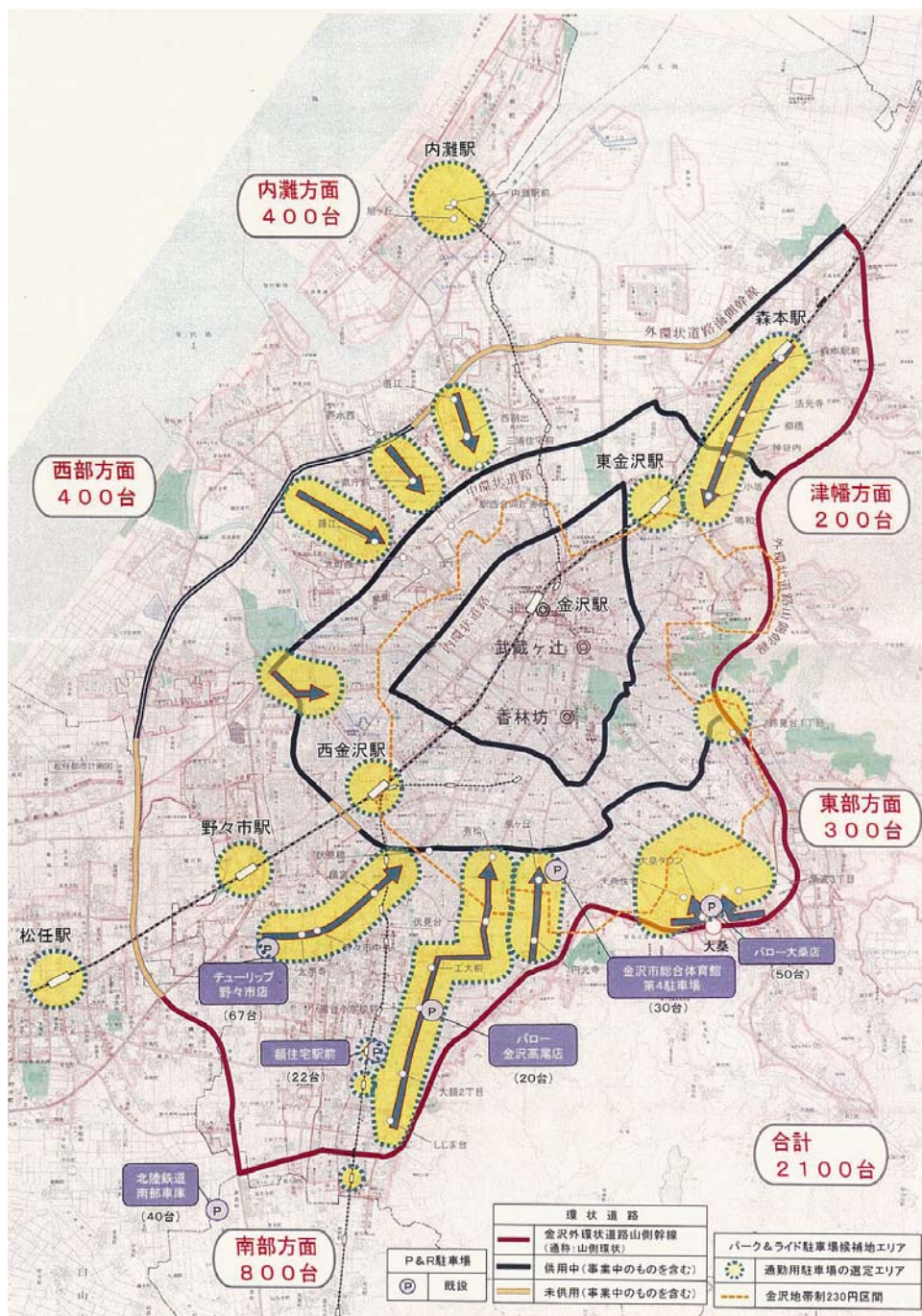


■ P & R駐車場の整備

- ・ 目的・利用状況に応じて、適切な位置、規模を判断し設置する。
- ・ 地区内においては、他の駐車場施策（商業・業務用駐車場や荷捌き場等の設置、民間駐車場の共同化・集約化等）との連携を図る。
- ・ あわせて利用促進策（利用利便性の向上、料金の低減化や乗継ぎの円滑化等）や施設整備に対する公的助成等を導入する。

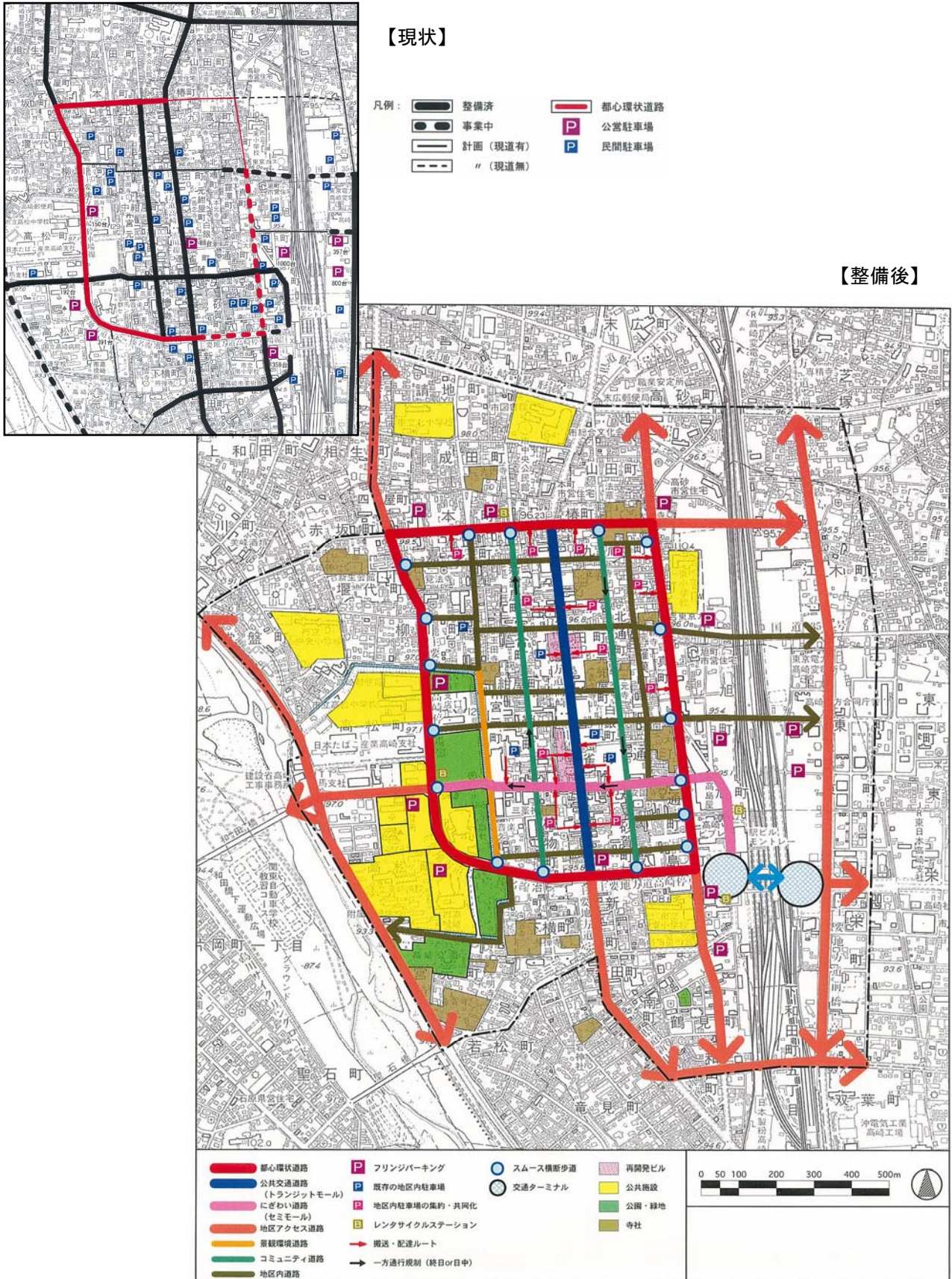
図-27 金沢市におけるP & R駐車場



■地区内駐車場のフリンジパーキングへの集約化

- ・フリンジパーキングの整備等により、市街地への自動車乗り入れの抑制を図る。

図-28 高崎市におけるフリンジパーキング・荷捌き駐車場の整備案



■荷捌きへの対応

- ・歩行者・自転車や公共交通の空間と調和した物流交通の適正化に向け、沿道土地利用や交通管理と連携した駐車場・荷捌きスペース等の適正配置と整備（共同化・集約化）を推進する。
- ・既存駐停車スペースの荷捌き転用や、集配集中時間帯における交通施策の実施（トラックタイムプラン等路上対応）等、既存施設の運用による対応を図る。
- ・また、共同荷捌き場の整備（路外対応）や共同集配システムの構築（集配動線の指定等）に伴う物流交通処理の効率化を促進し、歩行環境の改善を図る。

図-29 共同荷捌き駐車場（金沢市）



図-30 路外荷捌き場（東京都目黒区）



図-31 路上荷捌き停車区画（東京都千代田区）



(5) 公民協働によるソフト施策の推進

■歩行者主体の地区交通環境の整備にあたっては、地域住民等の参画を前提とした公民協働の取り組みが必要。

■特に、交通規制の適正運用や地区交通施設の日常的管理等は、まちづくり活動の効率的展開や地域コミュニティ形成の視点からも、住民等民間主導による対応の方向を検討することが重要。

- ・地区レベルの交通特性や地域住民のニーズに柔軟に対応した地区交通計画の実現にあたっては、管理者、事業者、住民等の関係者間合意に基づいて施策の展開を図ることが重要である。
- ・地区交通環境の整備と、整備後の維持管理、運営は、まちづくりにおける不可分の課題であり、きめ細かな対応を継続的に図っていくためには、むしろ地域住民や商業者等の民間が主体となったまちづくり活動を持続する中で、公共的機能の担保を図る方向が期待される。
- ・具体的には、公民協働の推進体制づくりが必要であることから、多様な関係者が参画できる協議会組織の構築や、協議会組織のコントロールに基づく民間まちづくり活動の運営（地区交通環境の管理運営への参画）等が想定される。

※ 協議会組織：道路管理者、交通管理者、行政、住民、商店会、自治会、市民団体、有識者、交通事業者等

※ 民間活動：環境の美化、公共施設の維持管理、協定等の遵守、活性化への取り組みに加え、道路管理やエリアマネジメント等も含めた広範な活動

図-32 道路空間の多様な活用方策と整備に関する取り組み事例（新潟市・古町通り）



道路空間の多様な利用方法と整備について、地元商店街と協力して検討している。

4. 提案実現に向けた提言

(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

【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

【提言2】: 公共交通による中心市街地へのアクセスを強化するため、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) 面的な歩行者専用・優先空間の整備

【提言3】：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

【提言4】：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

【提言5】：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。

都市交通施策検討会議
幹事会各分科会検討結果

第2分科会

コンパクトなまちづくり実現のための
都市交通施策

まとめ

■各都市のまちづくりの課題

- ・地方都市においては、市街地の郊外への拡大、自動車交通への依存度の高まり、鉄軌道やバスなどの公共交通の衰退、中心市街地の空洞化が、スパイラル的に進行している。
- ・そうした中で、都市管理のための行政コストの増大、環境負荷の増大、自動車が自由に使えない市民にとっての暮らしにくさの拡大、都市の魅力や活力の低下といった問題が顕在化しつつある。
- ・こうした問題は、今後見込まれる人口減少に伴う歳入の減少や、自動車が自由に使えない高齢者の増加により、さらに深刻化するおそれがある。

■まちづくりの基本方向

- ・持続可能な都市運営を行うためには、上記のスパイラルを断ち切り、「利便性の高い公共交通の沿線に居住、商業、業務、福祉、文化、交流等の機能が集積した集約型都市構造」へと誘導していく必要がある。
- ・そのためには、市街地拡大の抑制、自動車利用の抑制、公共交通の活性化、中心市街地や公共交通沿線における居住機能や施設立地誘導等の施策を、総合的に推進する必要がある。

■コンパクトなまちづくりのための交通施策の方向性

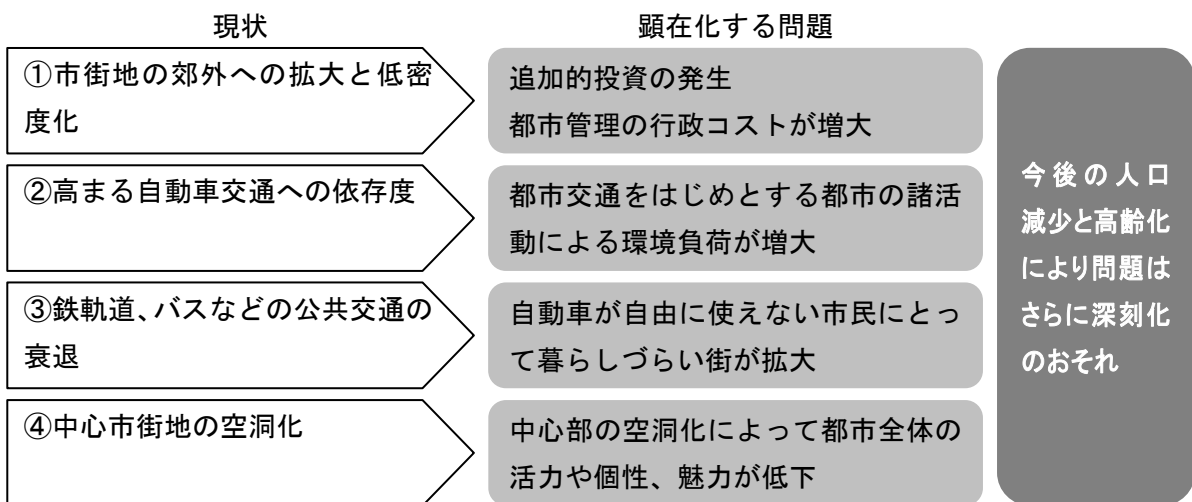
- ・公共交通の活性化は、コンパクトなまちづくり推進のための重要な「手段」であり、今まで以上に公共が大きな役割を果たしながら取り組む必要がある。
- ・そのためには、コンパクトなまちづくりに向けた公共交通活性化の戦略を、公共、交通事業者、地域住民代表などが参画して策定する必要がある。また、各主体の連携と適切な役割分担によって取り組みを進めるべく、協議・調整を行う体制を整える必要がある。
- ・利便性向上によって需要創出を図り、コンパクト化を牽引する路線（公共交通軸）では、サービス水準や利便性の向上のために必要な初期投資について公共が一定の負担を行ったうえで、民間のノウハウを生かした効率的な運行を図る必要がある。
- ・公共交通軸を補完する路線については、需要に応じた適切な運行形態へと変更するとともに、必要に応じて運行についても行政が一定範囲で支援を行いつつ、地域(利用者)も相応の負担をすることで、サービス水準の維持を図る必要がある。
- ・コンパクトな都市構造形成に向けた、都市の交通戦略に位置づけた公共交通活性化事業に対する、包括的な助成制度が求められる。

1. 各都市におけるまちづくりの課題とまちづくりの基本方向

1) 都市の現状と顕在する問題

○地方都市では、市街地の低密拡散化や自動車依存度の高まりなど、共通して以下の①～④に示すような現状があり、①～④それぞれが関連しあってこうした状況がさらに進行している。こうした中で、行政コスト増大に伴う地方財政の圧迫や高齢者の生活不便等の様々な問題が顕在化しつつある。

○特に、都市の拡大や人口低密化に伴う行政コストの増大（非効率化）、公共交通の衰退に伴う公共交通不便地域の拡大といった問題は、今後見込まれる人口減少に伴う行政の歳入減や高齢者の増加により、さらに深刻化するおそれがある。



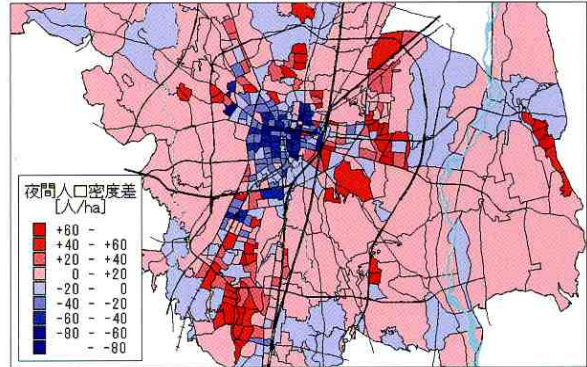
①市街地の郊外への拡大と低密度化 →新たに必要となる追加的投資

ゴミ収集、福祉、除雪等の都市管理の行政コストが増大

都市の拡大・低密化

○夜間人口密度の推移（宇都宮市）

■夜間人口密度の推移（昭和50年～平成12年）

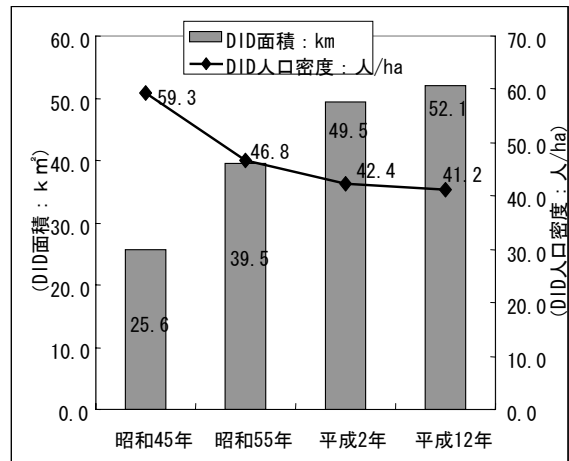


資料: 国勢調査

○DID面積の拡大とDID人口密度の低下

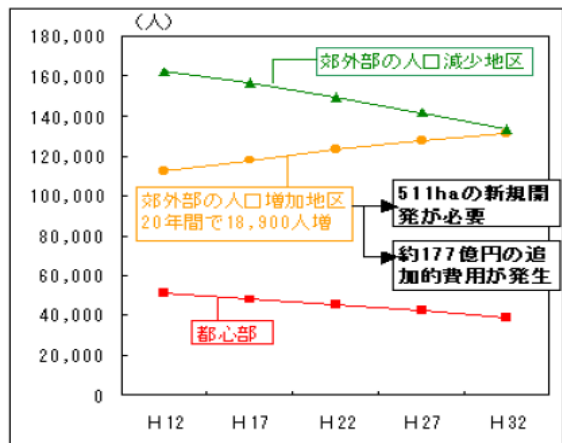
(富山市)

- ・過去30年間で
DID面積は、2倍に増え、
DID人口密度は、2/3に低下



○20年後の人口推計と新規開発規模（富山市）

富山市における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。

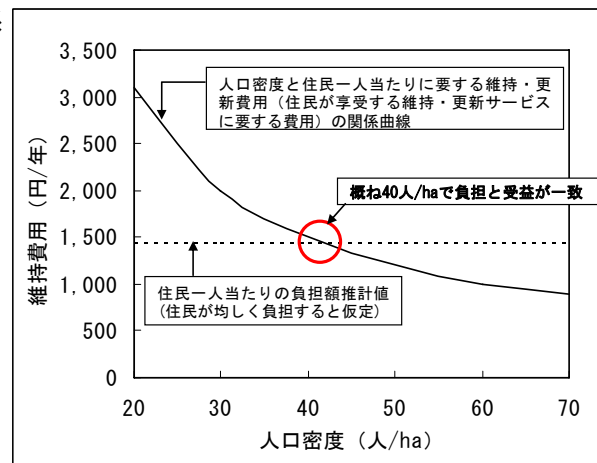
出典: 富山市資料

都市の拡大に伴う公共投資

○除排雪延長と除排雪費の推移（青森市）



○市街地の人口密度と都市施設の維持費用の関係（富山市）



投資的経費の縮小

○投資的経費の推移（富山市）

