

**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**

【集約型都市構造の実現に向けて】

1. 拡散型都市構造を放置した場合の問題
2. 目指すべき都市像 ー集約型都市構造ー
3. 集約型都市構造への再編による効果
4. 都市構造の再編に向けた胎動
5. 集約型都市構造の構築イメージ

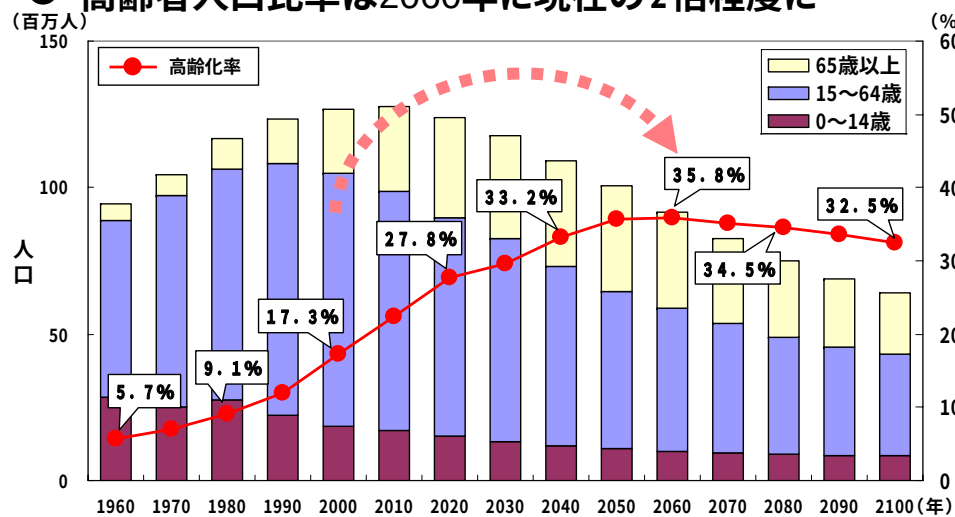
1. 拡散型都市構造を放置した場合の問題

(1) 高齢者の生活移動の不安

- 超高齢社会は、生活の移動に不安を抱える高齢世帯(※)が大幅に増加する恐れあり
- 高齢者の自動車運転中の交通事故による死者数は、全年齢平均の約2倍

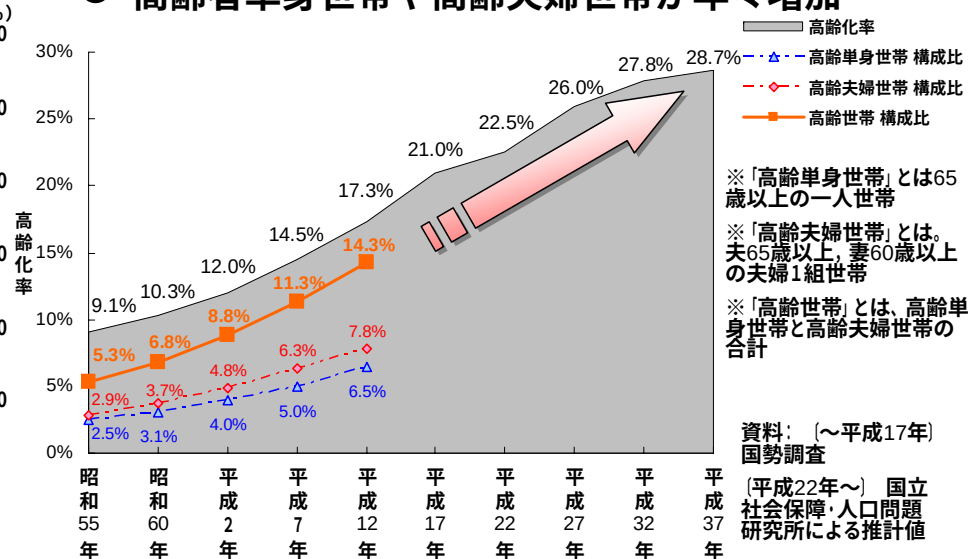
※高齢世帯とは、高齢単身世帯と高齢夫婦世帯の合計を指す

● 高齢者人口比率は2060年に現在の2倍程度に



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～）

● 高齢者単身世帯や高齢夫婦世帯が年々増加

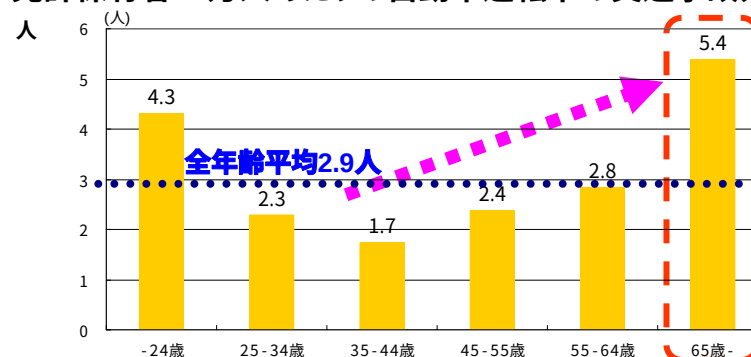


※「高齢単身世帯」とは65歳以上の一人世帯
 ※「高齢夫婦世帯」とは、夫65歳以上、妻60歳以上の夫婦1組世帯
 ※「高齢世帯」とは、高齢単身世帯と高齢夫婦世帯の合計

資料：（～平成17年）国勢調査
 （平成22年～）国立社会保障・人口問題研究所による推計値

● 高齢者の自動車運転中の死者数は、全年齢平均2.9人／10万人の約2倍の5.4人／10万人

免許保有者10万人あたりの自動車運転中の交通事故死者（数年齢層別）



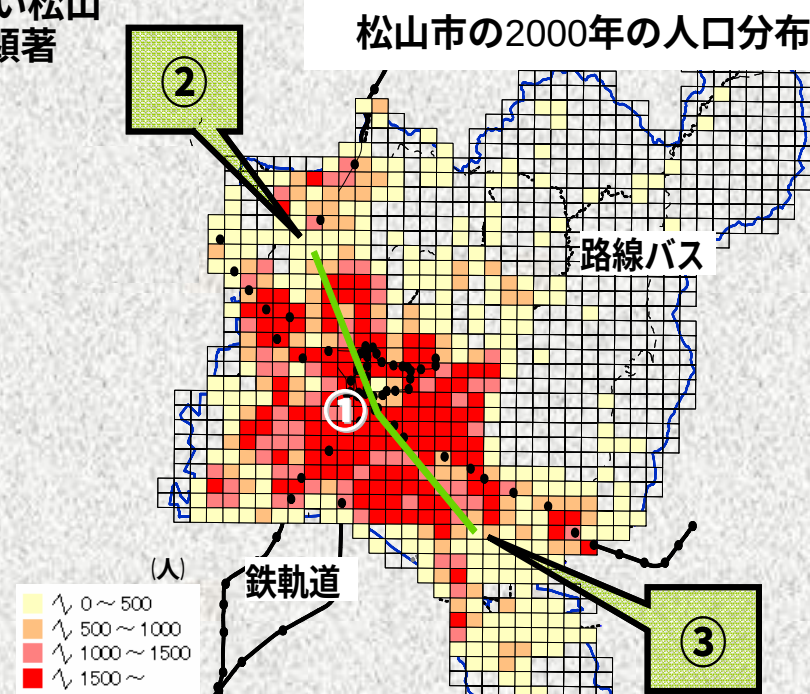
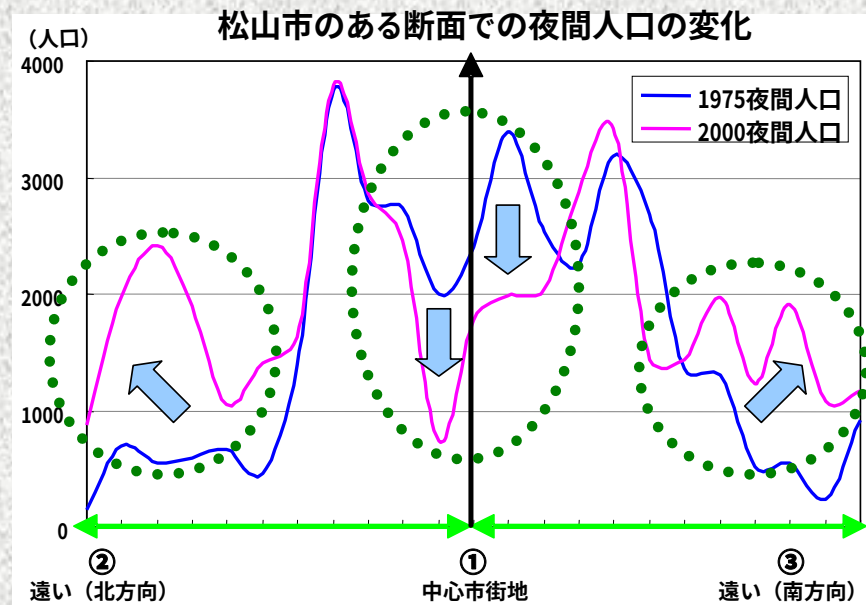
（平成16年）

資料：警察庁資料より作成

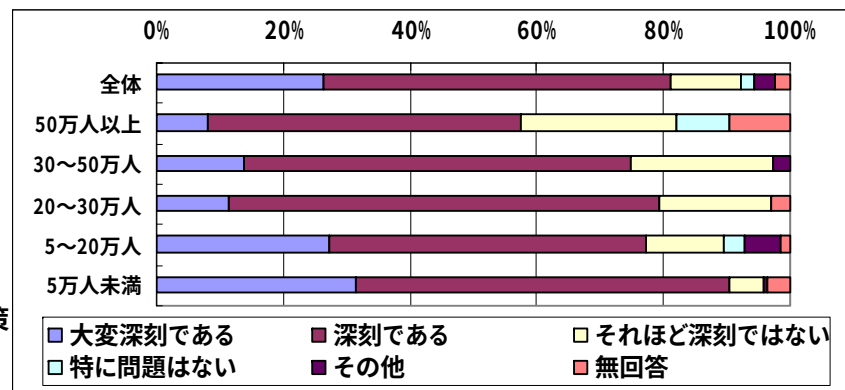
(2) 中心市街地のなお一層の衰退

- 中心市街地からの**人口の流出**と**都市機能の拡散**は、**まちの質的低下**を招く恐れ
- 夜間人口の低下が続く市街地の停滞は、極めて深刻

- 中心市街地への集積と公共交通（路面電車等）の利用が高い松山市でも中心部の居住人口の空洞化と郊外部の人口増加が顕著



- 中心市街地の衰退に係る問題は深刻



国交省
「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)



人通りのまばらな
商店街



郊外のショッピング
センター

(3) 環境への負荷の高まり

- ❑ 拡散傾向の高い都市は、1人当たりの交通エネルギー消費がより増大する傾向
- ❑ 拡散型都市構造を放置することは、環境への負荷をかけ続ける状況を継続

●都市の拡散の度合と交通エネルギー消費量の関係

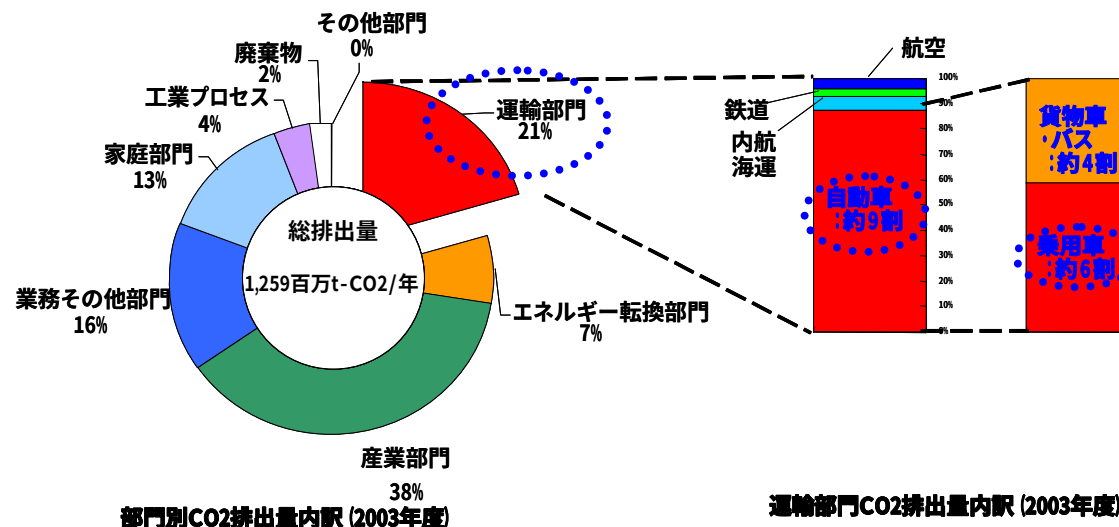
出典：H11全国PT
国勢調査 (H12)

	DID人口	DID面積	DID人口密度	徒歩分担率	公共交通分担率	自動車		交通エネルギー消費量 (kcal/人・日)
						分担率	平均移動距離	
浜松	41(万人)	7,259(ha)	56(人/ha)	32%	7%	60%	10,350m	9,545
松山	40(万人)	6,366(ha)	63(人/ha)	55%	4%	40%	11,020m	6,509
富山	21(万人)	5,211(ha)	41(人/ha)	29%	6%	65%	8,990m	9,085
盛岡	23(万人)	3,862(ha)	60(人/ha)	45%	5%	49%	11,680m	6,690

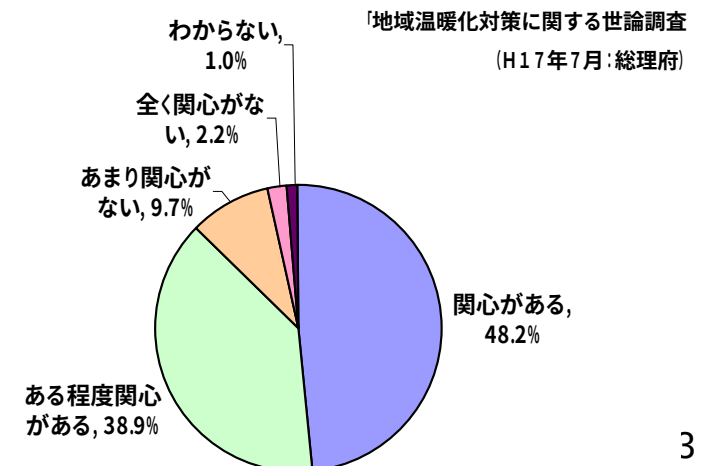
拡散型で
自動車に
依存した都市
が交通
エネルギー
消費量が
高い

交通エネルギー原単位
単位：(kcal/人・km)

	鉄道	バス	自動車
平成11年	51	165	584



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。

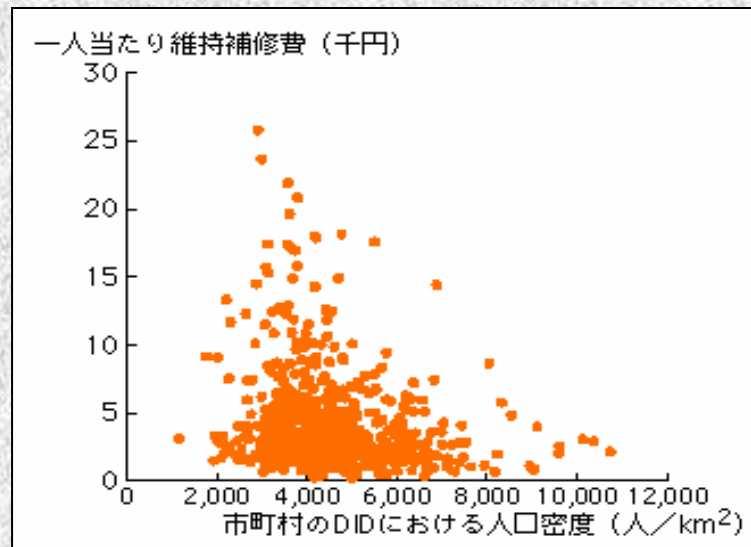


出典：温室効果ガスインベントリオフィス (GIO) 資料より作成

(4) 都市財政の圧迫

□ 都市施設の維持管理、福祉施策等の行政コストの増大が懸念。

- DID人口密度が低下すると、一人当たり維持補修費が増加傾向

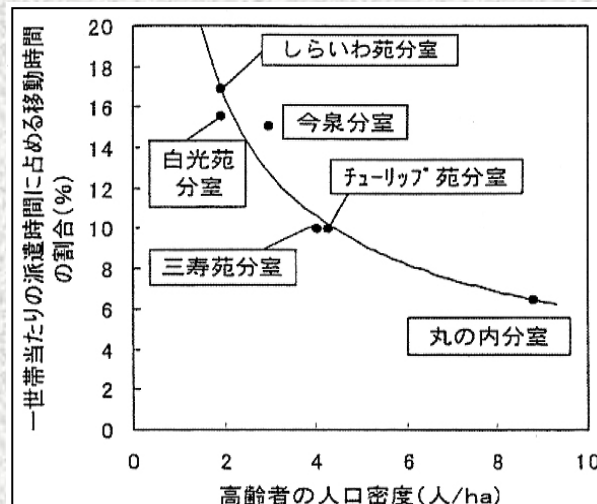


人口10万人以下の市町村の人口密度と一人当たり維持補修費
資料：『中小企業白書2005年度版』（H16），中小企業庁より作成

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施設の維持に要する費用で土木費、教育費、衛生費等からなる

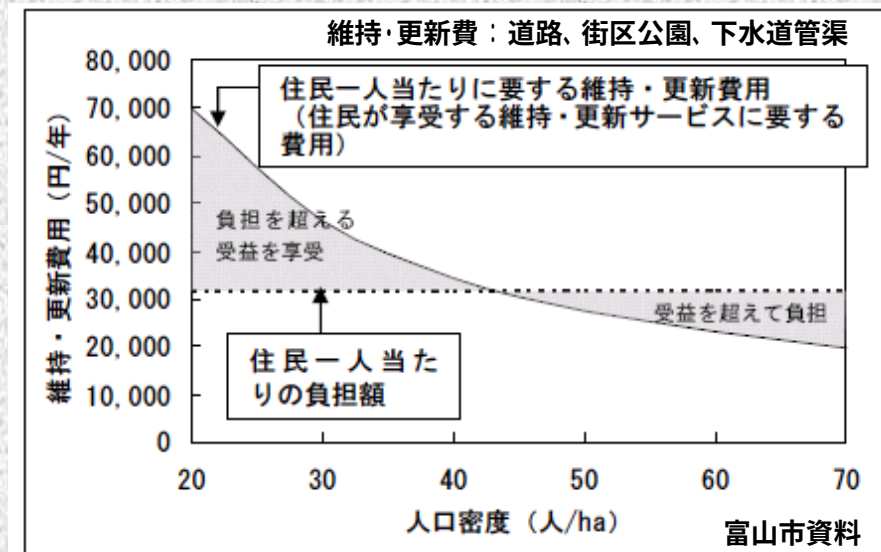
- 高齢者密度が低いほど、1世帯当たりのヘルパー派遣時間に占める移動時間が増加。

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



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

- 人口密度が低下すると、一人当たり維持・更新費用が増大、都市経営のコストが増加



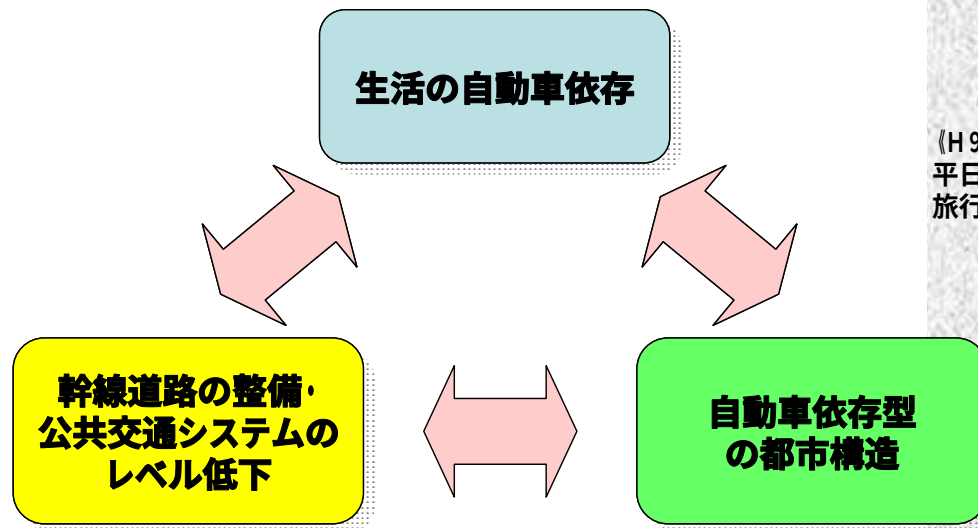
人口密度と住民一人当たりの行政費用（維持＋更新）の関係

富山市資料

(5) モータリゼーション・スパイラルによる問題のさらなる悪化

- 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等の郊外立地のように自動車依存型の都市構造が促進
- その結果、新たな道路交通需要が生まれ、幹線道路整備の必要性が高まり
- 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・スパイラルが生じる

モータリゼーション・スパイラル



A市 環状道路

開通直後 (H8年度)



《H9年センサス》
平日交通量: 32,122台/日
旅行速度: 22.2km/h (平日)

沿道に商業施設が立地
トラフィック機能が低下

開通10年後 (H17年度)



《H17年センサス》
平日交通量: 42,122台/日
旅行速度: 9.6km/h (平日)

2. 目指すべき都市像 ― 集約型都市構造 ―

(1) 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 ― 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

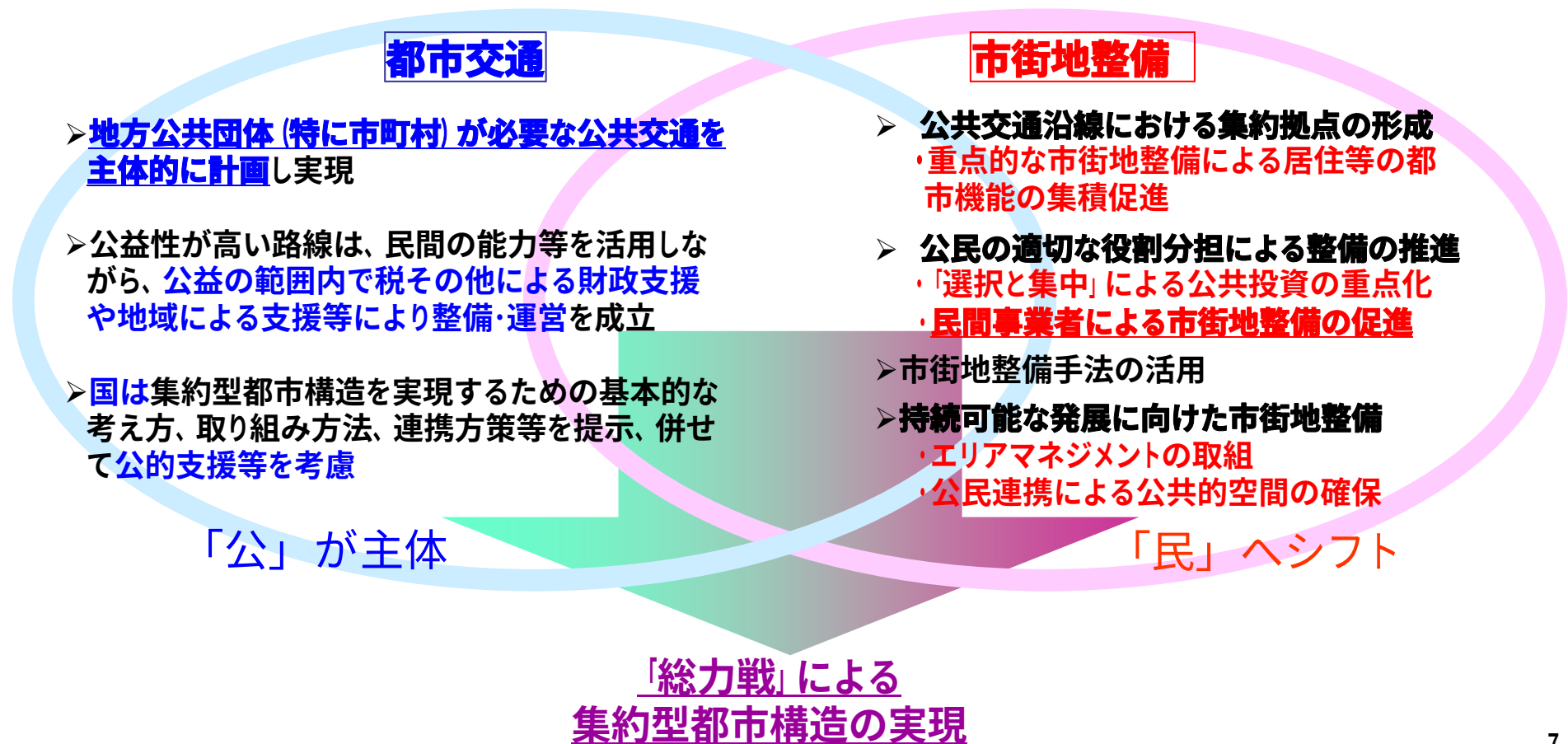
③ その他の市街地においては、市街地の密度を高めることなく、また、密度が低下し空洞化する市街地については、自然・田園環境の再生にも取り組む

(2) 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

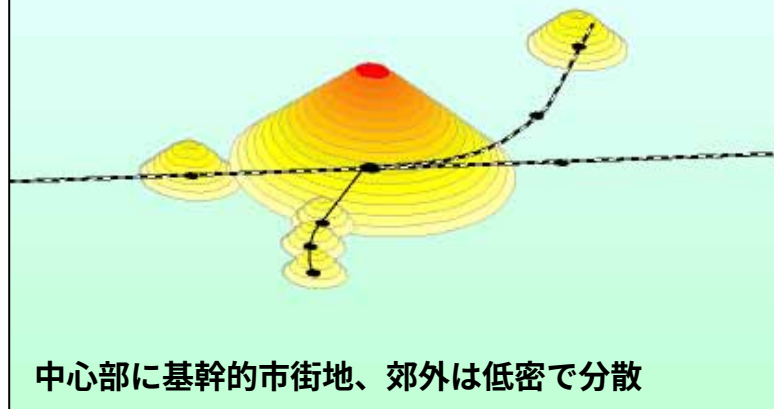
- 多様な分野においても**公民が一つの目標を共有**して施策展開
- **交通施策と市街地整備との連携**を深め、実現のための環境と条件を整える



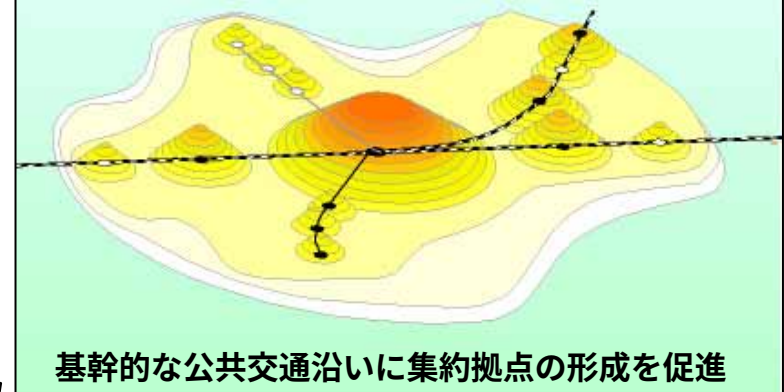
(3) 拡散型から集約型都市構造への転換イメージ

- 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
- 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

(1) かつての市街地

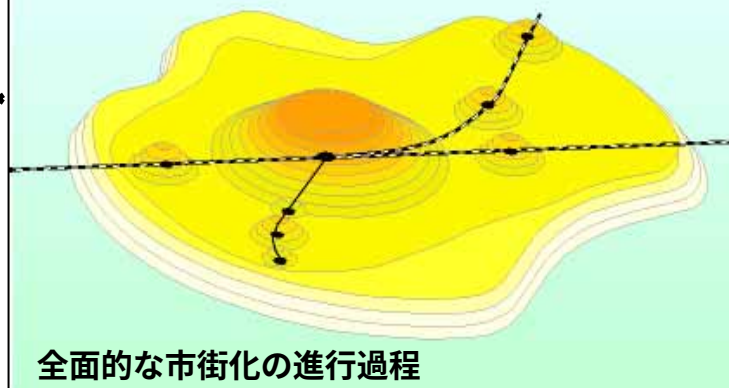


(4) 求めるべき市街地像



【各都市に見られる市街地の傾向】

(2) 今の市街地

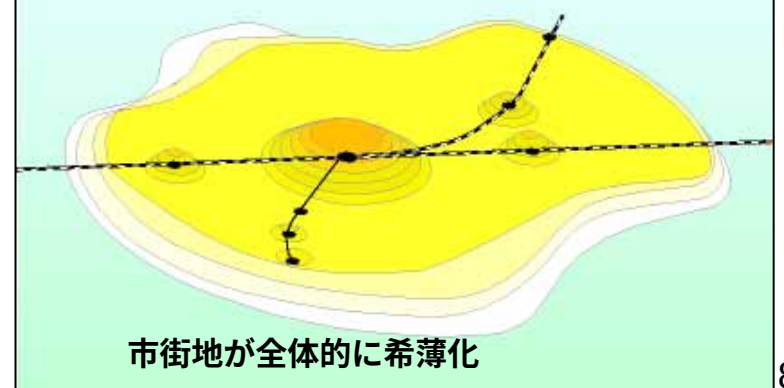


現在の市街化の傾向

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

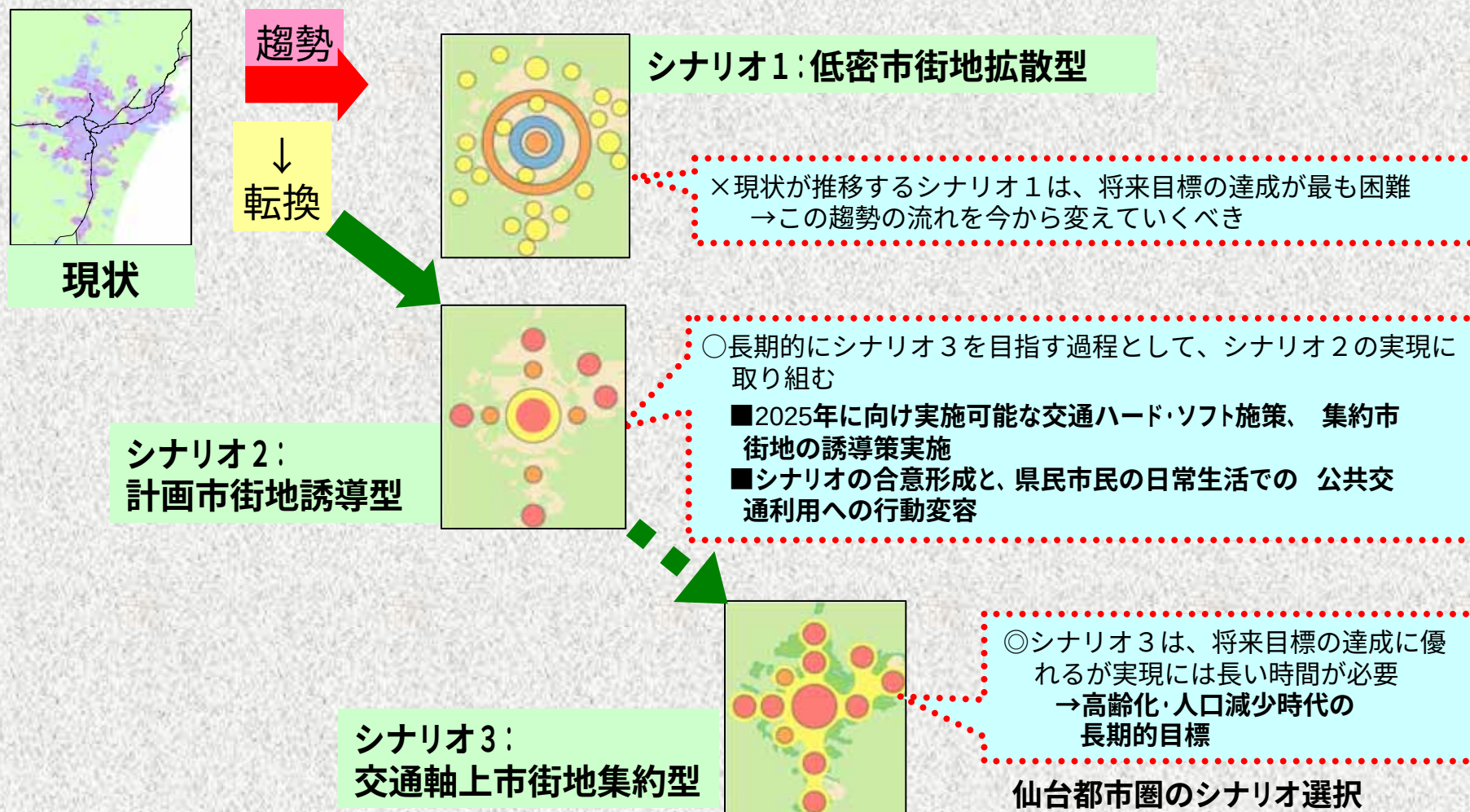


低密化
を
放
置

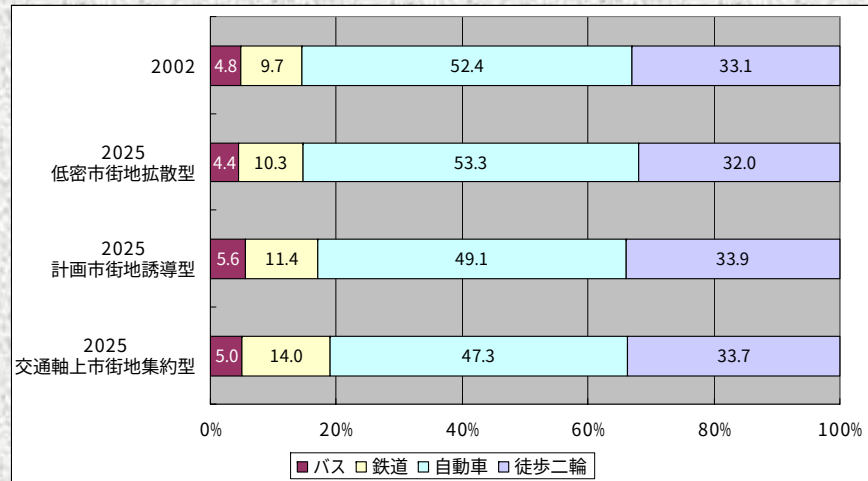
3. 集約型都市構造への再編による効果

(1) 仙台都市圏における都市構造再編シナリオ

- 仙台都市圏では、集約型都市を目指す都市構造再編シナリオを検討し、シナリオごとに効果を試算
- 結果、シナリオ3「交通軸上市街地集約型」がよいと結論づけている。

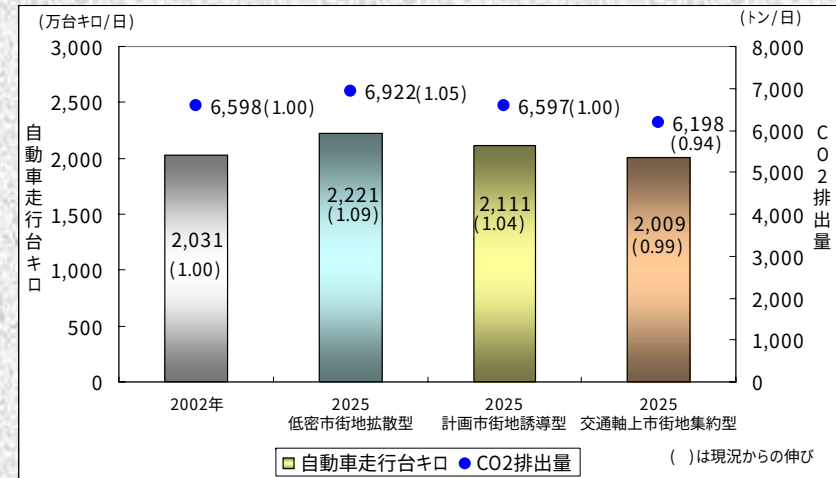


- 集約型のシナリオの場合は、公共交通の分担率が比較的高くなっている。



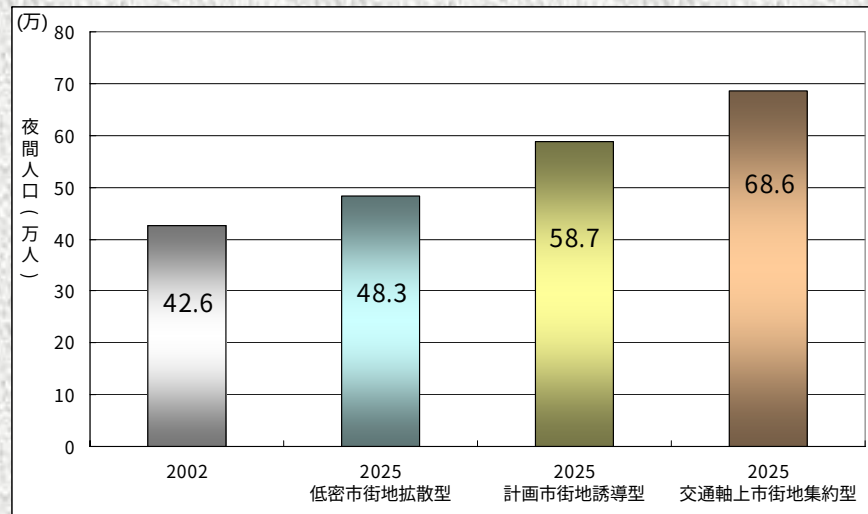
シナリオ別交通手段分担率

- 集約型のシナリオの場合は、自動車走行台キロが比較的少なくなり、環境負荷が軽減される



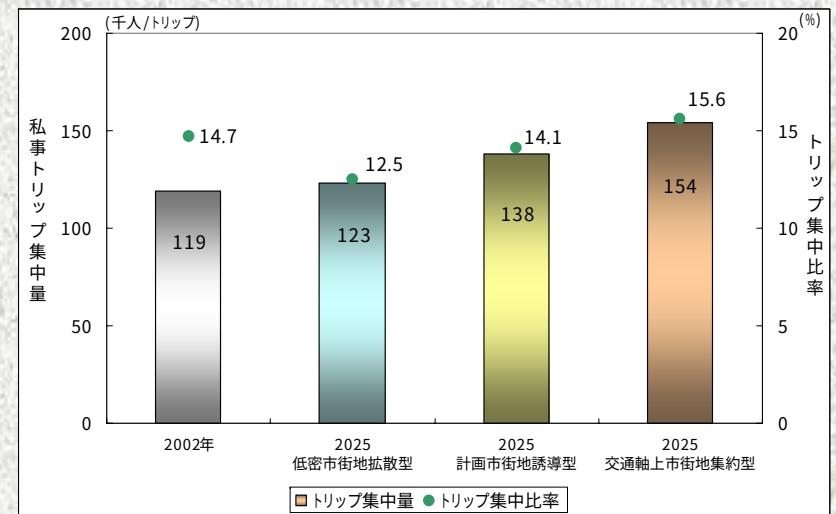
シナリオ別自動車走行台キロと二酸化炭素排出量

- 集約型のシナリオの場合には、都心までの公共交通でのアクセス性が高まる



シナリオ別30分圏域夜間人口

- 集約型のシナリオの場合には、仙台都心への集客力が増し、中心市街地の賑わいの創出に寄与する

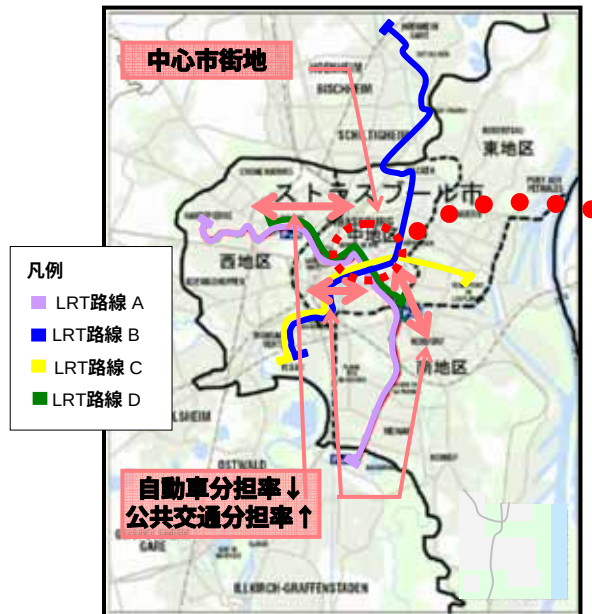


シナリオ別私事トリップ集中量と集中比率

(2) ストラスブールにおける都心部自動車流入抑制策

□ ストラスブール (仏) におけるLRT導入と都心部自動車流入抑制策による中心市街地活性化

→ 都心に向かう公共交通の導入によって、都心内々や都心関連交通の自動車利用が減少し、公共交通利用が増加



●公共交通 (LRT) の導入箇所



●ストラスブール (仏) に導入されたLRT

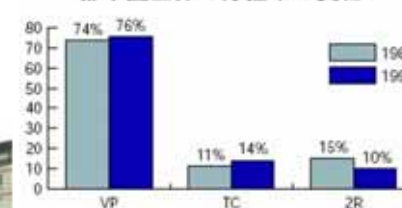


●中心市街地の歩行者専用化

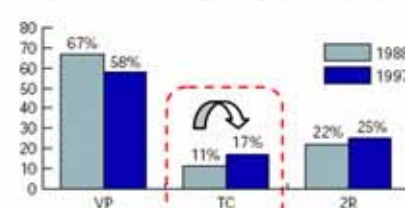


●P&R駐車場の状況

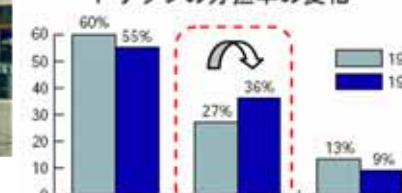
都市圏全体の分担率の変化



中地区内々トリップの分担率の変化



西及び南地区と中地区間のトリップの分担率の変化



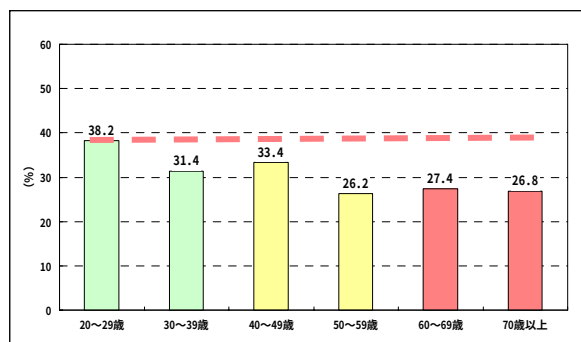
VP : 自動車
TC : 公共交通機関
2R : 二輪車
※ 徒歩は除いた分担率を表示
※ 1994年にLRT A線のHautepierre(西地区) ~ Baggersee(南地区外)が開業

4. 都市構造の再編に向けた胎動

(1) 都心居住ニーズと現状

- 都市の中心部への居住を指向する層は、各年齢層を通じて存在
- 高齢者は買物や医療、福祉、若年・壮年層は、通勤・通学や中心市街地へのアクセス性を重視

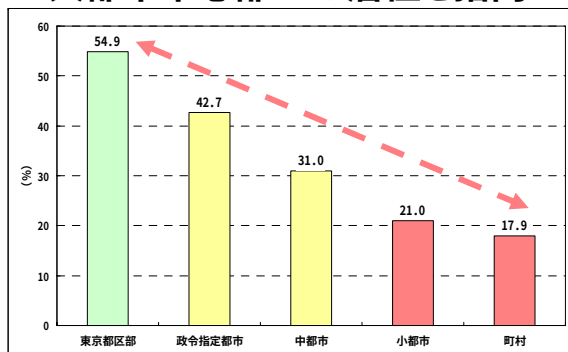
● 街なか居住ニーズは顕在



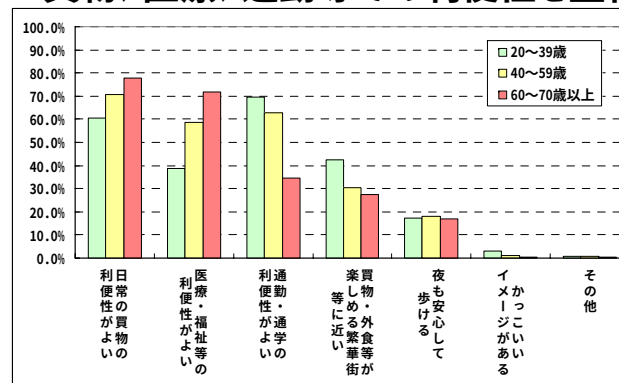
年代別、都市規模別に見た街なかや都市の中心部に住みたい人の割合

資料：住宅に関する世論調査(内閣府大臣官房政府広報室)

● 大都市中心部への居住を指向



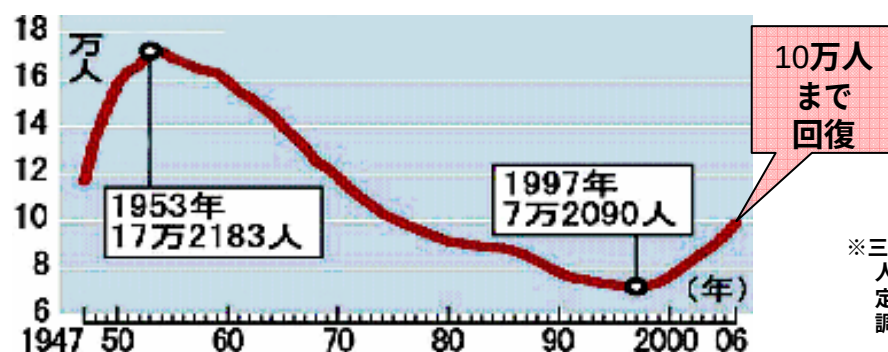
● 買物、医療、通勤等での利便性を重視



- 大都市においては都心回帰の動きが見られるが、地方都市においてはごく一部にとどまる

● 近年、都心回帰の波に乗り、人口が回復

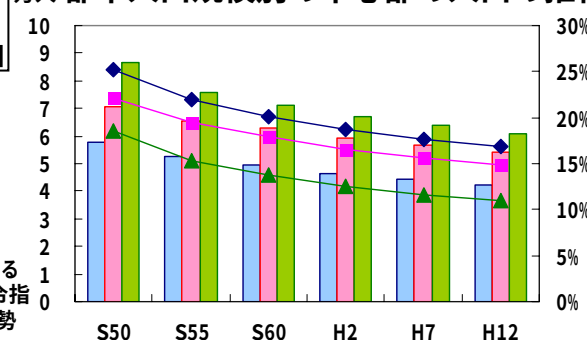
(17年度の国勢調査では人口増加率が全国自治体で1位)



東京都中央区の人口の推移

● 都市の規模に関わらず中心部の人口は一貫して減少

市中心部(3km×3km)における人口



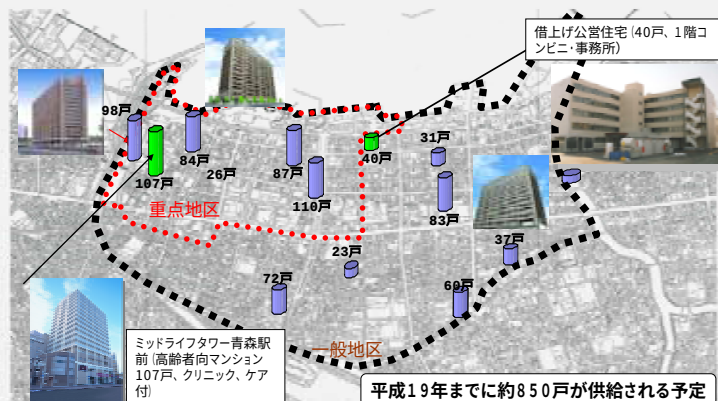
※三大都市圏以外の地域における人口20万人以上の都市(政令指定都市を除く)を対象として国勢調査を集計。

(実数) 20～30万人 30～50万人 50万人以上
(市全体に対する割合) 20～30万人 30～50万人 50万人以上

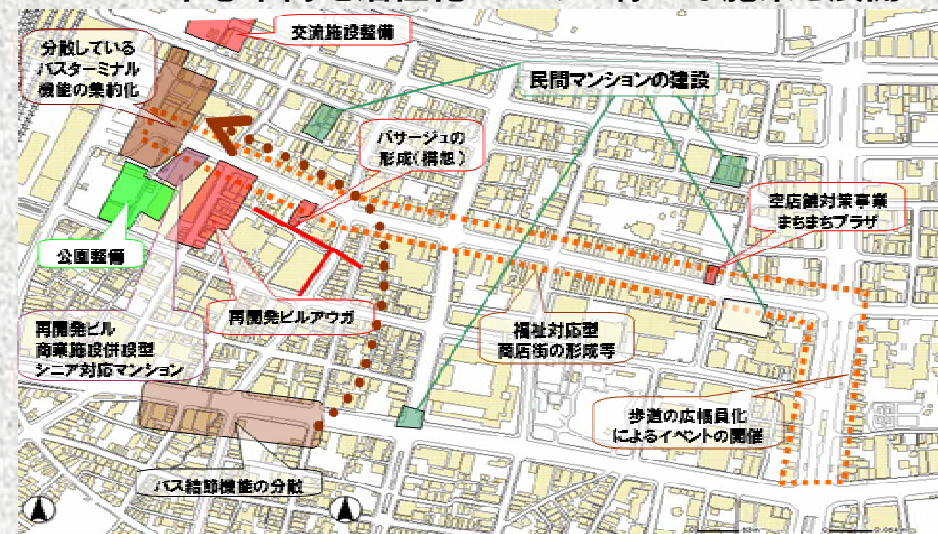
(2) 青森市における集約拠点形成に向けた取組

- 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が、民間マンション投資を呼び込み都心回帰へ連動
- **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



複合再開発ビル (アウガ)



来館者数: 600万人/年
用途
B1 新鮮市場
1~4F ファッションテナント
5~8F 公的施設

アウガ地下の生鮮市場



アウガ内の公共施設 (図書館)



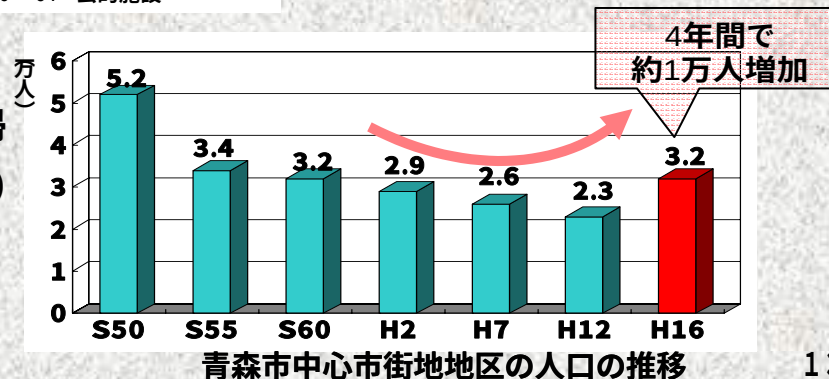
来館者
65,000人/年
(旧図書館)
17,700人/年

● 中心市街地に市民が回帰

(→)

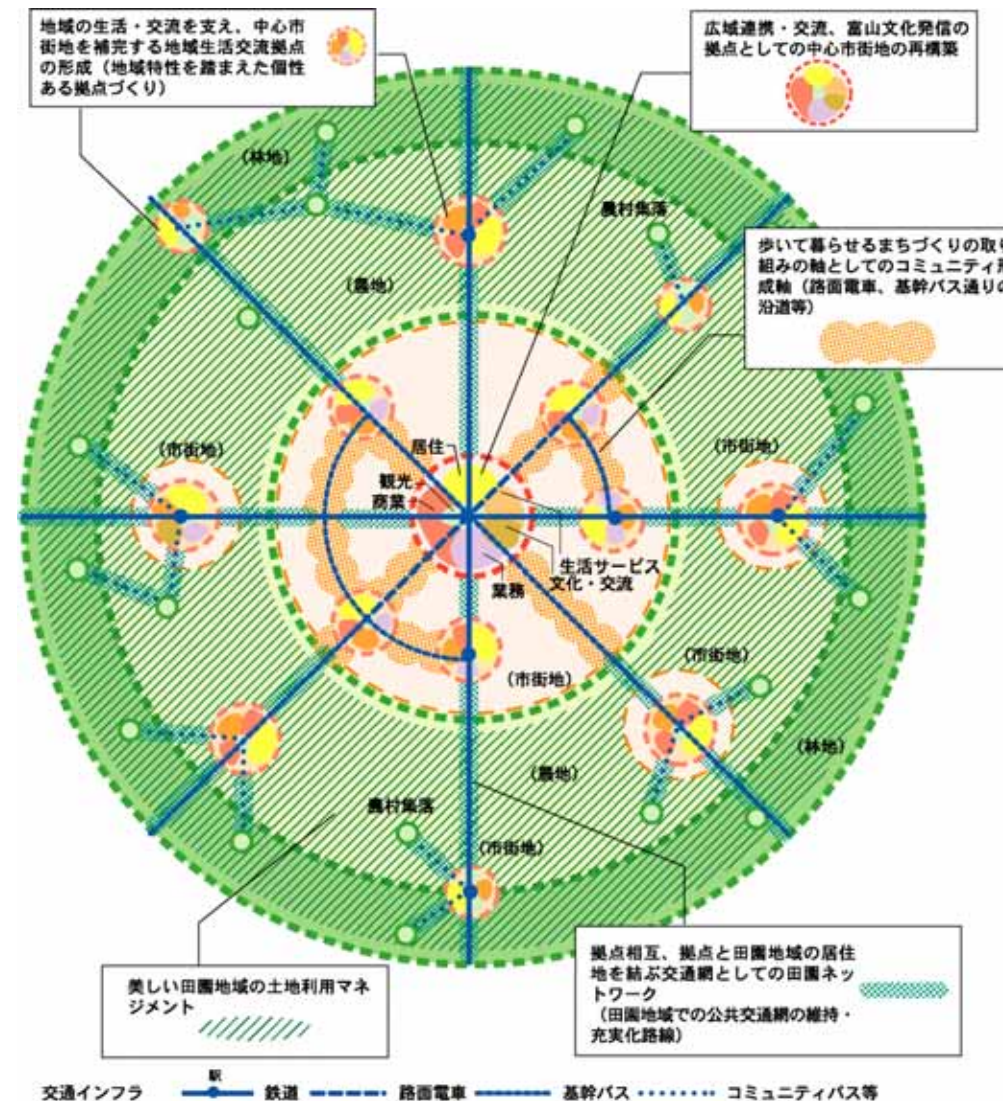
● 市街地で建設が進むマンション

(←)



(3) 公共交通の軸上への都市機能の集積に向けた取組

- 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
- 公共交通の軸上へ都市機能を集積し利便性を確保



出典：富山市資料

■都市の軸となる公共交通の導入と歩いて暮らせるまちづくり

《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

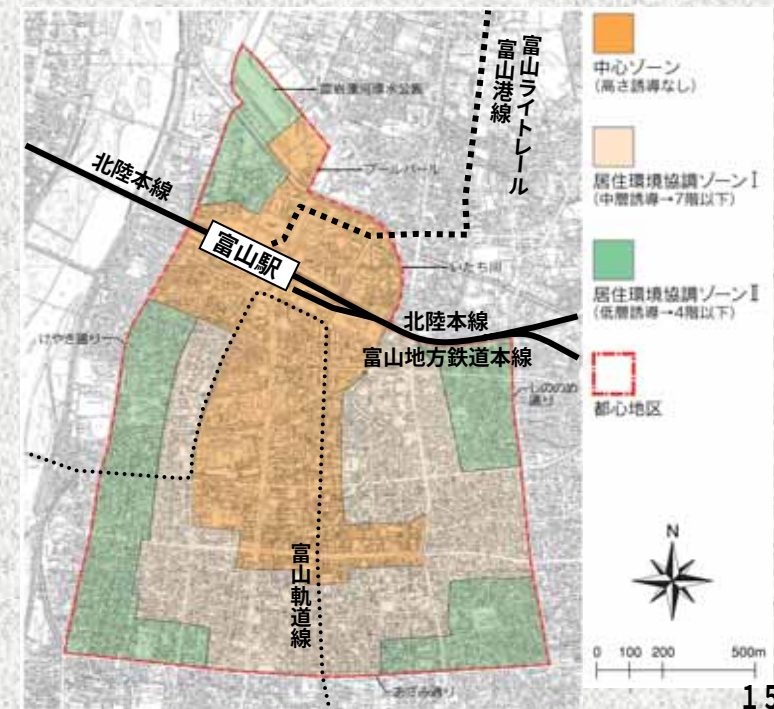
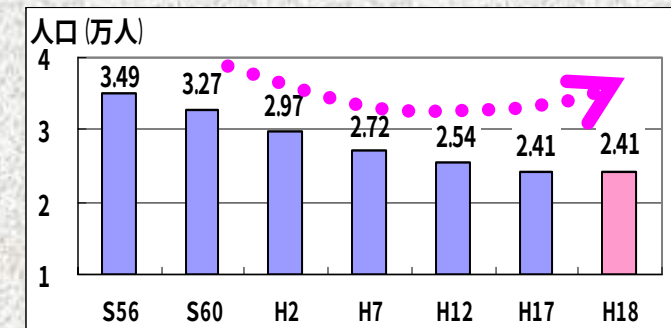
市民向けの支援

- ・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

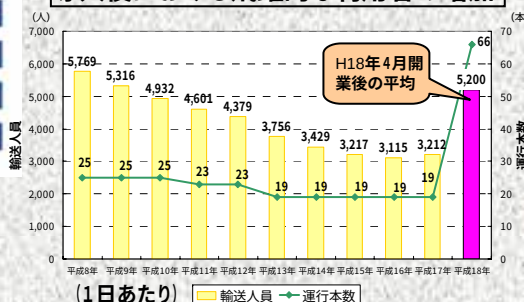
- ・まちなか居住に関する計画策定にかかる費用の一部に対する補助
- ・行政が中心となり、まちなか居住の普及を目的としたイベント等を実施

● 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



■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

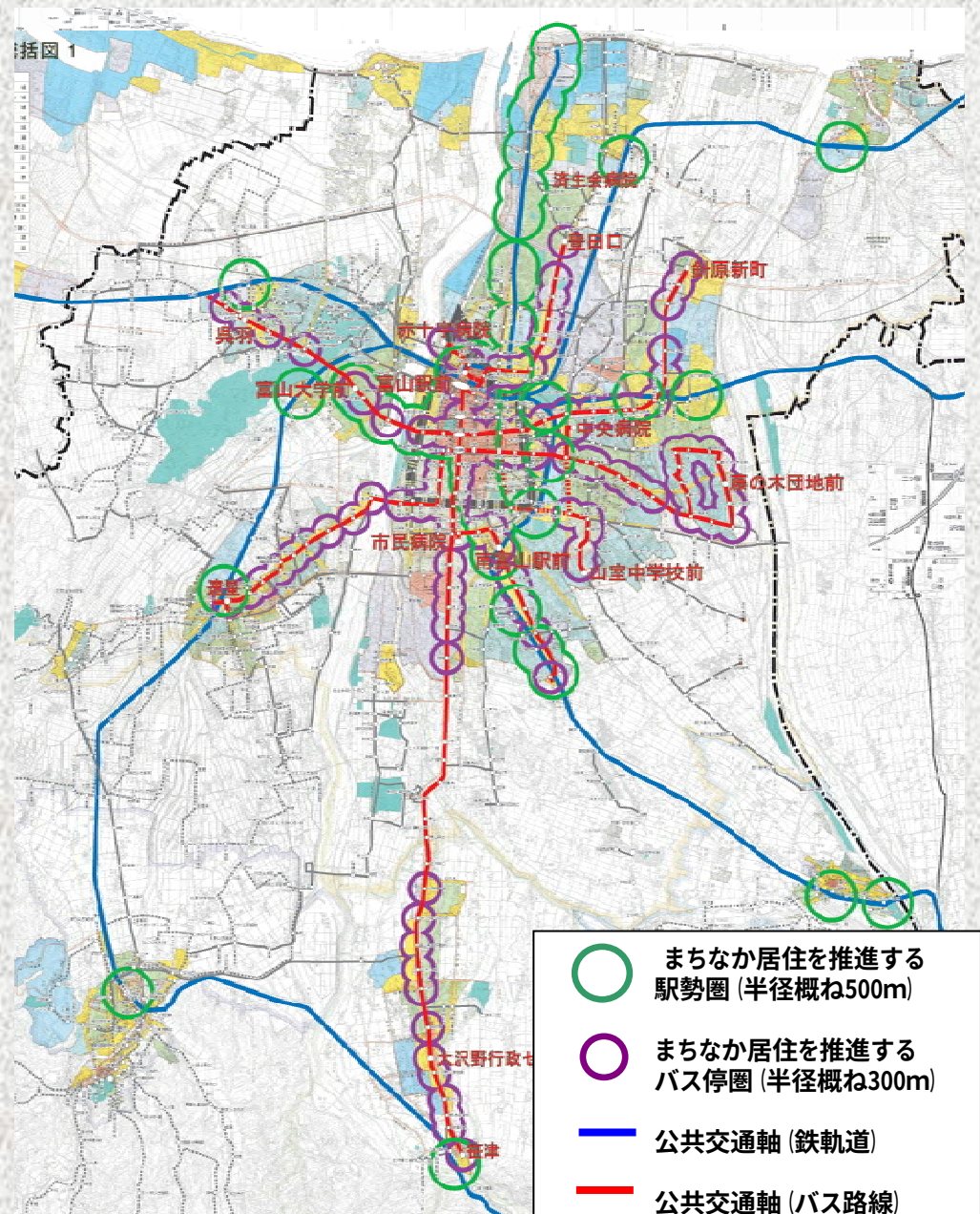
■エリア(都心を含む)

- ・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%



(4) 集約型都市構造を支える基幹的な路線バス網形成の取組

- 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配置し多様なバス利用サービスを提供し都市機能を集約化

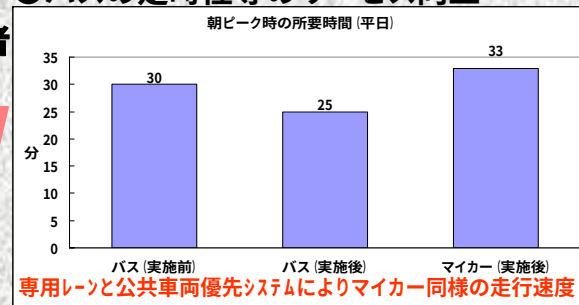
●松園バスターミナル



●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

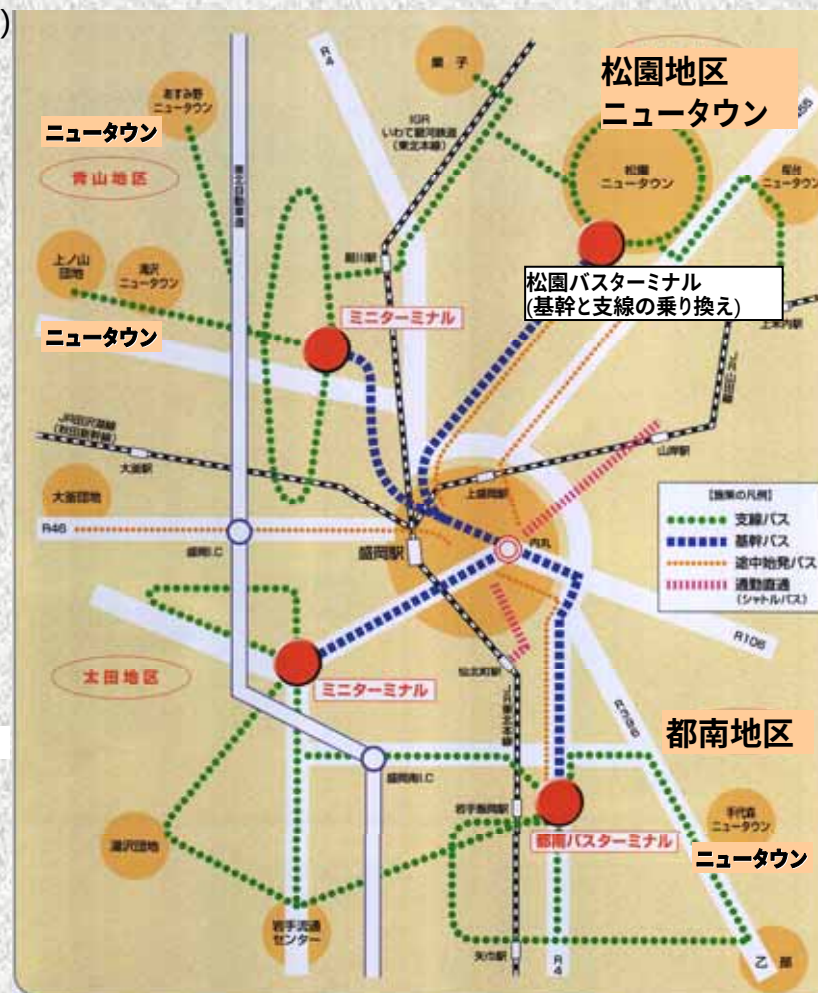


都心循環バス（でんでんむし）



（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

■基幹的な路線網の形成に向けた取組（施策体系）

- まちづくり施策とバス交通円滑化施策をパッケージ化し一体的に推進することにより、バス利用の利便性を大幅に高めた基幹的な路線バス網を形成

ーバス走行環境の改善ー

- バス専用・優先レーンの設置
- 大通りトランジットモール化
(社会実験済み・導入方策検討中)
- 道路改良・交差点改良の実施
(バス路線に係る事業の重点化)

ーバスの利便性向上ー

- 多様なバス利用サービスの提供
→都心・バスターミナル間に直行便を運行
(7:00～8:30に12便)
→都心循環バスの運行(でんでんむし:ワンコイン100円/回)
→夜11時30分頃までの運行サービス 等
- 多様な料金体系の提供
→都心～松園間(390円)+松園地区乗継無料化
→松園地区内: 往路100円+復路無料(同一経路)等

集約型都市の実現に向け 施策パッケージアプローチ

ー交通結節機能の強化ー

- ゾーンバスシステムの導入
→幹線バスと支線バスとを有機的に結合
→結節機能としてミニバスターミナルを整備
- 徒歩・自転車・自動車とのモード連携
→パーク・サイクル&バスライドの推進
→ハイグレードバス停の整備 等
- 盛岡駅交通結節機能の強化

ー情報提供・案内機能の充実ー

- バスロケーションシステム・案内システム導入
→バス接近表示器 約80器設置
→バス総合案内システム: 3ターミナル導入
- ーバス車両のハイグレード化ー
- ー時差通勤の導入促進ー
(9事業所が協力: 6100人対象)

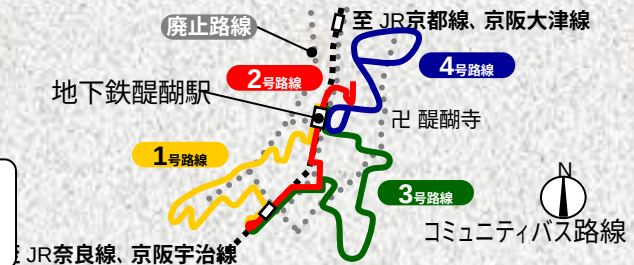
(5) 地域自らが地域の足をつくり、支えていく仕組みづくり

- 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

(運営主体)

交通事業者/
運行・経費削減

醍醐コミュニティバス

NPOが運営/
利用促進・連携活動

商業施設・病院・寺院／利用促進・財政協力 (協賛企業50者)

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)



醍醐地区の試み
「足」を創る。京都市の郊外に広がる醍醐地区。かつては、京都市の中心部から、バスで約10分。しかし、地下鉄の開通により、バスは廃止された。住民たちは、自分たちの足を守るために、コミュニティバスを運行する決意を固めた。

「足」を創る。京都市の郊外に広がる醍醐地区。かつては、京都市の中心部から、バスで約10分。しかし、地下鉄の開通により、バスは廃止された。住民たちは、自分たちの足を守るために、コミュニティバスを運行する決意を固めた。

「足」を創る。京都市の郊外に広がる醍醐地区。かつては、京都市の中心部から、バスで約10分。しかし、地下鉄の開通により、バスは廃止された。住民たちは、自分たちの足を守るために、コミュニティバスを運行する決意を固めた。

「足」を創る。京都市の郊外に広がる醍醐地区。かつては、京都市の中心部から、バスで約10分。しかし、地下鉄の開通により、バスは廃止された。住民たちは、自分たちの足を守るために、コミュニティバスを運行する決意を固めた。



京都市伏見区醍醐地区の「醍醐コミュニティバス」。地域の高齢化を見据えた「第三のバス」として注目されている。

(2006.9.20 河北新聞抜粋より)

協賛金募り住民運営

可能性② 第三の担い手

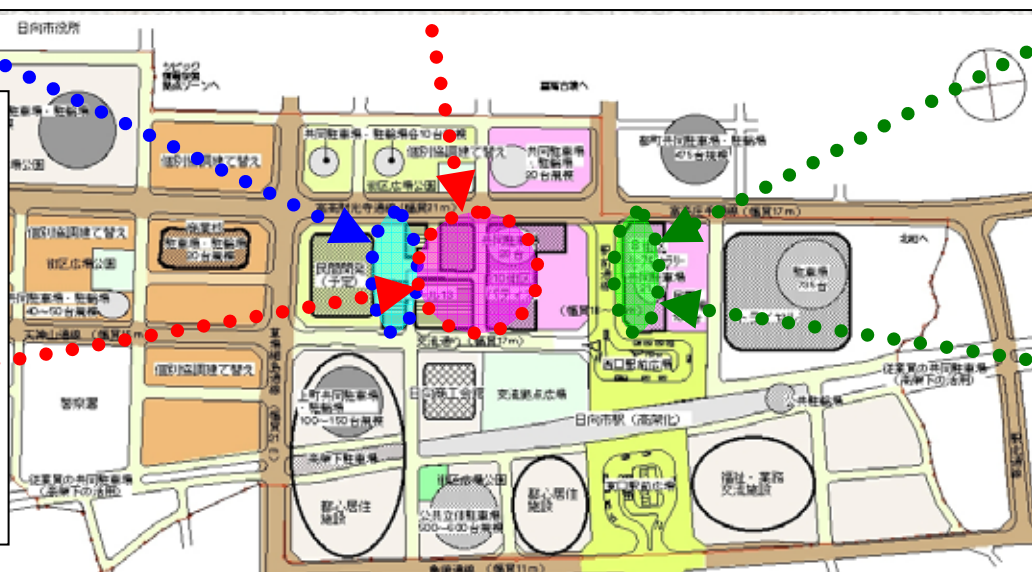
(6) 日向市(宮崎県)における公民協働で進める駅前周辺の魅力づくり

- 日向市駅を中心とする中心市街地において、連続立体交差事業にあわせ、近隣2町2村を含めた日向圏域の「人・物・情報の集発散の場」として、拠点づくりを実施
- 行政による連続立体交差事業、区画整理事業の基盤整備と地元商店街による商業集積整備事業等により、公民が協働して拠点形成を実現

◆区画整理の飛び換地や集合換地により、街区単位で地権者による商業集積整備事業を行い商業施設を立地



◆民有地の共同駐車場と同材質(自然石)で区画道路を整備



◆民有地の建物間に路地を設け、街区内の回遊性を向上



「公」は連立事業や区画整理による基盤整備を行い、「民」は街区単位で商業施設だけではなく、イベントもできる共同駐車場や民地内に路地空間を整備するなど、公民が協働した街づくりを実現

■公民協働の取組の考え方

《公民が協働したまちづくりの推進》

- 事業の基本構想、基本計画段階から、行政、地元住民、地権者、学識経験者等による委員会等によるまちづくりの検討を行うことにより、地権者や地元住民が主体的に街づくりに参加
- TMOによる事業調整により、地権者等による商業集積整備事業を円滑に実現
- このような取組により、地元住民や地権者のグループによるまち育て活動や各種イベントが継続的に行われ、賑わいを創出

◆住民、地権者、学識経験者等による委員会等による街づくりの検討

日向市周辺街
づくり委員会等

市・市民・学識経験者により
整備方策等を検討

日向市街なか魅力拠点
整備検討委員会等

市・商工会等の関係団体、学識経験者により
景観形成や拠点施設導入等を検討

◆商業集積事業調整 (TMO)

ひゅうがまちづ
くり機関 (TMO)

商業集積事業に関する地権
者・関係団体との事業調整

地権者等が積極的に街づくりに参加

地権者による商業集積事業の実現

◆地権者等のグループによるまち育て活動や、イベントにより賑わいを創出



新町女性懇談会



七夕まつり



街なかハロウィン

◆拠点に相応しい街区単位で 計画的な商業集積を実現



ひゅうが十街区パティオ

(7) 都市交通と連携した機能集積

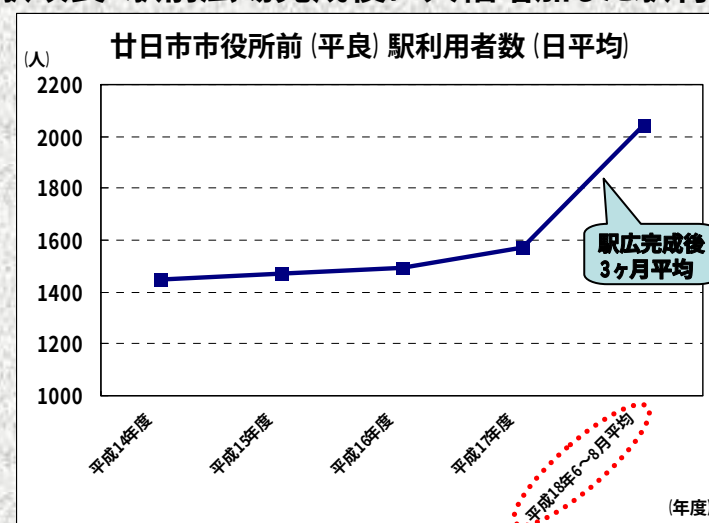
- 広島県廿日市市では、路面電車の電停周辺において交通結節点整備、駅アクセスの向上、コミュニティバスの導入により交通サービス向上させるとともに、シビックコア整備（公的施設の集積）及び民間商業施設の誘致を一体的に進め、交通・文化・医療福祉の集約拠点の形成を促進



●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



ー 廿日市市役所前駅における交通環境改善への取り組み ー

廿日市市役所前駅



自転車からの乗継も円滑化



駅構内通路 (上下線の移動を円滑化)



トランジットセンター
(電停とバス停を一体化)



拠点整備と併せて乗り入れた
コミュニティバス



市内循環系コミュニティ
バスを新たに導入
(ワンコインバス／100円)

駅前通線

整備 (前)

整備前の駅へのアクセス道路



幅員も狭くバスの乗り入れが困難な状況

整備 (後)



バリアフリーに対応した歩道が整備され、歩行者の安全も向上



駅前へ乗入れるバス路線を新設

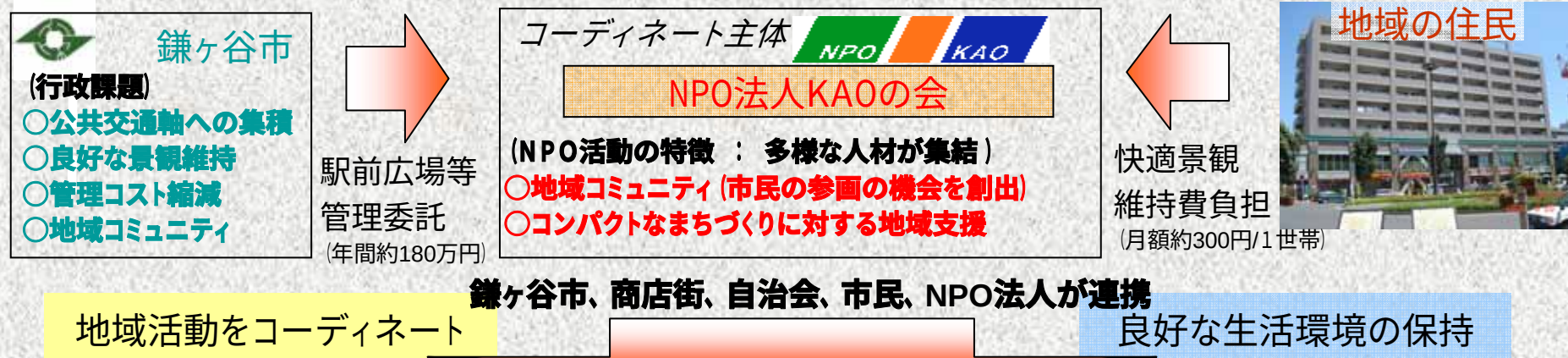
(8) 公民協働で進める駅前空間の魅力づくり

- ❑ 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



5. 集約型都市構造の構築イメージ

(1) 鉄軌道を中心とした公共交通ネットワークによる集約型都市構造

〈人口30～40万人規模の都市〉

(人口規模は現在・将来とも同じと仮定)



現在の都市構造

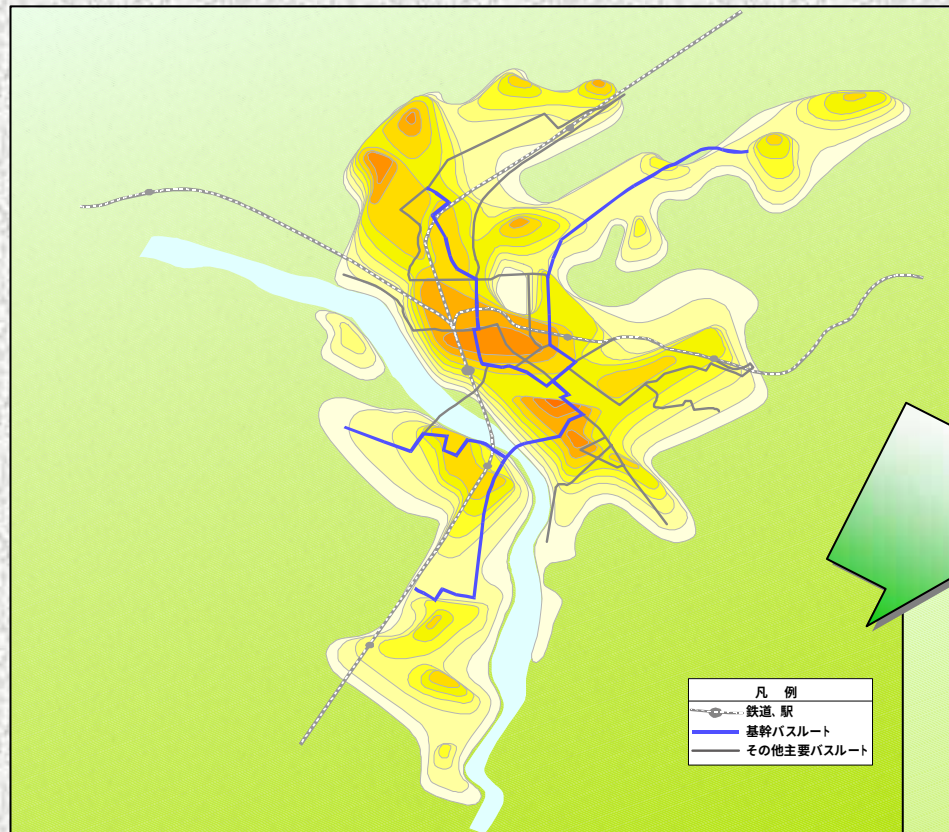


将来の都市構造のイメージ

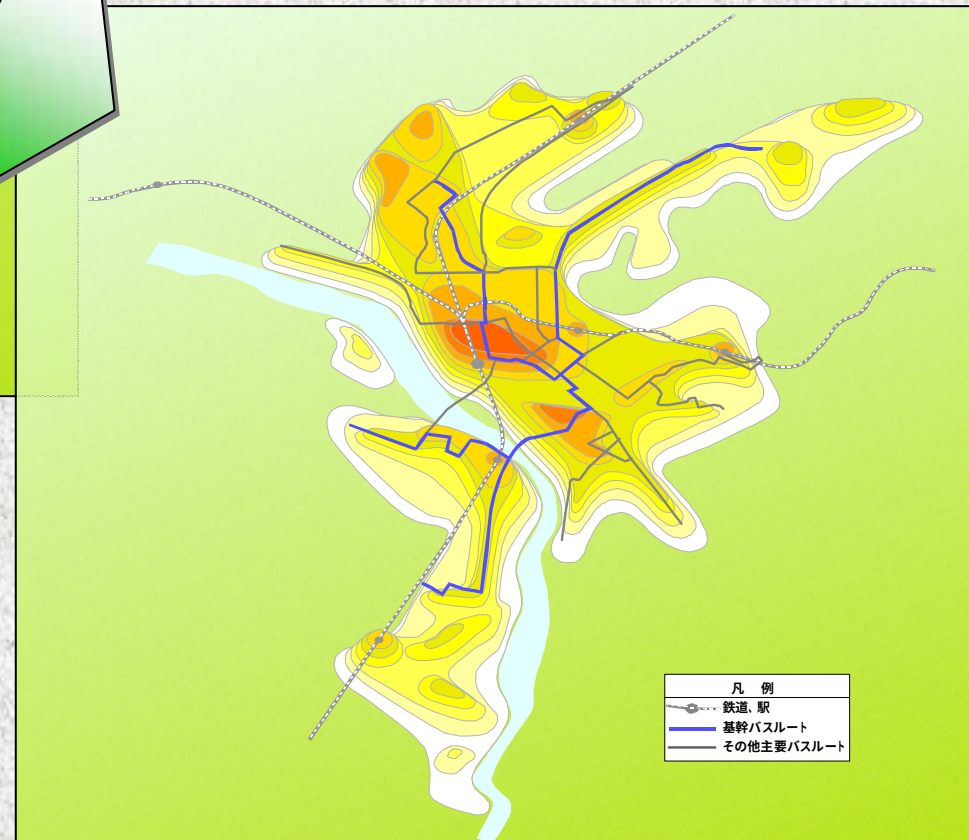
(2) サービス水準の高い基幹的な路線バス網の導入による集約型都市構造

〈人口20～30万人規模の都市〉

(人口規模は現在・将来とも同じと仮定)



現在の都市構造



将来の都市構造のイメージ

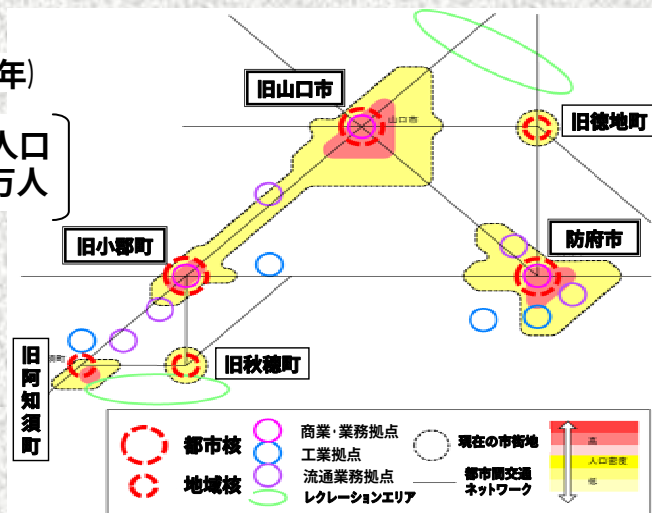
(3) 地方中小都市における取組事例 (山口・防府都市圏)

- 平成17年度に都市交通マスタープランを策定・公表（複数案提示）し、コンパクト型が最適との結論
- 引き続き、具体化に向け実現方策を検討中

[現況]

(平成15年)

都市圏人口
約30万人

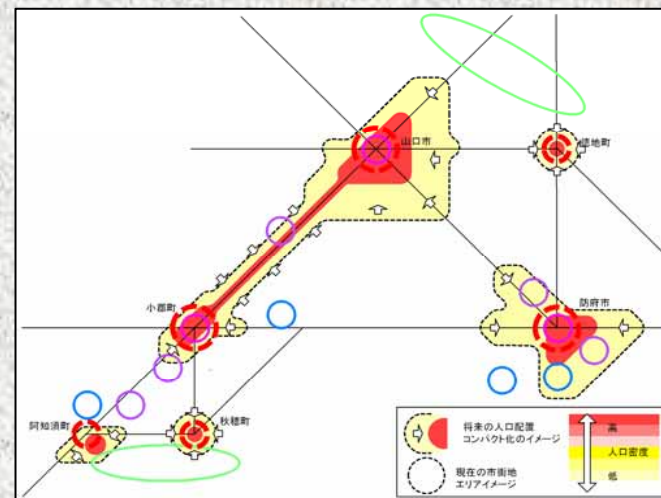
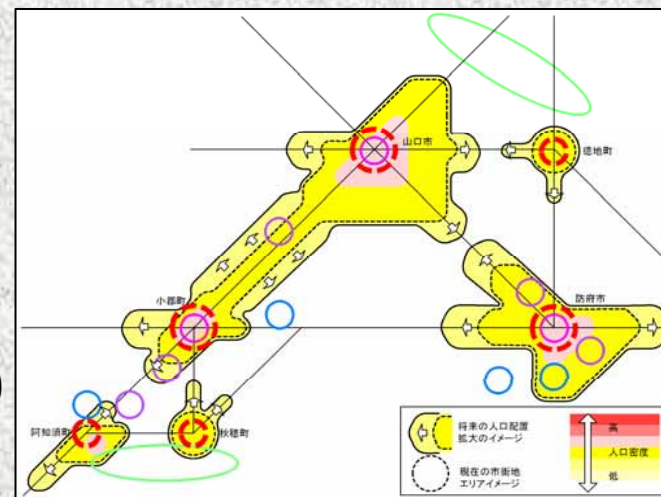


[趨勢型]

[将来]

(平成32年想定)

[コンパクト型]



効果の検証

[3パターンで検証]

- ① 趨勢型
- ② コンパクト型
(バスのサービス水準は現況)
- ③ コンパクト型
(バスのサービス水準を向上)

評価結果 (抜粋)

※現況 (H15)を
1として比較

パターン	①	②	③
中心市街地発集 交通量	0.91	1.18	1.18
高齢者トリップ数	1.07	1.15	1.15
混雑路線延長	0.67	0.58	0.55

出典：山口・防府都市圏総合交通計画

●コンパクト型のまちづくりと、これを支えるバスサービス向上施策（都市間を連絡する幹線バス及び都市核内の循環バス等）、幹線道路網整備及び主要駅周辺の歩行者・自転車ネットワークの強化等を行うコンパクト型（バスのサービス水準を向上）のパターンが最適