

# まちづくりと一体となった 都市交通施策に関する提言

平成 19 年 6 月

全国市長会 街路事業促進会議  
まちづくりと一体となった  
都市交通施策検討会議



# 目 次

はじめに	1
<b>I 提言</b>	
まちづくりと一体となった都市交通施策に関する提言	3
<b>II 各提言項目について</b>	
1. 賑わいや快適な歩行空間の創出等のための多様な道路整備	9
2. 公共交通による市街地アクセスの強化	10
3. 面的な歩行者・自転車利用空間の整備	11
4. 中心市街地のまちづくりと一体となった駐車場施策	12
5. 公民協働によるソフト施策の推進	13
6. コンパクトなまちづくり実現のための都市交通施策	14
7. 交通結節点整備・管理に係る費用負担等のルール化	15
8. 交通結節点整備に関する実績等のデータベース化	16
おわりに	17
<b>III 関係資料</b>	
◆ 都市交通施策検討会議幹事会各分科会検討結果	
・ 第1分科会	21
・ 第2分科会	57
・ 第3分科会	89
◆ 開催要綱	101
◆ 委員・幹事名簿	103
◆ 検討経過	113



## はじめに

現在、多くの都市は危機に直面している。人口減少、超高齢化、都市間における格差拡大、厳しい財政状況など、都市の自立を実現するには余りにも多くの課題を有している。

こうした中、モータリゼーションの進展に伴い、車社会を前提とした拡散型のまちづくりが進められた結果、鉄軌道やバス等の公共交通の維持は困難な状況となり、郊外部への大型商業施設の立地と相俟った中心市街地の衰退など、多くの都市が高齢社会に望ましいとされる、歩いて暮らせる環境とは、かけ離れたものとなった。

また、拡散型の都市は道路や下水道といったインフラの整備においても非効率であり、厳しい地方都市の財政を圧迫する一因となっている。さらに、CO<sub>2</sub>排出削減など地球環境対策の観点からも移動のエネルギー効率が低い都市構造は望ましくないことは明らかである。

こうした状況を踏まえ、これからのまちづくりは、拡散型から集約型の都市構造への再編を志向すべきであり、それを実現する具体的な施策について、これまでの背景や地域特性を踏まえつつ、地域の実情にあったコンパクトなまちづくりを、市民の賛同と協力を得て推進する必要がある。

コンパクトな都市においては、自動車による移動と、歩行者、自転車、公共交通による移動の役割分担を見直し、通過交通の排除を目的とした環状道路等による交通円滑化と、中心市街地への公共交通でのアクセス向上や歩行者環境の面的拡がりに資する交通施策等を総合的に進め、併せて拠点に都市の諸機能を効率的に集積させた市街地整備を行うなどの取組が必要であると考えられる。すなわち、利便性、快適性が備わった公共交通の導入・整備をまちづくりと一体となって進め、過度に自動車に依存せず、市民の日常生活における移動手段として徒歩、自転車、公共交通による移動が復権できるよう、まちづくりを進めることが今後期待される。

以上のような認識のもと、安全で安心できる豊かな都市環境の実現に向けた、これからの都市交通施策のあり方を具体化するため、全国市長会街路事業促進会議に、40市の参画を得て「まちづくりと一体となった都市交通施策検討会議」を設け検討するに至った。検討にあたっては、広い見識と専門的なアドバイスを頂くため、学識経験者からご協力を頂き、幅広い議論を約2年にわたり行ってきた。

これらの議論を踏まえ、まちづくりと一体となった都市交通施策の推進を図るに必要な8つのポイントを提言としてとりまとめた。これらは、各都市が具体的な都市交通施策を展開するに際して、極めて重要な事項であり、広く関係者のご理解とご協力を得て、将来にわたって持続可能な“まち”が実現できるよう切に望むものである。

平成19年6月

**全国市長会 まちづくりと一体となった都市交通施策検討会議**



# I 提 言

## まちづくりと一体となった都市交通施策に関する提言

### 1. 賑わいや快適な歩行空間の創出等のための多様な道路整備

賑わいや快適な歩行空間の創出等のための多様な道路整備を促進するため、基本的な取り組み方針を提示するとともに、道路の持つ多様な機能に着目した道路構造に関連する基準等の策定や運用指針の提示等を行うこと。

### 2. 公共交通による市街地アクセスの強化

公共交通による中心市街地へのアクセスを強化し、まちづくりの観点から必要な公共交通を地方自治体が主体的に計画・整備することを可能とするため、制度面や財政面に対する国の支援を強化すること。

### 3. 面的な歩行者・自転車利用空間の整備

中心市街地等の魅力向上を図り、歩行者の専用・優先空間の整備や安全・快適な自転車利用を促進するため、交通管理を含めた地区交通施策を円滑に推進する仕組み・ルールづくりを行うこと。また現道も含めた道路空間の柔軟な利活用のための制度の見直しなど、施策の展開を支える制度面・財源面での重点措置等の対応を行うこと。

### 4. 中心市街地のまちづくりと一体となった駐車場施策

都市内の様々な駐車問題に対応し、中心市街地における魅力あるまちづくりを推進するため、自動車の流入を適切に誘導する交通施策と連動した駐車施策や、駐車場施設の効率的活用・多様な駐車ニーズへの取り組みを総合的に支援するための仕組みづくりなど、施策の展開を支える制度面・財源面での支援を行うこと。



## 5. 公民協働によるソフト施策の推進

公民協働による地区交通整備の推進を図る上で、ソフト施策を中心に住民等民間主導の取り組みを積極的に導入するため、推進母体となる協議会組織の位置づけ、及び多様な取り組みを可能とする新たな仕組み・制度の整備を行うこと。

## 6. コンパクトなまちづくり実現のための都市交通施策

効率的で持続可能なコンパクトなまちづくりの実現に向け、地方公共団体が中心となり策定する都市交通戦略等に位置づけられた公共交通の維持・整備・活性化事業を、地方公共団体が主体的に推進する場合、国の支援の対象範囲を拡充し、柔軟な運用を図ること。

## 7. 交通結節点整備・管理に係る費用負担等のルール化

駅前広場・自由通路等の整備・管理に係る費用負担・協議・調整・手続きのルール化と公的位置づけの検討をすること。また、協議調整の仕組みづくりや標準的な協定書等の作成を行い、提示すること。

## 8. 交通結節点整備に関する実績等のデータベース化

交通結節点整備に関する協議・調整実績のデータベース化とそれを効率的に活用・維持管理・更新できる仕組みづくりを行うこと。また、情報交換の場づくり等の支援を行うこと。



## Ⅱ 各提言項目について



## 1. 賑わいや快適な歩行空間の創出等のための多様な道路整備

**賑わいや快適な歩行空間の創出等のための多様な道路整備を促進するため、基本的な取り組み方針を提示するとともに、道路の持つ多様な機能に着目した道路構造に関連する基準等の策定や運用指針の提示等を行うこと。**

都市の環状道路が概成しつつある中、今後は、通過交通の排除と地区内道路の再構築等による賑わいや快適な歩行空間創出のための道路整備が求められている。

しかし、道路に関する現行法制度体系が基本的には自動車交通に着目した画一的なものであるため、集約型都市構造の主役である歩行者・自転車、公共交通の側から発想した柔軟な道路空間整備には、十分な対応が図れないのが現状である。

そのため今後は、歩行者・自転車、公共交通をはじめ、景観・環境や賑わい、防災など多様な機能を担う道路空間をネットワークとして都市内、地区内に適正に展開させるため、中心市街地活性化の視点に立った交通基盤整備のあり方や、地区レベルでの交通環境改善とまちの賑わいを創出する地区交通計画への基本的な取り組み方針、さらには道路の持つ多様な機能に着目した道路の構造に関連する基準等の策定や運用指針の提示等が望まれる。

## 2. 公共交通による市街地アクセスの強化

公共交通による中心市街地へのアクセスを強化し、まちづくりの観点から必要な公共交通を地方自治体が主体的に計画・整備することを可能とするため、制度面や財政面に対する国の支援を強化すること。

今後の超高齢化社会においては、車を運転できない高齢者等の移動問題が深刻となり、快適な公共交通確保が重要となる。

しかし、現状においては採算性などの理由により、バスサービスの低下や赤字ローカル線の維持が困難な状況が伺える。

公共交通は、集約型都市構造の実現に不可欠な「都市の装置」であり、安定した機能の発揮が求められることから、事業採算性のみによって、存廃やサービス水準等が決定されることは適切ではなく、地方自治体が都市交通戦略等において必要な公共交通を主体的に位置づけ、国および事業者との役割分担のもと、計画策定、整備、運営管理に対し、一定の決定権を持った上で創意工夫を施しながら行うことが重要である。

そのため、「都市の装置」として必要な公共交通に関し、地方公共団体が主体的に、交通事業者等関係者間の調整を行いつつ計画・整備することを制度的に担保するとともに、公共交通のハード・ソフト施策（インフラ整備等）に対する財政面の公的支援の拡充などが望まれる。

### 3. 面的な歩行者・自転車利用空間の整備

中心市街地等の魅力向上を図り、歩行者の専用・優先空間の整備や安全・快適な自転車利用を促進するため、交通管理を含めた地区交通施策を円滑に推進する仕組み・ルールづくりを行うこと。また、現道も含めた道路空間の柔軟な利活用のための制度の見直しなど、施策の展開を支える制度面・財源面での重点措置等の対応を行うこと。

中心市街地活性化のため、公共交通の利用環境改善や自動車流入の抑制とあわせ、面的な歩行者専用・優先空間の整備等を促進し、中心市街地の魅力を高めていく必要がある。

また、道路空間の再構築・機能分担による安全で快適な自転車の走行空間の確保や、沿道施設との協調・道路上への駐輪施設の設置等による秩序ある自転車利用への取組みが望まれる。

しかし、これら施策をハード・ソフトの両面から多角的に展開するためには、交通・各道路管理者など多くの関係機関との調整が必要となり、地方自治体による主導的な実施は難しいのが現状である。このため、歩行者・自転車環境の整備に必要なハード・ソフト施策を地区交通マネジメントとして一体的・面的に展開できるよう、法改正も含め、必要となる現行制度の見直しや公的支援の拡充（特に現道も含めた道路空間の柔軟な利活用のための制度の見直し、整備済道路や既存道路の再構築、公共交通の環境改善等を対象とした支援の拡充）等が必要となる。

#### 4. 中心市街地のまちづくりと一体となった駐車場施策

都市内の様々な駐車問題に対応し、中心市街地における魅力あるまちづくりを推進するため、自動車の流入を適切に誘導する交通施策と連動した駐車施策や、駐車場施設の効率的活用・多様な駐車ニーズへの取り組みを総合的に支援するための仕組みづくりなど、施策の展開を支える制度面・財源面での支援を行うこと。

これまでの駐車場施策は、自動車交通の増加に伴い、施設の確保が急務とされ、供給を主とした駐車場整備を進めてきた。

しかしながら、これからは各都市の実情や特性を踏まえ、従来の施設整備だけでなく、まちづくりの観点から駐車場施策を展開することが重要である。

具体的には、情報提供や駐車場施設の効率的活用などソフト面での対応や、P & R・公共交通アクセス軸の強化など他の交通施策との連携方策、違法駐車対策・荷捌きスペースの確保・駐車場の乗り入れ口に伴う歩道空間の分断など様々な駐車問題に対し、総合的に取り組む必要がある。

このため、付置義務駐車場のあり方を含め、快適な歩行空間の創出や駐車場利用の効率化に資する施設の集約化・共同化等戦略的に駐車施設を配置する方策や駐車施設の高度化について検討を行うとともに、関係主体間の調整・合意形成の円滑化や駐車施設の適正利用に向けたルールづくりなどを制度面・財源面から積極的に支援する必要がある。



## 5. 公民協働によるソフト施策の推進

公民協働による地区交通整備の推進を図る上で、ソフト施策を中心に住民等民間主導の取り組みを積極的に導入するため、推進母体となる協議会組織の位置づけ、及び多様な取り組みを可能とする新たな仕組み・制度の整備を行うこと。

総合的な都市交通戦略を円滑に推進するため、関係者間の合意形成を図り、交通施策を推進する協議会方式（都市交通戦略の地区交通版）の体制づくりと計画立案のルールづくり、施策展開を支援する規制緩和等が必要となる。

特に、将来の民間主導によるまちづくり（地区交通環境の育成・管理・運営等）への移行を念頭に、民間による持続的な道路管理やエリアマネジメント等を可能とする新たな仕組み・制度の検討が必要である。

## 6. コンパクトなまちづくり実現のための都市交通施策

効率的で持続可能なコンパクトなまちづくりの実現に向け、地方公共団体が中心となり策定する都市交通戦略等に位置づけられた公共交通の維持・整備・活性化事業を、地方公共団体が主体的に推進する場合、国の支援の対象範囲を拡充し、柔軟な運用を図ること。

地域活力の維持や、効率的な都市運営を可能とするコンパクトな都市構造の実現に向け、地方公共団体が公共交通の維持・整備・活性化に関して果たすべき役割はますます大きくなっている。

総合交通戦略に関わる支援制度の対象に、車輛購入費、運行経費、施設改修経費等も含めるなど、支援対象の一層の拡充と地域が使いやすい制度運用が求められる。

## 7. 交通結節点整備・管理に係る費用負担等のルール化

**駅前広場・自由通路等の整備・管理に係る費用負担・協議・調整・手続きのルール化と公的位置づけの検討をすること。また、協議調整の仕組みづくりや標準的な協定書等の作成を行い、提示すること。**

駅前広場・自由通路・駅舎等の交通結節点の整備に際し、鉄道事業者の受益が生じる場合があるが、都市側からの発意等を理由に鉄道側が都市側に過度な負担を求める事例がある。このような鉄道側の姿勢に対し、地方公共団体毎の異なる対応では、情報量等に勝る鉄道側の一方的な考え方による調整が行われるという状況があるため、各地方公共団体が足並みを揃え、駅前広場等交通結節点の果たす役割と整備に伴う受益の整理を踏まえつつ、各事業者の受益に相応しい費用負担等のルール化が必要である。

また、駅前広場・自由通路等の整備・管理に係る鉄道事業者やバス・タクシー事業者との協議・調整が整わず、整備の遅れが生じたり、合理的な計画にならなかつたりする事例が多く見られる。

鉄道事業者やバス・タクシー事業者が協議会等に参加しなければならない仕組みや協議・調整方法の基本ルール、標準協定書等の作成が必要である。

## 8. 交通結節点整備に関する実績等のデータベース化

交通結節点整備に関する協議・調整実績のデータベース化とそれを効率的に活用・維持管理・更新できる仕組みづくりを行うこと。また、情報交換の場づくり等の支援を行うこと。

交通結節点整備に関する鉄道事業者等との協議を対等に進めるには、自治体相互で他の自治体における結節点整備等の情報を共有化・蓄積できるツールが必要であり、そのツールを維持管理・更新していくための仕組みが必要である。また、結節点整備は都市側・鉄道側双方でまちの魅力向上等のビジョン・目標を共通認識として持ち、協働して進める必要があることから常日頃から情報交換等の継続的な論議のできる場づくり等に対して積極的な支援が必要である。

## おわりに

まちづくりと一体となった都市交通施策について、計3回の検討会議及び5回の幹事会と幹事会の各分科会における議論を踏まえ、本提言を取りまとめた。

都市交通問題については、相当に専門的な知識と経験を踏まえた議論が必要であることから、埼玉大学工学部の久保田尚教授、横浜国立大学大学院工学研究院の中村文彦教授、日本大学総合科学研究所の高橋洋二教授及び国土交通省都市・地域整備局街路課の各担当官には、終始熱心にご指導・ご助言を頂いたところである。ここに改めて感謝の意を表する次第である。

時間的な制約もあり、必ずしも十分に議論を尽くしきれないところもあったが、基本的には自由に意見を述べ合って討論し、意見の集約を図っていったものである。

都市交通の多様性・多面性とそれゆえの取扱いの難しさが実感され、結果として現実的な交通管理という観点に力点が置かれた面も否めないが、これまで、本会において都市交通に係る本格的な議論がなされることが多くはなかったことからすれば、当検討会議において、まちづくりと一体となった都市交通施策のあり方について真正面から取り上げ、諸問題への対策を取りまとめた意義は少なくないと考える。

繰り返しになるが、これからの都市交通は、まちづくりと一体となって総合的に考えるべきであり、今後もその点は変わらないと思う。

当検討会議としては、今回提言した諸対策が広く関係者の理解を得て、実現するように願うものである。

