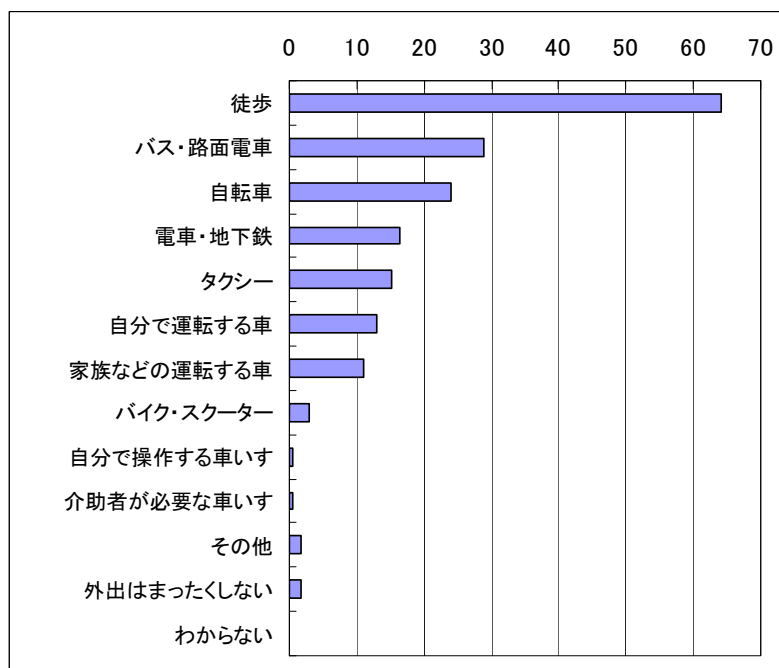


第2章 都市構造改革の必要性と方向

高齢者の代表交通手段

高齢者の外出手段は、徒歩又は公共交通が中心であり、自動車に過度に依存する都市構造は、自立的な生活を阻む要因となりかねない。

一人暮らし高齢者の外出手段



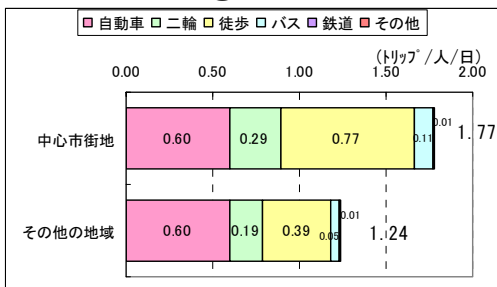
出典：内閣府(2002)「一人暮らし高齢者に関する意識調査」

外出が制約される郊外居住の高齢者

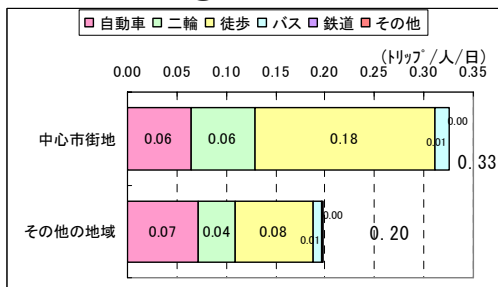
郊外に居住する高齢者の買い物目的の1人1日当たりトリップ数は、中心市街地に居住する高齢者と比較して小さくなっている。また、郊外居住の高齢者の代表交通手段は自動車の割合が高い。

高齢者の居住地別・トリップ数の比較(目的別・代表交通手段別)

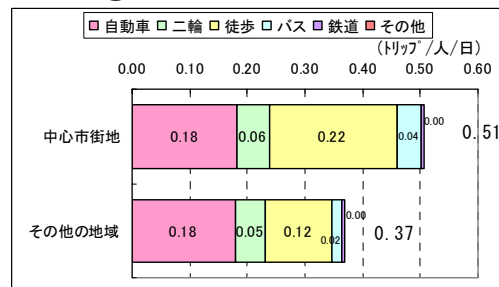
①全目的



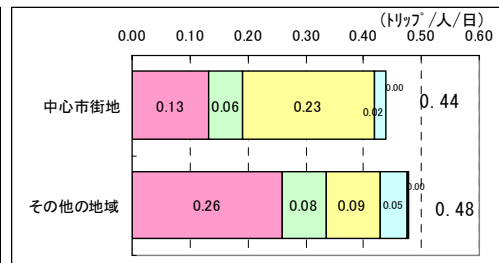
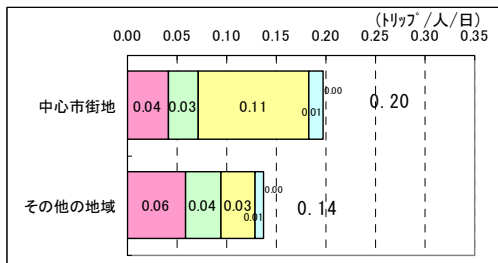
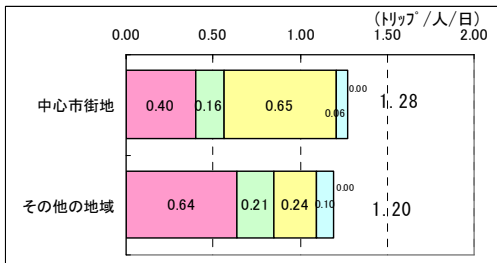
②買い物



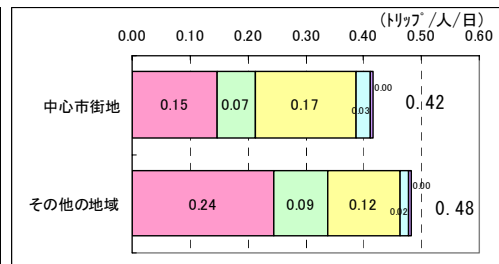
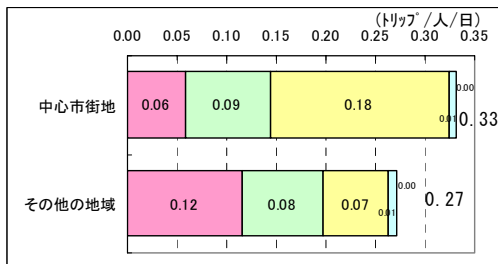
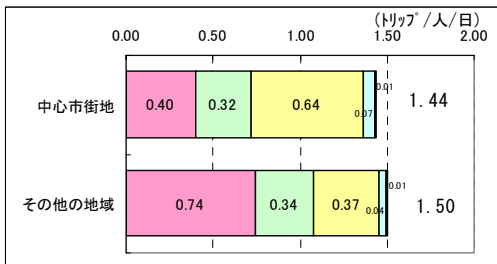
③買い物以外の私事



新潟都市圏



旭川都市圏



山口・防府都市圏

出典:新潟都市圏(H14)、旭川都市圏(H14)山口・防府都市圏(H15)の各パーソントリップ調査より作成

外出が制約される免許非保有の高齢者

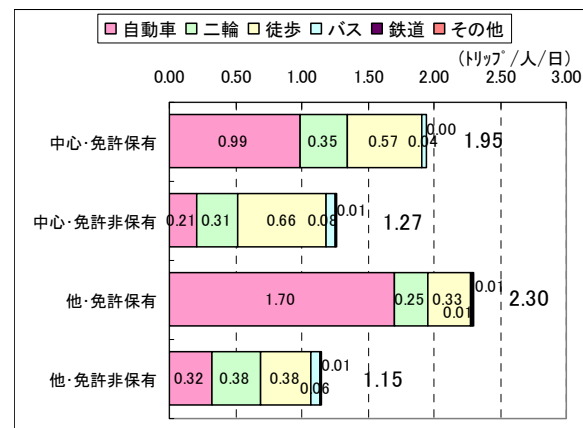
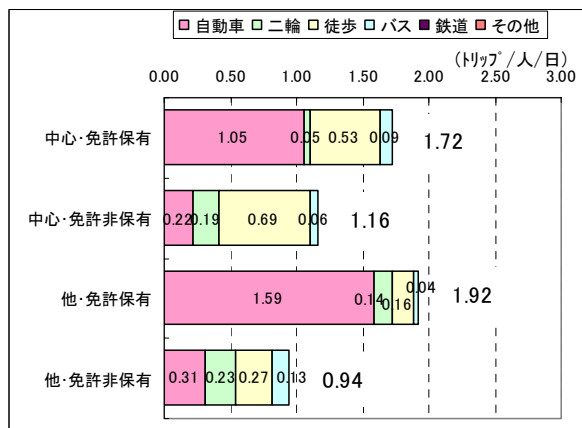
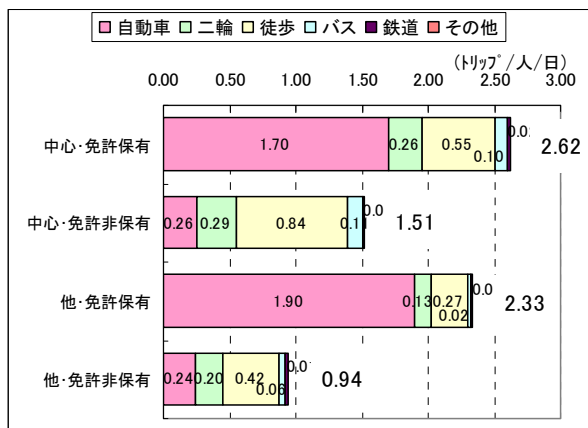
郊外に居住する免許を保有しない高齢者の1日1人当たりトリップ数は、1を下回っている状況があるなど、生活における移動が制約されている。

高齢者の免許保有状況別トリップ数の比較(代表交通手段別)

<新潟都市圏>

<旭川都市圏>

<山口・防府都市圏>



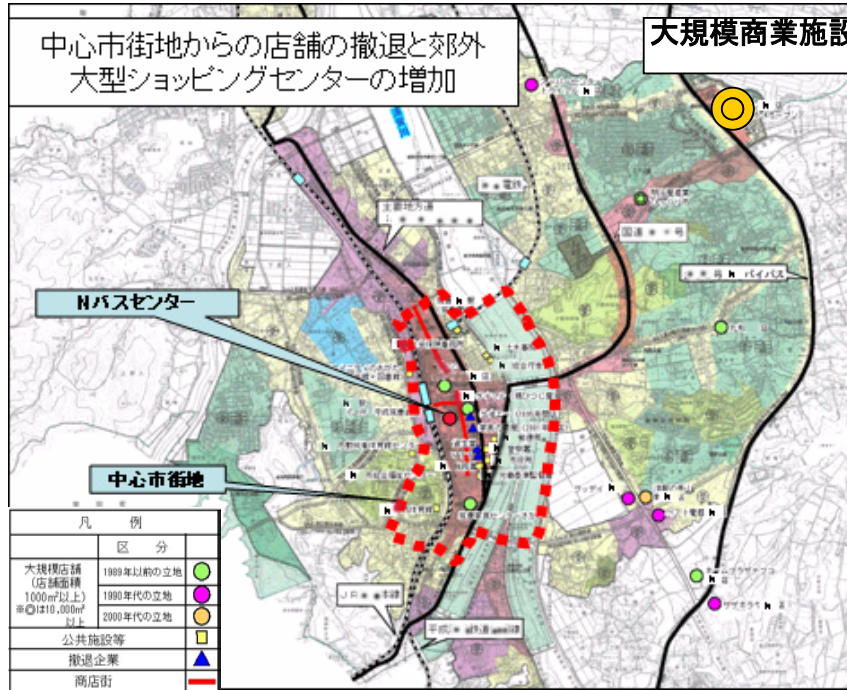
出典：新潟都市圏(H14)、旭川都市圏(H14)山口・防府都市圏(H15)の各パーソントリップ調査より作成

交通結節機能の喪失

中心市街地において人口の急激な減少や大規模店舗の閉鎖・企業の撤退が進み、郊外部では大規模店舗の立地が進行していることから、交通結節点の集積機能が喪失されている。

N市における交通結節点(Nバスセンター)の状況

Nバスセンターの現状



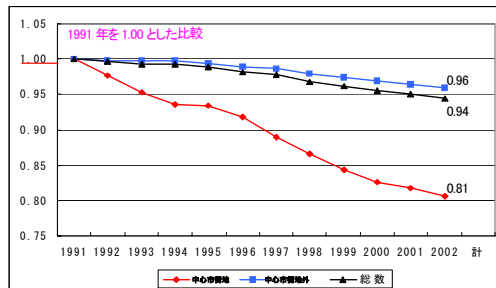
行き先案内板の例



路線が大幅に減少

出典:福岡県資料より作成

中心市街地人口の急激な減少



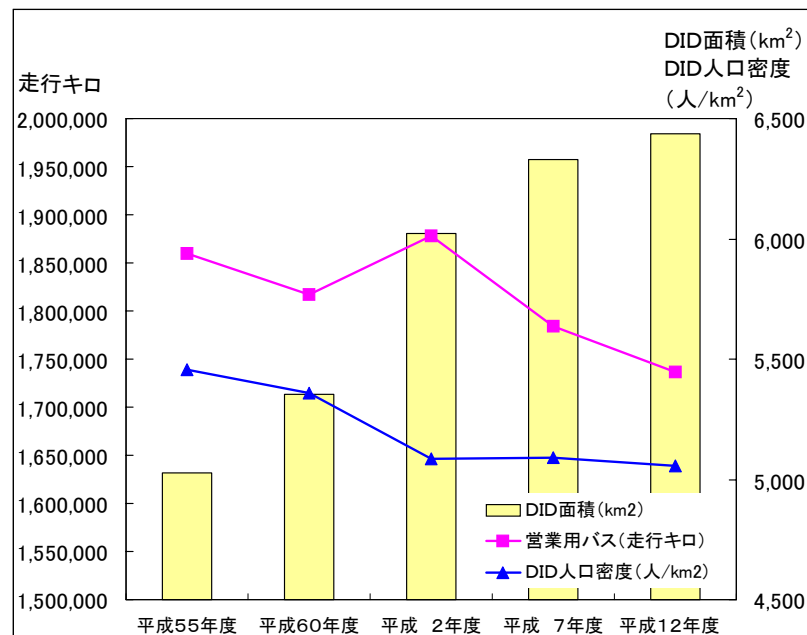
都市機能の拡散に伴う公共交通のサービス低下

自動車利用の増大や低密な市街地形成等に伴って、公共交通の事業運営が厳しくなり、バス運行の減少等公共交通のサービスが低下している。

新潟県K市(非線引き都市計画区域)
における市街地の拡散と人口の推移



営業用バス(乗合)とDID人口密度・面積
の推移(三大都市圏を除く)



出典:新潟県ホームページ(<http://www.pref.niigata.jp/>)

「21世紀新潟県都市政策ビジョン:全体編」関連掲載資料

出典:国土交通省 自動車輸送統計

国勢調査

都市機能の拡散に伴う都市経営コストの試算

＜青森市・富山市における試算＞

青森市では、過去30年間に於ける中心部から郊外への人口流出のために、約350億円の行政コストを投資してきたと試算しており、仮に市街地の拡大がなければ、不必要な経費であったとしている。

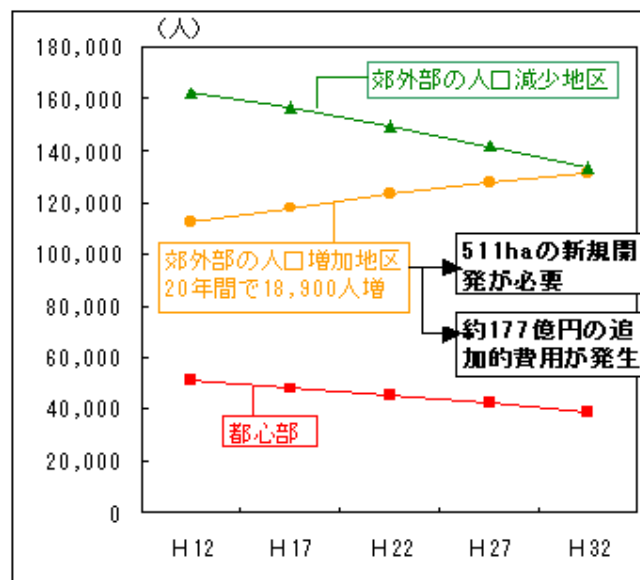
富山市では、市街地の拡散を放置すると、今後20年間で郊外部の人口は18,900人増(総人口22,100人減)となり、市街地の拡散に伴い、新たに511haの新規開発、約177億円の追加的費用が発生するとしている。

青森市における郊外への人口流出による
投資的経費の増加

2000年／1970年	
＜投資的経費＞	
道 路	83.7億円
小中学校	67.4億円
上水道	40.6億円
下水道	156.8億円
合 計	348.5億円

出典：青森市資料

富山市における平成12年から20年後の
人口推計と新規開発規模



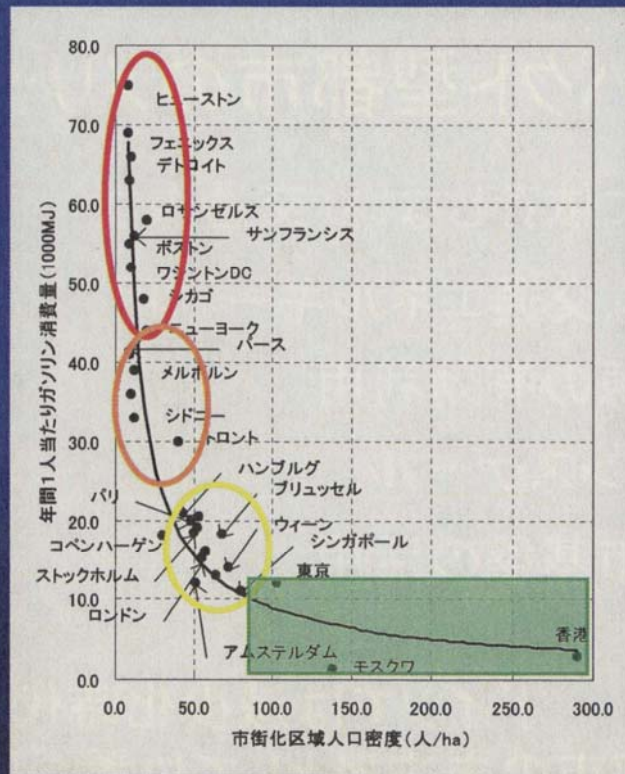
注) 追加的費用とは、市街地の拡散に伴い新たに発生する都市施設の維持・更新費用。維持費用には、注1)の費用のほか、ごみ収集に要する費用も含む。更新費用は、道路、街区公園、下水道管渠の施設更新。

出典：富山市資料

人口密度の低下による環境負荷の増大

以前から、市街地の人口密度が高いと、消費されるガソリン量が小さくなる傾向が窺えるという一般的な指摘がある。

世界主要都市のガソリン使用量と人口密度の関連



(Kenworthy and Newman)

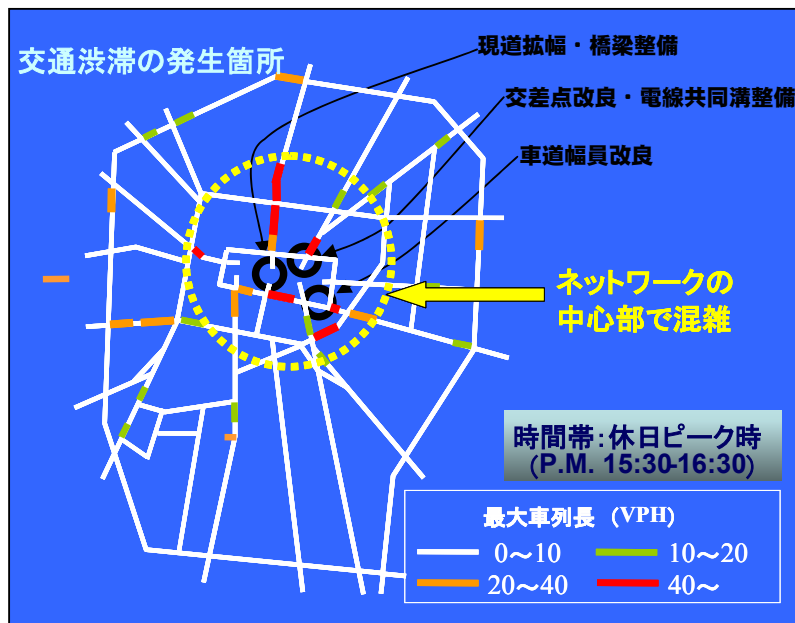
世界主要都市のガソリン消費量と人口密度の関連

出展: Kenworthy and Newman

道路交通への影響

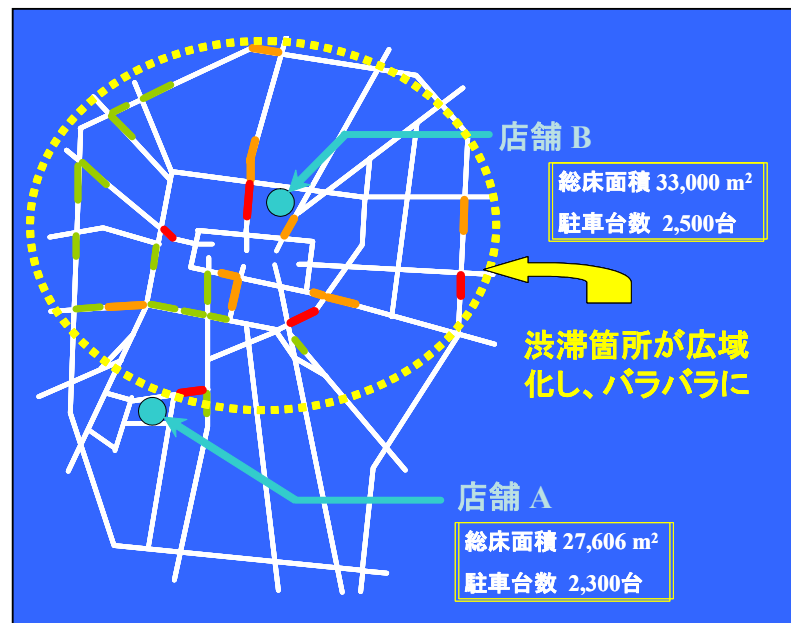
大規模な集客施設が郊外部に立地すると、道路交通渋滞の発生する箇所が変化することから、過去に実施した渋滞対策に関する公共投資の効果が減殺される。

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。

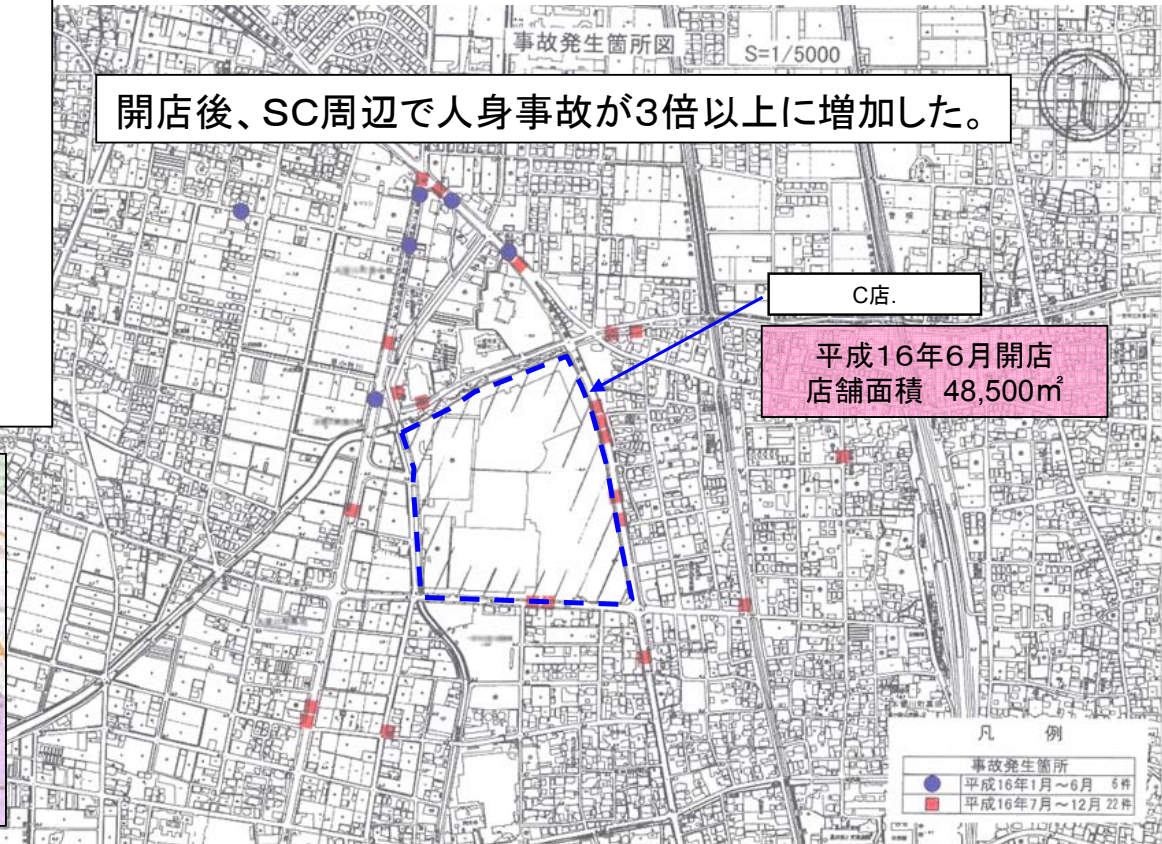
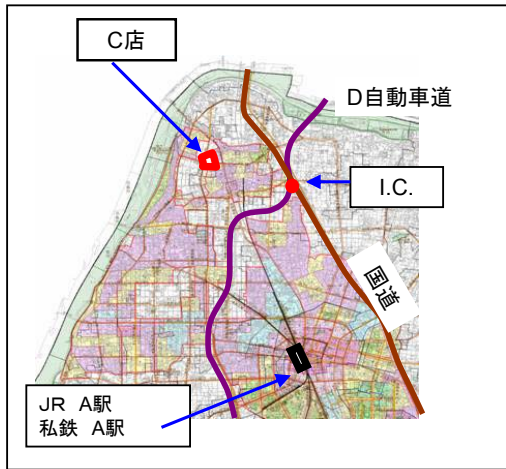
出典: A. Morimoto, M.J. Sarker, H. Koike, M. Tomita, "City Wide Transportation Impact of Large-scale Development in Local Hub-City", The 9th World Conference on Transport Research, (2001)

※道路に関する事業実施箇所は国土交通省にて追記

郊外SCの出店により交通事故が増加した事例（A市）

	人身事故発生件数(件)		増加率(※3)
	平成16年1～6月	平成16年7～12月	
旧B町(※1)	109	159	145.9%
C店周辺(※2)	6	22	366.7%

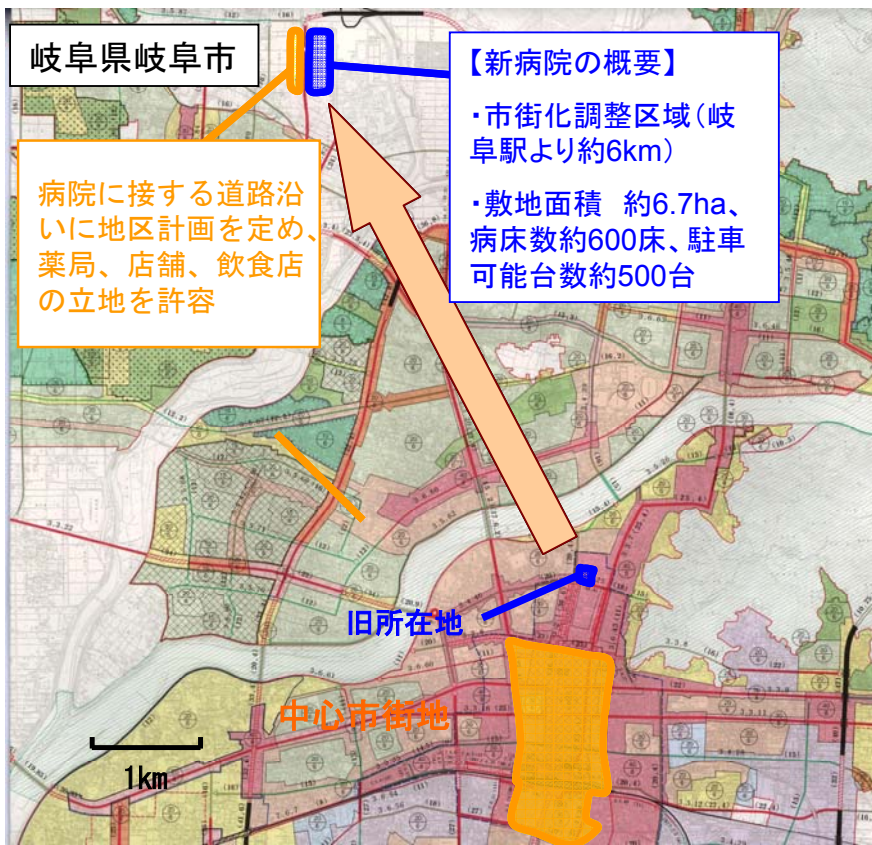
- (※1) 現在は合併によりA市となっている。
- (※2) C店は平成16年6月にオープンした。また、事故データが平成15年以前のものはないことから調査期間を上記のとおりとした。
- (※3) 平成16年1月～6月発生件数に対する平成16年7月～12月発生件数の割合を示す。



病院の郊外立地とその周辺への関連施設の集積の事例

病院の郊外立地に伴って、薬局や店舗、飲食店等の関連施設もその周辺に集積している。

事例① 岐阜市



事例② 庁舎、病院の建設をきっかけとして、幹線道路沿いに薬局等の店舗が建設され、農地への開発のしみ出しが見受けられる例



出典: 第19回食料・農業・農村政策審議会 企画部会資料