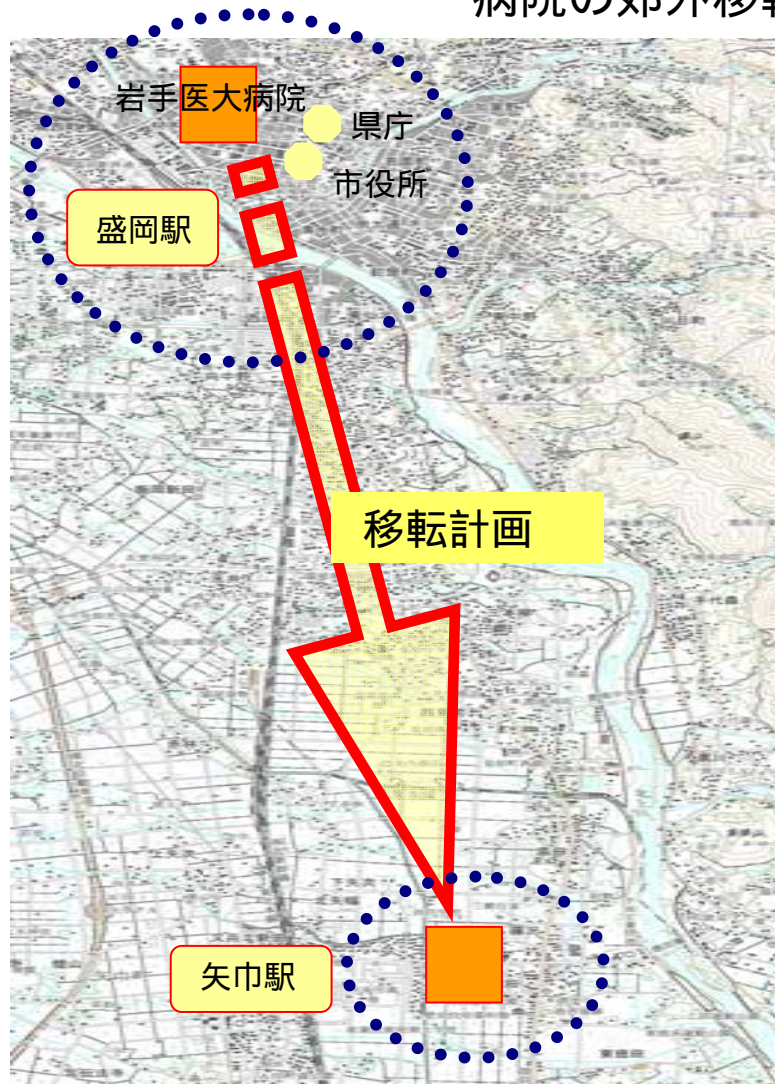


出典: 平成11年全国都市パーソントリップ調査報告書

基幹病院の郊外移転

□中心部では土地が狭隘であることから、駐車場不足と施設の老朽化の解消を図るため、郊外に移転が行われる例あり

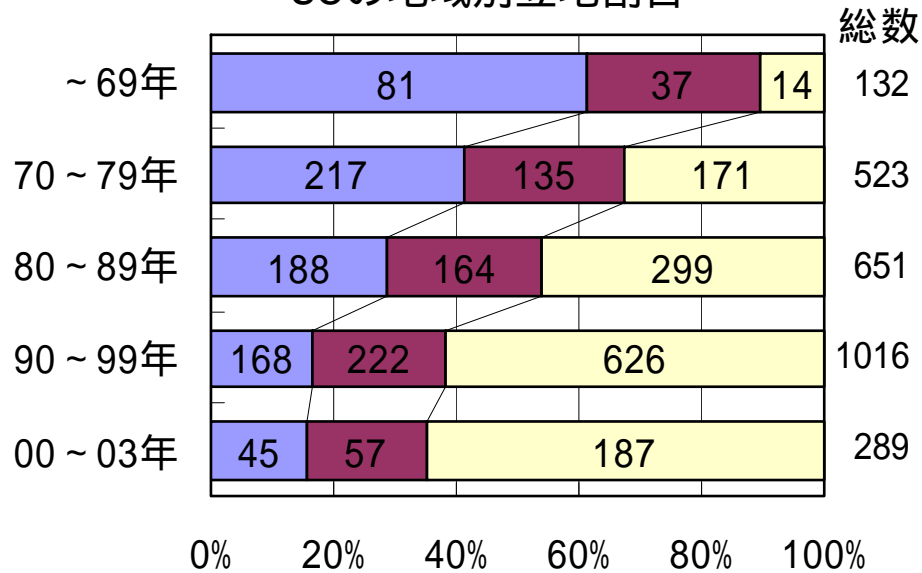
病院の郊外移転の事例(岩手県盛岡市)



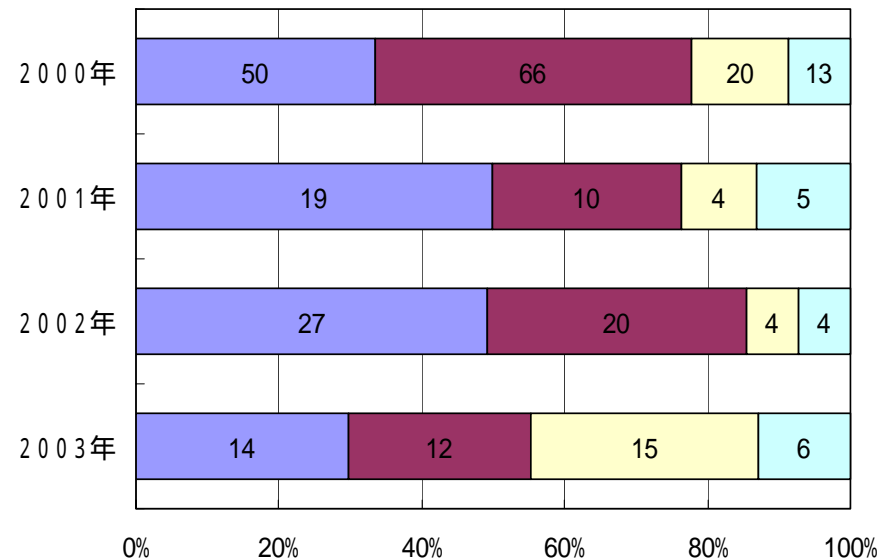
郊外に立地するショッピングセンター

- 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

SCの地域別立地割合



SCの規模別立地割合



■ 中心地域 ■ 周辺地域 ■ 郊外地域

■ 15,000m²未満 ■ 15,000～30,000m² ■ 30,000～45,000m² ■ 45,000m²以上

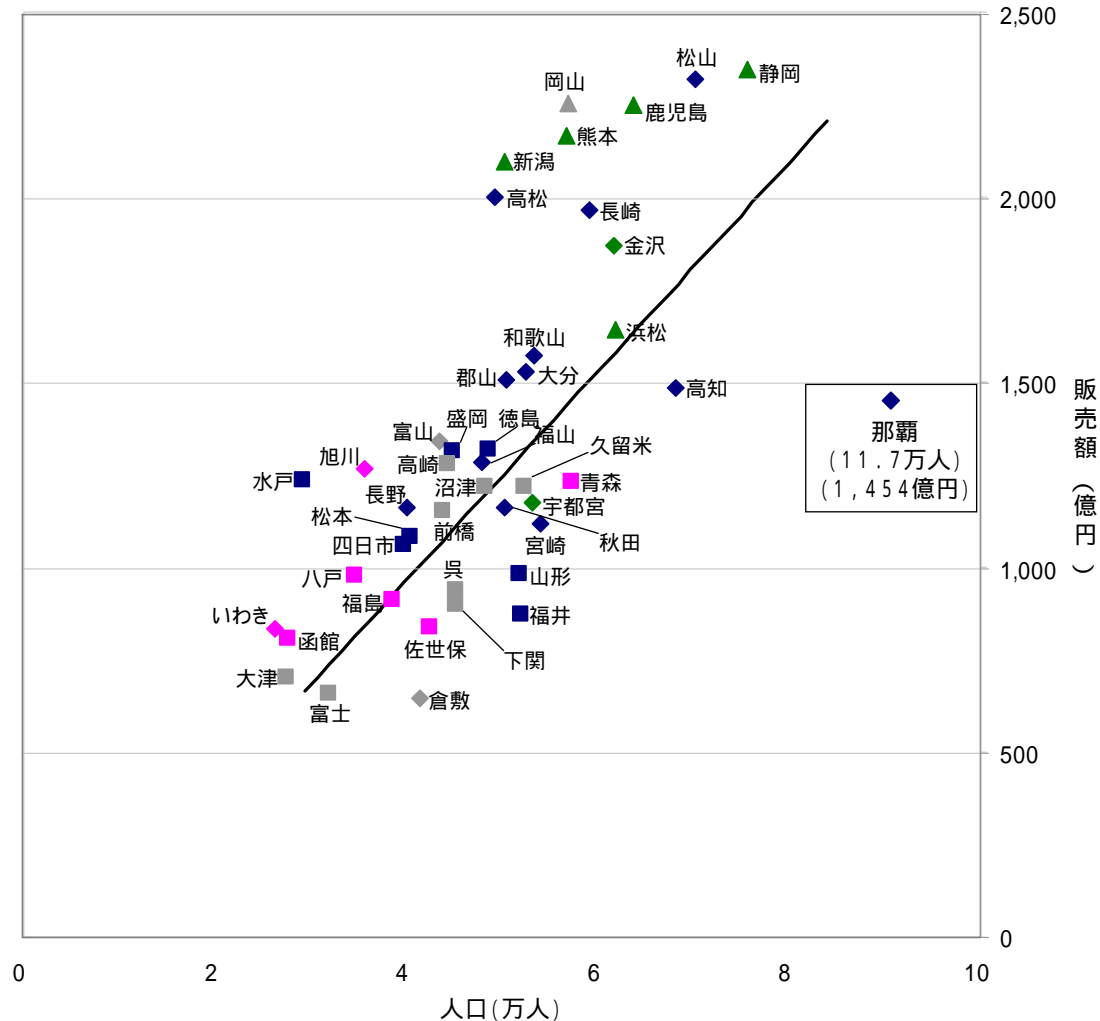
- 注1 SCとは一体として計画、開発、所有、管理運営される商業サービス施設で駐車場を備えるもの
 注2 2003年12月末時点で営業中のSCについて集計
 注3 中心地域：当該市・町・村の商用機能が集積した中心市街地
 周辺地域：中心地域に隣接した商業・行政・ビジネス等の都市機能が適度に存在する地域
 郊外地域：都市郊外で住宅地・農地等が展開されている地域

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(3km四方の範囲)の人口密度と販売額

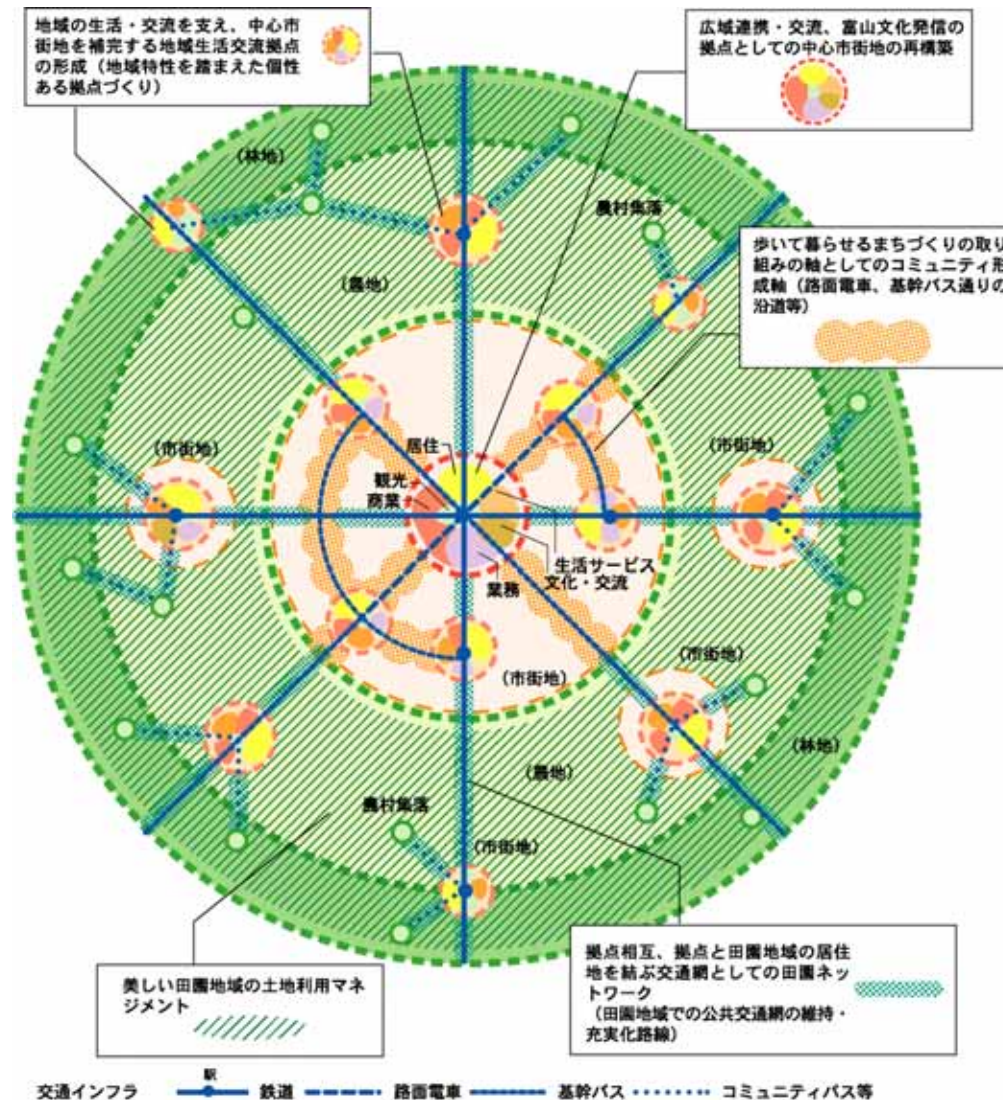


		都市圏人口			都市圏内に他の核都市を有するもの
		100万人以上	50~100万人	50万人未満	
都市人口	50万人以上	▲	▲	▲	▲
	30~50万人	◆	◆	◆	◆
	20~30万人	■	■	■	■

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（3km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。

新たな都市構造の再生に向けた富山市の取り組み（例示）

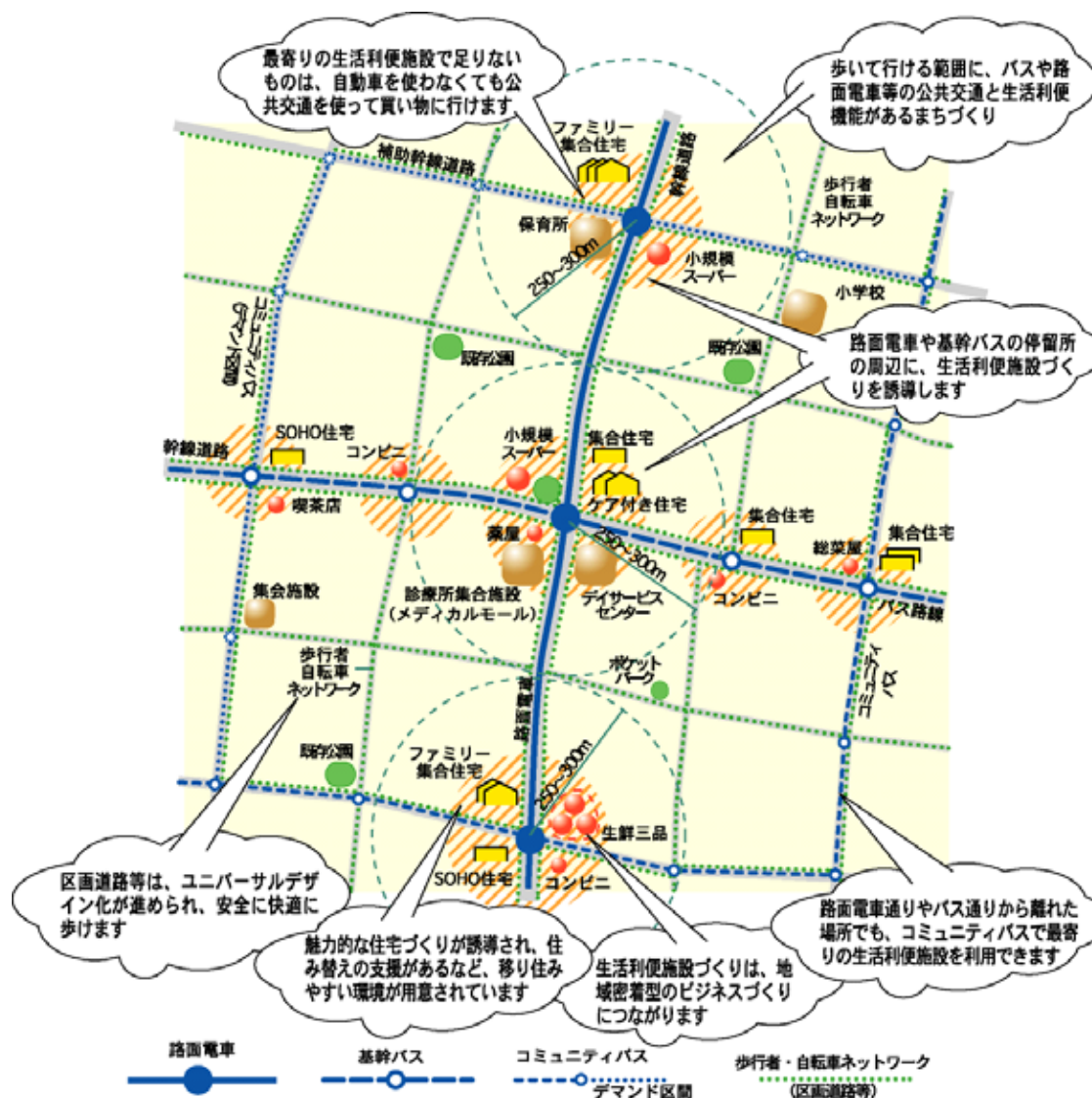
- 市街地の再生とコンパクトな街づくりによる地域活力の再生
- 地域の生活・交流を支えつつ、拠点相互を連結する交通軸を構築



出典：富山市資料

富山市における「歩いて暮らせる街」の取り組み（例示）

- 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

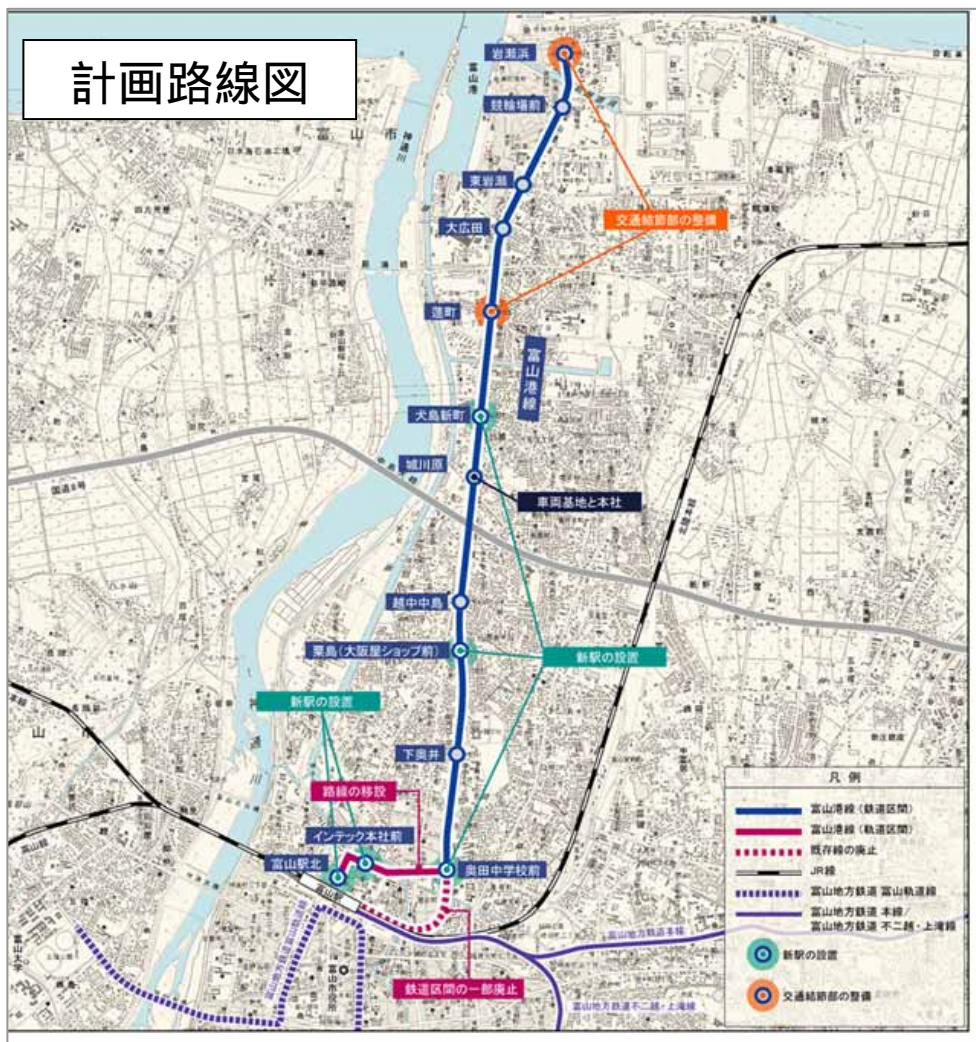


出典：富山市資料

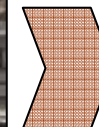
市民的経営による公共交通の整備（例示）

- 富山ライトレール計画 -

富山市では、北陸新幹線整備と在来線の高架化による富山駅周辺の整備を契機として、JR富山港線を我が国初の本格的なLTRとして整備



大幅なサービスレベルの向上

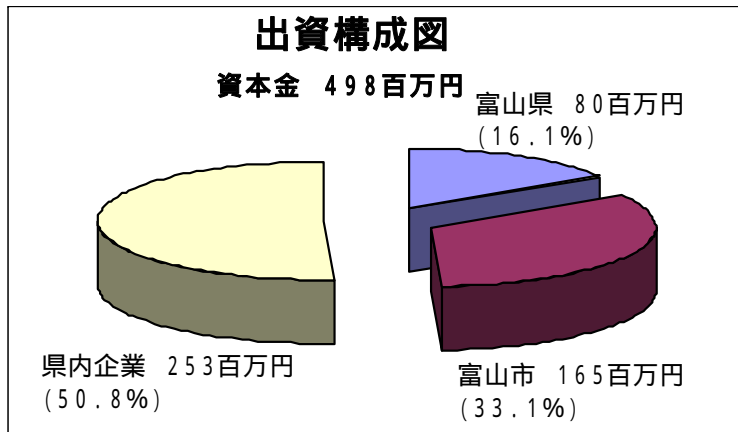


	現行		路面電車化後
運行間隔	30～60分	→	15分（ラッシュ時は10分）
始発・終電	5時台・21時台	→	5時台・23時台
駅数	9駅（富山駅除く）	→	13電停
車両	鉄道車両	→	全低床車両

出典：富山市資料

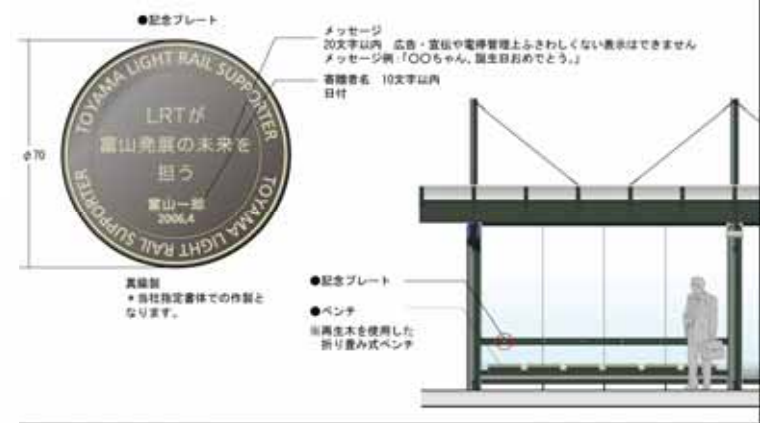
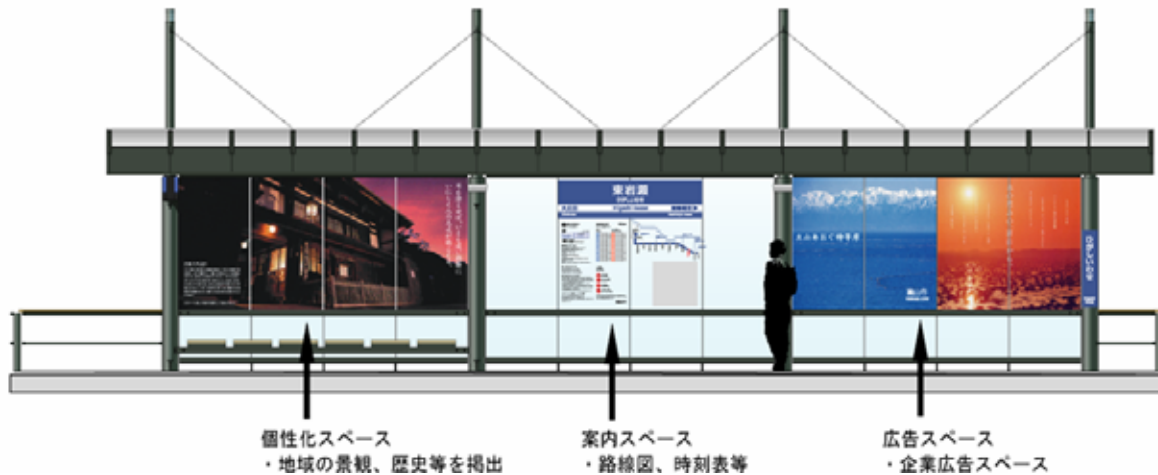
- ライトレールにおける整備の考え方 -

- 公設民営の考え方により、建設費と開業後の施設の維持管理費を富山市が負担
- ライトレールは、運賃収入により運営
- 運営主体である富山ライトレール株(第三セクター)の設立にあたっては、富山県、富山市、県内企業等15社が出資



事業助成基金の創設と企業や市民からの寄付
 企業52社、個人148人から約5.7千万円の寄付
 企業や市民の寄付による電停ベンチの設置
 168基設置 (1基5万円)

.....など

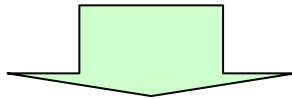


- バスシステムの導入と効果 -

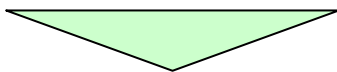
□減少傾向であったバス利用者が、ゾーンバスシステム導入後増加に転じ、利用者の約3割が自動車利用者からの転換

導入前の交通状況

住宅市街地は郊外化。
このため、マイカー通勤が増加。



朝夕の渋滞でバスの定時運行確保が困難
朝の特定の便に利用が集中し車内混雑
郊外では運行頻度が低く、利用不便



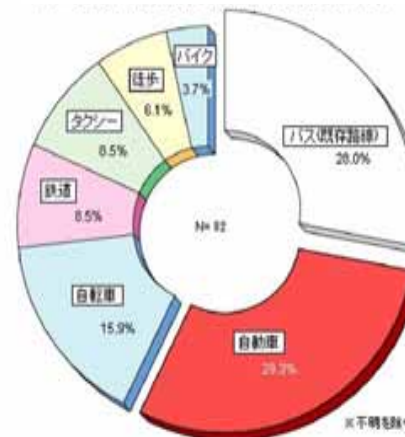
《バス利用環境の整備》

中心部までの所要時間短縮(PTPS効果含)
郊外部住宅地をきめ細かく運行(便数増加)
ノンストップ便、各駅停車便などを選択可能

【都南地区のバス利用者数の変化】



自動車からの転換が3割



バス利用で外出機会増加



- 新潟市におけるバス路線廃止への対応 -

- 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

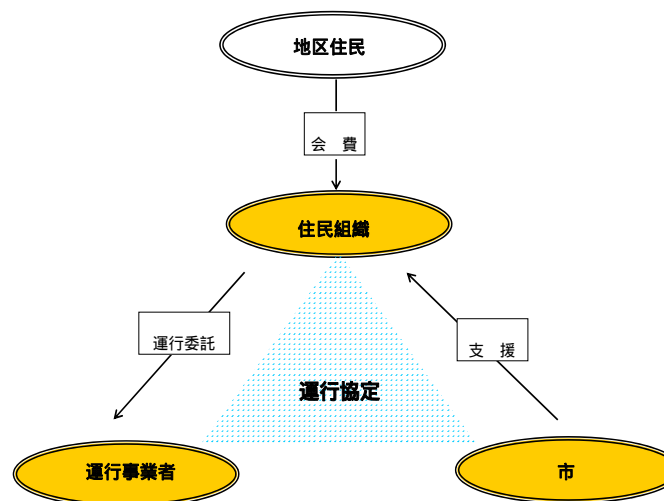


[地域が支えるバス運行スキーム]

< 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



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】

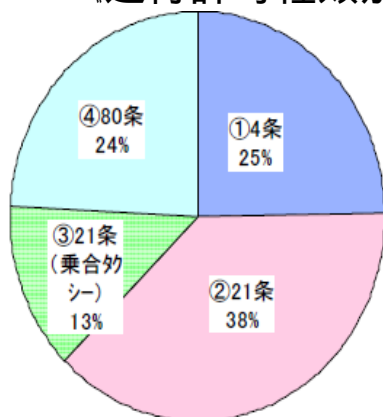
① 千葉県	57	⑪ 三重県	31
② 群馬県	52	⑫ 愛知県	29
③ 高知県	45	⑬ 東京都	28
④ 埼玉県	40	⑭ 山梨県	25
⑤ 鹿児島県	39	⑮ 香川県	24
⑥ 静岡県	38	⑯ 愛媛県	23
⑦ 岐阜県	37	⑰ 石川県	22
⑦ 長崎県	37	⑰ 栃木県	22
⑨ 兵庫県	35	⑲ 福岡県	22
⑩ 京都府	32	⑳ 福井県	19
		㉑ 和歌山県	19

コミュニティバス：

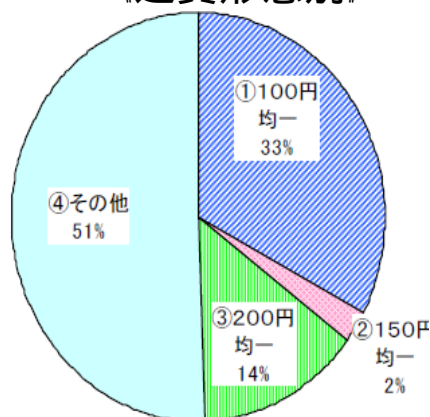
地方公共団体等の公的主体や地元住民等が主体となって、地域の交通空白地域・不便地域の解消等、地域住民の利便向上等のために一定地域内を運行するバスで、車両仕様・運賃・ダイヤ・バス停の位置等を工夫したバスと定義

出典：自動車交通局資料

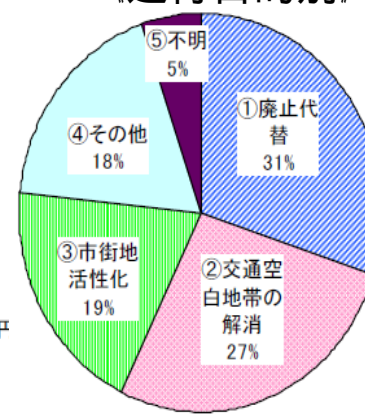
《運行許可種類別》



《運賃形態別》



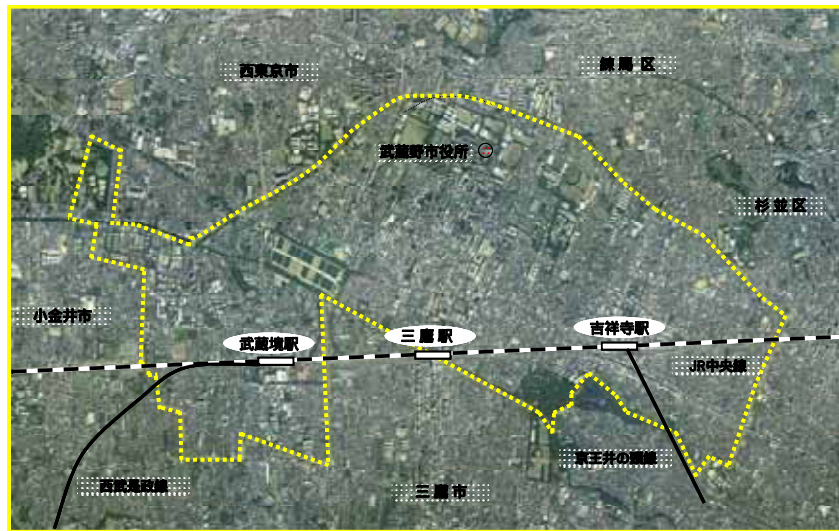
《運行目的別》



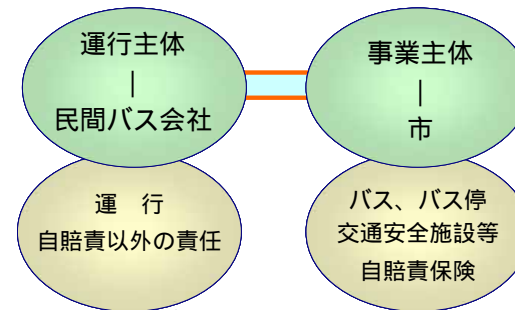
地域が支える都市型コミュニティバス

- ムーバス -

- 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



実施主体と費用・責任分担



【ムーバス運行概要】

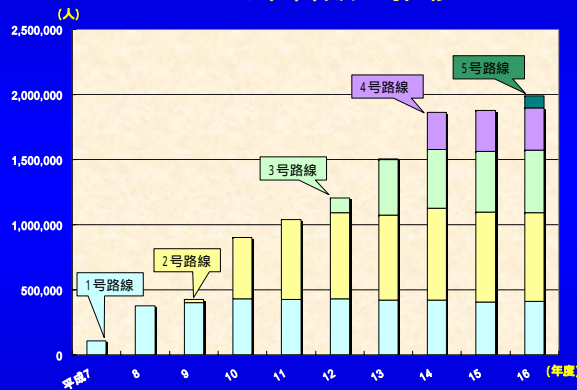
運行路線：5路線(約28km)

バス停数：198箇所

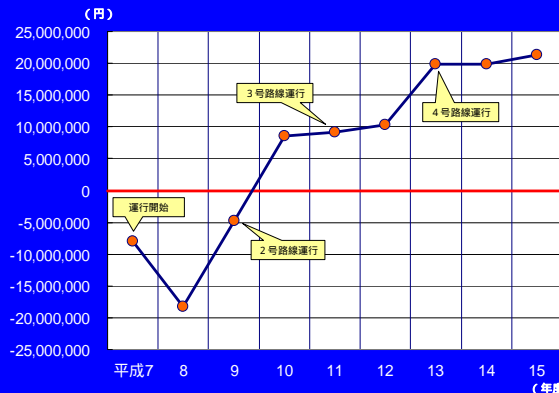
料金：100円(大人)

出典：武蔵野市資料

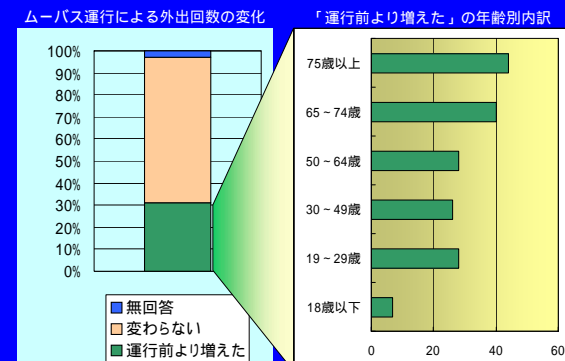
ムーバス乗客数の推移



ムーバスの収支

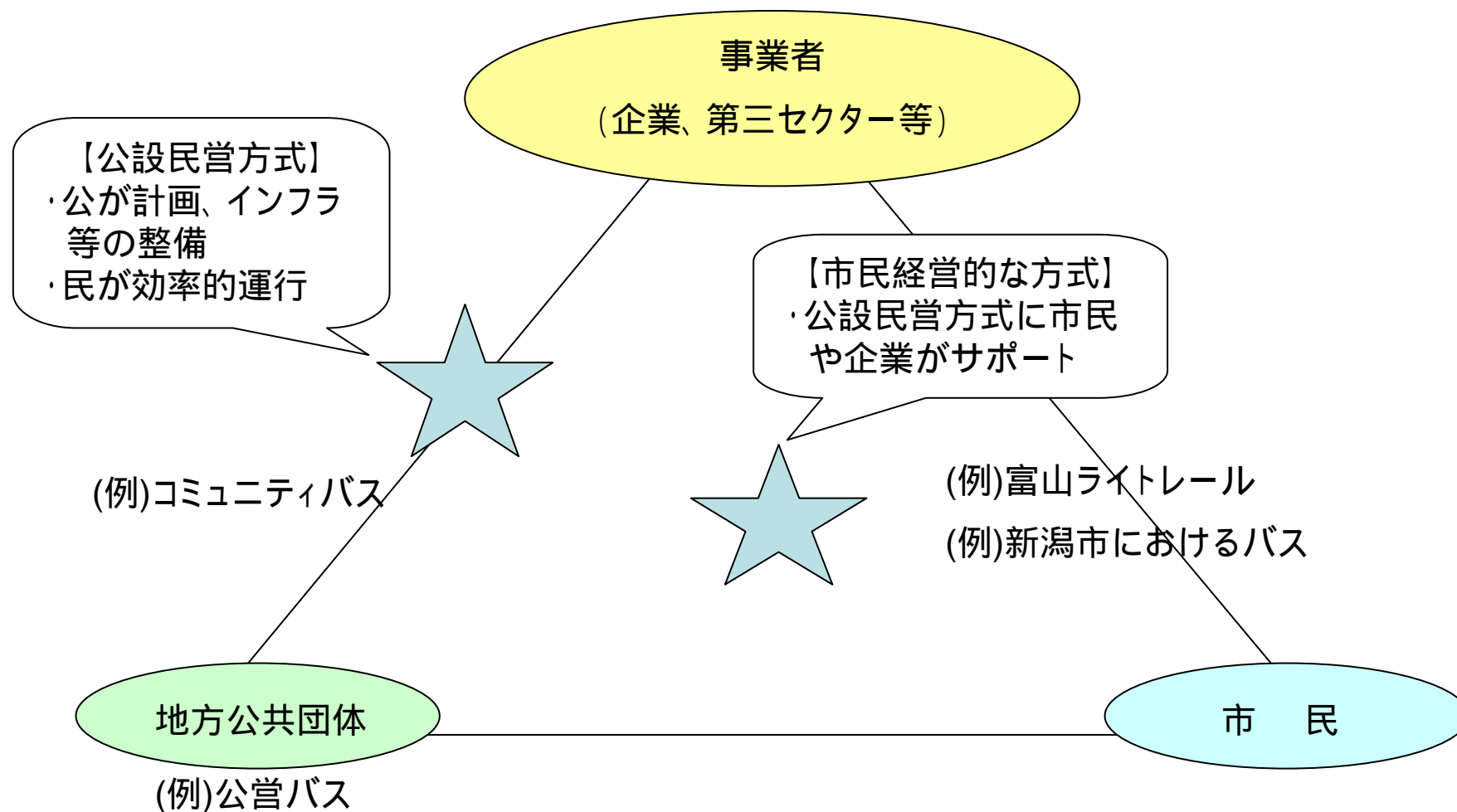


ムーバス運行による外出の増加



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



第5章 都市交通施策のあり方

1. これからの都市交通施策のあり方
2. 主要な取り組みのテーマ
3. 引き続き検討すべき課題

第5章 都市交通施策のあり方

歩行者の権利に関する欧州憲章

歩行者は、健康的な環境で生活を営み、かつ身体的・精神的な安寧が適切に保障された公共空間がもたらす快適さを、満喫する権利を有する。

歩行者は、自動車のためでなく人間の必要のために整備された、都市または集落に居住し、歩行や自転車による移動距離内で、生活の利便性を享受する権利を有する。

子ども、高齢者、および障害者は、都市において容易に社会参加の機会が得られ、彼らの有する不利(弱点)を増大する場でないように求める権利を有する。

障害者は、その自由意志にもとづく移動、すなわち公共空間、歩行あるいは移動する交通路、および公共交通における設備面での配慮(誘導ライン、警告標識、音響信号、利用可能なバス、路面電車、列車)を最大化するような施策を求める権利を有する。

歩行者は、都市の計画と利用と調和し、かつ不合理な迂回を要せずに、安全に結ばれた経路から構成される歩行者の専用空間を、特定の限定空間にとどまらず、できるだけ広範囲にわたって、積極的に設けるように求める権利を有する。

歩行者は、特に以下の事項を求める権利を有する。すなわち

- (a) 自動車から発生する汚染物質と騒音が、科学者が許容限度と認められた限度を守っていること。
- (b) 汚染物質や騒音を発生しない車両を用いた公共交通を利用できること。
- (c) 植樹など、緑の空間を創出すること。
- (d) 速度制限を適切に定め、道路と交差点の構造を、歩行者と自転車交通の安全を効果的に守れるように改善すること。

- (e) 不適切、かつ危険な自動車の使用法を促がす広告を禁止すること。
- (f) 視覚および聴覚障害者の必要も考慮した、効果的な道路標識・道路表示の方法を提供すること。
- (g) 運転者と歩行者が、自由に動き回り、かつ必要な場合にそこに留まる(休息)もできるように、車道と歩道に容易に出入りできるような設備を設けること。
- (h) 自動車の最も外側(寸法的)にあたる部分の形状を滑らかにするように、車体や装備品を改善すること、また自動車の標識類をより効果的にすること。
- (i) 危険を発生させる者が、その経済的影響を負担するような、負担責任の原則を 例えば、1985年以降フランスで実施されているように 導入すること。
- (j) 道路上において、歩行者や軽車両等に配慮した運転が適切に促されるように、運転者の教育課程を構成すること。

歩行者は、複数の交通手段を合わせて使用することによって、困難なく移動の容易さが享受できるように、特に以下の事項を求める権利を有する。すなわち

- (a) 環境を破壊せず、広範囲かつ設備的にすぐれ、すべての市民のニーズに適合し、障害者に合うように物理的に配慮された、公共交通のサービスが提供されること。
- (b) 都市の各所に、自転車のための設備を設けること。
- (c) 歩行者の通行を妨げず、ビル街や商店街での散策の楽しみに影響を与えないように、駐車場の位置が考慮されること。

構成国(欧州議会の)は、歩行者の権利および、環境を破壊しない交通体系への代替に関する十分な情報が、適切な手段を通じて社会的に周知されるように、また子どもの初等教育への最初の就学の時点から、それが利用される(教えられる)ように、保障しなければならない。

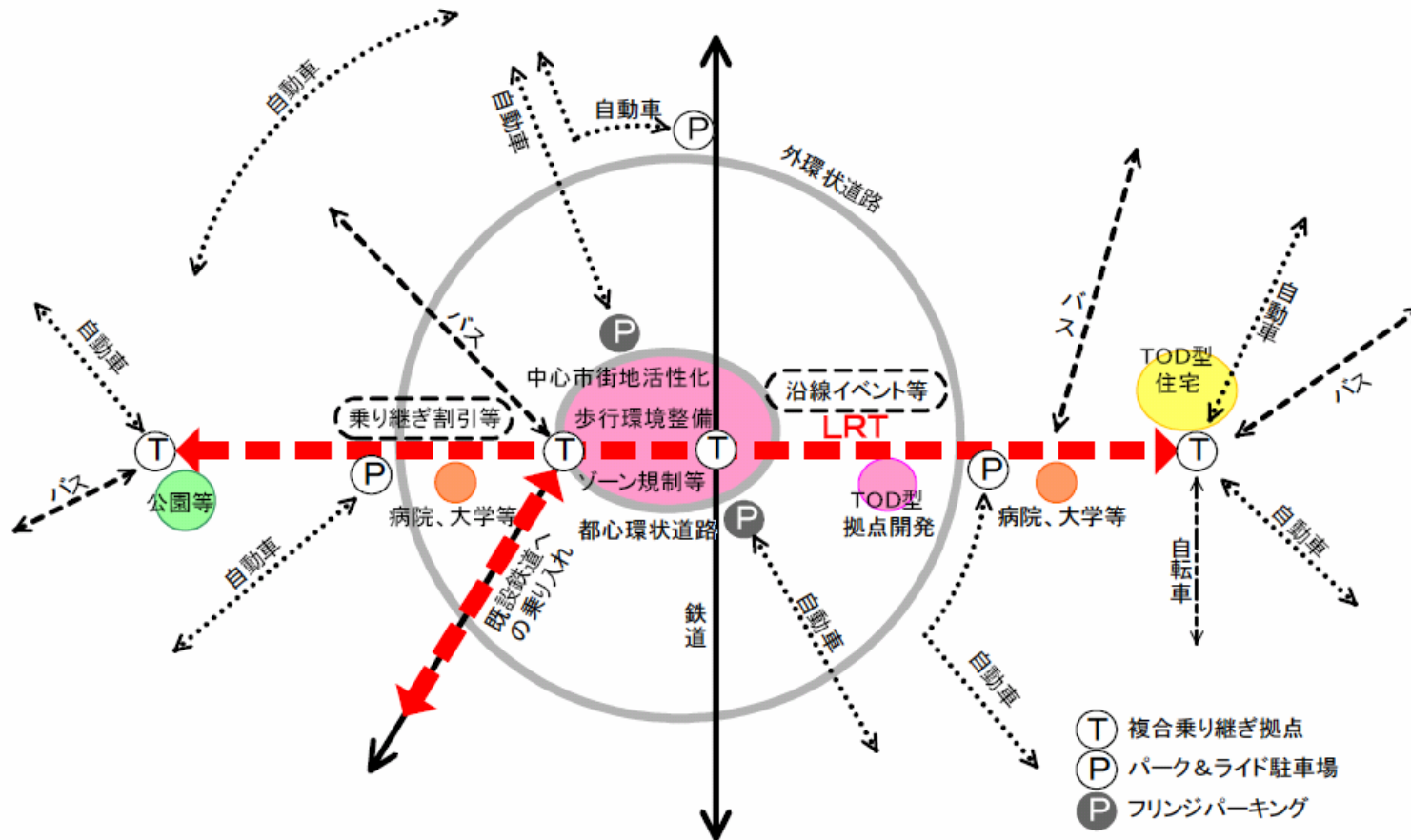
1988年10月に『欧州議会』にて採択
「歩行者」：自転車や公共交通の利用者も含むNon Motorized Transportationを意味

(交通権憲章作成委員会HPより抜粋)

都市交通の多様な交通手段と担い手

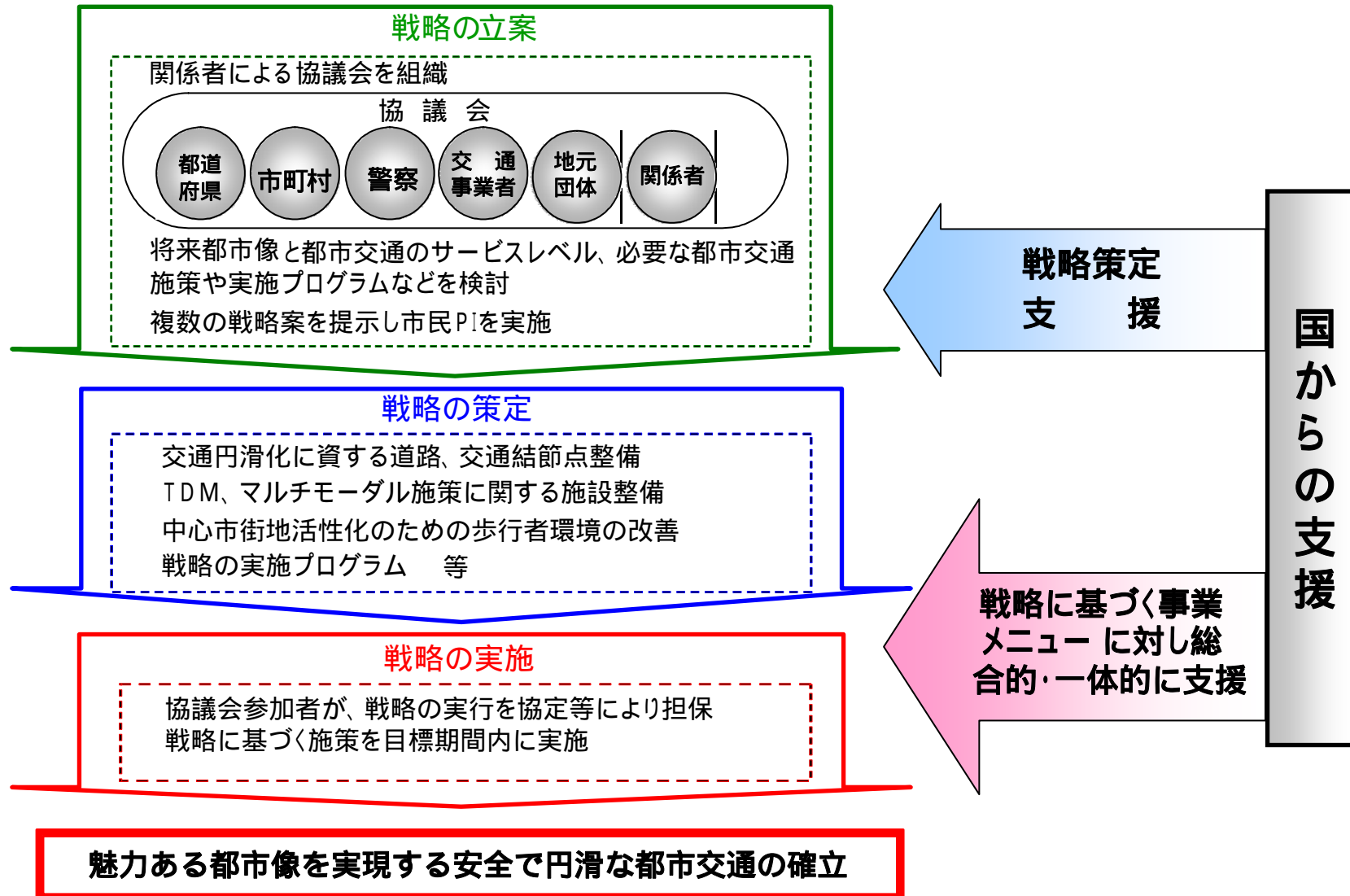
都市交通は、徒歩、自動車、バス、鉄道など多様な交通手段で構成

都市交通を構成する交通手段等



都市交通戦略のスキーム

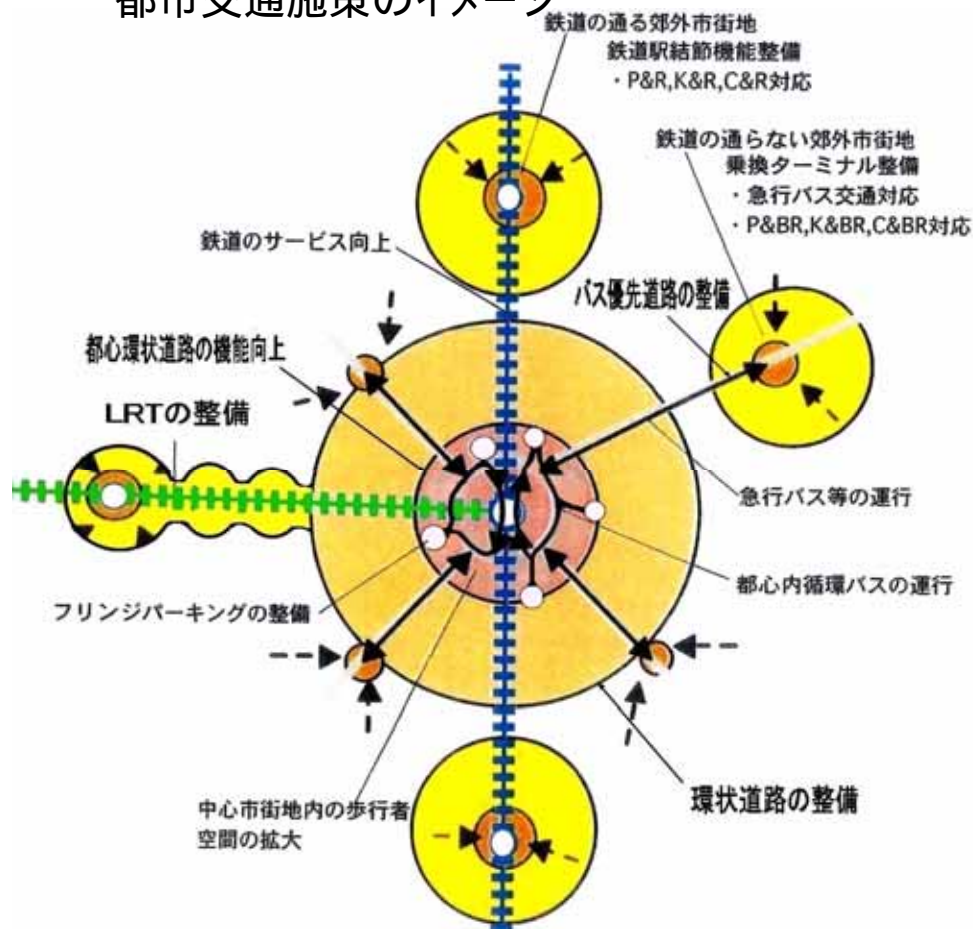
- 地方公共団体が、関係者で構成される協議会を設立し、将来都市像とその実現に必要な都市交通施策の実施プログラム等を内容とする都市交通戦略を策定
- 協議会参加者は、戦略に基づく施策を目標期間内に協議会において実施



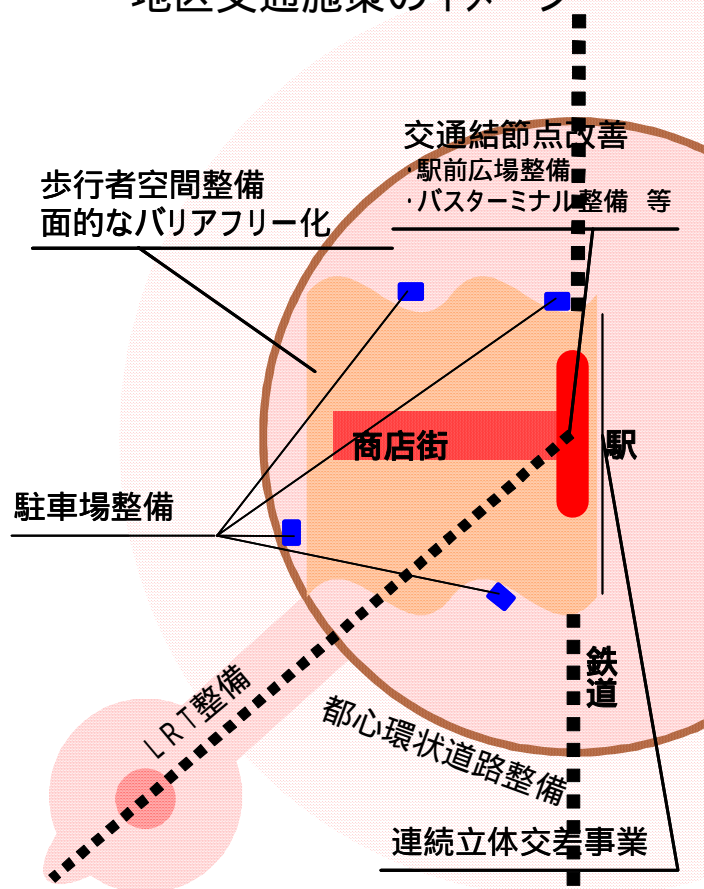
都市交通戦略に基づく施策スキーム

□都市交通の戦略等に位置づけられた公共交通機関の整備、中心市街地や交通結節点における歩行者空間、駐車場の整備等、将来都市像の実現に必要な総合的な都市交通施策の推進に対して重点的支援を実施

都市交通の戦略に基づく総合的な都市交通施策のイメージ



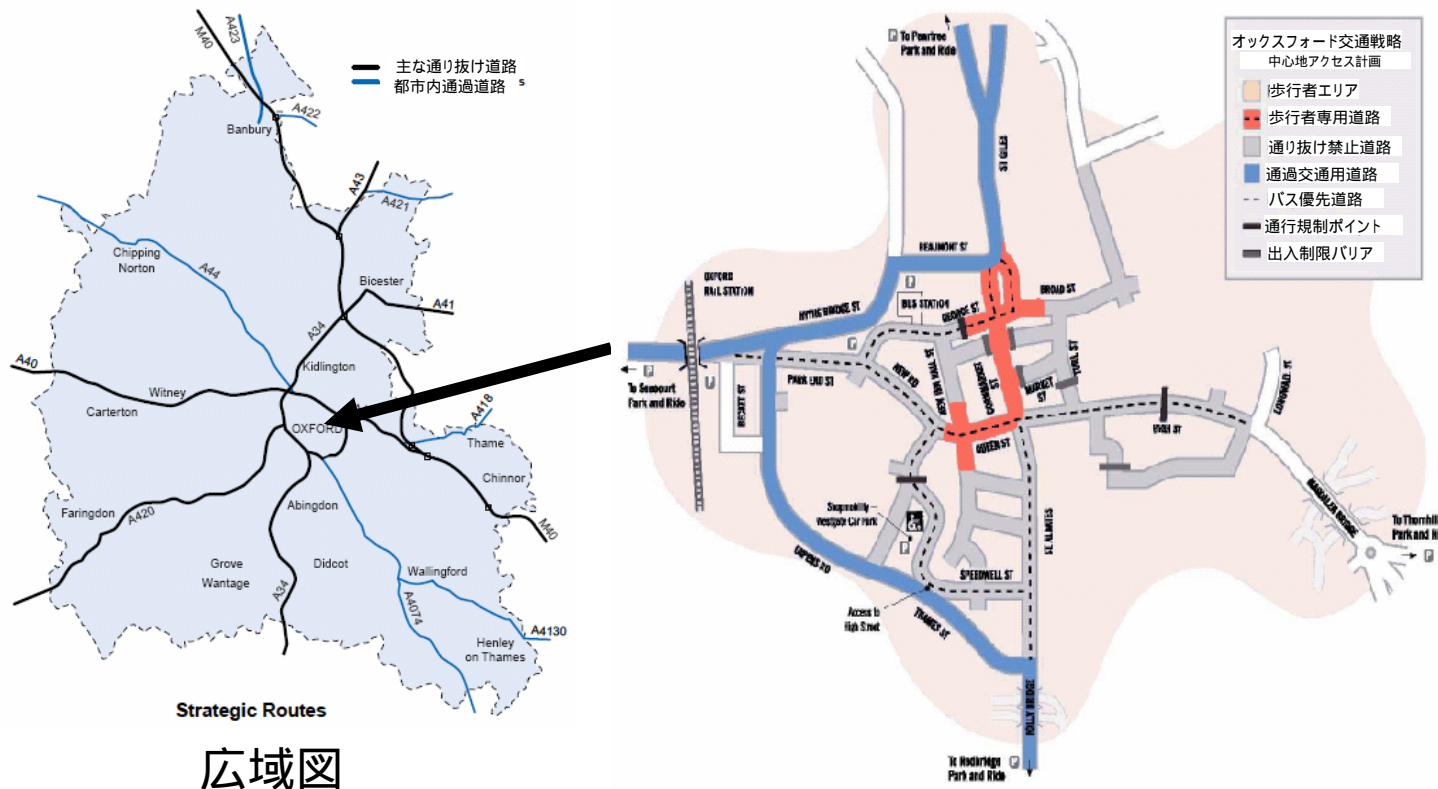
中心市街地における地区交通施策のイメージ



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位置づけ

* 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



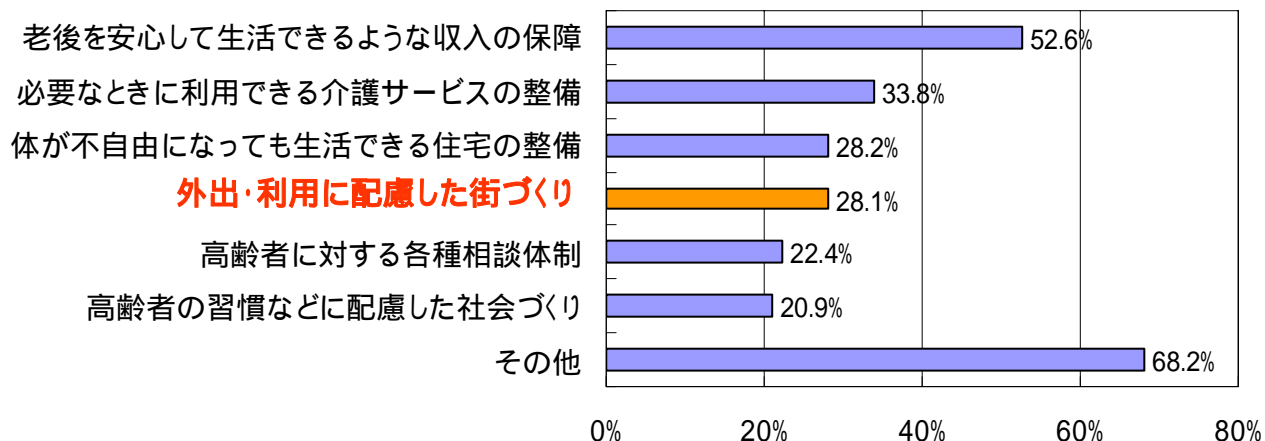
高齢者が求めるまちづくりの施策

- 高齢者社会に必要な施策 -

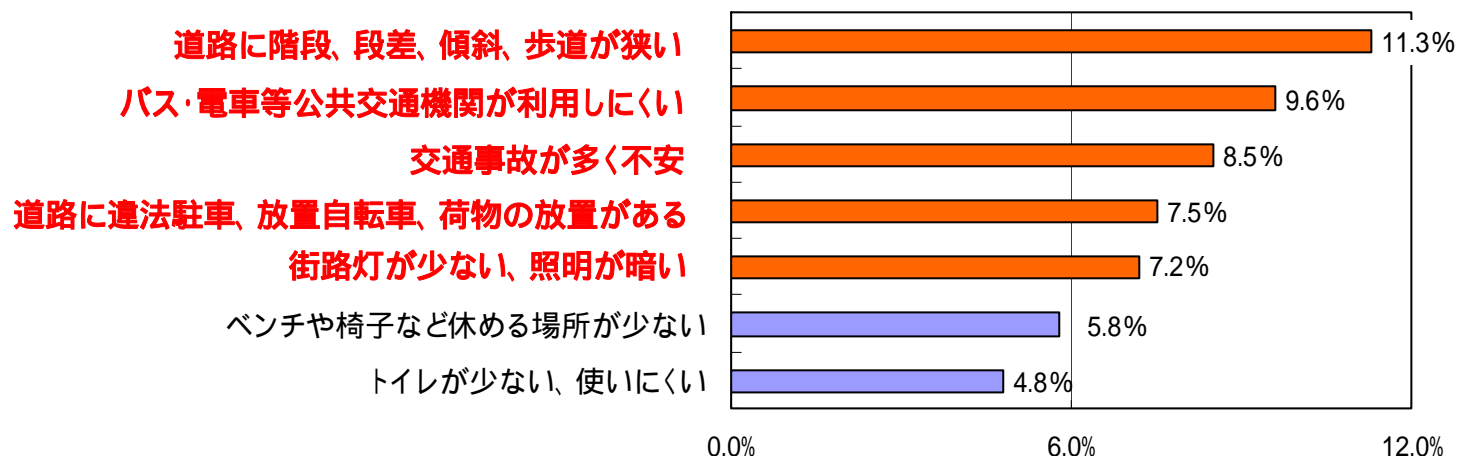
内閣府(平成16年度:高齢者の日常生活に関する意識調査より)

- 高齢者が不自由なく外出・利用できる、まちづくりへ高いニーズ
- 外出時の大きな障害は段差、公共交通の使い勝手など

日々の暮らしに関し社会として重点を置くべきもの(複数回答)



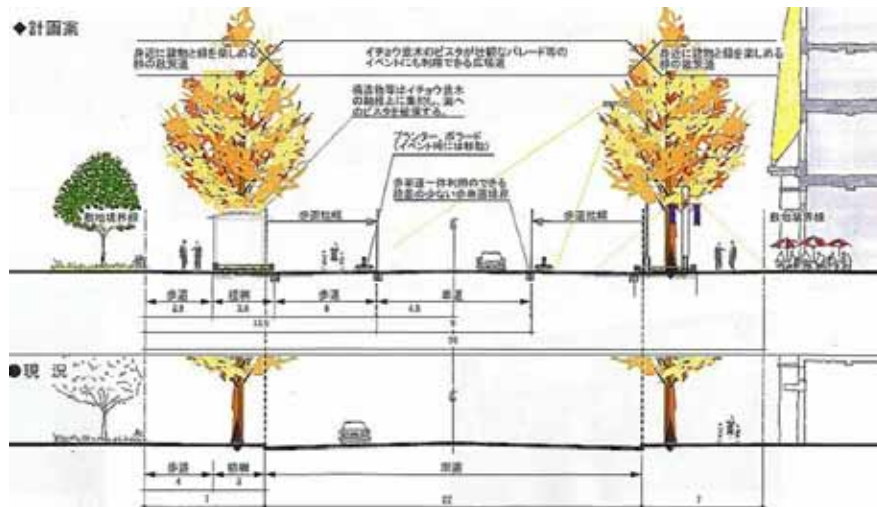
外出するにあたって障害となる事項ベスト7(複数回答)



内閣府(平成16年度:高齢者の日常生活に関する意識調査)

歩行者空間のイメージ

□沿道と道路とが一体となった歩行者空間の整備・管理により「にぎわい」を創出



オープンカフェ等のにぎわいの創出 (横浜市日本大通り)

〔 車道幅を縮小し歩道を拡幅
(片側 7 m 1 3 . 5 m) 〕



車道幅の縮小(8m → 5.5m)と民地の1階部分セットバック(1.8m)により歩行者空間を確保

(横浜市元町)



歩道でオープンカフェを展開

(社会実験H17年7～12月)

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】



交通結節点改善による移動円滑化と利便性向上

- 鹿児島中央駅（例示） -

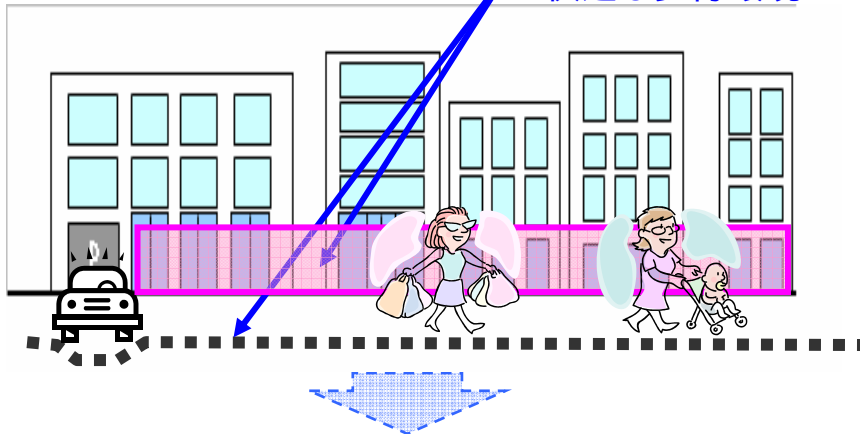
□ 鉄道、路面電車、バス、タクシーを一括集約し交通結節点環境整備を実施



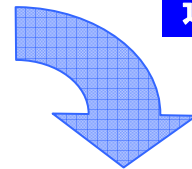
駐車場を戦略的に配置していくイメージ

(附置義務駐車場の銀座ルールの例示)

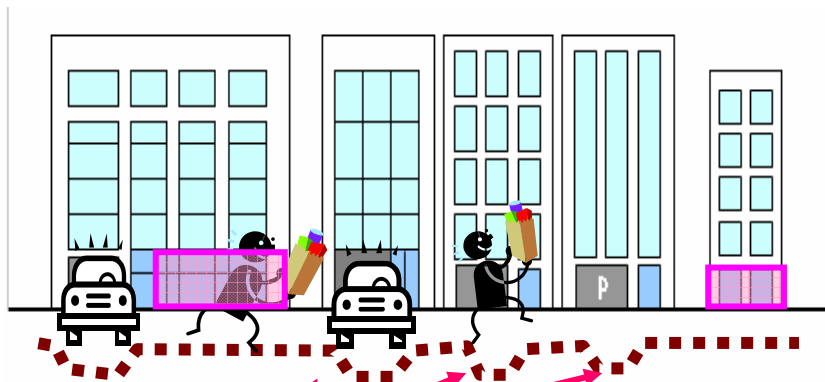
〔建替え前の銀座のまちなみ〕
・商業機能の連続性
・快適な歩行環境



附置義務駐車場を隔地の地下集約
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

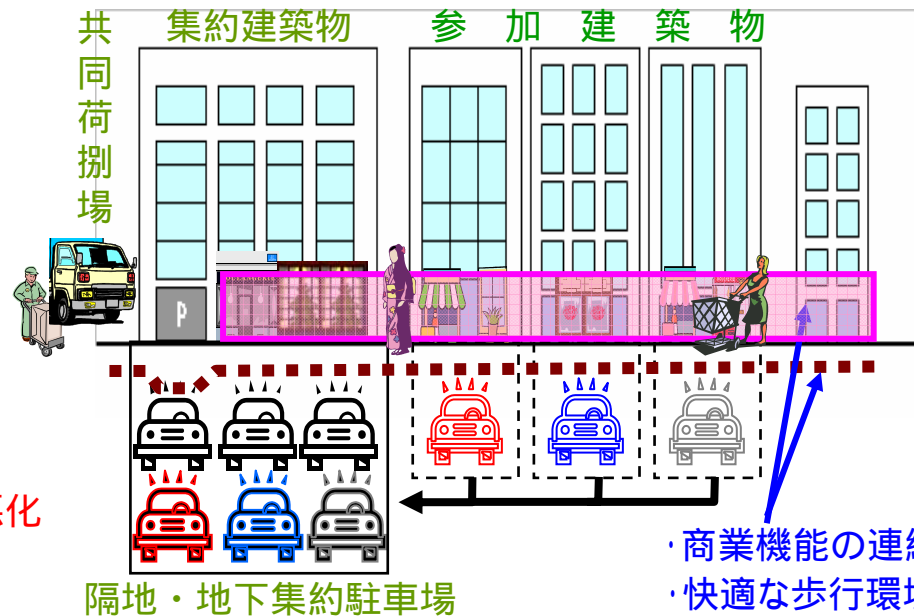


〔建替後（何も対策を行わなかった場合）〕



・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）〕



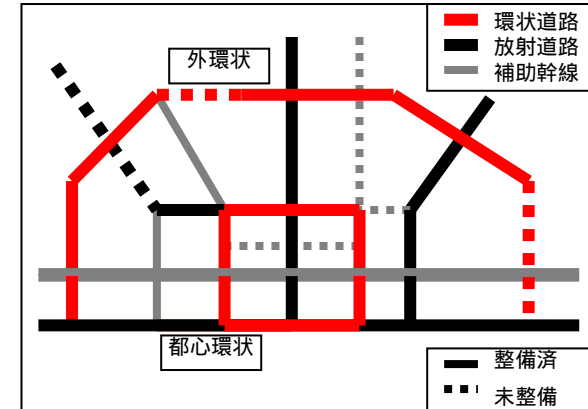
・商業機能の連続性
・快適な歩行環境

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

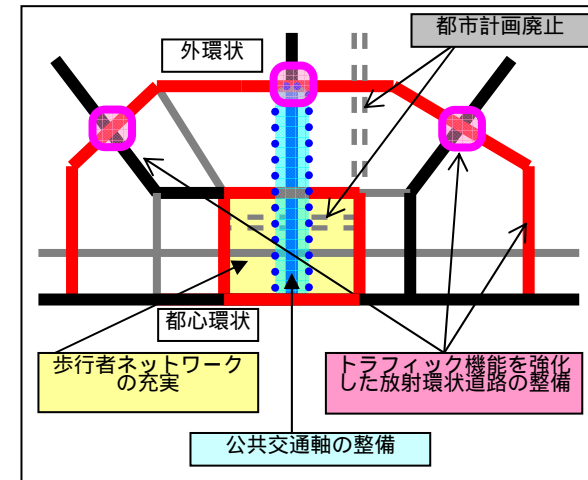
- ・都市計画道路の改良率は平成15年度で54%と高まっているが、その進展ペースは遅い
- ・一方、4車線以上の環状道路の整備率は約6割
- ・都市計画道路ネットワーク全体で自動車交通を処理



【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



「開かずの踏切」対策による渋滞解消効果

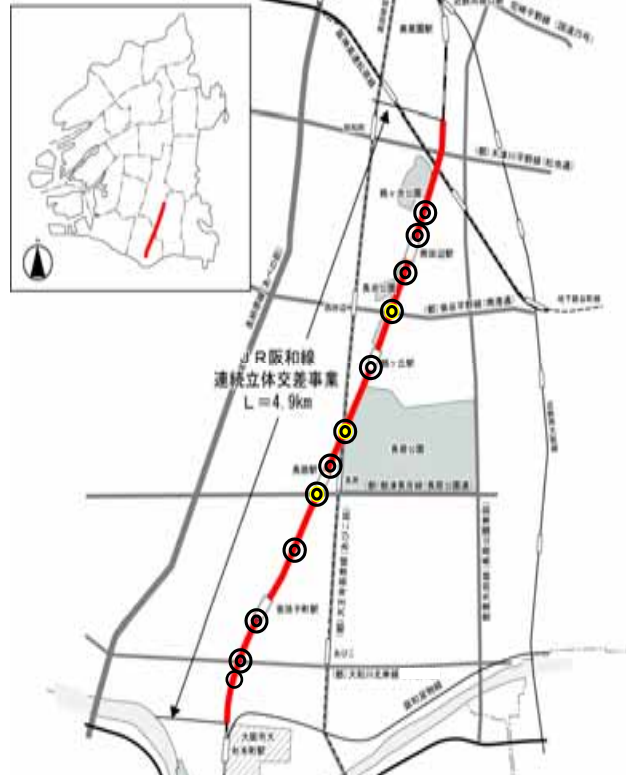
JR 阪和線(美章園駅～杉本町駅付近)の連続立体交差化により、交通渋滞や地域分断、の12箇所を一挙に解消し踏切事故も防止

< 事業の概要 >

JR 阪和線(美章園駅～杉本町駅付近)約4.9km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

位置図

大阪市



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。

< 長居南一踏切(踏切遮断交通量約22万台時/日(全国ワースト5))> 高架化前

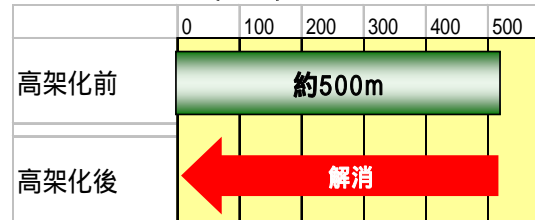


高架化後



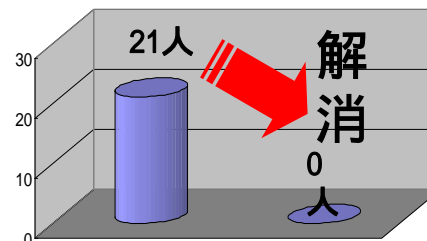
交通渋滞が解消

長居南一踏切(1)の最大渋滞長



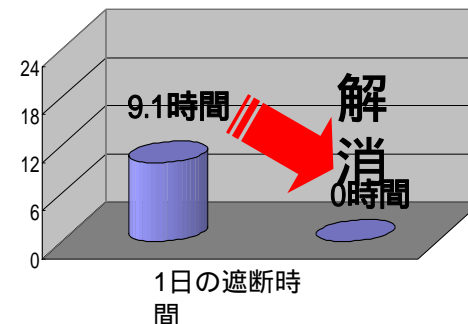
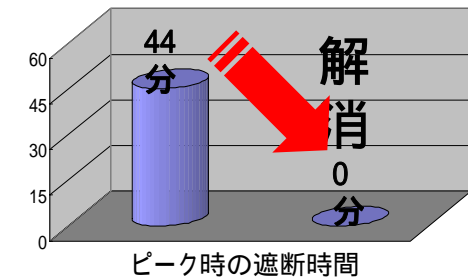
踏切事故が解消

踏切事故死者数(平成6～平成15年度合計)



地域分断が解消

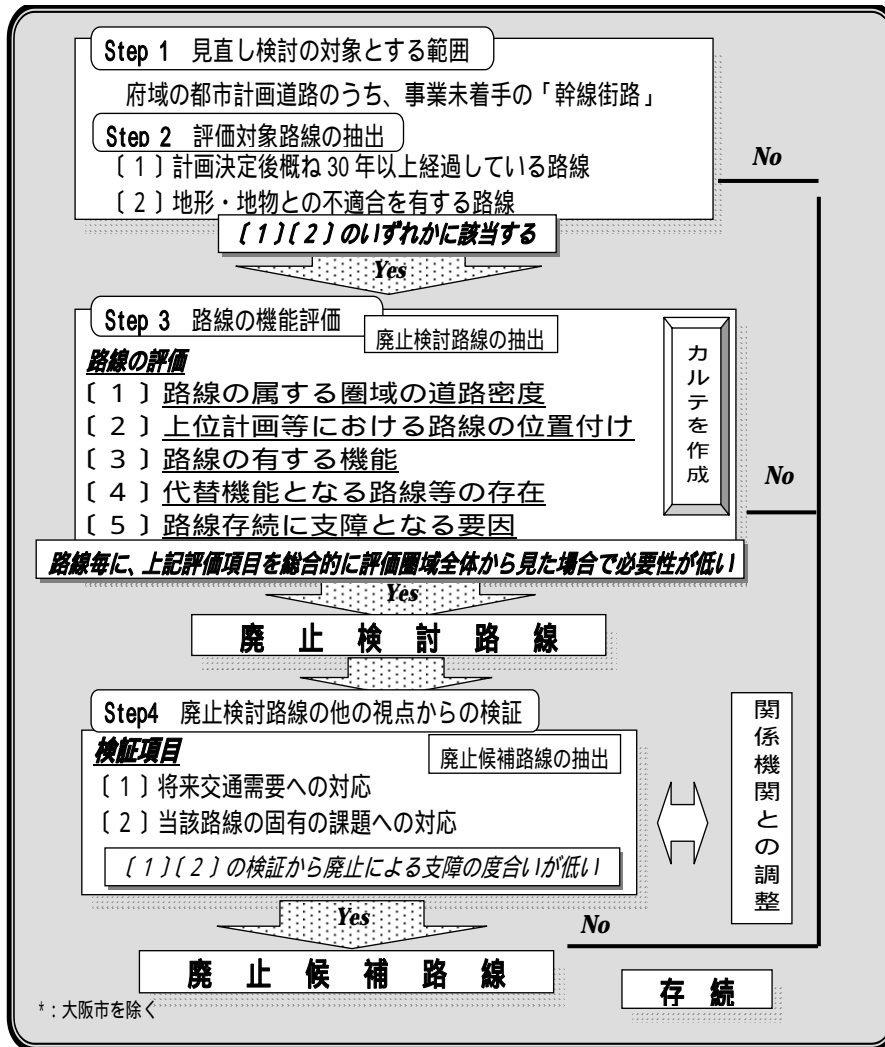
長居南一踏切



都市計画道路の見直し例示（大阪府） 大阪市を除く

大阪府では、平成15年3月に「大阪府都市計画道路見直しの基本的指針」を策定し、都市計画決定後、長期間にわたり事業未着手の都市計画道路の見直し作業を段階的に進めている。これまでに、見直し対象約575kmのうち、約90kmの都市計画変更(廃止)を実施

基本の方針の概要



これまでの実績(H18.4現在)

30市1町で見直した結果、19市1町で都市計画変更(廃止)を実施。

府決定路線 (幹線街路)	路線数				延長		
	評価対象		廃止		評価対象	廃止	廃止率
	路線数	区間数	路線数	区間数			
実績値	309	444	65	77	575.03	89.89	15.63%
実施予定	21	33	2	2	35.82	1.34	3.70%
計	330	477	67	79	610.5	91.23	14.90%

～長尾船橋線・樟葉招提線の事例～

「代替機能となる路線等の存在」との評価により廃止)



駐車による交通阻害と駐車場整備効果（例示）

- 東京都町田市 -

- ・中心市街地周辺における路上駐車、荷捌きを中心と駐車が多い
- ・来街者用の駐車場がなく利便性が悪い

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 交通の円滑化、中心市街地の活性化



路上駐車等により歩行者の安全性が阻害

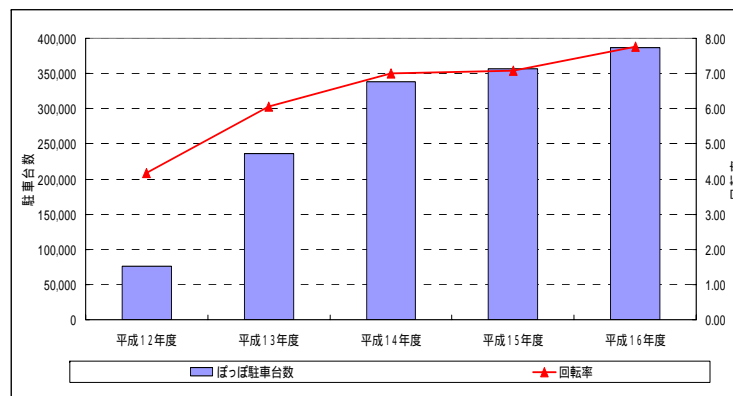
[効果]

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

道路空間の再構築による歩行者空間等の確保

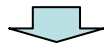
- トランジットモール -

□浜松市の鍛冶町通り（幅員36m）では、車線数を削減し、歩道を拡幅するなど、道路の再構築を計画

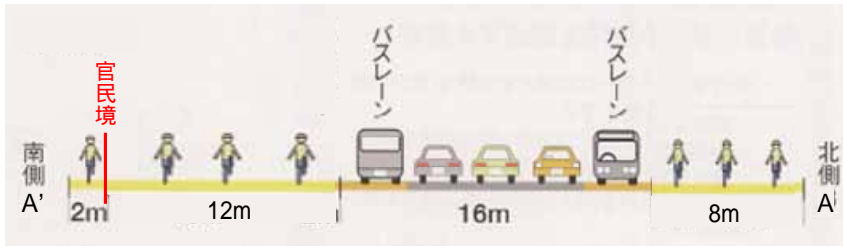
断面図

(A - A 部分)

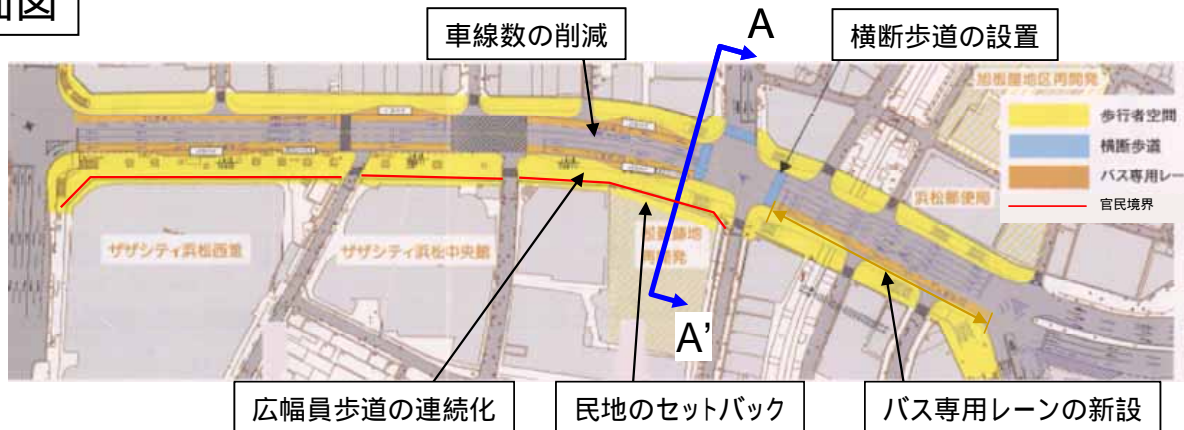
現況



短期の計画



平面図



トランジットモールの
社会実験の状況



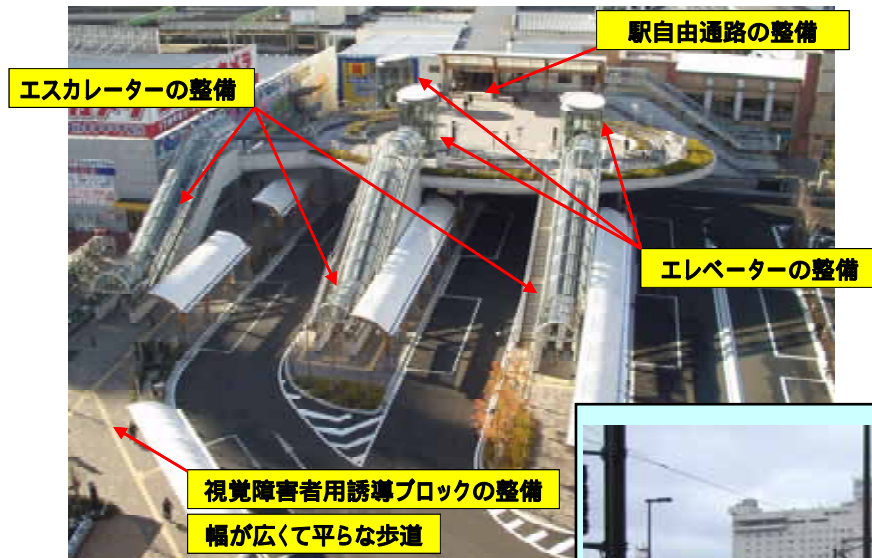
整備イメージ



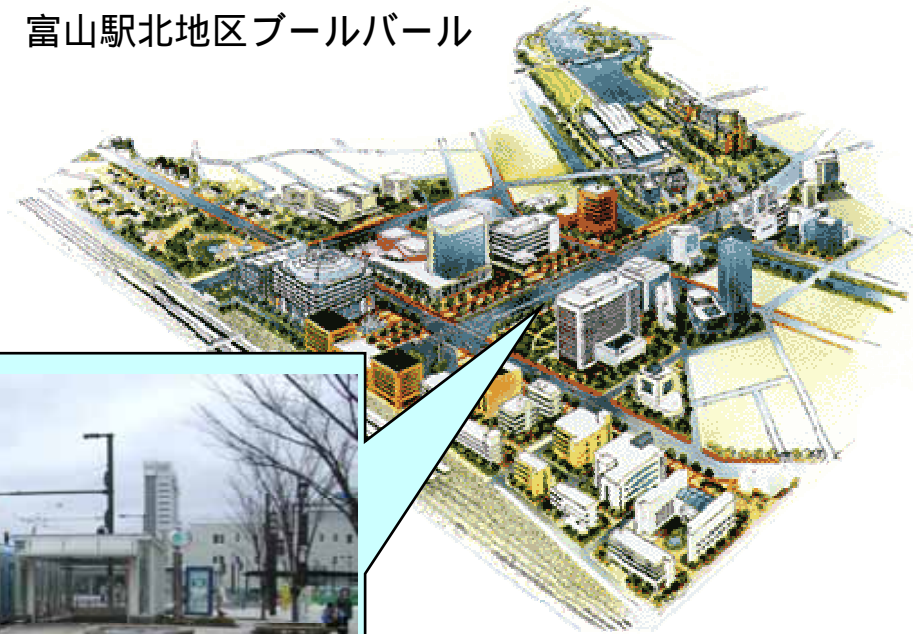
歩行者・水・緑等の復権、バリアフリー等 - 安全・快適な歩行者空間の整備事例 -

□都市内の道路空間を安全・快適なものとするためのバリアフリー化や水・緑の導入、公共交通の導入空間としての活用がなされている事例

バリアフリー化された交通結節点（仙台駅周辺）



富山駅北地区ブルバール



道路空間にLRT・歩道・水辺が配置された空間

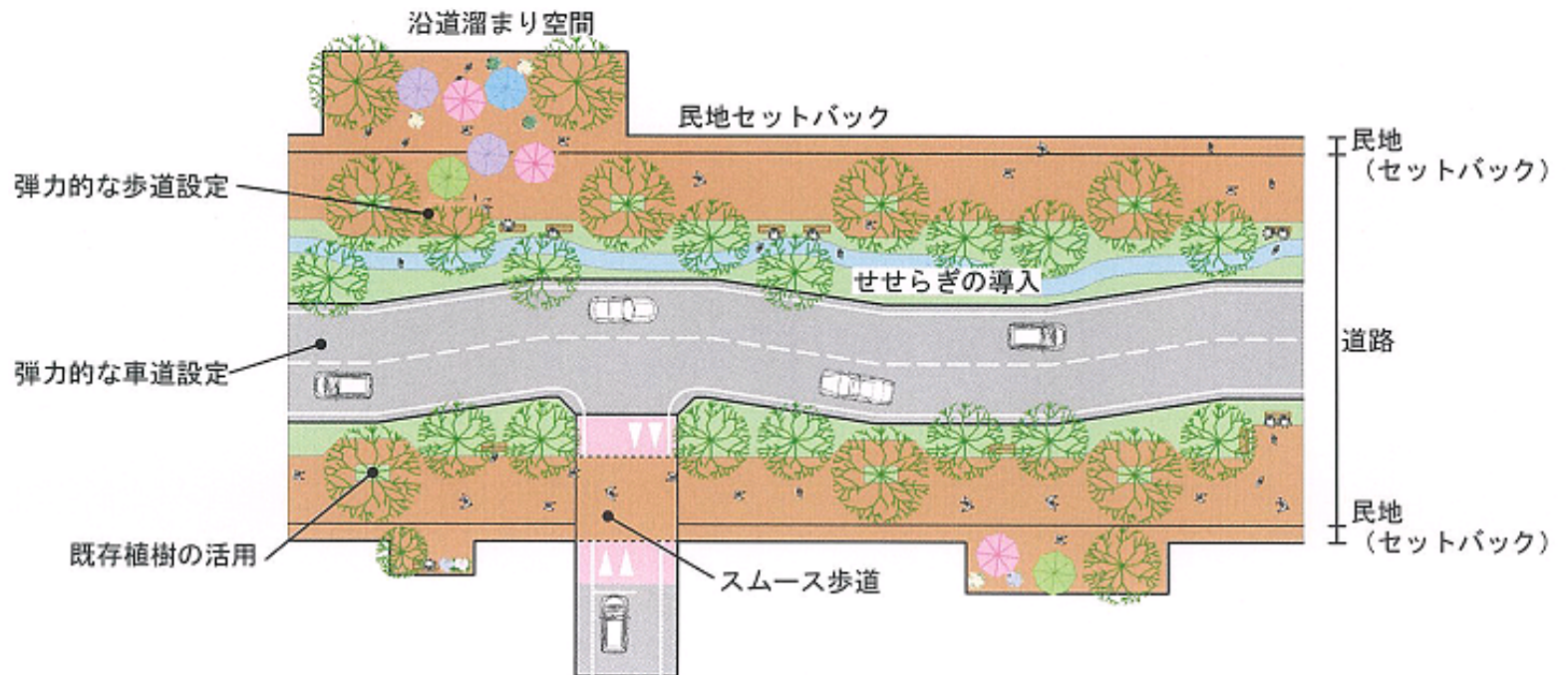
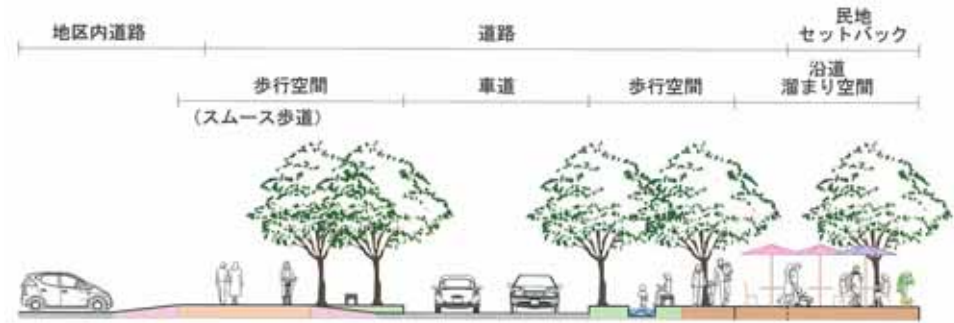
街路空間の再構築イメージ

- 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)】

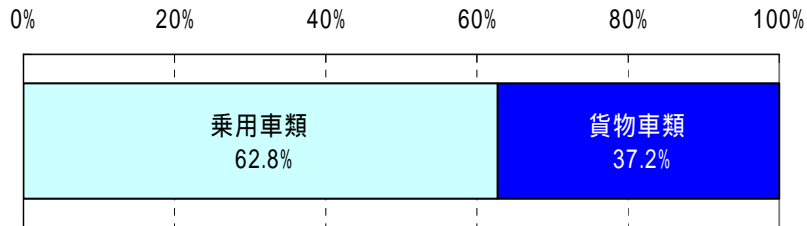


効率的な都市内の物流の向上に向けて

- 東京圏における自動車交通需要の約4割は物流系需要
- 都市内交通の円滑化を図るうえでも、物流の効率化は都市の大きな課題

東京都市圏の物流の重要性

【車種別自動車走行台キロ(東京都市圏)】

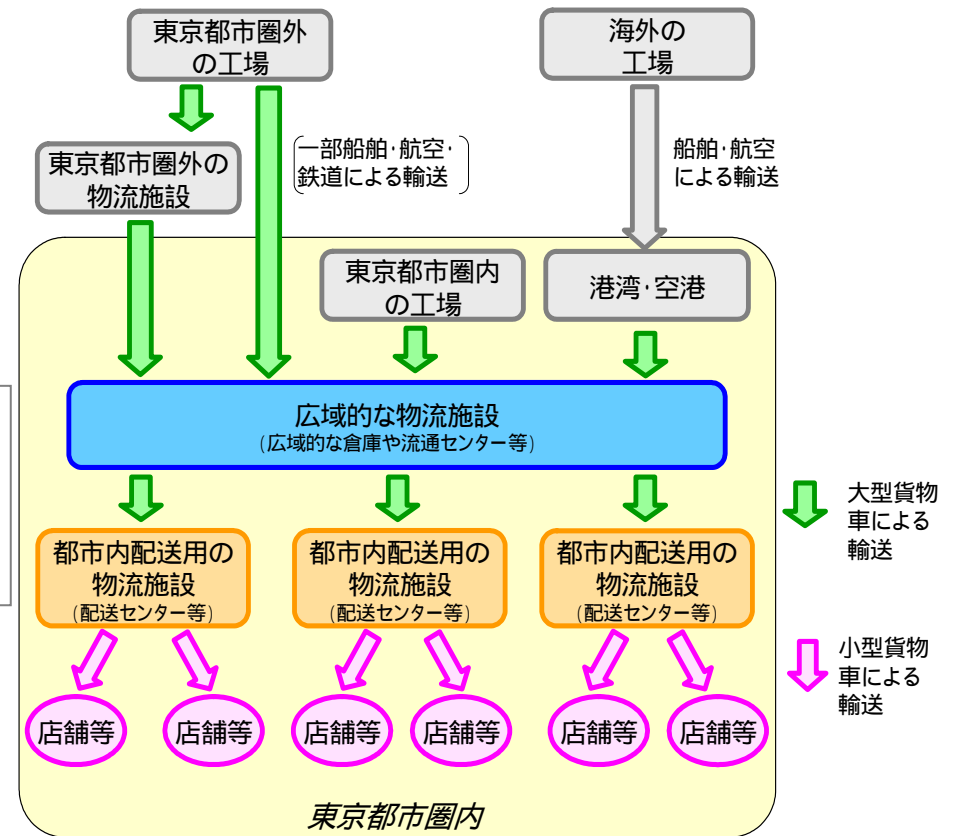


資料：「平成11年度(1999年度)道路交通センサス
自動車起終点調査(発生ベース)」(国土交通省、平成11年)

(企業ヒアリング調査)

国内外の工場で生産された物資が、広域的な物流施設や、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
(企業ヒアリング調査)

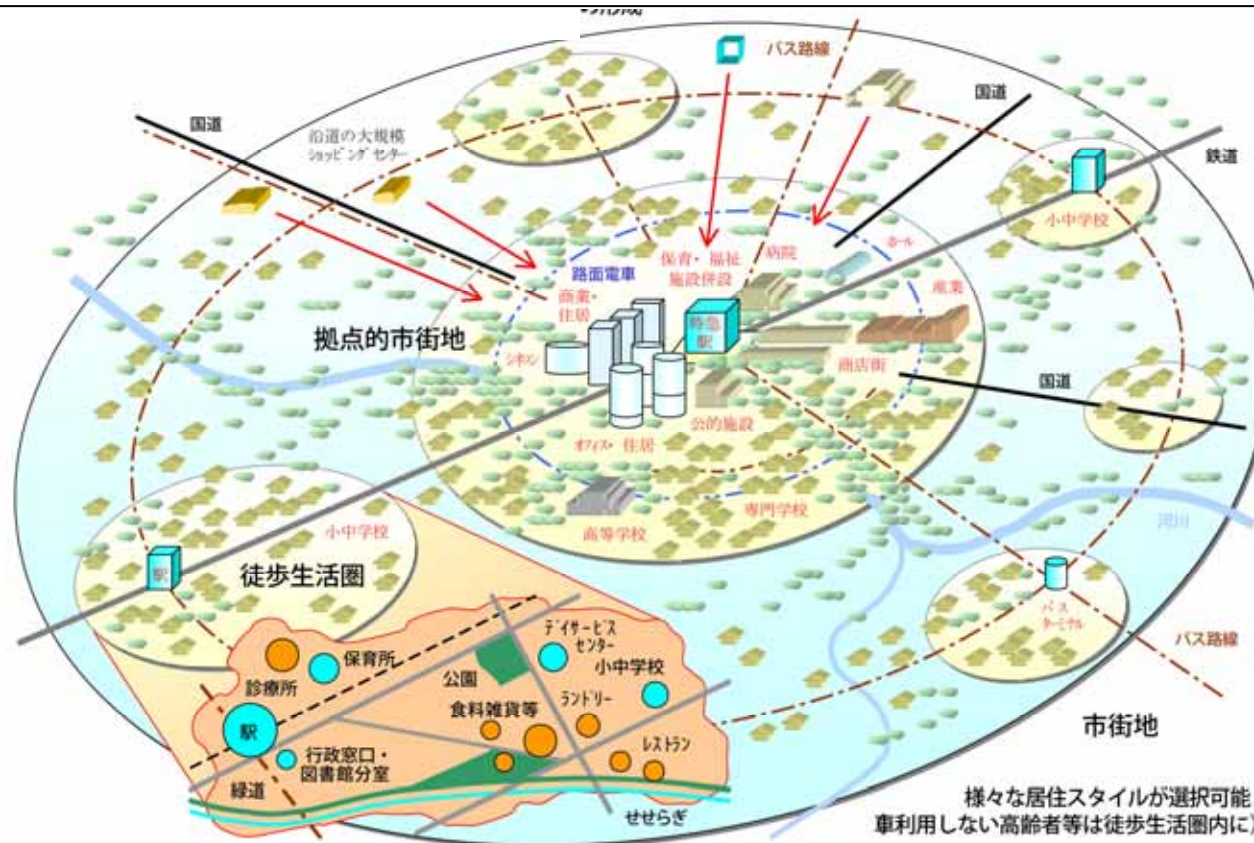
第6章 市街地整備のあり方

1. これからの市街地整備施策のあり方
2. 主要な取り組みのテーマ
3. 引き続き検討すべき課題

第6章 市街地整備のあり方

これからの市街地整備施策のあり方

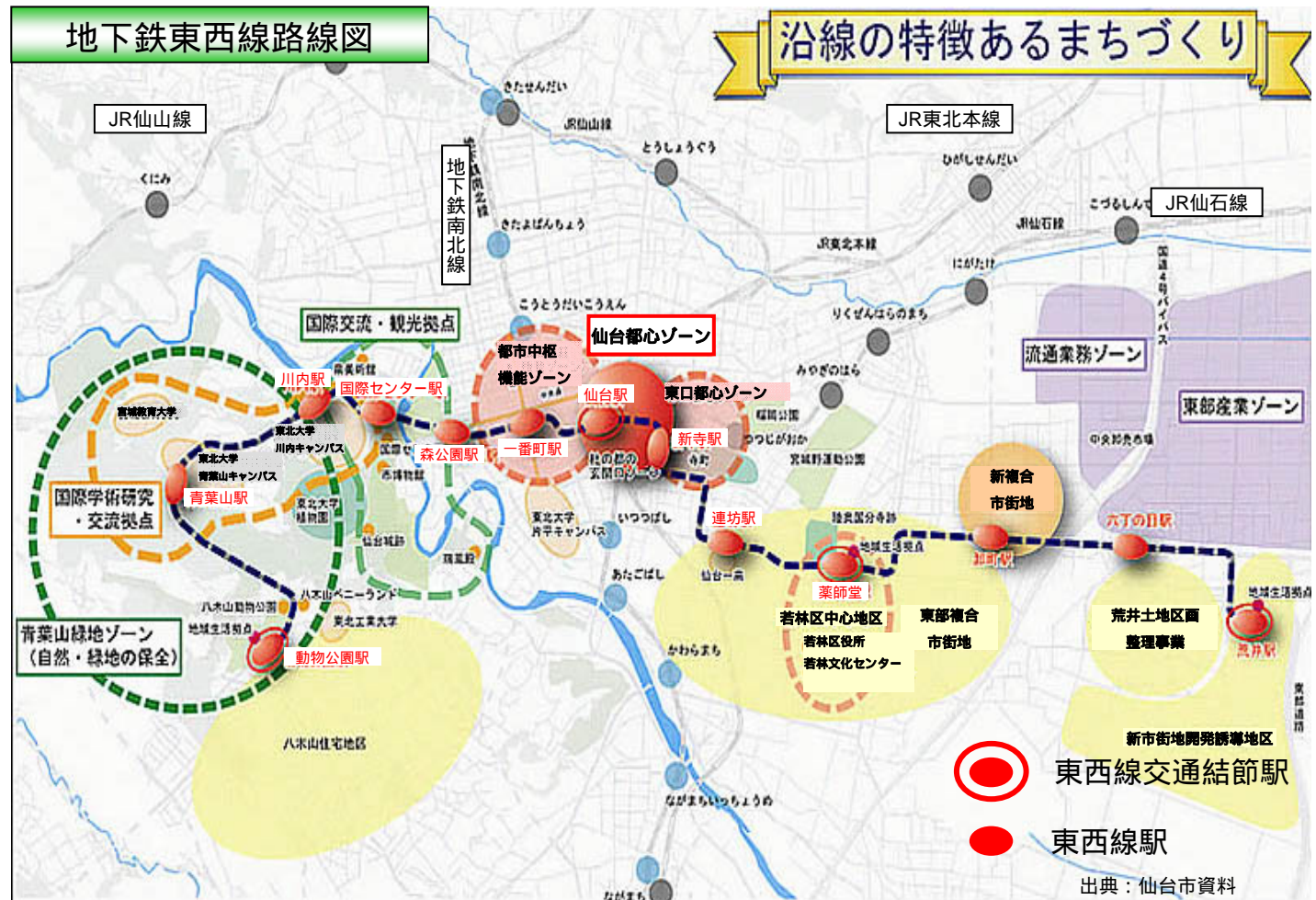
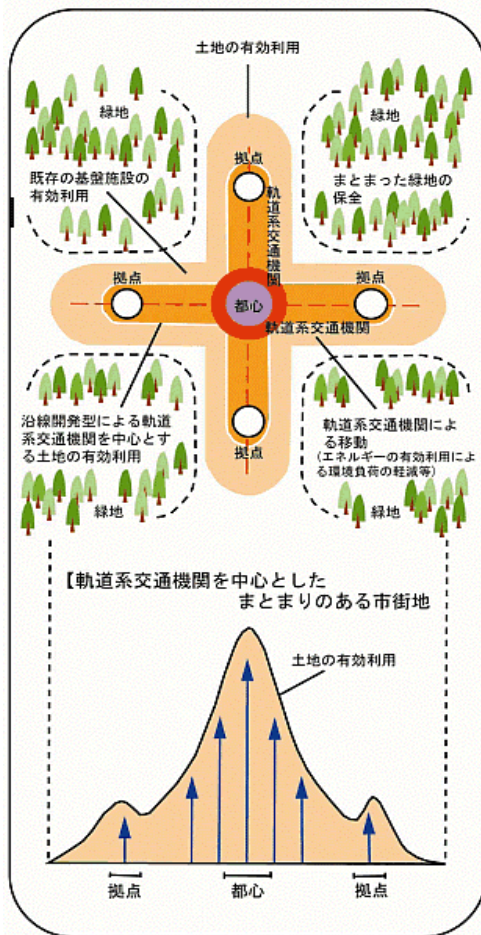
- 集約型都市構造実現のためには、主要な駅周辺等において、居住機能を含む多様な都市機能を集積させた拠点的市街地の形成が必要
- 拠点的市街地の各種都市機能へのアクセシビリティが広く確保されるよう、適切な水準の公共交通サービスの確立が必須
- 拠点的市街地においては、徒歩・自転車交通圏内に各種都市機能を配置し、歩いて暮らせる生活圏の形成を図ることが重要



拠点的市街地の整備

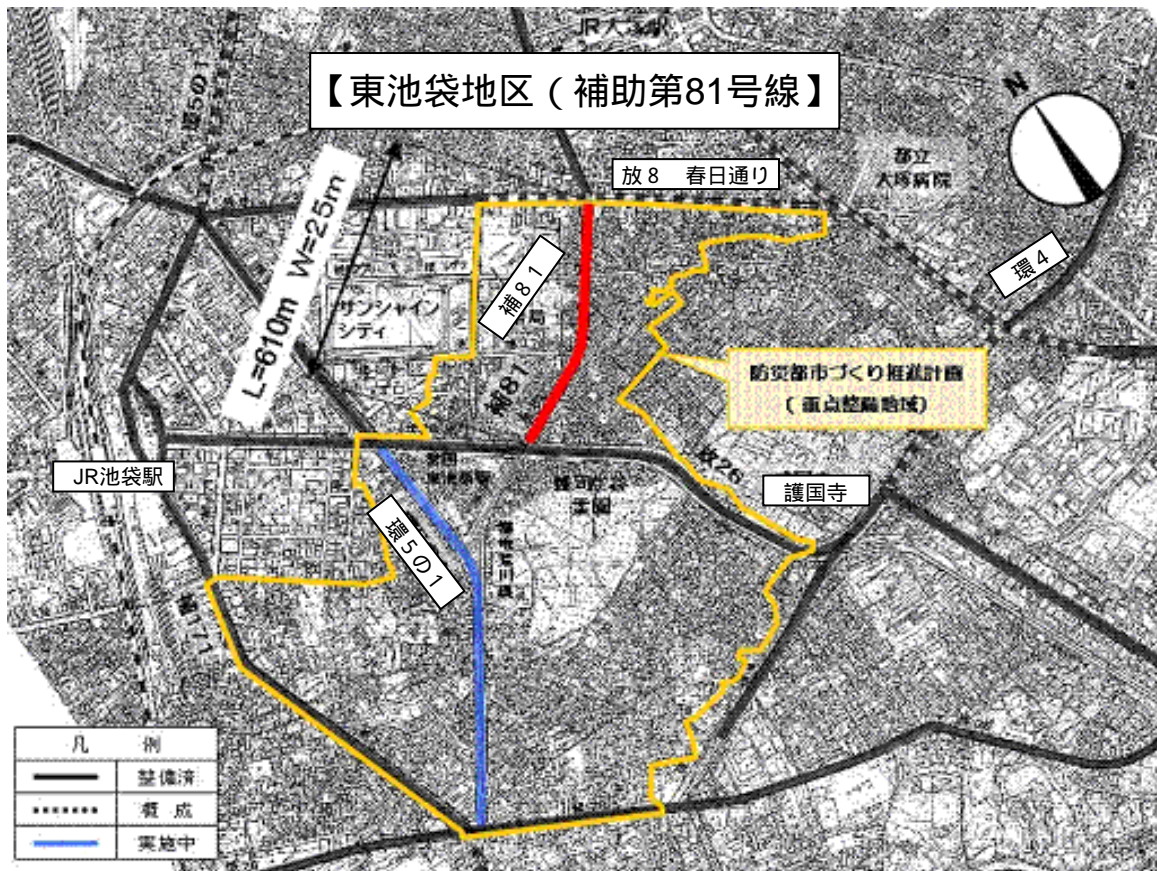
- 主要な交通結節点周辺等においては、徒歩・自転車交通圏内に多様な都市機能を集積させた拠点的市街地の整備を重点的に進める
- 都市の中心部のほか、公共交通軸上の主要駅周辺にこうした拠点的市街地の形成を図ることにより、公共交通軸に沿った市街地の集約化を促進する

● 軌道系交通機関を中心とした集約型



密集市街地の整備

密集市街地では、街路事業と合わせて沿道の土地の集約・共同化や整形化を誘導して沿道の不燃化を促進することにより延焼遮断帯を緊急に整備する

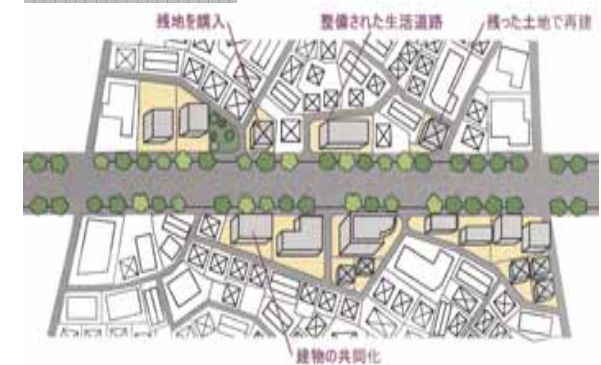


出典：東京都HP

現状



整備後



残地等を活用して沿道の不燃化を促進

一般の既成市街地の整備

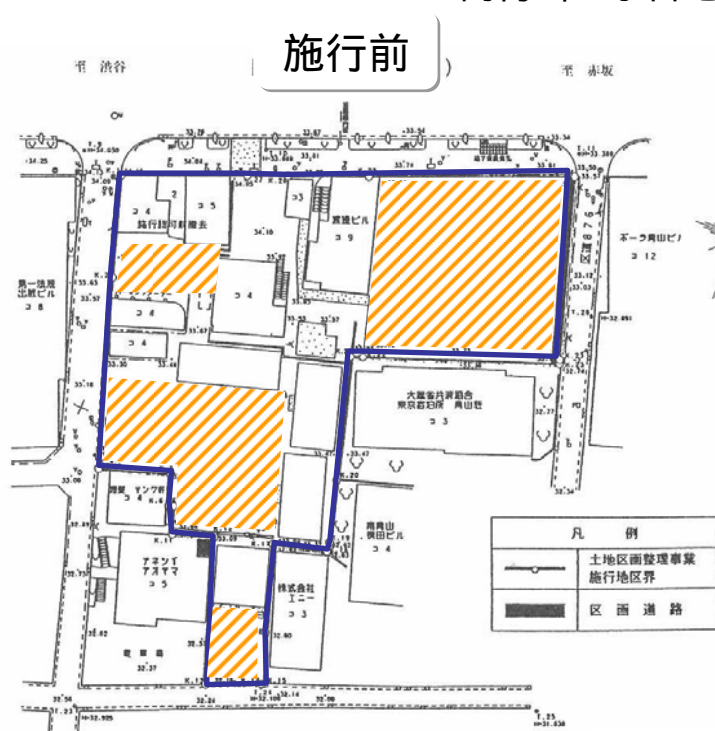
市街地整備全般において、良好な景観・緑と個性的な地域文化に恵まれた「都市美空間の創造」を重視し、持続的な機能更新や修復的な整備を広く推進することが課題となっている



基盤施設整備とそれを契機とした市街地環境の改善

- 一定の基盤整備が済んでいるものの、大都市の商業・業務地域において、散在した低未利用地や共同利用希望者の土地の集約化を関係権利者が共同して行うことにより、土地の有効利用を実現

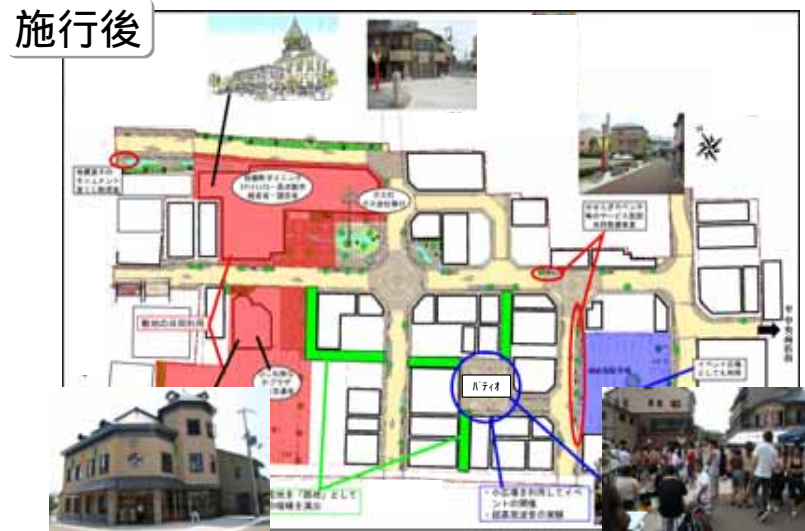
南青山二丁目地区（東京都港区）



空地の有効活用

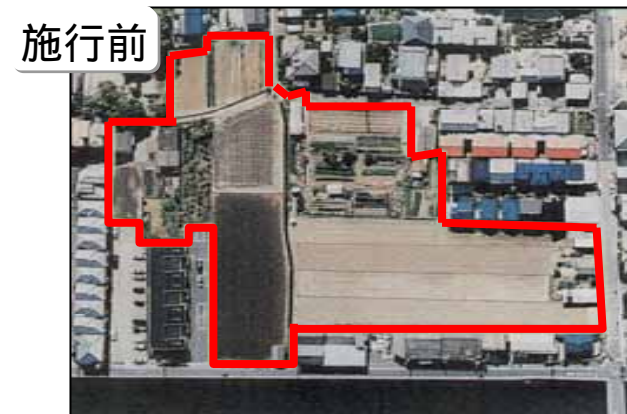
- 既成市街地内の空地や農地等の存在は環境悪化の原因となる面もあるが、一方でこうした空地等を集約して種地として活用することにより、市街地整備を円滑かつ効率的に進めることが可能
- こうした空地が殆ど見られない密集市街地においては、逆に市街地整備を進めるために何らかの方法で空地を確保する仕組みを用意する必要がある

空地等の活用事例（彦根市本町地区）



空地等を集約換地することにより集客施設を立地

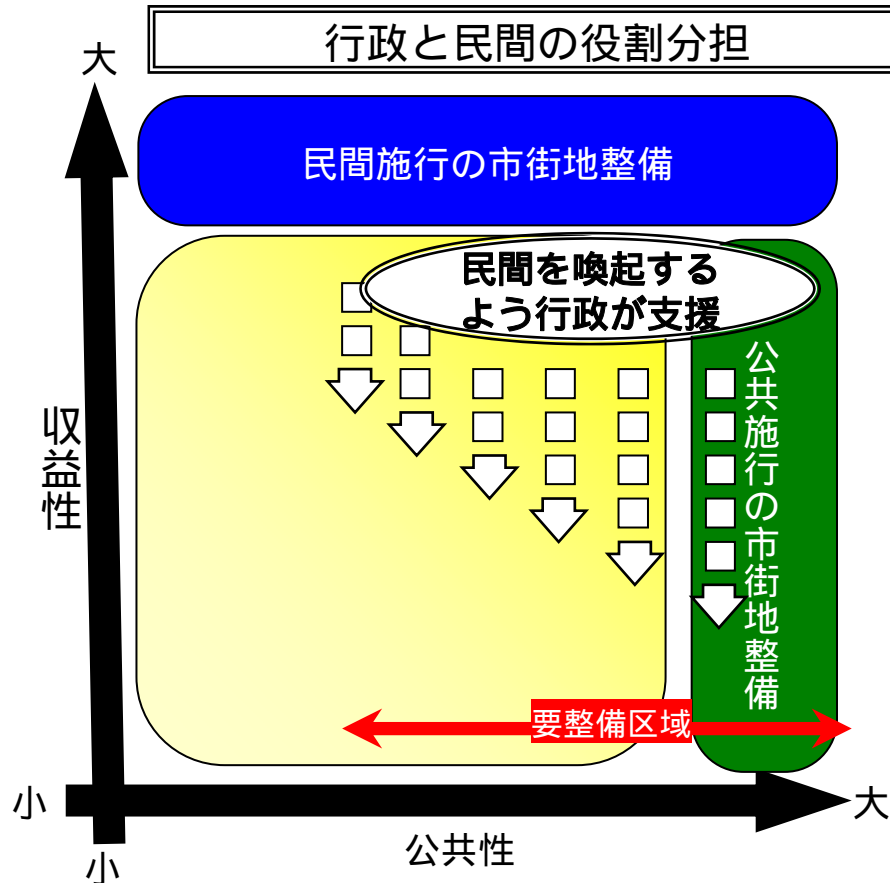
農地の活用事例（八尾市東山南地区）



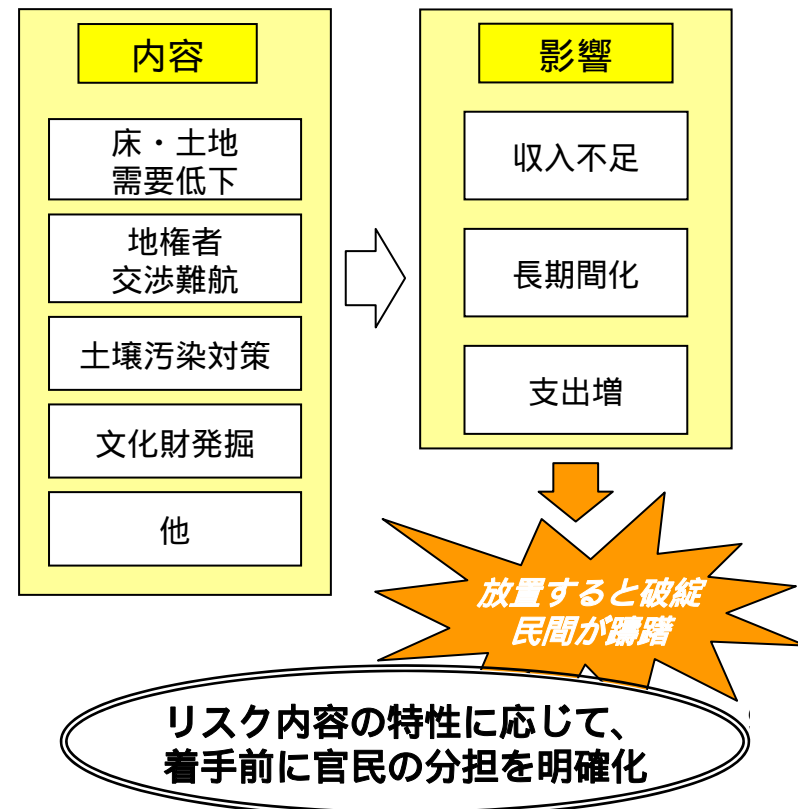
市街化区域内農地を集約して宅地化

行政と民間の役割分担

- 行政は公共性の観点から市街地整備にかかる事業を選定し、民間は収益性がメルクマールとなる
- 機能更新・修復整備が必要な既成市街地は広範に存在するが、財政的・人的制約から行政は特に公共性の高い事業に重点的に取り組むことを基本とする
- 一方、民間による市街地整備が促進されるよう、公共性の高いものを中心に行政による支援方策の充実を図る



リスクへの対応

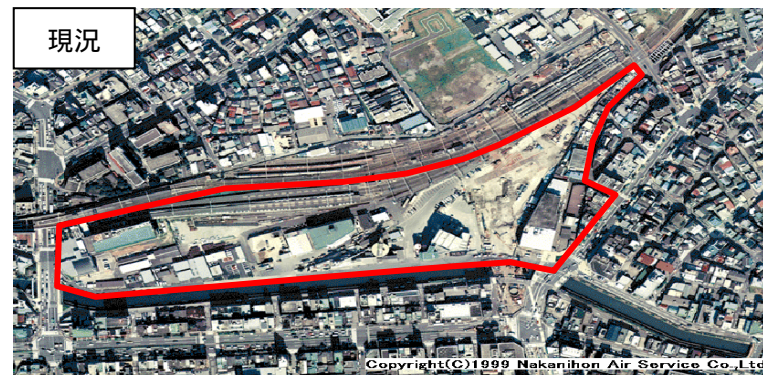


行政と民間の役割分担

- 行政は投資余力の減少から「選択と集中」により、交通結節点周辺における拠点的市街地や密集市街地等の整備に重点化する
- これまでリスクが大きい等の理由から民間が参入しなかった市街地整備についても、より積極的な参入を喚起するための支援方策等の整備・充実が必要
- この際、行政によるリスク軽減方策や、都市再生機構及び民間都市開発推進機構等の活用も考えられる

【都市再生機構によるコーディネート（押上・業平橋駅周辺地区（東京都墨田区））】

- ・当地区には大規模地権者以外に存在する小規模地権者の事業への参画が課題であった。都市再生機構は小規模地権者との勉強会を開催するなど合意形成に取組み、事業の立ち上げに貢献



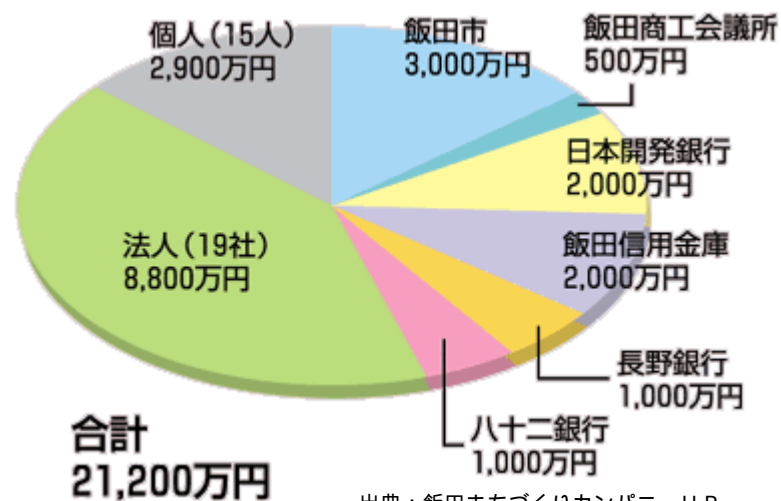
住民主体の取り組み

- 民間による市街地整備は、住民・地権者の発意による主体的な取り組みが基本
- 利害の対立や権利関係を克服して住民等が共同して市街地整備を進めるためには、まちづくり協議会やまちづくり会社等、多様な主体が参画して意思決定する体制を作ることが重要
- 住民等の主体的な取り組みは、持続的な地域マネジメントを実現させる上でも必要不可欠

飯田まちづくりカンパニーは飯田市を始め、地元金融期間や地元企業、個人など幅広い主体が出資

再開発ビルの保留床の取得、住宅販売、店舗賃貸、ビルの管理などを実施しており、地域振興に貢献

出資構成



【橋南第一地区市街地再開発事業（長野県飯田市）】



住民主体の取り組み

□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



地域の人材、専門家、資金等の活用

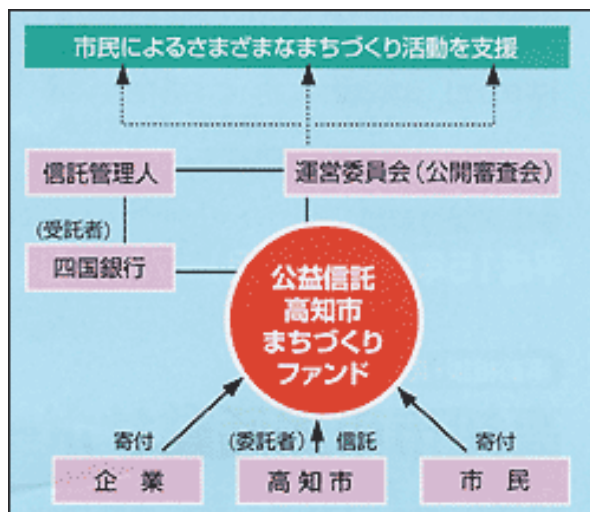
- 住民が主体となる市街地整備を進める上では、それぞれの地域での人材・資金等を有効に活用できる仕組みの整備が重要
- 地方金融機関には、地域から集めた資金を地域発展の支援に環流させる役割を期待
- また、地元の建築設計事務所、工務店、法律事務所等の地域に精通し、人的・資金的なネットワークを有する専門家等について、今後のまちづくりにより広く参画を促すべき

四国銀行は、高知市からの信託と企業、市民からの寄付を受託し「高知市まちづくりファンド」をH15創設し、市民のまちづくりをサポート

助成は公開審査会場で決定され、H17年度は16の団体に助成

大阪府門真市の石原東・幸福北地区では、地元工務店が中心となり、区画整理の施行主体である組合とは別の組織を立ち上げ

別組織は、権利者調整、借家人交渉、除却・建替工事の一体的実施、建替後の入居募集等を実施して、区画整理事業等の事業推進の円滑化に貢献



出典：四国銀行HP



民間資金の導入と民間投資の誘発

- 拠点市街地や密集市街地等の整備においては、交通機能の面からだけでなく、公共空間としての街路整備が依然として重要な課題
- 既成市街地においては整備費も大きくなることから、選択的・重点的な投資を進めるとともに、高い整備効果が発現するような効率的な整備手法が求められる。このため、市街地再開発事業や土地区画整理事業等を積極的に活用し、民間資金の導入や民間投資の誘発を目指すことが重要である

拠点施設へのアクセス道路（秋葉原地区）

地区の避難路の整備（広島市段原地区）

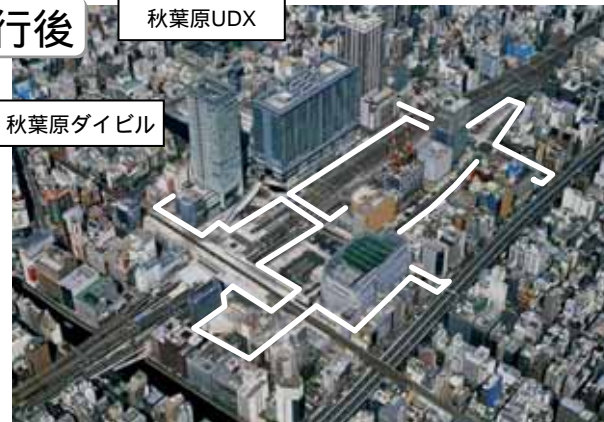
施行前



施行前



施行後



施行後

