

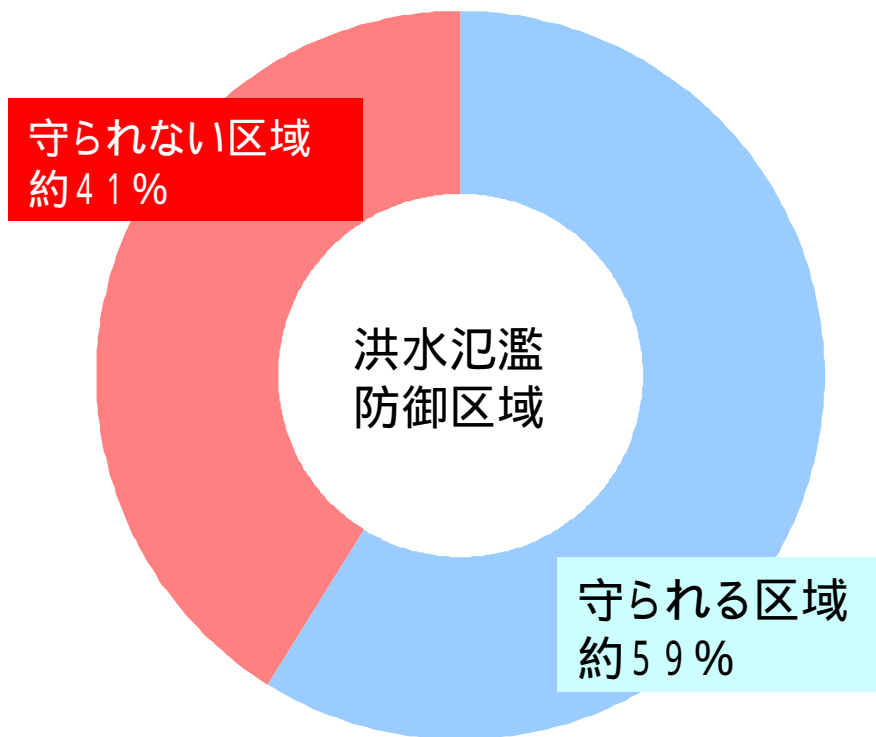
国土基盤専門委員会における議論を踏まえた補足説明資料

○ 河川整備の現状	P - 2
○ 集中豪雨の頻発	P - 3
○ 減築による住宅（団地）のリノベーション	P - 4
○ 都市における緑の回復	P - 5
○ 都市における河川・水環境の回復	P - 6
○ 更新費を考慮し施設を撤去する事例	P - 7
○ グリーンモード空間の拡大	P - 8
○ 都市における環境の改善	P - 9
○ 公共交通・歩行者空間の創出	P - 10
○ 交通基盤空間を活用した都市のリノベーション	P - 11
○ 交通基盤空間を活用した都市のリノベーション	P - 12
○ 交通基盤空間を活用した都市のリノベーション	P - 13
○ 交通基盤空間を活用した都市のリノベーション	P - 14
○ 公共交通システムのリデザイン	P - 15
○ 公共交通システムのリデザイン	P - 16

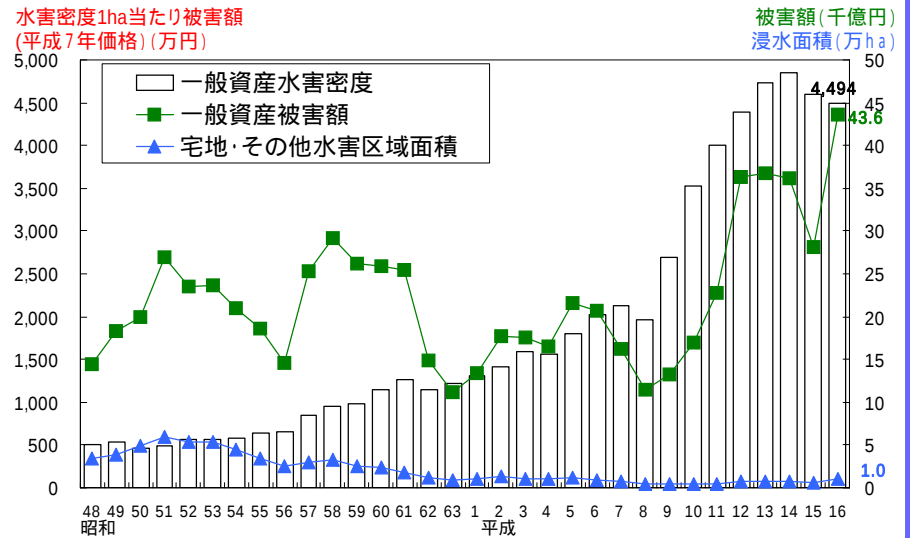
河川整備の現状

■ わが国の洪水による氾濫から守られる区域の割合は約6割

■ 当面の計画¹に対する整備状況



社会資本整備重点整備計画より



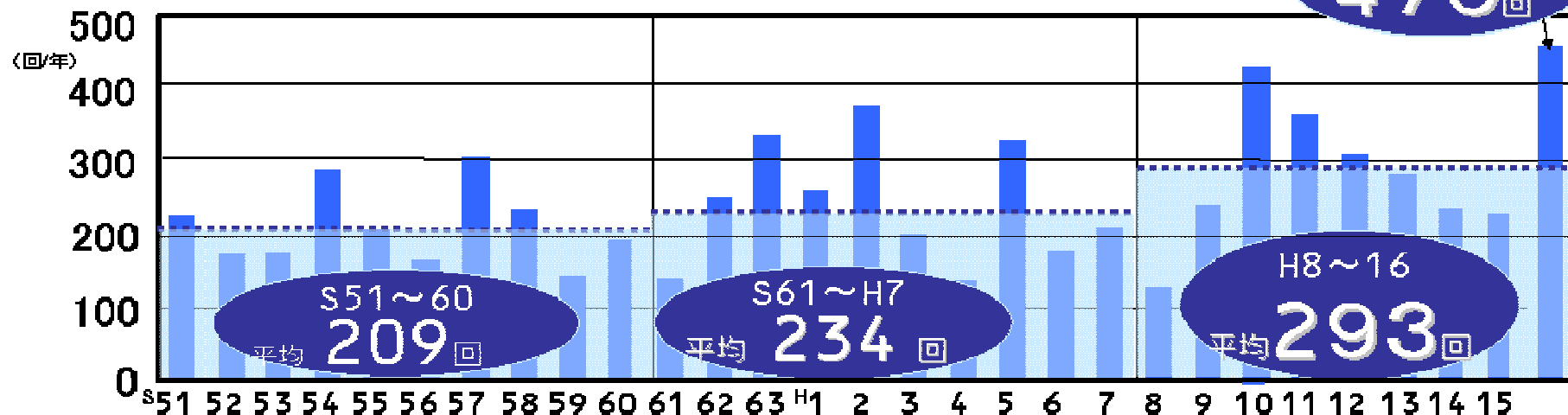
1 当面の計画:大河川は30年～40年に1度程度、中小河川は5年～10年に1度程度の規模の降雨により発生する氾濫被害から守る計画

集中豪雨の頻発

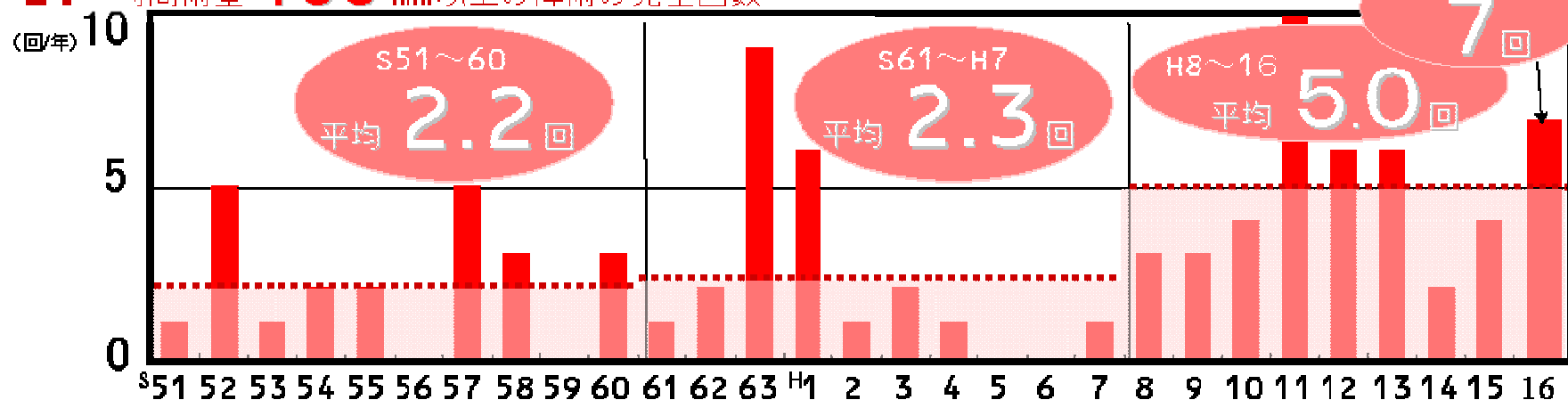
1時間に50mmや100mmを越す集中豪雨が増加傾向

1時間降雨量における年間延べ件数
(全国のアメダス地点 約1,300箇所より)

1. 時間雨量 50 mm以上の降雨の発生回数



2. 時間雨量 100 mm以上の降雨の発生回数



減築による住宅(団地)のリノベーション

事例名称	ライネフェルデ団地の再生
場 所	ドイツ ライネフェルデ市 (旧東ドイツ)
概 要	団地全体の居住環境向上を目指し、住棟全部や住棟の中の必要のない住戸を取り壊し、隣接する住棟を新しい住宅パーツでつないで街並みを作った。また、ロジgiaと呼ばれるバルコニー増設により居室空間を充実させ、リサイクル資源を使ってオープンスペースを整備するといった施策を実施した。特に、住棟に対しては、傷んでいる部分を補修しながら部分的に増築や改築を行ったり、減築と呼ばれる住棟の1部や全体を取り壊して、開いた空間を市民生活の質を高めるために利用している。
背 景	ライネフェルデ市は、旧東ドイツの西側国境近くに位置する町で、東西ドイツ統一に伴い1989年までに4000人が転出し、ライネフェルデ全体の20%の住戸が空家となり、ライネフェルデ団地では26%が空家になった。そうした状況の下、1994年に団地再生が市の総合計画の最重要課題と位置付けられ、団地再生の開発プロジェクトが進められた。
合意形成方法	市の最重要政策として推進し、住民参加型の、「団地市民インフォメーション」と呼ばれる自治会を活性化させた。

<ライネフェルデ団地の再生事例>



◆改築前の長大住棟を分割



◆5階建てを3階建てに減築。外層デザインを一新し、テラス部分を増築、1階部には専用庭を設置。



◆2棟の別々の建物の上に屋根を架けて通り抜けゲートとした

都市における緑の回復

事例名称	ビッグ・ディック
場 所	アメリカ ボストン市
概 要	ボストンでは、景観回復とアメニティ創出、渋滞の緩和を目的として、高架の高速道路(Central Artery)の更新を契機として、地下高速道路に再整備。地下化によって生み出される40エーカー以上の地上部は緑のオープンスペースを中心とした土地利用を実現。 1980年代より計画が始まり1991年着工された。2005年10月時点で97%の工事が終了し、2005年中にはすべての工事が終了する予定である。
背 景	Central Artery (ボストン中心部を南北に縦断していた高速高架道路) は1954年に建設され、ボストンの都市機能・経済機能の発展に寄与してきた。しかし、経済機能発展に伴う交通量の爆発的な増加や放射状に多数のアクセスが連結されたこと等により、全米でも屈指の交通渋滞を招来。都市機能の阻害、経済発展への影響、大気汚染の悪化等が懸念されていた。
費 用	総コスト146億ドル、ピーク時の雇用人数5000名
効 果	ボストンの悪名高い交通渋滞を緩和し、高架撤去後の土地を公園として再利用することで二酸化炭素レベルの削減を図る。

< プロジェクト前後の状況 >



セントラル・アーテリー (高架高速道路)



プロジェクト前



プロジェクト後

都市における緑の回復

事例名称	清溪川（チョンゲチョン）復元プロジェクト
場 所	韓国 ソウル市
概 要	ソウル市長の「川の復元」の公約に則り、1年半後に高速道路を撤去、跡地に親水公園を建設した。2005年10月に工事が完成している。
背 景	・清溪川河床から発生する下水ガスや手抜き工事のため高架と覆蓋構造物の安全性が低下。 ・周辺地域の発展の遅れの解消。
関係する制度 / 手法	「ソウル市清溪川復元推進本部」と、市政開発研究院内の「支援研究団」を設立。
合意形成方法	各界各層の市民代表と環境・文化・交通などの関係専門家らが集まり市民委員会を結成し、各種プランの審議、政策決定を行った。
費 用	約3600億ウォン（約400億円）：撤去費、河川浄化費等
効 果	・広通橋・水標橋などの歴史・文化遺跡の復活、水標橋における橋踏み等の伝統事業の復活と文化観光資源としての利用。 ・産業構造が老朽化していたため、清溪川復元を起爆剤として周辺地域の発展の遅れを解消する。

< 東大門(ドンデムン)区域 復元前後(仮想鳥瞰図) >



復元後の様子

（出典）ソウル市ホームページをもとに国土交通省国土計画局作成

運転継続の困難性から施設を撤去する事例

事例名称	発電施設及び堰堤の撤去
場 所	新潟県
概 要	東北電力の大所川第三発電所は、発電所周辺に分布する地すべりの影響により、発電運転を継続することが困難であるとの判断がなされ、平成16年に発電所廃止の決定がなされた。
背 景	昭和37年の運転開始以来、40年間にわたり、約16億円を費やして、地すべり対策や発電設備の補修・補強対策を講じてきた。この地すべりは規模が大きく、確実に抑止・抑制する有効な対策を実施するには、発電運転を継続するより多額の費用を要するとの判断がなされ、発電所を廃止することに決定された。

< 発電所の位置と状況 >



(出典)国土交通省河川局資料

グリーンモード空間の拡大

事例名称	既存道路空間の再構築による自転車走行空間の創出
場 所	香川県 高松市
概 要	・高松市中心部の県道高松善通寺線において、自転車走行空間を創出し、自転車利用を促進するため、従来、6車線であった道路を4車線に縮小するとともに、幅広の路肩、交差点部の右折レーンの設置等を行い、将来の自転車専用道路のための自転車歩行者道拡幅が可能かどうか、平成12年度に社会実験を実施した。 ・また、合わせて、自転車と歩行者を分離した自転車歩行者道に構造改良し、利用実態の調査、及びアンケート調査を実施した。
背 景	香川県では、人口千人当りの自転車保有台数が全国第5位であり、その中でも、高松市は自転車利用率が非常に高いため、自転車のための走行空間が不足していた。
関係する制度 / 手法	自転車利用の促進(自転車走行レーン)に関する社会実験
合意形成方法	車線数を削減する場合、自動車の走行性低下、沿道店舗への商品の搬入搬出への支障等、利便性の低下が懸念されたが、右折レーンや停車帯の設置など、必要な対策を合わせて行うことにより、公安委員会、沿道住民などとの合意形成を図った。
効 果	・自転車と歩行者を分離することにより、歩行者は約6割、自転車は約7割が、正しいレーン通行を行っており、歩行者と自転車の分離効果が確認できた。 ・段差とカラー舗装による分離と、白線による分離では、自転車については大きな差は認められないが、歩行者については、段差とカラー舗装による分離による効果が認められた。 ・歩行者、自転車の約4割が、通行空間の分離によって、安全性、快適性が向上すると評価した。 ・右折レーンと停車帯を設置することにより、各車線での利用率が向上し、時間交通量は、実験前後で同程度にもかかわらず、渋滞は発生せず、周辺道路への影響は無いことも確認した。

< 高松市における車線減少による
自転車走行レーンの整備状況 >

【整備前】



< 歩道部 >

< 車道部 >

【整備後】



< 歩道部 >

< 車道部 >

都市における環境の改善

事例名称	環境・交通安全対策としての車線削減
場 所	大阪市 西淀川区
概 要	道路環境対策のために片側4車線を片側3車線に削減した。
背 景	大阪市西淀川区は、昭和44年に「公害に係る健康被害の救済に関する特別措置法」の指定を受け、その後沿道住民が排出ガス差し止めの請求を行なった。それを受けて、国、阪神高速道路公団と沿道住民は、裁判所からの勧告を受け入れ、平成10年7月29日に和解が成立した。和解条件として車線削減が含まれていた。
関係する制度 / 手法	西淀川大気汚染訴訟
合意形成方法	裁判所による和解勧告
効 果	大気汚染物質の削減、騒音の低下等道路公害の緩和

< 車線削減箇所と車線削減前後の状況 >



車線削減前



車線削減後

公共交通・歩行者空間の創出

事例名称	トランジットモール
場 所	群馬県 前橋市
概 要	群馬県前橋市の銀座通りにおいて、約400mの区間にわたり、コミュニティバス「マイバス」を用いたトランジットモールを始めた。一般車を締め出したトランジットモールが実現している。
背 景	移動の利便性を高めることによる中心市街地の活性化を目指して、平成12年から検討開始、平成13年、平成14年に実証実験を行い、現在本格実施を行っている。
関係する 制度 / 手法	トランジットモール推進施策(国土交通省)
合意形成 方法	都市交通ワークショップ
費 用	関越交通に運行委託している。なお、利用者負担は大人100円、子供50円、一日300円。
効 果	高齢者の外出が促進されている。また、地域イメージの向上に役立っている。

< 前橋市におけるトランジットモールの区域 >



(出典) 国土交通省道路局ホームページ

交通基盤空間を活用した都市のリノベーション

事例名称	武蔵野操車場跡地 < 事例 >
場 所	埼玉県 三郷市
概 要	国鉄旧武蔵野貨物操車場跡地について、新三郷駅を上り線、下り線のどちら側に寄せるかという移転問題が片付いたため、売却されることとなった。市街化調整区域であり、現在は、将来の街づくりの基本となる土地利用計画や地区計画を策定中。
背 景	国鉄分割民営化にともなう資産売却の一部で、現在売却中。
効 果	都市域の巨大な遊休地の有効活用

< 武蔵野操車場跡地の空撮 >



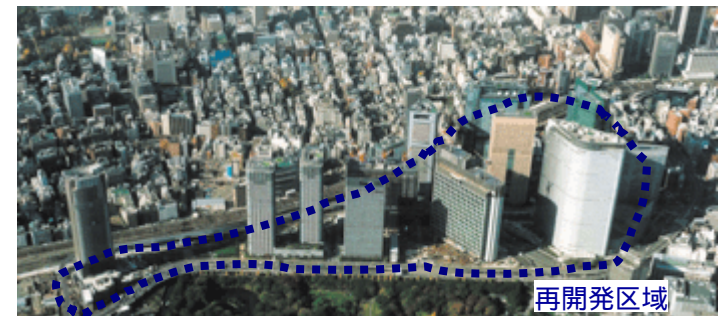
街区番号	面積 (ha)
	3.3
	2.5
	11.2
	0.3
	0.5
	5.2
	3.4
	0.4
	0.4
	1.5
	1.9
	2.4

(出典) 独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構ホームページ

交通基盤空間を活用した都市のリノベーション

事例名称	汐留地区再開発
場 所	東京都
概 要	汐留地区は「汐留シオサイト」と名付けられ、再開発が進められている。平成14年11月には、大江戸線及び新交通ゆりかもめの汐留駅が開業し、また、順次オフィスビルやマンションが完成し、街は賑わいを見せている。平成19年頃には、計画されている建物が概ね出来上がる予定で、最終的には就業人口約6万人、居住人口6千人の街が誕生することとなる。
背 景	鉄道発祥の地である旧国鉄汐留貨物駅跡地等は、JR山手線の新橋駅と浜松町駅間の海側に広がる区域である。東京都心部の南東に位置し、空間的な経済的価値が高く、約30.7haという広大でまとまった敷地であることから、この空間を活用することが計画され、東京都による土地区画整理事業と民間の都市開発により、現在もまちづくりが進められている。
関係する制度 / 手法	都市再生特別措置法
合意形成方法	この地区の特徴として、地域の特性や要望(ニーズ)を踏まえたまちづくりを実現するため、地元の協議会と行政が役割分担しながら街の管理、運営を行っている。また、質の高い公共施設を整備するとともに、地下歩行者道の維持管理や、ペDESTリアンデッキの清掃などの管理を地元住民(事業者)が行い、官民の協働による新しい時代の都市づくりが進められている。

< 汐留地区の空撮写真 >



< 汐留地区の地下歩行道 >



交通基盤空間を活用した都市のリノベーション

事例名称	みなとみらい21事業
場 所	横浜市
概 要	横浜の自立性強化や港湾機能の質的転換、首都圏の業務機能の分担を目標に、昭和58年から開発に着手した。現在の状況は、就業人口約5万人、事業所数1100社になっている。
背 景	横浜の都心部は関内・伊勢佐木町地区と横浜駅周辺地区に二分されていたため、この2つの都心を一体化し、ここに企業やショッピング・文化施設等を集積させることにより、市民の就業の場や賑わいの場を創出し、経済の活性化と経済基盤を確立する。また、海辺に臨港パークや日本丸メモリアルパークなどの公園や緑地を整備し、市民が憩い親しめるウォーターフロント空間をつくり、国際交流機能や港湾管理機能を集積することによる港湾機能の質的向上、東京に集中した首都機能を分担するための首都圏の業務機能の分担を目的として開発。
関係する 制度 / 手法	土地区画整理事業
費 用	平成12年度までに基盤整備1008億円、総投資額1兆3781億円
効 果	経済波及効果累計1兆9700億円

< みなとみらい21地区の全景 >

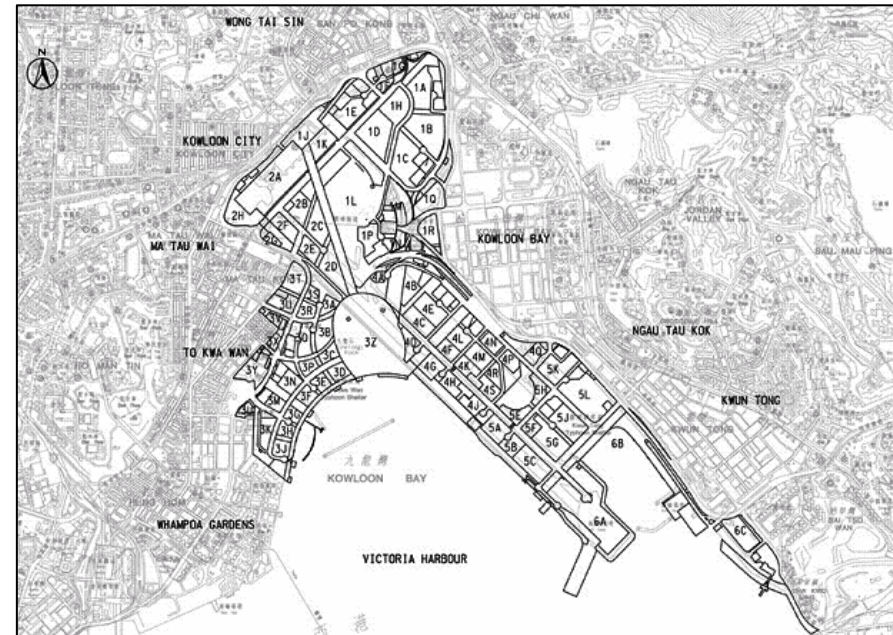


(出典): 横浜市都市整備局 ホームページ

交通基盤空間を活用した都市のリノベーション

事例名称	啓徳（カイトック）空港跡地再開発
場 所	香港 九龍地区
概 要	啓徳空港からランタオ島の新空港への移転に伴い、空港跡地を含む東南九龍地区再開発が行われている。
背 景	香港の中国への返還にともない、凋落の見え始めた香港のアジアでの地位を維持するため、類似の立場にあるシンガポール空港に対抗できる空港建設が必要になった。1991年に都市域の再開発計画の中で最初に指摘された。
合意形成方法	現在ゾーニング計画が公表され、そのレビューを行っている最中である。
効 果	住宅密集地の九龍地区の住宅不足緩和、通称香港カーブの解消など。

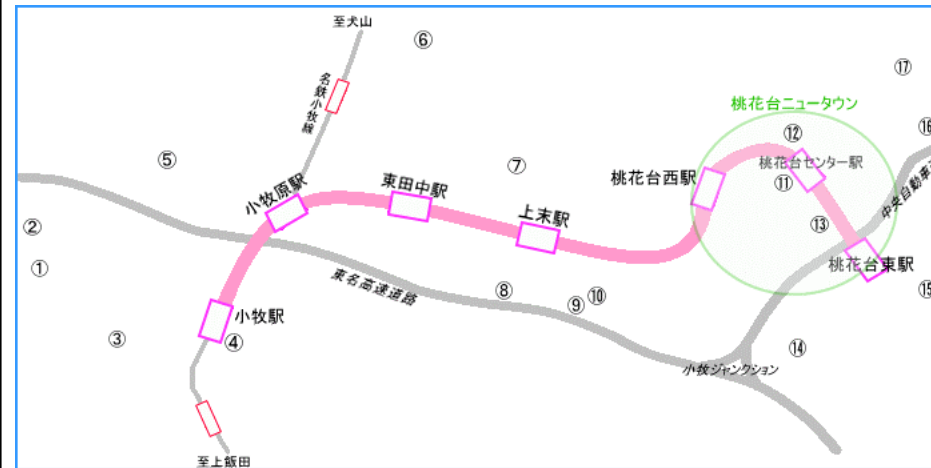
< 啓徳空港跡地再開発土地利用計画 >



公共交通システムのリデザイン

事例名称	新交通システムのダウンサイジング
場 所	愛知県 小牧市
概 要	多額の累積赤字対策として、新交通システムを廃止し、トヨタ自動車開発のIMTS技術を応用した無人運転の「磁器誘導式バス」導入し、桃花台線の再生・存続の可能性を模索する。
背 景	桃花台ニュータウンと都心部をつなぐアクセスとして期待されたが、桃花台ニュータウンの人口が想定を大幅に下回ったため、毎年赤字を出しつづけ、2005年11月現在、累積赤字は64億円にのぼり、公的支援がなければ2006年度に経営破たんするといわれている。市民団体より、重要な交通手段であるため是非とも存続してほしいとの要望もあり、県は有識者による存続可否の検討会を開いた。
関係する 制度 / 手法	検討中
合意形成 方法	2005年3月より県が有識者による検討会を開催し、現在検討中。
費 用	新システム導入には車両購入や設備投資に20億円程度、更にインフラの耐震補強、改修のための費用が必要
効 果	桃花台ニュータウンは立地上、ピーチライナーを利用するか、バスを利用するか、高速道路を利用しないと市街地に出ることができない。環境面から存続の効果は大きい。

< 桃花台ニュータウン線の路線図 >



(出典) 桃花台交通ホームページ

公共交通システムのリデザイン

事例名称	三岐鉄道北勢線再生と駅統廃合
場 所	三重県桑名市～いなべ市付近
概 要	改良内容は、利用度の多い駅に周辺の駅を集約、もしくは、駅を統廃合し、適切な場所へ駅を移管し、他社との接続を考慮してダイヤを改正するなどして、利便性の向上に努める。
背 景	経営状態悪化により、近畿日本鉄道は北勢線を廃止すると表明したが市民団体の要望もあり、三岐鉄道が買い取ることで存続が決定した。
関係する 制度 / 手法	幹線鉄道等活性化補助金
合意形成 方法	市民団体からの三岐鉄道や自治体への働きかけ。三岐鉄道、沿線自治体、住民組織共同による「北勢線活性化基本計画」の策定。駅の統廃合は同じ町内会のものから着手。
費 用	55億円(設備投資、赤字補填)
効 果	運転本数の増加、表定速度向上、駐車場併設の大泉駅新設(大泉東駅、長宮駅の統廃合)により2004年度利用者は統合前2駅合計の169%に。

< 北勢線の路線図 >



(出典) いなべ市役所ホームページ