

## 街路交通における最近の話題

国土交通省都市局街路交通施設課  
街路事業調整官 吉田 信博

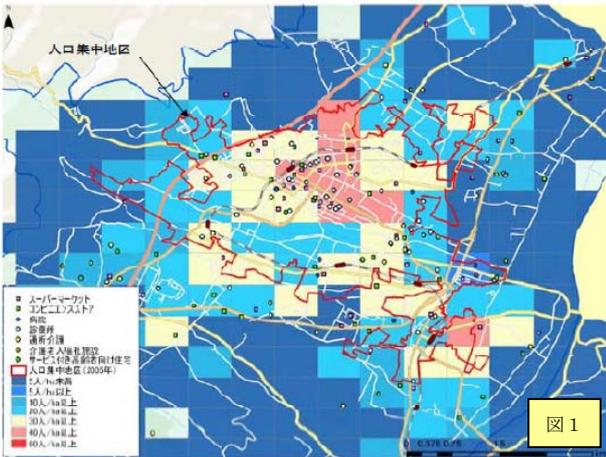
### <都市再興について>

本日は、私の方からも皆さんに質問をする形で講演をさせていただきますのでよろしくお願いします。

それでは、『街路交通における最近の話題』についてお話をさせていただきます。

まず始めに、『都市再興』と言って、都市局で新しい法律まで作ってやろうとしている事業のご紹介をしたいと思います。都市再生やコンパクトシティ等を『日本再興』にあやかって『都市再興』と名前をつけて、我々は今一生懸命取り組んでいます。

これは皆さんもご存じの通りですが、人口は2040年には1970年と同水準まで減少するが、市街地の面積は倍増しています。当然そうなると、人口密度は少なくなります。高齢化も当然進んでいきますが、生産年齢の人口が約30%減少してしまうと見込まれており、これは県庁所在都市も人口10万人都市も同じような傾向が見られます。



これ(図1)は、長野県飯田市の例です。青い所が人口密度が少ない地域ですが、コンビニやスーパー、診療所等が建っています。コンビニは、1日当りの人数が3,000人いないと経営が難しいと言われており、ある程度人口密度がないと経営が成り立たないわけなのですが、飯田市は2,000人ぐらいしかいません。コンビニでさえ、生き残れないかもしれないという状況になっています。色が赤い所は、人口密度が多い地域なので、当然このような地域に店が多く建っています。これから先は、青い地域が増えてくるので、このような施設の維持が困難となり、都市機能が過疎化するということが懸念されています。

都市の再興戦略ということで、委員会を立ち上げ、今までに7回ほど委員会を開催しました。現在は、中間取りまとめを行い、法律の骨子が作れるぐらいの案を作って進めている状況です。どういった内容かということなのですが、集約型都市構造を作っていきましょうということです。その具体的な戦略を決めていまして、1つは人口密度を維持しましょうということと、もう1つは都市機能を集約立地するための施策に取り組んでいきましょうということです。

大都市の方は、国際競争力といった観点で取り組んでいこうと考えています。大都市の郊外部は、地方都市と似ているのですが、地方都市と同じように都市間連携をして機能を維持していこうという方向性を持っています。

具体的には、ここ(図2)に描かれている絵のようになっていきます。これが都市全体のイメージで、この青い

所に人を集めましょう、一定の人口密度を維持しましょうということ、赤い所に都市機能を集めましょうということです。そして薄く青い所が現在の DID で、これが縮小していくのは仕方がないのですが、できるだけこの人口を維持した空間を維持し、できるだけ都市機能を集めましょうということ、これを両方取り組んでいきたいと思います。さらに、この赤い所は都市機能を集める地域ですが、こういう所を結ぶ公共交通を充実させましょう、という 3 つの柱で取り組んでいます。

先ほども言いましたが、都市機能を赤い所に集めましょう、商業施設だけではなく、病院や福祉施設等も含めて計画的に配置しましょうということ、人口密度をある程度維持できる空間を確保しましょうということ、そのような所を公共交通で結びましょうということ、この 3 つをセットで取り組んでいきたいと思います。これを施策・方向性として出しています。

予算上の措置もそれにあわせて取り組んでおりまして、1 つは都市機能を集めるということです。リノベ事業を拡充して、生活サービス機能立地を図りましょうということで、医療や福祉や子育て支援施設、このような建物を誘導する施策を一生懸命頑張って策定しています。さらに、市が持っている学校の跡地等を今盛んに活用されているので、そのような学校の跡地等を活用して都市機能と呼んでくる、維持するといったことを今予算要求しています。

それから、こちら（図 3）が街路交通施設課で取り組んでいることです。この絵の黒い線が、公共交通を表しているのですが、こういった所に公共交通を充実させなければならないので、都市機能の立地を支えるような公共交通を支援強化しようということをしてしています。それから、元の市街地であった地域、絵では薄い青色で表しており、どうしても訳あって縮小してしまっているのですが、このような所については、緑化を図る等ということに取り組んでいます。

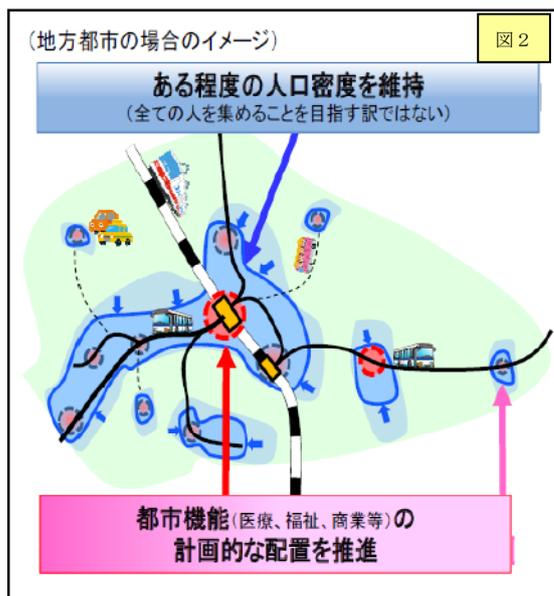


図 2

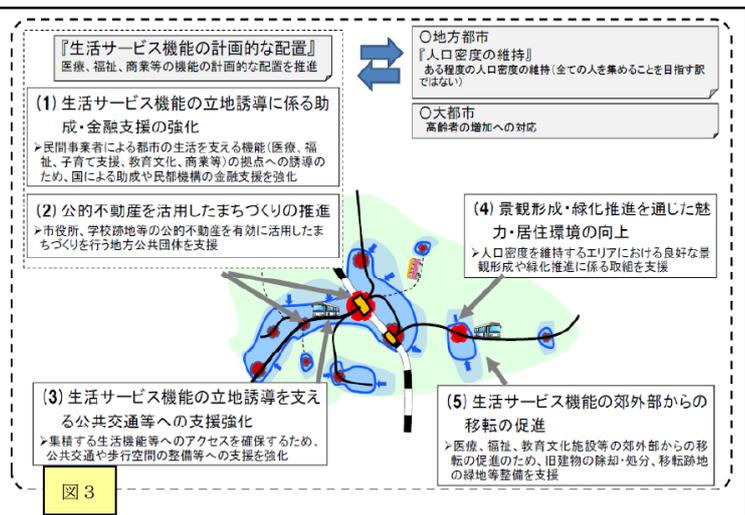


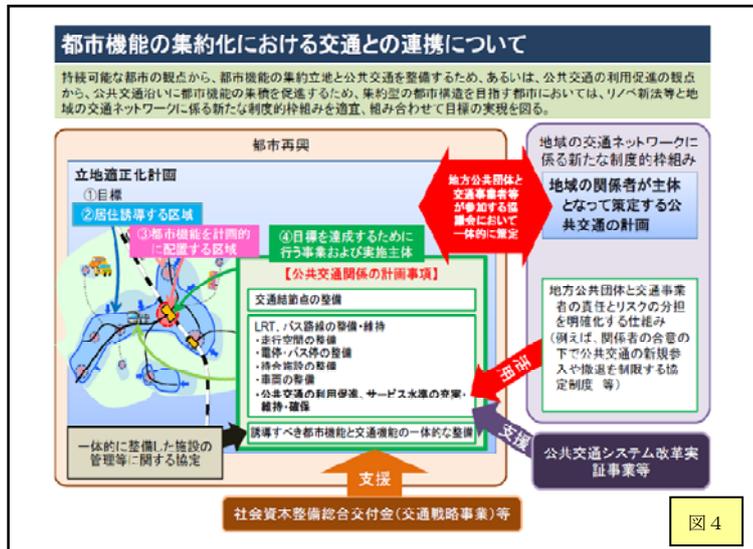
図 3

元々の市街地であった地域、絵では薄い青色で表しており、どうしても訳あって縮小してしまっているのですが、このような所については、緑化を図る等ということに取り組んでいます。これらが、来年度要求の 1 番の大きな目玉となっております。予算要求を一生懸命取り組んでいるという状況です。

また、交通政策審議会という組織が同時に動いています。地域公共交通部会というのが 2006 年 9 月に立ちあげられました。交通の観点からも『歩いて暮らせるまちづくり』、『コンパクトなまちを作っていく』ということで、公共交通の充実を図る仕組みを一緒に考えていきたいと思います。同時に進んでいます。

また、自治体からバスやタクシー等の公共交通について、国ではなく県や市等の地方が自ら実行できる仕組みづくりが必要だということ、国交省が提案している新たな制度的枠組の構築を早くしてほしいということも言われています。

地域公共交通部会が国土交通省で始まりまして、主な審議事項というのがいくつかあります。地域公共交通の充実を図るための制度的枠組のあり方や、効率的な運営や良質なサービスを確保するための方策について議論されています。1番のポイントは、国や市等の地域公共交通の充実を図るに当たっての関係者の役割分担や責任分担のあり方についてです。要するに交通の観点からも『コンパクトなまちづくり』ということを一括で進めなければいけないということが議論されています。



こちら(図4)が、都市再興と地域公共交通部会で取り組んでいることです。これは、公共交通政策部と都市局で一緒になって作ったデータですが、一体的に進めましようということを考えています。都市再興の方で、居住を誘導する区域と人口密度を維持する区域、それから都市機能を計画的に配置する区域が位置付けられています。それから、このような所を結ぶ公共交通をどのように充実させるかというのが、都市再興の立地適正化計画の中に位置付けられています。ですから、公共交通関係の計画事項として、LRT

やバス路線を整備したり、バスを1時間に何本走らせるのか、そういったことがあげられています。

地域公共交通部会の方も、まさにそれにあったようなことが議論されています。ここに、地方公共団体と交通事業者の責任とリスクの分担を明確化する仕組みと書いていますが、分かり易く言えば、関係者の合意の下で公共交通の新規参入や撤退を制限する協定制度ができないかというのを検討しています。要は、この路線はバスを1時間5本走らせる、その代わり市は結節点の整備やバス停の整備を行う、このようなことをする場合には、協定制度を結んで約束を破れないようにしましょうということのを両者一体で進めていこうとしています。それぞれが別々に進めるのではなく、同じ協議会で一体的に策定しましょうということ今検討を進めています。それを社会資本整備総合交付金や公共交通システム改革実証事業で支援することを一体的にやってみようということを議論しているところです。

<平成 26 年度予算要求について>

それから、街路交通施設課の予算要求もあわせて説明しておきたいと思います。

まず始めに、先ほどの都市再興関連のことです。都市地域総合交通戦略の事業、これは社会資本整備交付金の中の事業ですが、これらについては今概ね3分の1の補助率です。しかし、先ほど説明した都市再興の立地適正化計画に位置付けられた計画については、2分の1にするということを予算要求しています。

次に、総合交通戦略で行っている事業ですが、バス路線の整備やバスロケーションシステム、乗り継ぎ拠点の整備等は補助率3分の1ですが、都市再興の新しい法律に基づく計画に位置付けた場合には、補助率を2分の1にするといった要求をしています。この要求は、何とか採用されそうですので、ぜひ社会資本整備交付金の一般の街路事業と併用して使ってもらえれば非常に良いのかなと思っています。

それからもう1つ、これは国際競争拠点都市整備事業と言いまして、特定都市再生緊急整備地域の中で補助制度として設けています。道路や市街地再開発や区画整理等に対して2分の1の補助率で出せるようになって

いるのですが、補助対象事業者に新しく民間事業者と都市再生機構を追加して、ここに直接国が支援できるということを要求しています。民間事業者は難しいかもしれませんが、都市再生機構は可能性があるので非常に使い勝手が良くなるのではないかと思います。

最後にもう1つ、地下街防災推進事業について説明します。最近のテレビや新聞では、地下街が老朽化して危ないということが言われています。かなり古い地下街がたくさんあるので、そういった所はかなり老朽化しています。2次部材や避難路が危険なので、これも国として安全性を高める必要があるのではないかと思います。ことと取り組み始めました。予算要求としては、『地下街の安心避難対策ガイドライン』を今作成中なので、それに基づいて各地下街会社で計画を作ってもらい、安全対策をしてもらうことに対して国として支援できないかということ予算要求しています。

では、ここで質問をさせていただきます。都市再興の制度と支援に期待できるか聞きたいと思います。

(出席者による回答)

期待できるとの回答の方が多いので、頑張って良い制度にしていききたいと思います。

次に、先ほど説明した平成26年度の予算要求で期待するものについて聞きます。

(出席者による回答)

地下街防災はあまり人気がないですね。戦略の2分の1補助は何とかなると思いますので、皆さんの期待に応えられると思います。

#### <健康・医療・福祉のまちづくり>

では、また説明に戻ります。もう1つ、街路交通施設課で一生懸命取り組んでいる健康・医療・福祉のまちづくりについてご紹介したいと思います。

75歳を超えると介護や入院が増え、医療費や年金もどんどん増えていきます。筑波大学の久野教授は様々な研究をしております、歩くと医療費の削減効果があると考えております。1日1歩で0.06円、1万歩歩くと600円医療費が削減して儲かると言われております。人口70万都市だと430億円、今治市の人口はこの約4分の1ですから、100億円ほど医療費が削減されるということですので皆さん是非歩きましょう。こういったことをやるために、地域包括ケアとって介護、医療、住まい、生活支援、介護予防をセットで地域としてやっていきたいと思います。ですから、生活支援と介護予防のために町をどうするか、移動をどうするか等について一緒に取り組んでいくべきだということで、健康・医療・福祉と連携したまちづくりというのを今一生懸命進めています。歩いて健康になってもらうための町を作っていかなければいけません。それが、国民全体の医療費の負担減につながるということで、『健康・医療・福祉と連携したまちづくりの手引き』というのを今作成中です。もう暫くしたら公表できると思いますので、皆さんにぜひ参考にしてもらいたいと思います。

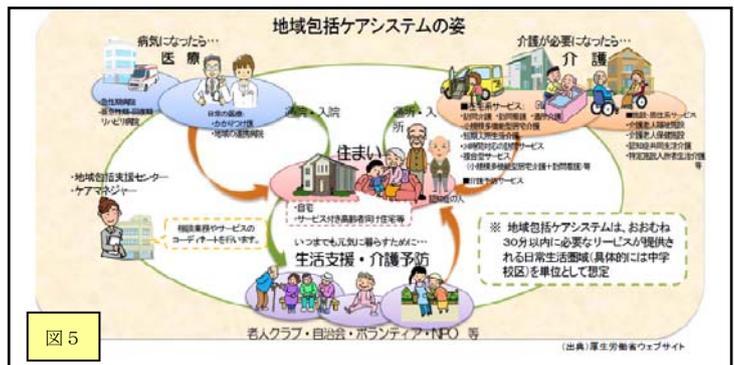


図5

あと、歩かせるというより歩いてもらうような空間が非常に大事だと久野先生も言っておられます。オランダでは、歩く空間を作ったり、バスだけが走れるバストランジットの整備等、市民を歩かせるといった取り組

みをしています。このようなまちづくりは非常に大事だと思います。

ではここで、再度皆さんにお聞きします。健康・医療・福祉のまちづくりについてどう思いますか。

(出席者による回答)

取り組みたいという人が多いみたいですね。手引きを出しますのでぜひ参考にしてください。

次の質問です。健康・医療・福祉のまちづくりで難しいと思うことは何ですか。

(出席者による回答)

やはり福祉との連携は難しいですね。今一生懸命国レベルでやり始めましたから、手引きも出すのでぜひそれを参考にやってほしいと思います。

<海外の最新自転車事情>

それではまた話に戻ります。次は、海外の最新の自転車事情を簡単にご紹介したいと思います。

ヨーロッパは自転車先進国でオランダやドイツ、デンマークがそうなのですが、サイクルハイウェイというのを作り始めました。レーンや専用道といったものではなくて、もっと速く走れる道を作ろうとしており、交差点がないような道を作ろうとしているみたいです。

これ(図6)は、デンマークのコペンハーゲンです。色が塗ってある所はハイウェイとしてすでに完成しています。更に、オレンジ色の所を今後作ろうということで今検討を進めているみたいです。オランダも赤い所は完成しており、今作っているのが青い所で、緑が計画になります。このように、サイクルハイウェイがどんどん整備されていっています。



図6

City of Copenhagen: Economic evaluation of cycle projects (prices in DKK); Use WHO HEAT for cycling to calculate health benefits of cycling

図7

	Cycling (16 km/h)			For reference: Car (50 km/h) in city			
	inter- nalized	external	total	inter- nalized	external	Limes	total
Time costs (travel time, non-work)	5.00	0	5.00	1.50	0	0	1.50
Vehicle operating costs	0.33	0	0.33	2.20	0	-1.18	1.02
Prolonged life	-2.68	0.08	-2.59	0	0	0	0
Health	-1.11	-1.80	-2.91	0	0	0	0
Accidents	0.25	0.54	0.79	0	0.22	0	0.22
Perceived safety	+(?)	0	+(?)	?	?	0	?
Discomfort	?	0	?	?	?	0	?
Breasting/tourism	0	-0.02	-0.02	?	?	0	?
Air pollution	0	0	0	0	0.03	0	0.03
Climate changes	0	0	0	0	0.04	0	0.04
Noise	0	0	0	0	0.36	0	0.36
Road deterioration	0	0	0	0	0.01	0	0.01
Congestion	0	0	0	0	0.46	0	0.46
<b>Total</b>	<b>1.81</b>	<b>-1.22</b>	<b>0.60</b>	<b>3.50</b>	<b>1.13</b>	<b>-1.18</b>	<b>3.74</b>

CIVITAS | Cycle Highways - 1/10/13 - Brest - Fabian Kuester, ECF

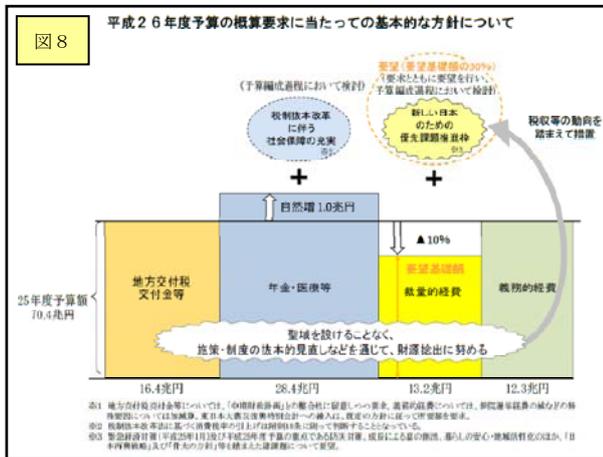
これ(図7)はコペンハーゲンの資料で、先ほど言った健康・医療・福祉のまちづくりと似たような検討をしています。自転車と車利用とで社会経済効果、内部経済、外部経済を比較して、費用がかかるのがプラスで利益が出るのがマイナスとなっています。自転車に乗ると長生きができるという利益があるので、デンマークの通貨1DKKが約20円ですから、これだと約60円の利益が出ます。一方、車だと様々な費用がかかるので、トータルすると自転車の方が車より安くできますよということです。

それから、自転車自体をブランド化していこうとしている所がありまして、ドイツのボルザノという町ですが、自転車の町ということをとってもPRしています。ポストカードを作ったり、色々なプロモーションをして、自転車はカッコいいものということを一生懸命宣伝しています。

これはまた違う町で、ドイツのマルルという町です。壁一面に自転車をテーマにした絵を描いて、これを絵

はがきにして売ったりしているのですが、このように自転車は良い物だということを一生懸命 PR しています。

<平成 26 年度予算に向けて>



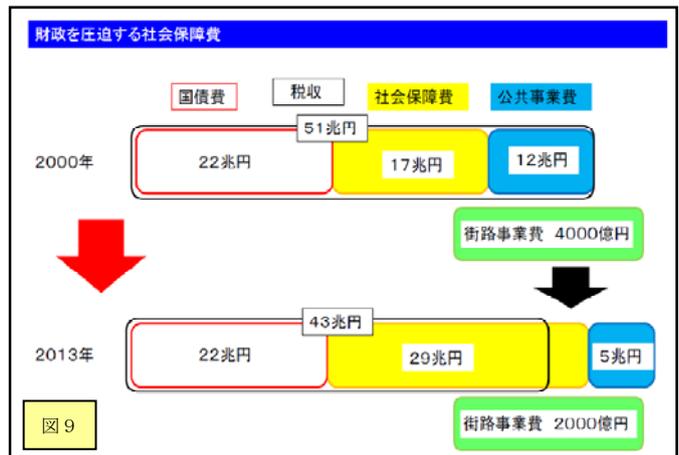
次は、来年度の予算に向けて、街路予算のことなのですが、それを紹介していきたいと思います。

裁量的経費の要望基礎額を10%減らして、その30%増やしていいということは、平成25年度の1.17倍で要望してもいいということになっているので、概算要望段階ではフルで要望させてもらっています。これが12月になってどうなるかということなのですが、きっと1を切るのではなかろうかと思っています。

昔は、税収の中で何とか国債費、社会保障費、公共事業費、この3つは賄おうとしていました。当然この他に

も経費があるので赤字国債を出していたのですが、今は税収が減ってしまったので、国債費と社会保障費だけでも賄えなくなっているという状況です。公共事業費は、この12年少しで4割ぐらいになってしまいました。

街路事業も同じように半分近くになってしまいました。皆さんに要望を頂いた分の8割ぐらいが、連立や駅や安全等、政策テーマがあるものについては配分できるのですが、政策テーマがあまりない一般の街路にはなかなか配分できなくて、大体4割ぐらいになると思っています。これをどんどん都市機能集約とかそういった政策テーマを設けて、そっちにシフトしていく必要があると思っています。



政策テーマというのは都市再興や、街路で言えば都市総合交通戦略になりますので、そういった所を

ぜひ政策テーマで掲げてもらい、総合交通に取り組んでいくということでパッケージ化してもらえればと思っています。今戦略を持っている自治体は、そのまま社会資本整備総合交付金の整備計画にしてもらえたら、我々は素晴らしい政策テーマに則った計画だということで、適正に評価して重点配分しようということで今一生懸命やっております。一般の街路事業となれば、なかなか配分できないのですが、戦略に則った事業だということにしてもらえたら、我々も重点配分できると思いますのでぜひ検討してもらいたいと思います。

最後に皆さんにお聞きします。街路の今年の配分についてどう思っているかお聞きします。必要十分だったのか、やや不足だったのか、何とかやりくりできたのか、それとも全く少なすぎたのか教えてください。

(出席者による回答)

何とかやりくりしていただいているんですね。少し安心しました。

では、次にいきましょう。補正予算に期待しているか教えてください。

(出席者による回答)

あまり期待していない人もいますみたいですね。

では、次の質問です。街路予算で重点すべき事業は何なのかお聞かせください。

(出席者による回答)

自転車多いですね。意外に公共交通がないですね。一般街路がやはり多いということになりました。一般街路は先ほどに言ったように、なかなか予算配分が難しいので、総合交通戦略特化パッケージに一般街路を入れてください。そうしたら、予算が配分できると思います。

次は、総合交通特化パッケージについてお聞かせください。

(出席者による回答)

早速検討したいという答えがありますね。作成し始めている自治体もあるみたいですね。取り組めないがなくてよかったです。ぜひ取り組みを進めてもらいたいと思います。

次は、社会資本整備交付金と防災安全交付金についてぜひご意見をお聞かせください。

(出席者による回答)

私も統合した方がいいと思っています。

次が最後です。私の講演について、すごく参考になった、大いに参考になった、大変ためになった、新しい知識が得られた、面白かった、以上の選択肢からお選びください。

(出席者による回答)

素晴らしい評価ばかりで、大変ありがとうございました。

ご静聴ありがとうございました。

