

# 街路事業に関する最近の話題

---

～法案・事業・自転車駐車場施策など～

国土交通省 都市局 街路交通施設課長

渡邊 浩司

平成29年6月1日



国土交通省

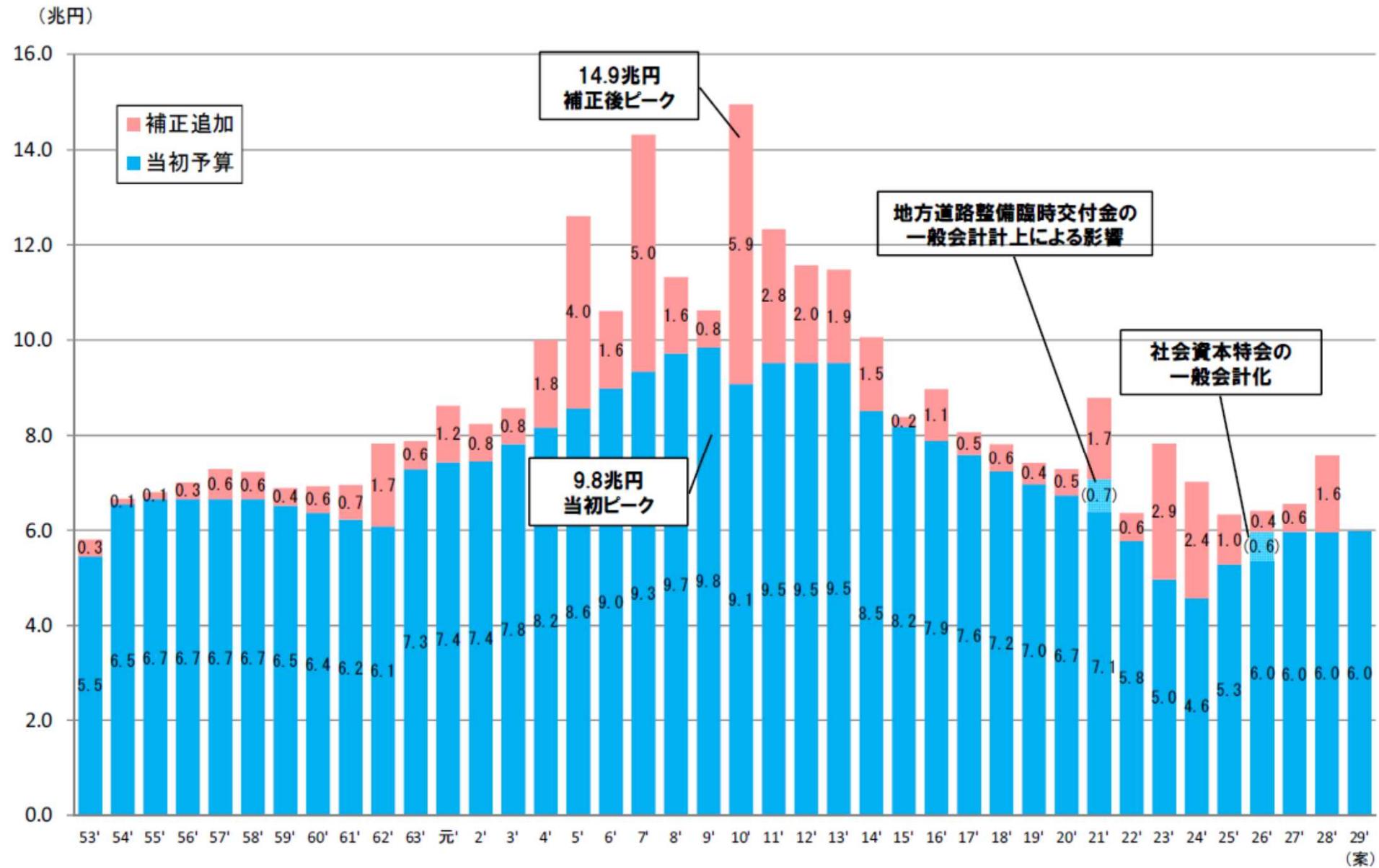
Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

1. 予算について
2. 最近の法改正の状況
  - －自転車活用推進法、都市再生特別措置法 等
3. 自転車に関する取組
  - －自転車駐車施策の現状
  - －自転車等駐車場の整備のあり方に関するガイドライン  
(まちづくりの観点からの自転車等駐車場施策の推進)
  - －コミュニティサイクル
  - －安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン
4. 駐車場に関する取組
5. 自動二輪車に関する取組
6. まちづくりの新たな展開

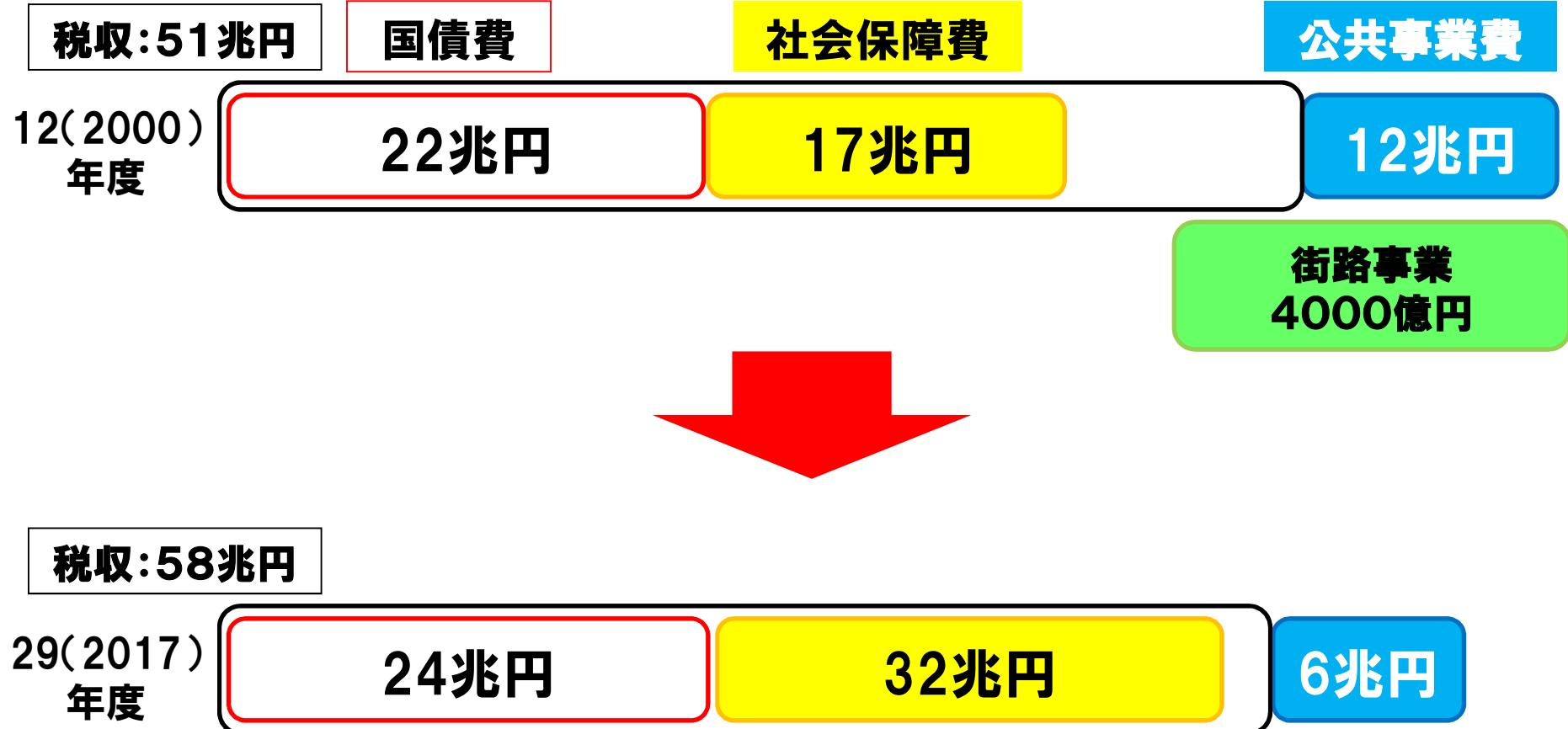
# 1. 予算について

---

# 公共事業関係費(政府全体)の推移



(注)NTT-A、B(償還時補助等を除く)を含む。



社会资本整備総合交付金

国費 約8, 940億円の内数

防災・安全交付金

国費 約11, 057億円の内数

補助事業(地域高規格道路・地域高規格ICアクセス道路)

99億円 ↗

地下街防災推進事業

5億円(0. 57倍)

国際競争拠点都市整備事業

83億円(1. 10倍)

都市・地域交通戦略推進事業(協議会補助分)

6億円(1. 00倍)

## 2. 最近の法改正の状況

---

## 基本理念

- ・自転車は、**二酸化炭素等を発生せず、災害時において機動的**
- ・自動車依存の低減により、**健康増進・交通混雑の緩和等、経済的・社会的な効果**
- ・交通体系における自転車による交通の役割の拡大
- ・交通安全の確保



**自転車の活用を総合的・計画的に推進**

## 国等の責務

- ・国 : 自転車の活用を**総合的・計画的に推進**
- ・地方公共団体 : 国と適切に役割分担し、**実情に応じた施策を実施**
- ・公共交通事業者 : **自転車と公共交通機関との連携等**に努める
- ・国民 : 国・地方公共団体の**自転車活用推進施策への協力**

# 自転車活用推進法

## 基本方針

### 以下の施策を重点的に検討・実施

- ①自転車専用道路等の整備
- ②路外駐車場の整備等
- ③シェアサイクル施設の整備
- ④自転車競技施設の整備
- ⑤高い安全性を備えた自転車の供給体制整備
- ⑥自転車安全に寄与する人材の育成等
- ⑦情報通信技術等の活用による管理の適正化
- ⑧交通安全に係る教育及び啓発
- ⑨国民の健康の保持増進
- ⑩青少年の体力の向上
- ⑪公共交通機関との連携の促進
- ⑫災害時の有効活用体制の整備
- ⑬自転車を活用した国際交流の促進
- ⑭観光来訪の促進、地域活性化の支援

## 自転車活用 推進計画

- ・政府 : 基本方針に即し、**計画を閣議決定**し、国会に報告
- ・都道府県・市区町村 : 区域の実情に応じ計画を定めるよう努める

## 自転車活用 推進本部

- ・**国土交通省に、自転車活用推進本部を設置**
- ・本部長は国土交通大臣、本部員は関係閣僚とする

## 自転車の日・月間

- ・5月5日を「自転車の日」、5月を「自転車月間」とする

## 附則で定められた検討事項

- ・自転車活用推進を担う**行政組織の在り方の検討・必要な法制上の措置**
- ・自転車の運転に関する**道路交通法違反行為への対応の在り方**
- ・自転車の運行により人の生命等が害された場合の**損害賠償保障制度**

【平成29年3月17日 閣議決定】

自転車の活用の一層の推進を図るため、自転車の活用の推進に関する企画・立案、総合調整を行う権限を国土交通省道路局に付与。

## 自転車の活用の推進に関する施策

- 環境、交通、健康増進等が重要な課題となっている我が国においては、自転車の活用の推進に関する施策の充実が必要。
- 自転車の活用の一層の推進を図るためにには、様々な分野における取組を総合的かつ計画的に進めが必要。

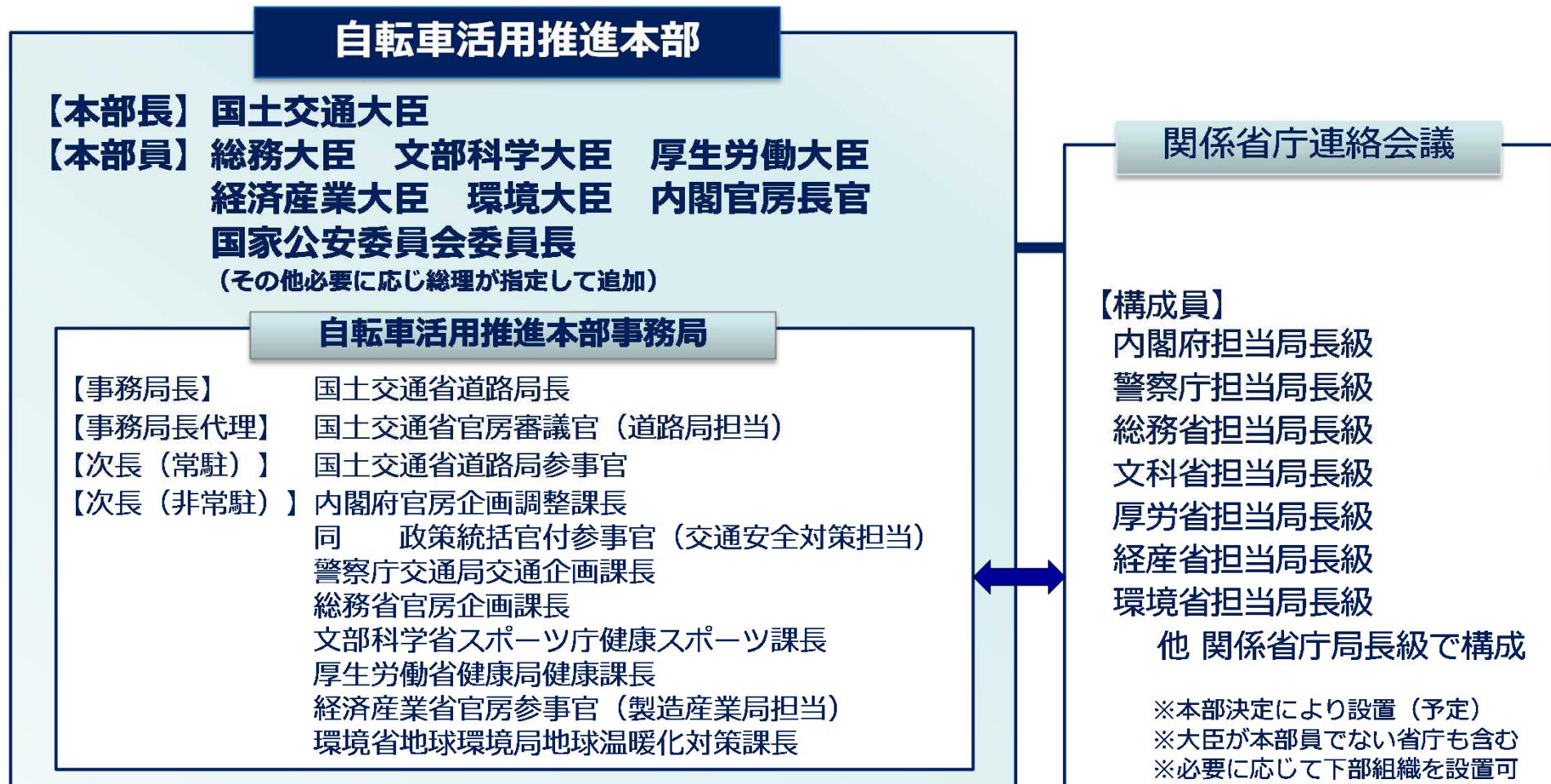


- 自転車活用推進法（平成28年法律第113号）により自転車活用推進本部が設置される**国土交通省（道路局）**に、総合調整権限を付与。

# 自転車活用推進本部 及び 本部事務局について



- 国土交通省に「**自転車活用推進本部**」（本部長：国土交通大臣）を設置
- 国土交通省道路局に「**自転車活用推進本部事務局**」を設置、**各府省庁職員を併任**
- 今後、関係省庁局長級で構成する**関係省庁連絡会議**を設ける予定



# 「無電柱化の推進に関する法律」概要



平成28年12月9日成立  
平成28年12月16日公布・施行

## 目的

災害の防止、安全・円滑な交通の確保、良好な景観の形成等を図るため、無電柱化（※）の推進に関し、基本理念、国の責務等、推進計画の策定等を定めることにより、施策を総合的・計画的・迅速に推進し、公共の福祉の確保、国民生活の向上、国民経済の健全な発展に貢献

（※）電線を地下に埋設することその他の方法により、電柱又は電線（電柱によって支持されるものに限る。以下同じ。）の道路上における設置を抑制し、及び道路上の電柱又は電線を撤去することをいう

### 基本理念

1. 国民の理解と関心を深めつつ無電柱化を推進
2. 国・地方公共団体・関係事業者の適切な役割分担
3. 地域住民が誇りと愛着を持つことのできる地域社会の形成に貢献

### 無電柱化の推進に関する施策

1. 広報活動・啓発活動
2. 無電柱化の日（11月10日）
3. 国・地方公共団体による必要な道路占用の禁止・制限等の実施
4. 道路事業や面開発事業等の実施の際、関係事業者は、これらの事業の状況を踏まえつつ、道路上の電柱・電線の新設の抑制、既存の電柱・電線の撤去を実施
5. 無電柱化の推進のための調査研究、技術開発等の推進、成果の普及
6. 無電柱化工事の施工等のため国・地方公共団体・関係事業者等は相互に連携・協力
7. 政府は必要な法制上、財政上又は税制上の措置その他の措置を実施

### 国の責務等

- |           |                         |
|-----------|-------------------------|
| 1. 国      | ：無電柱化に関する施策を策定・実施       |
| 2. 地方公共団体 | ：地域の状況に応じた施策を策定・実施      |
| 3. 事業者    | ：道路上の電柱・電線の設置抑制・撤去、技術開発 |
| 4. 国民     | ：無電柱化への理解と関心を深め、施策に協力   |

### 無電柱化推進計画（国土交通大臣）

（7条）  
基本的な方針・期間・目標等を定めた無電柱化推進計画を策定・公表  
(総務大臣・経済産業大臣等関係行政機関と協議、電気事業者・電気通信事業者の意見を聴取)

### 都道府県・市町村無電柱化推進計画

（8条）  
都道府県・市町村の無電柱化推進計画の策定・公表(努力義務)  
(電気事業者・電気通信事業者の意見を聴取)

※ 公布・施行:平成28年12月16日(附則1項)

※ 無電柱化の費用の負担の在り方等について規定(附則2項)

# 都市再生特別措置法等の一部を改正する法律(平成28年法律第72号)(平成28年9月1日施行)



都市の国際競争力及び防災機能を強化するとともに地域の実情に応じた市街地の整備を推進し、都市の再生を図るため、国際競争力の強化に資する都市開発事業の促進を図るための金融支援制度の拡充、非常用の電気又は熱の供給施設に関する協定制度の創設、特定用途誘導地区に関する都市計画において定めるべき事項の追加等の措置を講ずる。〈予算関連法案〉

## 背景

- ◆大都市については、我が国経済の牽引役として、グローバルな経済圏の中心となり、世界からヒト・モノ・カネ・情報を呼び込むため、一層のビジネス・生活環境・防災機能の向上が必要。…「日本再興戦略」改訂2015(閣議決定)に、都市再生制度見直しを速やかに行うよう位置付け
- ◆地方都市については、人口減少、少子高齢化の進展、深刻な財政制約等の条件下で、コンパクトで賑わいのあるまちづくりを進め、更なる地方創生の推進が課題。
- ◆高度成長期に大量に建設された住宅団地の老朽化が進んでおり、住宅団地の再生も喫緊の課題。

## 法案の概要

### 国際競争力・防災機能強化

#### 【国際ビジネス・生活環境の整備】

- 民間都市再生事業計画の大臣認定の申請期限の延長(→平成34年3月31日まで)  
※優良な認定民間都市再生事業には各種金融支援や税制支援を実施
- 金融支援※の対象に国際会議場等の整備費を追加  
※民間都市開発推進機構による支援



※エネルギー供給施設  
発電機、ボイラー、電力線、熱導管等から構成

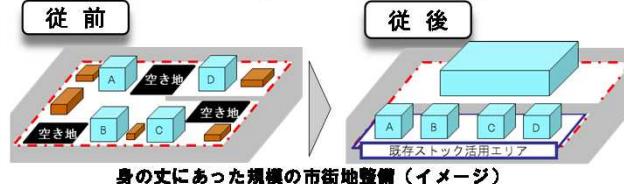
#### 【事業のスピードアップのための支援の強化・重点化】

- 道路上空利用の都市再生緊急整備地域への拡充
- 大臣認定処理期間の短縮  
(特定地域:45日→1月、緊急地域:3月→2月)
- 都市再生緊急整備地域指定の見直し制度の明示

### コンパクトで賑わいのあるまちづくり

#### 【まちなかへの都市機能の効率的な誘導】

- 地域内に使える既存ストックがある場合にはそれを残しつつ、地域の身の丈にあった規模の市街地整備を可能とする手法の創設
- まちなか誘導施設の整備促進を図る地区の追加など市街地再開発事業の施行要件を見直し



#### 【官民連携によるまちの賑わい創出】

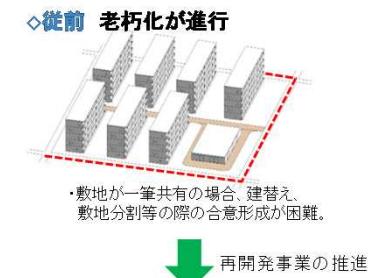
- 空地・空き店舗を有効に活用するための市町村・まちづくり団体と土地所有者による協定制度の創設
- 賑わいの創出に寄与する施設(観光案内所、サイクルポート等)を都市公園の占用許可対象に追加



### 住宅団地の再生

#### 【住宅団地の建替えの推進】

- 土地の共有者のみで市街地再開発事業を実行する場合に、各共有者をそれぞれ1人の組合員として扱い、2/3合意での事業推進を可能とする。



#### △従後 再生事業の円滑な推進



都市の国際競争力・防災機能の強化及びコンパクトで賑わいのあるまちづくりを図るための制度の充実化により、都市再生・地方創生を強力に推進

# 踏切道改良促進法の改正(H28)

## ◆依然として多い踏切事故・渋滞

法施行(S36年)後50年で、  
 • 踏切数半減(約7万→約3.4万)  
 • 遮断機の無い踏切も約1割まで減少

- 踏切事故は約1日に1件、約4日に1人死亡  
※踏切事故件数248件、  
 死亡者数92人(H26年度)  
 死亡者に占める歩行者の割合:約8割/  
 (うち65歳以上の高齢者:約4割)
- 開かずの踏切は約600箇所存在する一方、  
 立体交差化等の抜本対策には長期間が必要  
※開かずの踏切の事故件数は他の踏切の約4倍
- 現行法に基づく踏切改良の方法は、
  - 立体交差化
  - 構造の改良
  - 保安設備の整備 等に限定
- 鉄道事業者・道路管理者以外の地域の関係者と連携した取組が必要



## ◆改正概要

### ○改良すべき踏切道の指定期限を5年間延長 (H28~32年度)

※課題のある踏切は、改良の方法が合意されていなくとも指定する仕組みに改正。

### ○踏切道の改良方法の拡充

➡ 従前の対策に加え、当面の対策(カラー舗装等)や踏切周辺対策(駅周辺の駐輪場整備やバリアフリー化等による踏切横断交通量の低減)等を位置づけ、ソフト・ハード両面からできる対策を総動員

### ○改良方法を検討するための協議会制度の創設

➡ 地域の関係者と連携し、地域の実情に応じた対策を検討

※保安設備整備に係る補助制度の拡充により、高齢者等の歩行者事故対策を強化。  
 また、連続立体交差化を無利子貸付で支援(継続)。

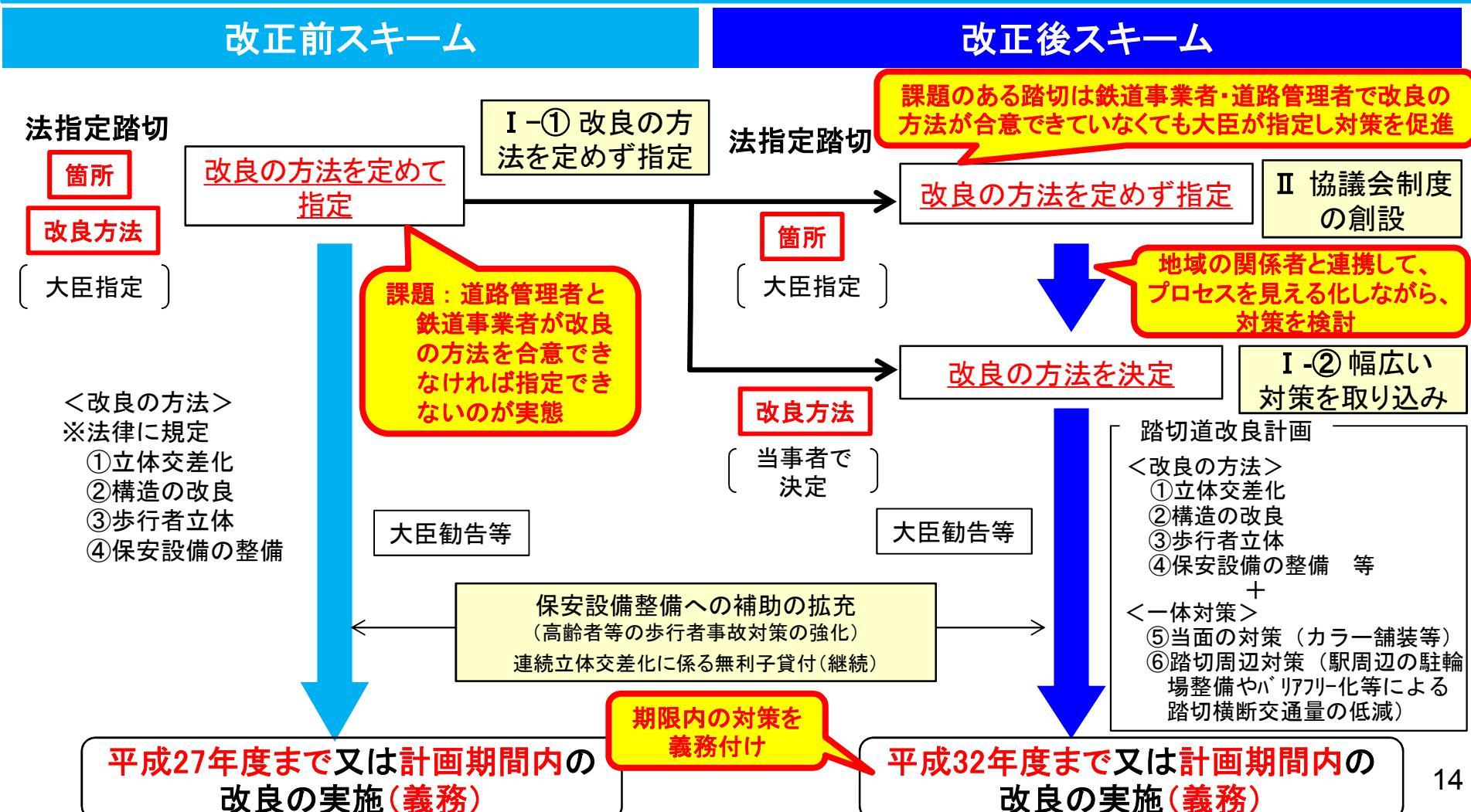
改正法に基づき、課題のある踏切を指定※し、H32年度までに下記の達成を目指す。  
※少なくとも1,000箇所以上を指定。

・踏切事故件数:約1割削減  
(H26年度 248件 → H32年度 約220件)

・踏切遮断による損失時間:約5%削減  
(H25年度 約123万人・時/日 → H32年度 約117万人・時/日)

# 踏切道改良促進法の改正(H28)

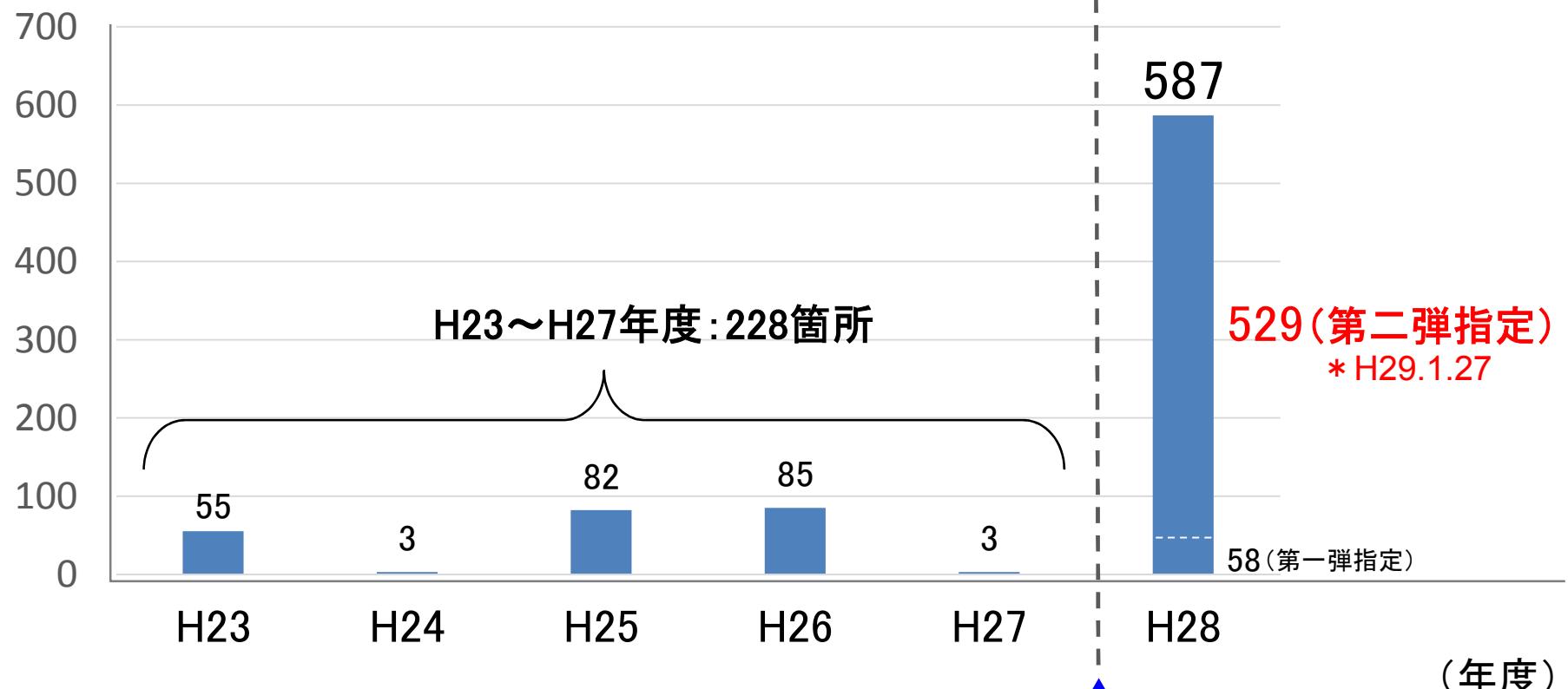
- 課題 I** 国土交通大臣が改良の方法を定めなければ → **改善 I** 対策の必要性が高いものについて、国土交通大臣が改良の方法を定めずに指定を行い、当事者及び関係者が改良方法を検討。当面の対策や踏切周辺対策等の関連事業も法律に位置付け、期限を設けて計画的に対策を推進。
- 課題 II** 改良について地域一体で協議する場がない。 → **改善 II** 地域関係者等との協議会を通じてプロセスの見える化を推進。



# 踏切道改良促進法に基づく法指定数の推移

○昨年3月の踏切道改良促進法の改正において、課題のある踏切は、鉄道事業者と道路管理者で改良の方法が合意できていなくても、国土交通大臣が指定できることとされたことを受け、従来の指定を大幅に上回る箇所を指定。

(指定箇所数)



踏切道改良促進法の改正(H28.3月)

### 3. 自転車に関する取組

---

## ■これまでの放置自転車への取組状況

### 自転車駐車施策の総合的な取組

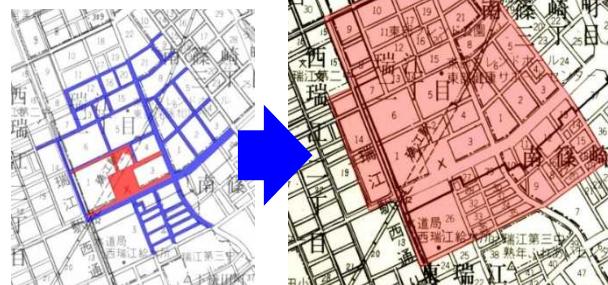
#### ○自転車等駐車場の整備



出典：(公財)自転車駐車場整備センター

#### ○放置禁止区域の設定と放置自転車の撤去

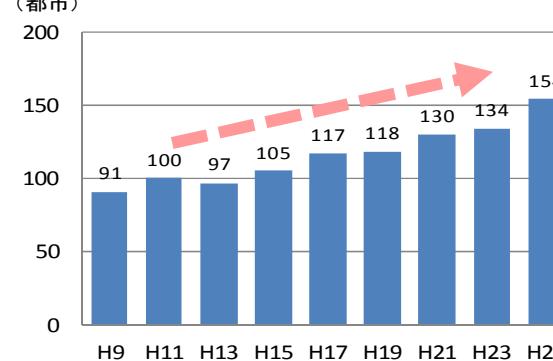
- ・放置禁止区域の拡大（路線単位からエリア単位での指定）



出典：江戸川区提供資料

#### ○附置義務条例による自転車等駐車場の設置

##### 附置義務条例等制定都市の推移



出典：駅周辺における放置自転車等の実態調査の集計結果  
(内閣府：平成26年3月)

#### ○自転車利用者へのマナー・ルールの向上

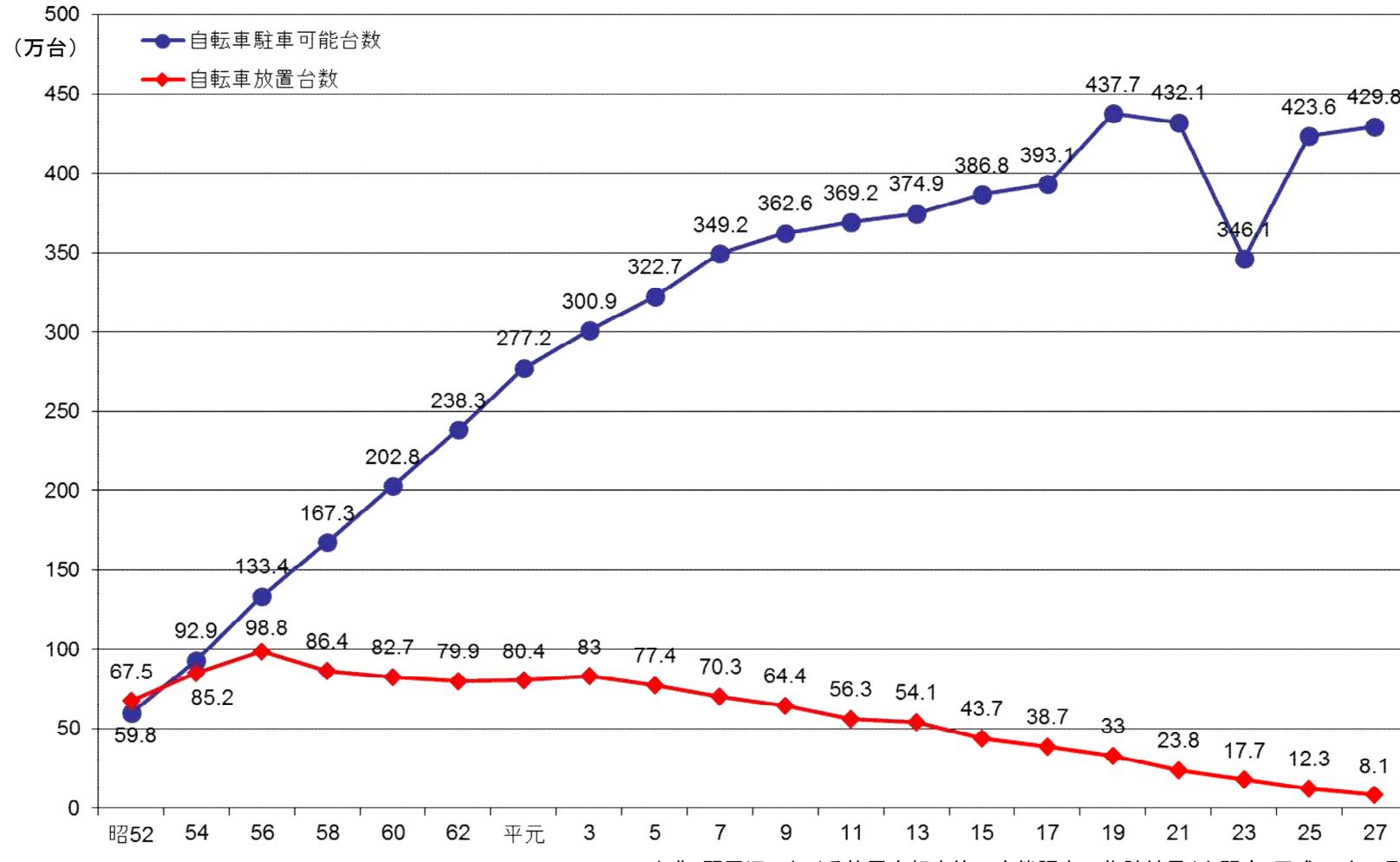


出典：江戸川区提供資料

# 自転車駐車施策の現状

## ■放置自転車の現状

◆駐車可能台数は着実に増加し、放置自転車の台数は減少傾向。



出典:駅周辺における放置自転車等の実態調査の集計結果(内閣府:平成28年3月)

# 自転車駐車施策の現状

## ■民間事業者による整備

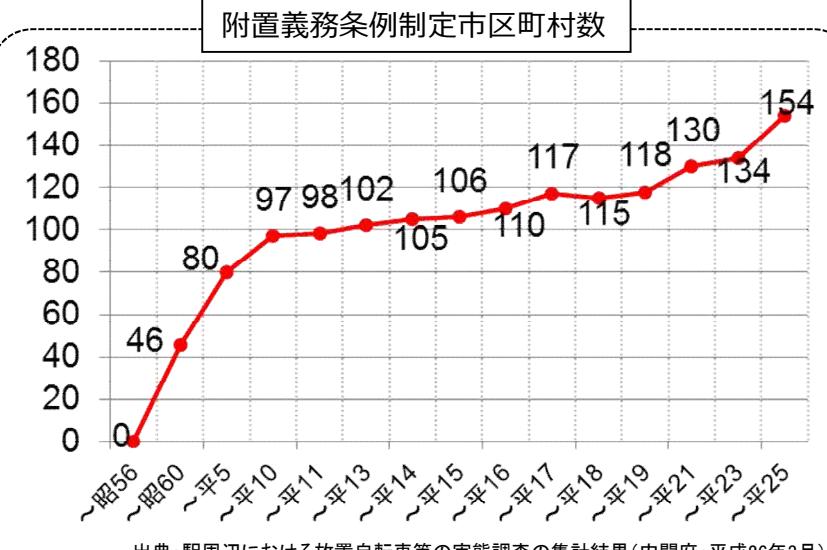
- ◆地方公共団体による条例により、一定規模以上の建築物の新築、増築等の際に建築主に対して駐輪場の整備を義務づけ。

「自転車の安全利用の促進及び自転車等の駐車対策の総合的推進に関する法律」

### 第5条第4項

4 地方公共団体は、商業区域、近隣商業区域その他自転車等の駐車需要の著しい地域内で条例で定める区域内において百貨店、スーパー・マーケット、銀行、遊技場等自転車等の大量の駐車需要を生じさせる施設で条例で定めるものを新築し、又は増築しようとする者に対し、条例で、当該施設若しくはその敷地内又はその周辺に自転車等駐車場を設置しなければならない旨を定めることができる。

附置義務駐輪場の整備状況



附置義務駐輪場

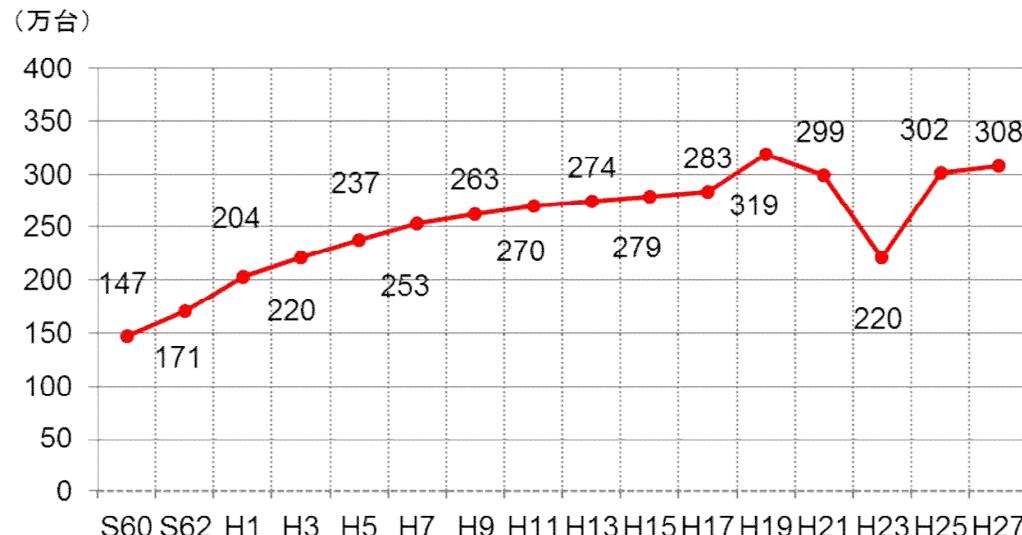


## ■地方公共団体による整備

- ◆ 国からの交付金（社会資本整備総合交付金等）を活用し、地方公共団体が公共駐輪場を整備。
- ◆ 地方公共団体が設置する公共駐輪場は年々増加し、平成27年度時点で約308万台の駐車可能台数。

地方公共団体による整備状況

公共駐輪場の収容可能台数



公共駐輪場の整備

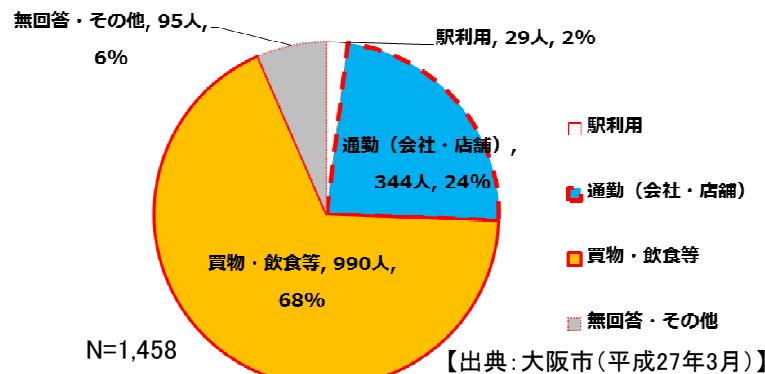


出典：駅周辺における放置自転車等の実態調査の集計結果（内閣府：平成28年3月）

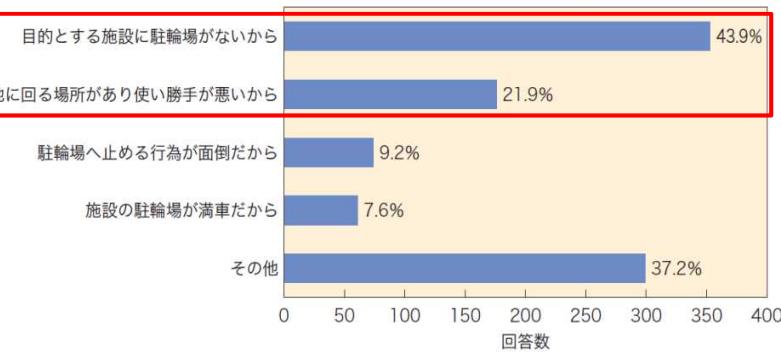
## ■放置自転車への今後の対応

- 放置自転車は、通勤目的、または買物・飲食目的が多い
- 駐輪場を利用しない理由として、目的とする施設に駐輪場がない等が挙げられている
- 今後の駐輪場整備において、利用者のニーズに対応した分散型・面的な整備の推進が必要

### ■放置自転車の自転車利用の目的



### ■繁華街で駐輪場を利用しない理由



### ○各地区的駐輪需要やニーズを把握

- 自転車利用ニーズに応じた適切な駐輪場を配置  
(既存の道路空間を活用し、小規模な路上駐輪場を面的に配置)



路上駐輪場

## ■これまでの取組の視点



## ■これからの視点

- 放置自転車対策に加え、環境負荷の低減や地域の活性化等コンパクトシティの形成を支える重要な都市の交通手段として、その活用を促進することが必要。

# 自転車駐車施策の方向性

## ■「自転車等駐車場の整備のあり方に関するガイドライン」について

- 放置自転車対策のための自転車等駐車場の整備等について、自転車利用者のニーズを的確に把握し、駐輪の量と質に応じたきめ細かい対応を図るため、自転車等駐車場施策の立案に必要な調査、計画手法の提案、駐輪対策のベストプラクティスの紹介等を目的に、平成24年11月ガイドラインを策定。
- 今般、コンパクトシティの推進やコミュニティサイクルへの関心の高まり等を背景に、まちづくりの観点を踏まえた自転車等駐車場の整備方策等を追加し、ガイドラインを改訂（平成28年9月）。

### ■自転車等駐車場の整備のあり方に関するガイドラインの主な改訂概要

放置自転車対策を中心とりまとめたガイドライン

ガイドライン 目次( H24年11月 )	
[第1編] 自転車等駐車施策の 基本方針	1 自転車等駐車施策の現状
	2 自転車等駐車施策の課題
	3 今後の自転車等駐車施策の考え方
[第2編] 今後の自転車等駐車 施策の展開	1 自転車等駐車施策の方向性
	2 自転車駐輪の現状把握
	3 自転車等駐車施策
	4 コミュニティサイクル(新規項目)

### 主な改訂概要

追加⇒・まちづくりの観点を踏まえた自転車等駐車場の整備方策  
・コミュニティサイクルの導入方策

- コンパクトシティの形成等これからのまちづくりの観点を踏まえた自転車駐車施策の必要性を記載
  - ・自転車等駐車施策の都市・地域総合交通戦略等への位置づけ
  - ・バス停、電停等近隣における駐輪場の整備
  - ・商店街等における小規模駐輪施設の面的配置
  - ・歩行者等の通行に配慮した出入口の配置、押し歩き等

- 自転車等駐車施策の事例を追加・更新
- 自転車等駐車場の計画的な更新・維持管理等の方策を記載

- コミュニティサイクルの現状、導入に向けた留意点等を記載

# 自転車駐車施策の方向性

## ■「自転車等駐車場の整備のあり方に関するガイドライン」について

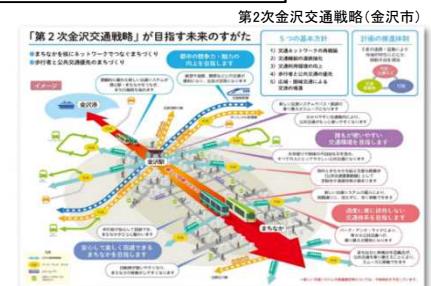
- 放置自転車対策のための自転車等駐車場の整備等について、自転車利用者のニーズを的確に把握し、駐輪の量と質に応じたきめ細かい対応を図るため、自転車等駐車場施策の立案に必要な調査、計画手法の提案、駐輪対策のベストプラクティスの紹介等を目的に、平成24年11月ガイドラインを策定。
- 今般、コンパクトシティの推進やコミュニティサイクルへの関心の高まり等を背景に、まちづくりの観点を踏まえた自転車等駐車場の整備方策等を追加し、ガイドラインを改訂。

### まちづくりの観点からの自転車等駐車場施策の推進

- 自転車は環境にやさしく誰もが利用できる交通手段であり、「コンパクトシティ+ネットワーク」を支える都市交通システムの一つとして重要な役割を担うことから、環境負荷の低減や地域の活性化等まちづくりの観点を踏まえ、戦略的に自転車等駐車場の整備を進めていくことが必要。

#### 都市交通計画等における自転車活用方策の位置づけ

・まちづくりの観点から、効果的に自転車の活用を推進するためには、環境負荷の低減や地域の活性化等、まちづくりにおける自転車の役割を明確にすることが重要であり、都市計画マスターplanや都市・地域交通戦略等の総合的な計画に自転車の役割や活用方策を位置付け、計画的に推進。

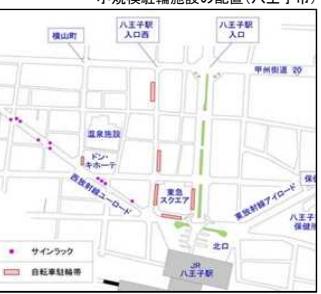


#### 小規模駐輪施設の面的な配置

・買い物客等は目的地となる施設の直近に短時間駐輪する傾向があることを踏まえ、利便性の高い、小規模な自転車等駐車場を面的に確保。



小規模駐輪施設の配置(八王子市)



#### バス停・電停等における自転車等駐車場の整備

・鉄道駅のみならず、自転車と公共交通の結節点となる電停やバス停周辺において、公共交通の利用促進を図るために自転車等駐車場の整備を推進。



#### 地域と連携した自転車等駐車場の利用促進

・中心市街地等においては、来街者の増加による地域の活性化等を図るために、自転車等駐車場の利用者に対して割引サービスを行う等、地域と連携した取組も効果的。

「いたみんポイント」(伊丹市)



# 自転車駐車施策の方向性

## ■「自転車等駐車場の整備のあり方に関するガイドライン」について

### コミュニティサイクルの導入

- コミュニティサイクルは公共交通の機能を補完し、地域の活性化や観光振興等に資する新たな都市の交通システムとして、国内外の多くの都市が導入。(国内の導入都市数：87都市(平成28年10月時点))
- コミュニティサイクルの導入にあたっては、総合的なまちづくり、都市交通施策としての位置づけなど政策的な導入目的を明確にするとともに、目的に応じて関係機関と連携しながら検討していくことが必要。
- 持続的な事業の運営のためには、利用率の向上等による料金収入の確保を図るとともに、事業外収入の確保を図るなど、効率的な事業運営に向け工夫した取組が必要。

#### 都市交通計画等におけるコミュニティサイクルの位置づけ

・コミュニティサイクルはコンパクトシティを支える都市の交通システムとしての役割が期待されていることから、政策的な導入目的を明確にするため、都市計画マスタープランや都市・地域総合交通戦略など総合的な計画に位置づけることが望ましい。

表 コミュニティサイクルの段階的な拡張シナリオ  
自転車先進都市おかやま実行戦略(岡山市)

段階設定	ターゲットグループと利用目的	利用に必要な条件			期待される効果
		ポート規模/密度	ポート配置の考え方	利用促進の連携施策	
ステップ1	【観光客：観光目的】 ・観光拠点や商業拠点等を周遊	低密度 小規模	・玄関口となる駅等の交通結節点 ・主要観光拠点等	・散策マップやスタンプラリー等	・観光地としての魅力向上 ・回遊性、賑わいの向上
	【市民・来街者：買い物など私事目的】 ・買物、余暇、飲食等で街なかを散策		・商業拠点 ・主要な公共交通施設等	・サービスボイント等	・回遊性、賑わいの向上 ・公共交通への転換促進
	【従業者：業務目的】 ・営業周りや取引等で事業所等を訪問	中密度 中規模	・事業所、役所等の集積エリアの面的カバー	・公共交通の利用誘導(モビリティマネジメント)等	・短距離(域内移動)自動車の転換による環境負荷の低減
ステップ2	【市民・従業者：通勤目的】 ・都心部周辺から都心部への通勤	高密度 大規模	・事業所等の目的地直近 ・主要結節点等		・長距離自動車の転換による環境負荷の低減 ・公共交通の利用増(自動車移動を「公共交通+自転車」で代替)

#### コミュニティサイクルの利用を高める工夫

##### ○適切な規模のポート配置

利便性を高め、利用を促進するためには、導入目的、利用者のニーズを踏まえ、適切な規模や密度等を確保し、ポートを配置することが重要。



##### ○利用の平準化

コミュニティサイクルの利用率を向上させるためには、例えば、利用が朝夕の通勤時間帯に偏る場合に日中の営業等の業務や私事(買い物等)における利用を促進するなど、利用の少ない時間帯での利用を促進等を図ることも必要。



##### ○関係機関との連携

コミュニティサイクルの導入効果を適切に発揮させるためには、導入目的に応じて、関係機関(公共交通事業者、商店街等)と連携・協力し進めることが必要。



#### 事業外収入の確保等による効率的な運営

- ・コミュニティサイクルを効率的に運営するためには、広告掲載等による事業外収入の確保や自転車を効率的に収納できるゲート式ポートの導入等による再配置経費の低減等ランニングコストの低減を図るなど、収支を安定化させるための取組が必要。



## ■公共交通との連携

- 自転車単独での利用だけでなく、公共交通の端末としての利用により自転車の活用の範囲が広がり、公共交通を面的に補完した適切な都市交通体系の形成にもつながることから、自転車活用の推進にあたっては、自転車と公共交通との適切な連携により進めることが必要。

諸外国における自転車と公共交通のシームレスな連携に向けた取組

### 公共交通とシームレスな連携推進

オランダにおける自転車(政府資料)	○自転車の公共交通との連携利用 自転車は公共交通機関の長距離の移動の前又は後の利用において抜群の適性を発揮する。連携の良し悪しは、駅における自転車駐車場の場所によってくる。この質が良くなるほど、クルマよりも自転車と公共交通機関を選択するようになる。このために鉄道インフラ運営会社が全ての駅における自転車保管施設の大幅な拡張と品質改善に取り組んでいる。
ドイツ国家自転車計画2020	○全交通手段の3/4以上が10km以上の移動である。電動アシストや一般的な自転車と公共交通の連携がこのような移動について自転車がカバーする可能性をますます高める。
コペンハーゲンの自転車戦略2025	○「バイクシェアプログラムと駅の高質の駐輪場などで地下鉄・列車・バスとの密な連携」による移動時間の短縮を目指す。 【2012年自転車計画】○重点項目4 自転車と公共交通との連携 多くの交通需要は、自転車又は公共交通のみでまかなえるものではない。連携を密にすることで、クルマの代替になりうるものである。ターミナル駅の駐輪場の改善は屋根があり、鍵がかけられる駐輪施設は、新しい環状線の全ての駅に予定、建設中の地下鉄の駅でも計画。)
ロンドン自転車革命2010	○10の事業3番目自転車駐輪空間 鉄道又は地下鉄の駅等において駐輪場の改善に努めている。確実な一貫した自転車と鉄道との連携が鉄道網全体に確保されることを目指している。
ポーランド自転車計画2030	○第3部第3章第4節自転車と他の交通手段との連携 自転車利用者は、公共交通を利用することにより、長距離の移動、勾配、接続の悪さ等の障害を克服することができる。…新しい駅には、自転車ラックやロッカーの設置が義務付けられる。
ベルリンの自転車交通戦略2004	○公共交通との連携 バス停や駅までの自転車は公共交通の利用可能性と顧客の増大とこの二つの連携は移動時間の著しい短縮を可能にする。自転車による移動の10%は公共交通との連携であり、80%が駅前駐輪、20%が車内持込である。ドイツ国鉄の駅でも駐輪場環境の改善を働きかける努力を引き続き行う。(第六章)

出典:古倉宗治氏 提供資料

バス停・電停における自転車等駐車場の整備

- ・自転車と公共交通の結節点となる電停やバス停周辺において、公共交通の利用推進を図るために自転車等駐車場の整備を推進。



▲バス停付近に簡易駐輪場を整備(厚木市)  
出典:厚木市HP



▲電停付近に自転車等駐車場を整備(松山市)

# まちづくりの観点からの自転車等駐車場施策の推進



国土交通省

## ■地域の活性化

- 自転車は身近でアクセシビリティの高い交通手段であることから、来街者の増加等地域の活性化等にも寄与する交通手段として、商店街等地域との適切な連携により、その利用を推進することも必要。

### 商店街等における買い物客の利用特性に配慮した配置(八王子市)

- ・買い物客による短時間の自転車駐輪への対応を図るため、商店街内に「自転車駐輪帯」や「サインラック（可動式駐輪器具）」といった小規模な駐輪施設を配置。



▲商店街内の小規模駐輪施設の配置(八王子市)

出典:八王子市HP

### 地域店舗と連携した自転車等駐車利用特典の付与(伊丹市)

- ・伊丹市では市営自転車駐車場を利用することでポイントが貯まり、貯まったポイントを利用して買い物などができる地域通貨「いたみんポイント」を導入し、自転車利用の促進や地域の活性化を図る取組を実施。

### 地域通貨制度「いたみんポイント」を始めます

#### 市営自転車駐車場で「貯まる」、お店で「使える」便利なサービス!

地域通貨制度「いたみんポイント」(通称いたボ)が11月1日からスタートします。いたみんポイントとは、市営自転車駐車場や市内の制度加盟店を利用した際に、ポイントが貯まり、貯まったポイントを利用して買い物などができるサービスです。100円ごとに1ポイントが貯まり、1ポイント=1円として制度加盟店で利用することができます。市営自転車駐車場を利用いただいた場合は、一時利用料金の10%、定期利用料金の1%がポイントとして貯まります。利用料金の一一部をポイントで還元することにより、実質的な値下げとなります。



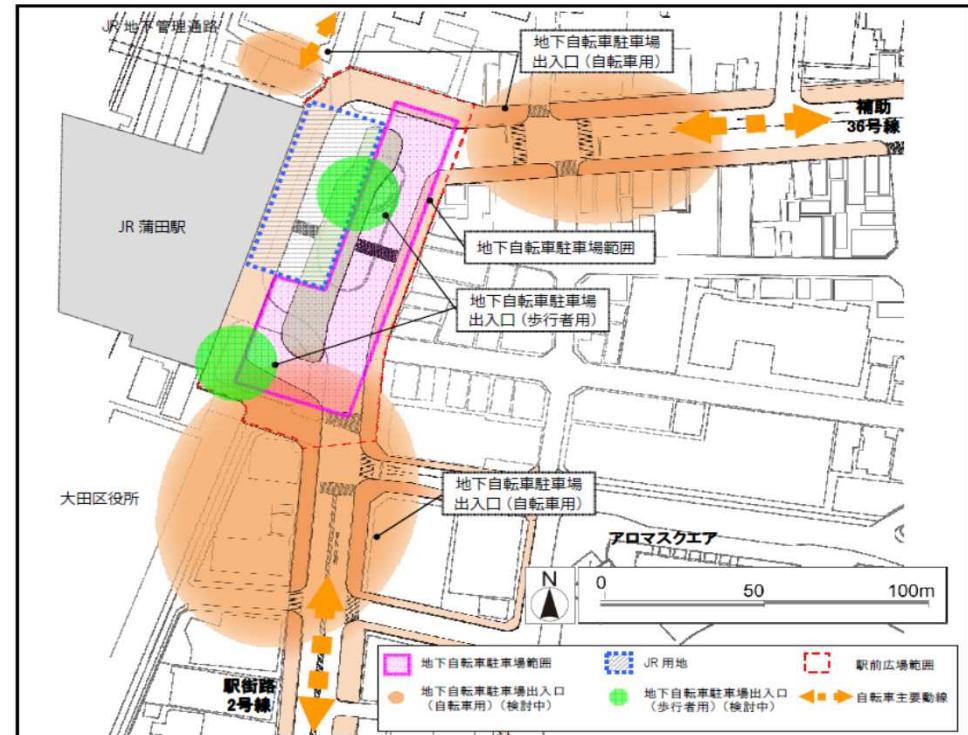
出典:伊丹市

## ■自転車等駐車場の整備と自転車通行空間の形成

- 駅周辺は歩行者交通が多く、歩行者と自転車利用者の分離を目指して、自転車等駐車場の配置を行うとともに、自転車通行空間の形成を図ることが重要。

歩行者動線に配慮した自転車等駐車場の出入口の計画(東京都大田区蒲田駅)

- ・大田区では、蒲田駅東口駅前広場において、自転車走行空間から直接アクセス出来るよう出入口を設けた  
自転車等駐車場を計画。
- ・これにより、駅前での歩行者と自転車利用者との分離を図っている。



▲蒲田駅における駅前広場計画

出典:蒲田駅都市づくり推進会議資料(東京都大田区)

## ■自転車等駐車場の計画的な建て替え

- 公共施設整備については、今後の急速な人口減少や厳しさを増す財政事情の下、一層の重点化を図り、計画的、効率的に管理することが重要。
- 自転車等駐車場においても、より長期的に質の高いサービスを提供するとともに、維持管理コストの縮減を図るために、老朽化した公共自転車等駐車場などの計画的な建て替え・修繕・機能更新が必要。

### 民間資金を活用した自転車等駐車場の再整備（箕面市）

・箕面市では、PFI法に基づく事業として、箕面白自転車駐車場と箕面駅前第一駐車場を一体的に建て替え、地域活性化施設も合わせた複合施設として整備。

\* 地域活性化施設とは、飲食の提供やその他物販販売など、  
回遊性を創出し、地域の活性化に資する施設

【事業方式】BTO方式 【規模】 駐輪場：864台（原付含む）  
駐車場：普通車 285台  
二輪車 27台



出典：箕面市報告資料

## ■自転車等駐車場の計画的な機能更新

### 持続可能な運営に資する機能更新（武蔵野市）

・武蔵野市では、老朽化した自転車等駐車場の設備等を更新するにあたり、従来の設備から安全性や利便性、快適性等を向上させ、質の高い自転車サービスを提供している。

#### ○照明等の改修

- ・ソーラータイマー+照度センサーの2系統の組み合わせで節電。

【従前】



【更新】



#### ○駐輪機器の更新

- ・駐輪場ゲートの無人化によりランニングコストを低減。



#### ○外壁等の修繕・改修

- ・外壁の張り替えやサッシの新設により美観や利用者の快適性を向上。

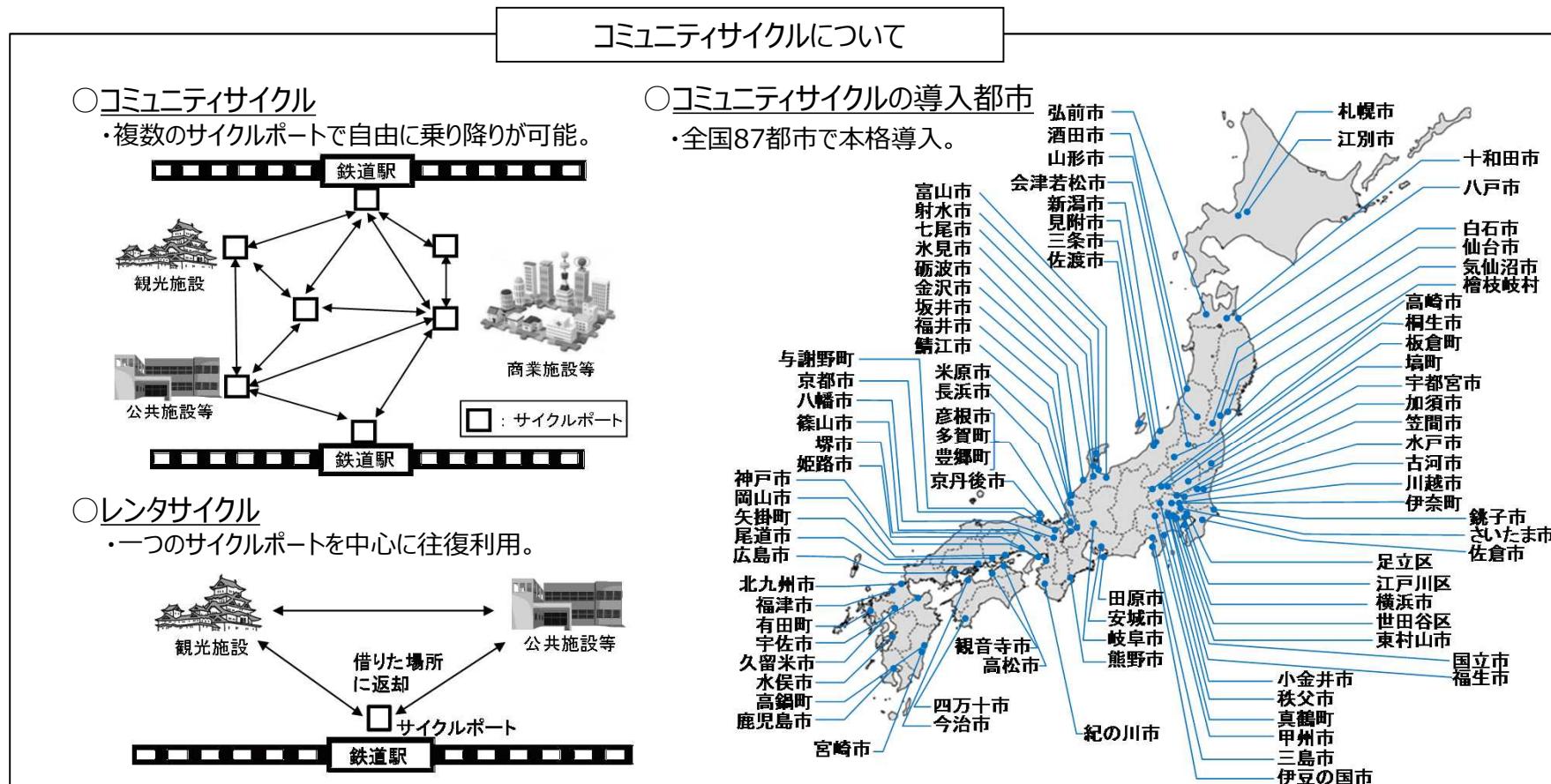


出典：(公財)自転車駐車場整備センター提供資料

# コミュニティサイクルの現状

## ■コミュニティサイクルとは

- 「コミュニティサイクル」とは、相互利用可能な複数のサイクルポートからなる、自転車による面的な都市交通システム（「レンタサイクル」と異なり、借りた場所と異なる場所への返却が可能）。
- 公共交通の機能を補完し、地域の活性化や観光振興を図ること等を目的として、全国87都市（平成28年10月1日時点）で導入されている。



# コミュニティサイクルの導入

## ■コミュニティサイクルの導入事例(金沢市、岡山市)

### ○金沢市「まちのり」

- ・金沢駅や兼六園など市内22箇所にサイクルポートを設置し、市民の利便性向上やまちなかの賑わい創出を図ろうとしている。



### ○岡山市「ももちやり」

- ・駅周辺や後楽園など市内35箇所にサイクルポートを設置し、回遊性が高く、魅力と賑わいにあふれた都心の実現を図ろうとしている。



## ■コミュニティサイクルの導入規模

- 国外の多くの都市では、国内の都市に比べて大規模に導入・展開が進められ、回転率も高い傾向。
- 国内外におけるポート密度と回転率の関係をみると、密度が高いほど回転率も高い傾向。

### コミュニティサイクルの利用実態

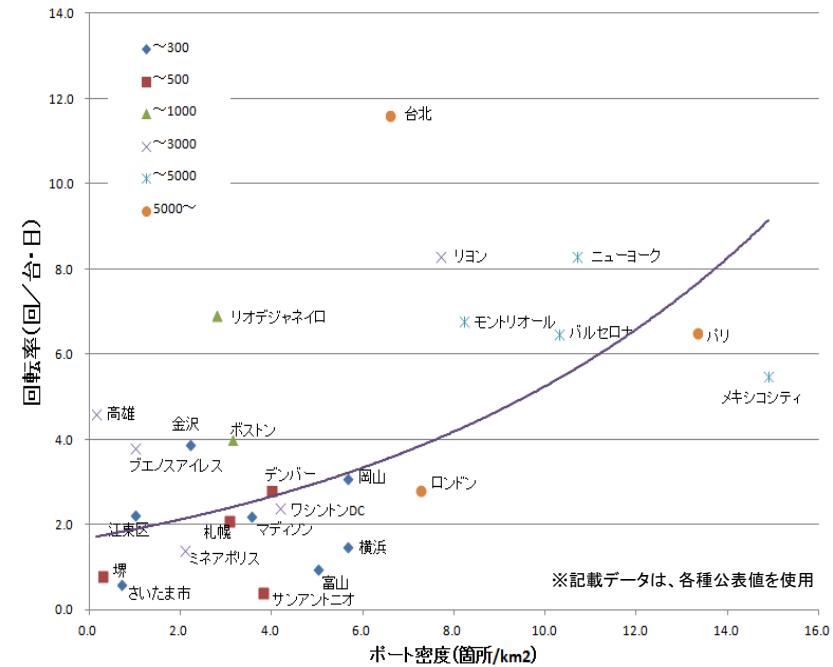
#### ○国内外におけるコミュニティサイクルの規模

	自転車台数 (台)	ポート数 (箇所)	回転率 (回/台・日)
パリ(フランス)	23,900	1,751	6.5
バルセロナ(スペイン)	6,000	420	6.5
ロンドン(イギリス)	11,945	772	2.8
ニューヨーク(アメリカ)	6,255	507	8.3
モントリオール(カナダ)	5,200	460	6.8
台北(台湾)	5,205	158	11.6
日本(平均)	154	9	0.5

※回転率:1日に1台の自転車が何回利用されたかを示す指標

出典:国内は第6回全国コミュニティサイクル担当者会議資料  
国外は交通開発政策研究所(ITDP)及び各事業者HPより

#### ○ポート密度と回転率の関係



出典:(公社)日本交通計画協会自主研究『次世代地域交通研究』

# コミュニティサイクルの導入効果

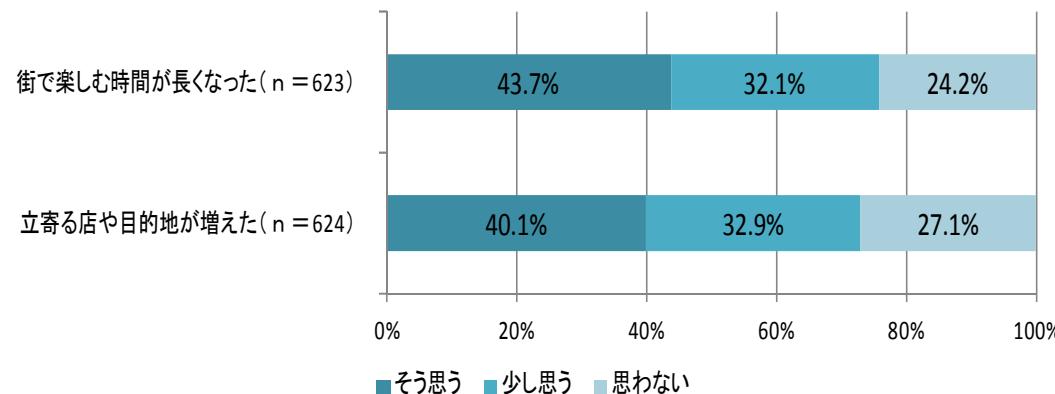
## ■国内における導入効果

- コミュニティサイクルの導入により、外出機会の増加や回遊性の拡大、自動車からの転換など、地域の活性化や適切な交通体系の形成に資する効果がみられる。

### コミュニティサイクルの導入効果

#### ○ コミュニティサイクル利用による行動変化

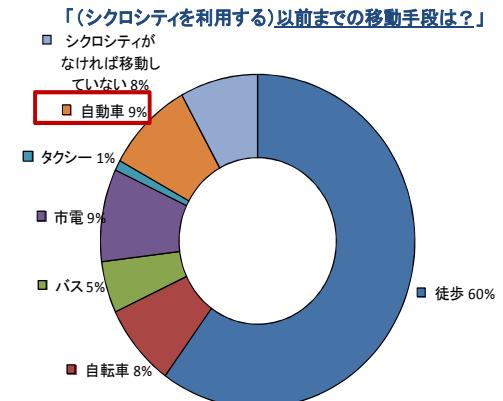
- ・コミュニティサイクルの導入による行動の変化を調査した結果、「街で楽しむ時間が長くなった」(43.7%)、「立ち寄る店や目的地が増えた」(40.1%)などの回答が得られており、行動の変化がみられる。



出典：平成23年度横浜都心部コミュニティサイクル社会実験報告書(横浜市)

#### ○ コミュニティサイクルによる交通手段の転換

- ・コミュニティサイクルを利用する以前の交通手段のアンケートを実施した結果、自動車からの利用転換が約1割みられる。



出典：シクロシティ(株)資料をもとに作成

# コミュニティサイクルの導入効果

## ■国外における導入効果(台湾 台北市)

- 台北市では2009年の「Youbike」導入等により、自動車・バイクの交通手段分担率が減少しており自動車利用の抑制効果がみられる。

### コミュニティサイクルの導入効果

#### ○コミュニティサイクル「You bike」の導入

- ・台北市では増大するバイクや自家用車からの転換による環境悪化の改善を目的として、コミュニティサイクルを導入。



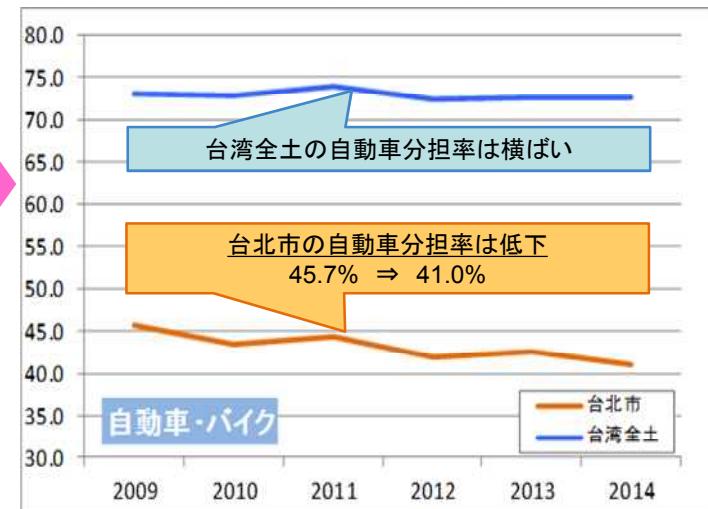
#### ○公共交通との連携

- ・地下鉄駅・バス停に近接した位置でのコミュニティサイクルのポート設置や地下鉄駅構内でのサイン表示など、公共交通との連携を図っている。



#### ○交通手段分担率の推移

- ・2009年の「You bike」導入以降、台湾全土の自動車分担率は横ばい傾向であるのに対し、台北市内の分担率は低下傾向。



出典：台湾交通部 日常使用交通手段状況調査

## ◆コミュニティサイクルの導入

- 導入にあたっては、総合的なまちづくり、都市交通施策としての位置づけなど**政策的な導入目的を明確にする**とともに、目的に応じて**関係機関と連携**しながら検討していくことが必要。
- 持続的な事業の運営のためには、**利用率の向上等による料金収入の確保**を図るとともに、**事業外収入の確保**を図るなど、効率的な事業運営に向け工夫した取組が必要。

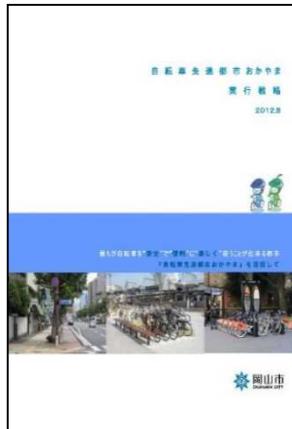
# 都市政策上のコミュニティサイクルの位置づけ

## ■コミュニティサイクルの導入目的の明確化

- コミュニティサイクルはコンパクトシティを支える都市の交通システムとしての役割が期待されていることから、政策的な導入目的を明確にするため、都市計画マスターplanや都市・地域総合交通戦略など総合的な計画に位置づけることが望ましい。

**都市交通計画等への位置づけ（岡山市）**

・岡山市では、『自転車先進都市おかやま実行戦略』(平成24年8月)において、「公共交通への転換を促進するツール」、「賑わいのある都心部を創出するツール」、「街を彩り、岡山市のイメージアップに資するツール」として導入の意義を示し、段階的にコミュニティサイクルを拡張していく計画を策定している。




**表 コミュニティサイクルの段階的な拡張シナリオ**

段階設定	ターゲットグループと利用目的	ポート規模/密度	利用に必要な条件			期待される効果
			ポート配置の考え方	利用促進の連携施策		
ステップ1	【観光客：観光目的】 ・観光拠点や商業拠点等を周遊	低密度小規模	・玄関口となる駅等の交通結節点 ・主要観光拠点等	・散策マップやスタンプラリー等	・観光地としての魅力向上 ・回遊性、賑わいの向上	
	【市民・来街者：買い物など私事目的】 ・買物、余暇、飲食等で街なかを散策		・商業拠点 ・主要な公共公益施設等	・サービスポイント等	・回遊性、賑わいの向上 ・公共交通への転換促進	
ステップ2	【従業者：業務目的】 ・営業周りや取引等で事業所等を訪問	中密度中規模	・事業所、役所等の集積エリアの面的カバー	・公共交通の利用誘導（モビリティマネジメント）等	・短距離（域内移動）自動車の転換による環境負荷の低減	
ステップ3	【市民・従業者：通勤目的】 ・都心部周辺から都心部への通勤	高密度大規模	・事業所等の目的地直近 ・主要結節点等		・長距離自動車の転換による環境負荷の低減 ・公共交通の利用増（自動車移動を「公共交通+自転車」で代替）	

出典：自転車先進都市おかやま実行戦略（岡山市）

# コミュニティサイクルの利用を高める取組

## ■適切な規模とポートの配置

- コミュニティサイクルの利用を促進するためには、導入目的、利用者のニーズを踏まえ、適切な規模や密度等を確保しつつ、適切にポートを配置することが重要。

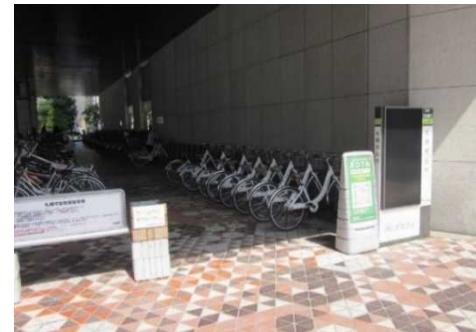
### 利用ニーズを踏まえたポートの配置



▲路面電車の電停近傍に設置(富山市)



▲駅前に設置(岡山市)



▲公共施設(市役所)に設置(札幌市)



▲商店街に設置(姫路市)



▲観光地・観光施設に設置(横浜市)



▲オフィスビルに設置(千代田区)

# コミュニティサイクルの利用を高める取組

## ■ポート確保の工夫

- 限られた都市内の空間においてポートを設置するためには、公開空地の活用や路外駐車場の活用等、公有地・民有地を適切に活用しながらポートの確保を図ることが必要。
- 需要が集中するポートではゲート式ポートでの対応などの工夫も考えられる。

### ポート配置の工夫



▲公開空地を活用(横浜市)



▲民間施設の活用(中央区)



▲路外駐車場を活用(港区)



▲歩道のデッドスペースを活用(岡山市)



▲駐輪場一体型のゲート式ポートを導入(さいたま市)

# 都市再生特別措置法によるポート設置の促進

## 平成23年 都市再生特別措置法改正

・サイクルポート等について、一定の条件の下で、道路占用許可の特例として無余地性の基準が緩和できる。

### 道路占用許可の特例について

～にぎわい・交流創出のための道路占用許可の特例制度～

国土交通省 都市局 まちづくり推進課

★ 平成23年に都市再生特別措置法の一部を改正する法律等が施行され、  
道路空間を活用して、まちのにぎわい創出等に資するための道路占用許可  
の特例制度が創設されました。

#### 道路占用許可の特例とは

道路の占用許可は、道路法において、道路の敷地外に余地が無く、やむを得ない場合(無余地性)で一定の基準に適合する場合に許可できることとされていますが、まちのにぎわい創出や道路利用者等の利便の増進に資する施設について、都市再生特別措置法(以下「都市再生法」という。)に規定する都市再生整備計画に位置付ける等の一定の条件の下で、無余地性の基準を緩和できることとした制度です。

#### 特例の対象施設

都市の再生に貢献し、道路の通行者及び利用者の利便の増進に資する次の施設等であつて、施設等の設置に伴い必要となる道路交通環境の維持及び向上を図るための措置が併せて講じられているもの。(都市再生法46条10項、同施行令14条)

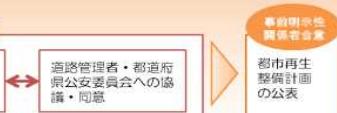
- ①広告塔又は看板で、良好な景観の形成又は風致の維持に寄与するもの
- ②食事施設、購買施設その他これらに類する施設で、道路の通行者又は利用者の利便の増進に資するもの
- ※道路を行き交う際二般に再生の必要を感じたすもの。例えば、オープンカフェ、キオスク、案内所、休憩所などが想定されます。
- ③自動車駐車器具で自転車を貸借する事業の用に供するもの
- ※①～③以外のベンチ、花壇、街灯等の施設については、従来どおり無余地性の基準が適用されますが、にぎわい創出のために必要な施設として、別途道路占用許可を申請することは可能です。



#### 道路の占用特例の流れ

##### 都市再生整備計画への記載等(都市再生法46条10項、11項)

市町村は都市再生整備計画に、道路上に係る  
・占用許可の対象物件(広告塔、食事施設、自転車駐車器具等)  
・占用しようとする場所  
等に関する事項を記載することができる。



##### 特例道路占用区域の指定(都市再生法62条2項)

道路管理者が、占用物件の施設毎に道路占用特例を適用する道路区域を指定。



##### 道路占用許可の特例の適用(都市再生法62条1項)

道路管理者は、都市再生整備計画の計画期間内において、同計画に記載された施設等の占用について、次の3つの条件全てを満たすとき、許可することができる。  
・特例道路占用区域内で指定した施設等であること。  
・道路法33条1項の政令で定める基準に適合すること。  
・安全かつ円滑な交通を確保するための基準(都市再生法施行令18条)に適合すること。



#### ◇相談窓口◇

国土交通省 都市局 まちづくり推進課 官民連携推進室 電話: 03-5253-8407

## 平成28年 都市再生特別措置法改正

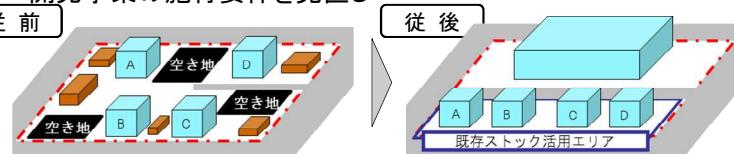
・賑わいの創出に寄与する施設(サイクルポート、観光案内所等)を都市公園の占用許可対象に追加。

### コンパクトで賑わいのあるまちづくり

#### 【まちなかへの都市機能の効率的な誘導】

○地域内に使える既存ストックがある場合にはそれを残しつつ、地域の身の丈にあった規模の市街地整備を可能とする手法の創設

○まちなか誘導施設の整備促進を図る地区の追加など市街地再開発事業の実行要件を見直し



身の丈にあった規模の市街地整備(イメージ)

#### 【官民連携によるまちの賑わい創出】

○空き地・空き店舗を有効に活用するための市町村・まちづくり団体と土地所有者による協定制度の創設

○賑わいの創出に寄与する施設(観光案内所、サイクルポート等)を都市公園の占用許可対象に追加



空き地を活用したまちなかの賑わいの創出(イメージ)



都市公園へのサイクルポート設置(イメージ)

# コミュニティサイクルの利用を高める取組

## ■利用の平準化に向けた取組

- コミュニティサイクルの利用率を向上させるためには、利用の少ない時間帯での利用促進を図ることも必要。
- 例えば、利用の少ない昼間に営業等の業務や私事（観光や買い物等）における利用を促進することなどが考えられる。

### 法人会員制度による平日日中の利用促進(札幌市)

- ・平日日中の利用を促進するため、法人との契約による会員制度を導入している。
- ・ポロクルではコミュニティサイクルの利用促進を図るべく、法人会員制度として、従量プランと定額プランの2つの法人会員プランを導入している。



**札幌みんなのサイクル porocle**

**法人向けサービスのご案内**

**法人料金プラン**  
price plan of the corporation

たまに使うなら 従量プラン <b>162</b> 円/1回 60分以内のご利用	たくさん使うなら 定額プラン <b>3,240</b> 円/1ヶ月 60分以内のご利用なら何度でも利用可
--	---

1回の利用が60分を超えたたら、超過料金108円/30分

■ひと月に21回以上使うなら定額プランがお得  
■従量プランと定額プランは、組み合わせてお申し込みOK  
■1枚のカードをオフィスの階までシェアOK

**初期費用**

登録手数料 <b>1,080</b> 円 / 1契約
-------------------------------

ポロクルカード代  
**540** 円 / 1枚

カード配送料  
**432** 円 / 1配送

■ポロクルカードは、1枚からお申し込みいただけます。枚数は契約後でも変更可能です。  
■カード複数枚でシェアできますが、1枚のカードで同時に複数台の自転車を利用することはできません。  
■登録手数料は、カード枚数に関係なく1契約あたりの料金です。  
■定額プランの月額料金は、カード1枚につき3,240円です。  
■月途中のご入会やプラン変更などの場合は、月額料金を日割計算します。  
■プラン変更手数料は1回540円です。  
■1度も返却せずに借り続けた場合の超過料金の上限は、2,160円です。ただし、貸出から24時間経過毎に、新たな超過料金の加算が始めます。  
■年間の更新手数料無料で翌シーズンへ自動継続となります。

**SAPP PORO**  
**Fun to Share**

営業期間・時間  
**4月25日～10月31日**  
**7:30～21:00**  
(貸出は20:50まで)

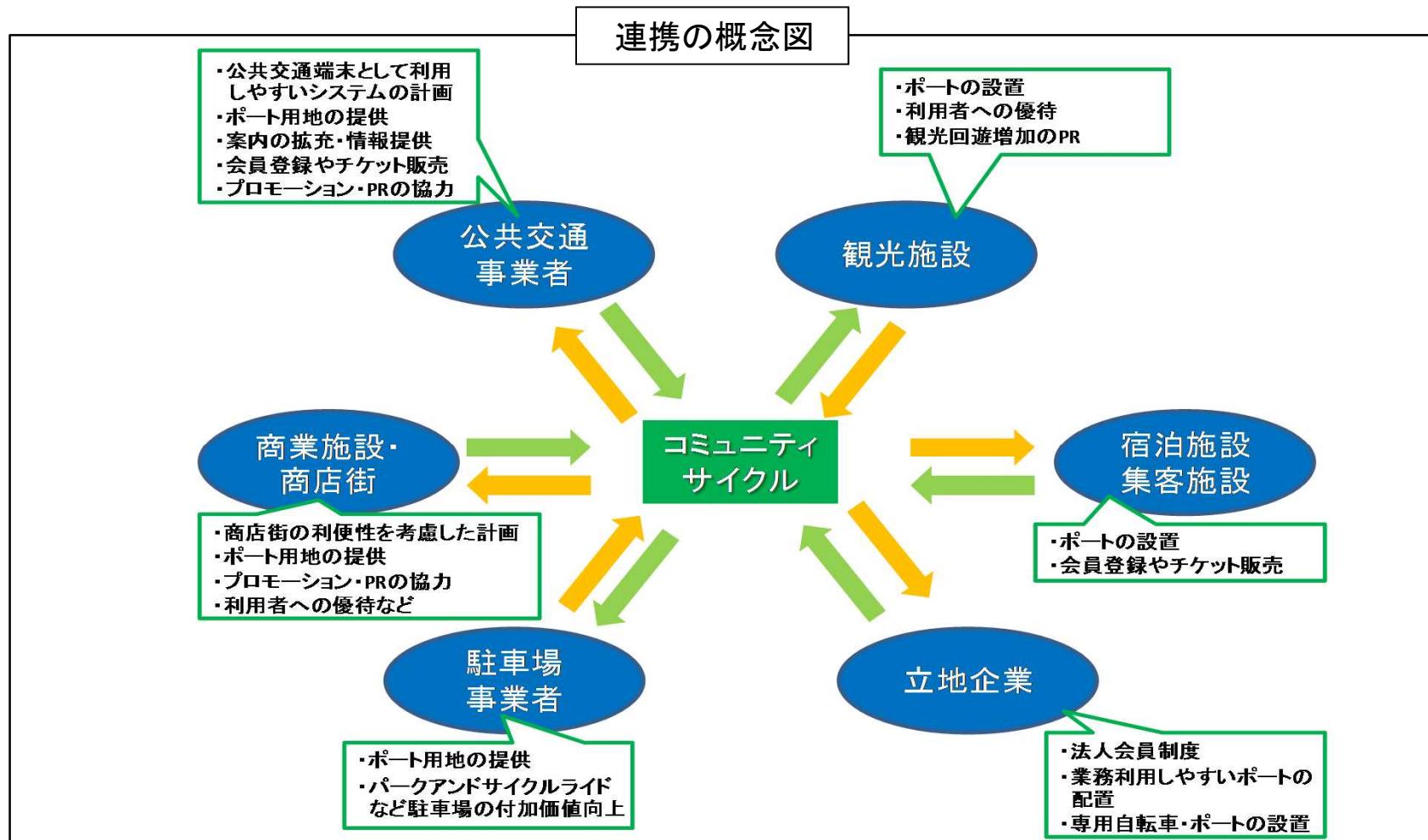
2016年度版

出典:NPO法人ポロクル

# コミュニティサイクルの利用を高める取組

## ■関係機関との連携

- コミュニティサイクルの利用を促進し、その導入効果を適切に発揮させるためには、導入目的や役割に応じて関係機関（公共交通事業者、商店街、企業等）と連携・協力し進めることが必要。



# コミュニティサイクルの利用を高める取組

## ■公共交通との連携

- コミュニティサイクルは公共交通機能を補完する役割を有することから、「コンパクトシティ・プラス・ネットワーク」の形成に向け、効果的な導入を進めるために公共交通事業者との連携・協力が必要。

### 鉄道駅や電停に近接してポートを設置



▲電停の近傍に設置(富山市)

### 交通系ICカードの利用

・全国で導入が進む「交通系ICカード」(Suica・ICOCAなど)については、コミュニティサイクルの決済手段としても利用されている。



# コミュニティサイクルの利用を高める取組

## ■商店街等との連携

- 地域の商店街や商業施設との連携・協力により、コミュニティサイクルの導入による地域の活性化等の効果をより一層高めていくことが望まれる。

### コミュニティサイクルと地域店舗の連携(金沢市)

・サイクルポート周辺の5地域20店舗（平成28年6月現在）の協力を得て、協力店舗をはじめとするポート周辺地域の消費・回遊行動を喚起するとともに、「まちのり」の利用を促進することを目的とした「まちのりクーポン」を実施している。



#### 選ぶ

まちのりクーポンの冊子または  
Webサイトからクーポンを確認



#### さわる

端末機の画面より「調べる」  
「クーポン券」の順にタッチ



#### 発券する

希望のエリアのボタンをタッチ  
してクーポンを発券



#### 使う！

対象のお店でクーポンを提示  
して、特典を受ける



出典:(株)日本海コンサルタント・まちのり事務局

# 持続可能な運営の工夫

## ■事業外収入の確保

- コミュニティサイクルを効率的に運営するためには、屋外・車体広告や物販などによる事業外収入の確保を進めることも必要。

### 事業外収入の確保

#### ○屋外広告の導入

- ・ターミナル端末機、およびステーション案内図パネルの背面に広告を設置。



#### ○車体広告の導入

- ・ドレスガードや車体フレーム等に広告を掲載。



#### ○グッズの販売

- ・コミュニティサイクルのオリジナルグッズを作成し、サイクルポートにて販売。



写真提供:(株)日本海コンサルタント・まちのり事務局

# 持続可能な運営の工夫

## ■運営コストの低減

- 運営コストの低減を図るため、再配置頻度を抑える、メンテナンスコストを低減するなどの取組も考えられる。

### 運営コストの低減

#### ○再配置頻度の抑制

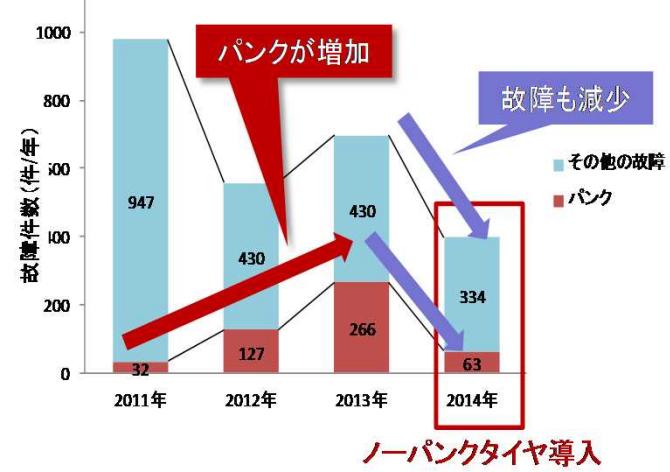
- ・さいたま市では通勤・通学目的の利用等で朝夕に利用が集中する大宮駅西口ポートでゲート式ポートを導入。



▲ゲート式を導入しているポート(さいたま市)

#### ○メンテナンスコストの低減

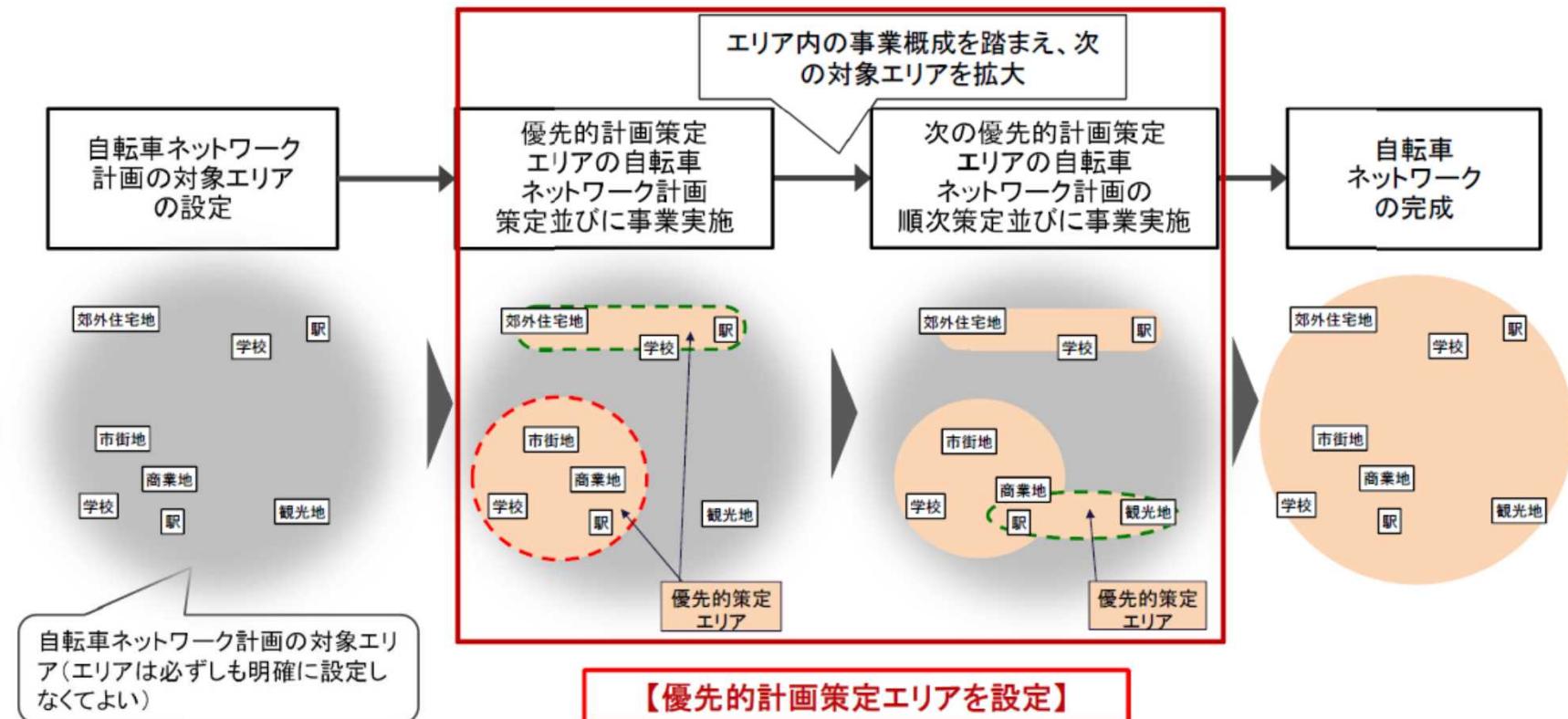
- ・ノーパンクタイヤの導入により、パンクの減少だけでなく、故障の減少効果も生み、メンテナンスコストの低減に寄与。



## ■ガイドライン改定のポイント

- ⇒自転車ネットワーク等を対象とした、段階的なネットワーク計画策定方法の導入
- ⇒市町村全域ではなく、優先的計画策定エリアから段階的に策定

## ■段階的なネットワーク計画策定方法



## ■ガイドライン改定のポイント

- ⇒完成形態(本来の整備形態)による整備が当面困難な場合には、車道通行を基本とした暫定形態を積極的に活用  
(ネットワーク計画対象路線においては、自転車歩行者道の活用は整備形態の選択肢から除外)  
⇒自転車道は一方通行を基本

## ■整備形態の柔軟な対応例(完成形態が自転車道の場合)

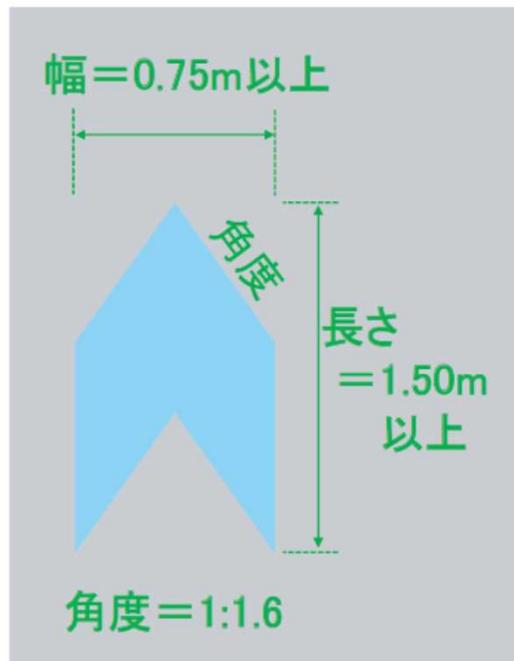


## ■ガイドライン改定のポイント

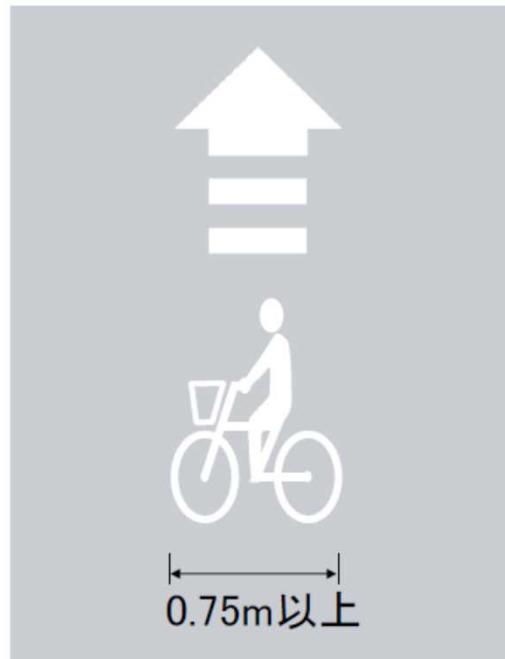
⇒自転車のピクトグラムや矢羽根型路面表示の仕様の標準化

- ・自転車のピクトグラムは、進行方向に対して左向き・矢印と組合せて表示。
- ・自転車専用通行帯は帯状路面表示、車道混在は矢羽根型路面表示。(青色を標準)

## ■路面表示の仕様の標準化



【矢羽根】

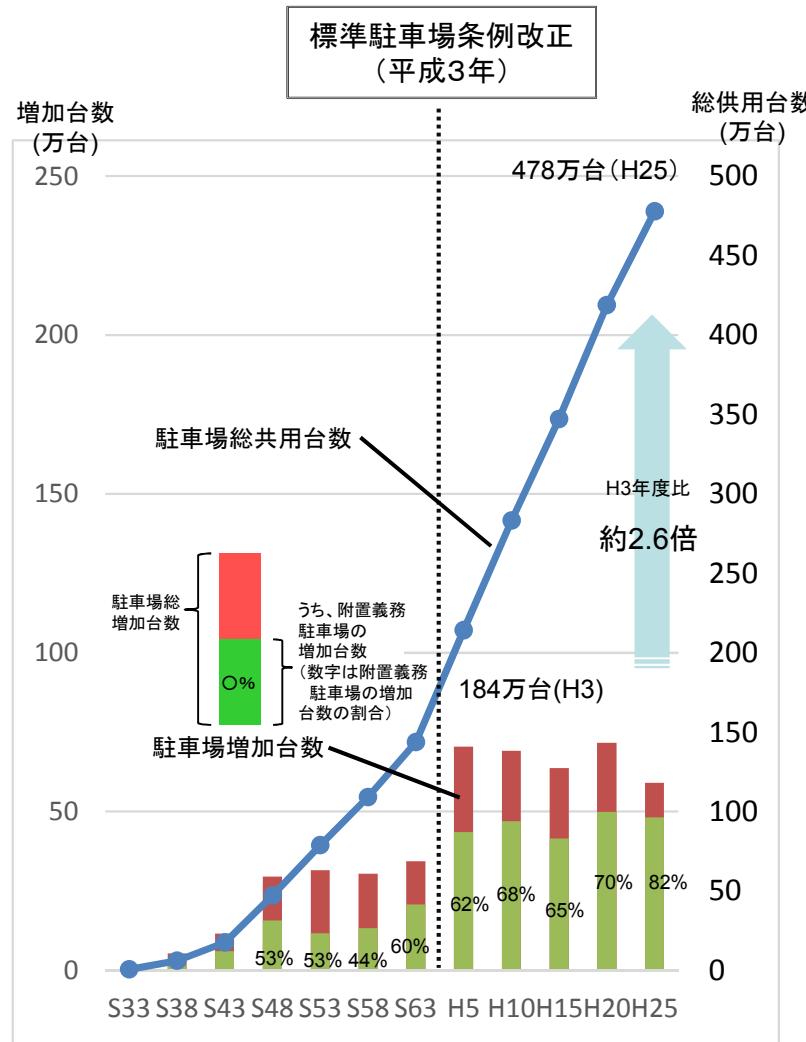


【ピクトグラム】

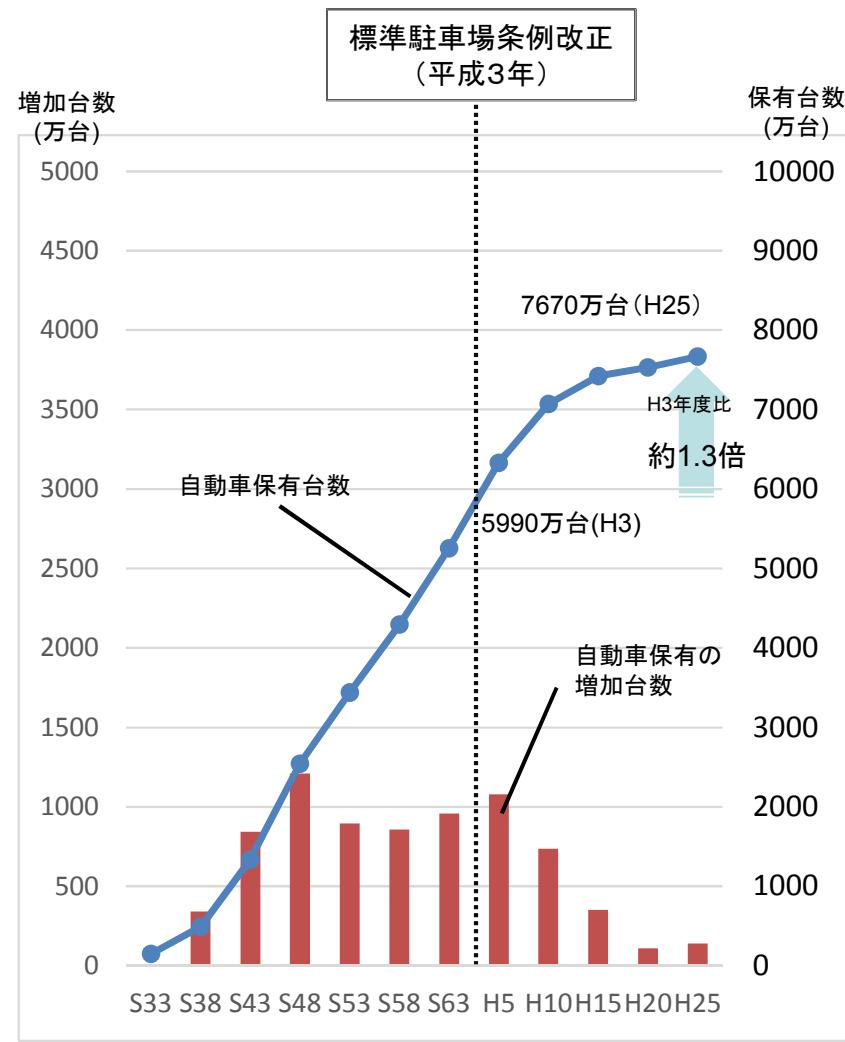
## 4. 駐車場に関する取組

---

# 駐車場台数と自動車保有台数の推移



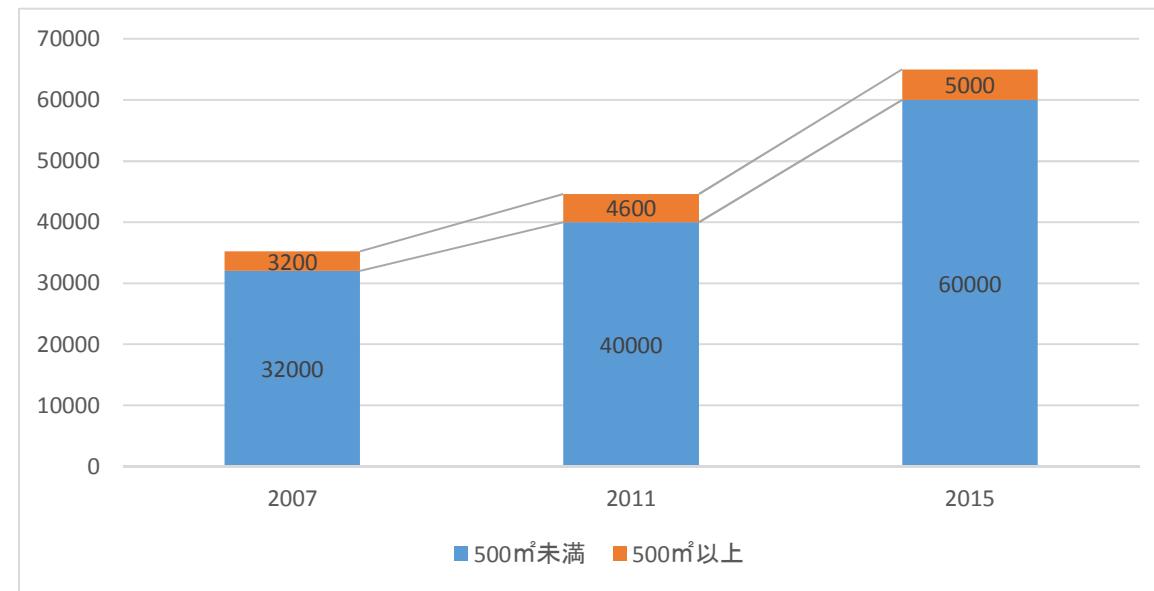
駐車場台数の推移



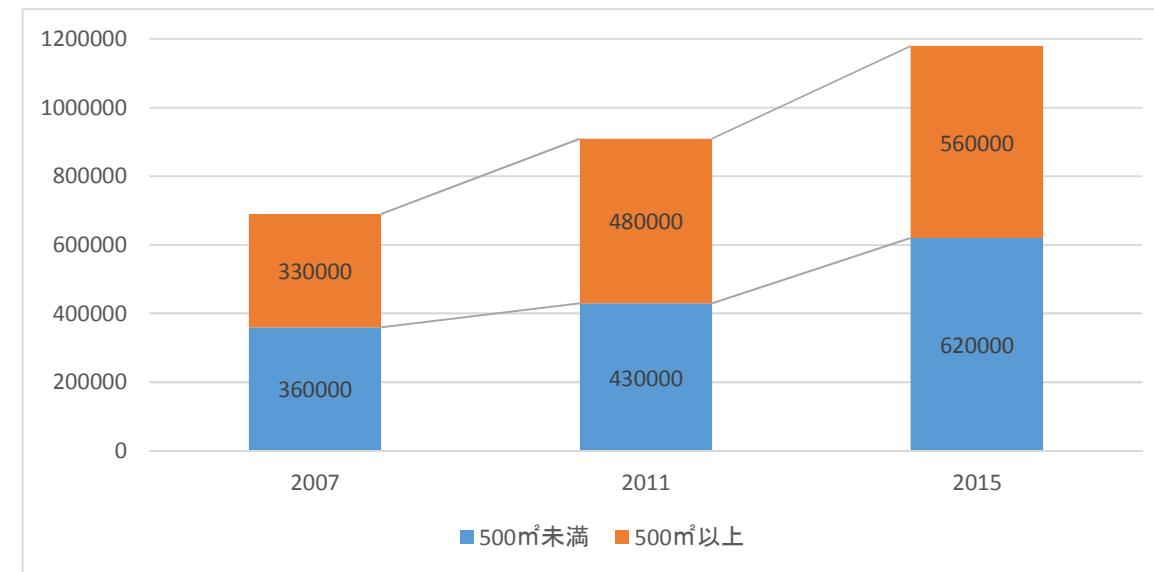
自動車保有台数の推移

# コイン式駐車場の車室数の推移

## ①コイン式駐車場の個所数推移



## ②コイン式駐車場の車室数推移



※出典:一般社団法人日本パーキングビジネス協会

# 駐車場マネジメント(配置適正化)のイメージ

駐車場の出入口があると…

入庫待ち(渋滞)の発生

歩行者との錯綜の発生

まちなみの連続性の断裂  
土地利用の非効率化



イラスト:なごや交通まちづくりプラン(平成26年9月名古屋市)

# まちづくりにおける駐車場に係る課題

- 駐車場の附置義務制度は自己敷地内が原則  
→ 1階部分の有効な土地利用を阻害
- 空き地におけるコインパーキングや月極駐車場の乱立  
→ 自動車と歩行者の交錯が多数発生、まちなみの景観にも影響
- ⇒ 医療、福祉等の都市機能を利用する高齢者が「健康に歩いて暮らせるまちづくり」を実現するため、駐車場施策についても見直しが必要



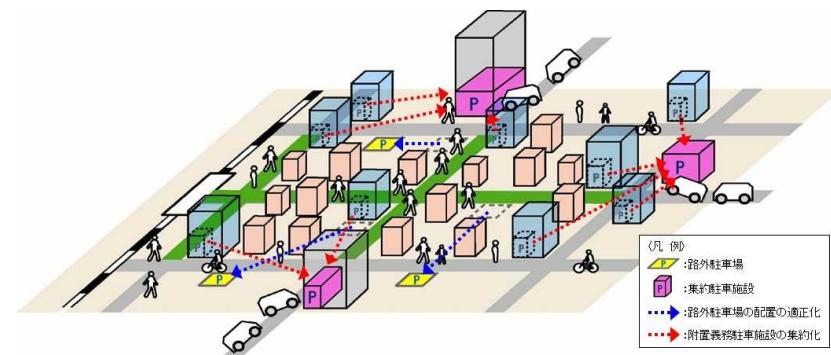
## 駐車場政策の面から目指す都市構造

都市の周縁部（フリンジ）への集約化、まちなかの路外駐車場の適正配置

+

公共交通の利用環境の充実、自転車利用者・歩行者環境の整備

- 歩行者等にとって利便性・安全性の高い「健康に歩いて暮らせるまちづくり」の実現
- まち並みの連続性確保、賑わいや都市魅力の創出も期待



## 法の概要

### ●立地適正化計画（市町村）

- ・都市全体の観点から、居住機能や福祉・医療・商業等の都市機能の立地、公共交通の充実に関する包括的なマスタープランを作成
- ・民間の都市機能への投資や居住を効果的に誘導するための土俵づくり（多極ネットワーク型コンパクトシティ）

### 都市機能誘導区域

生活サービスを誘導するエリアと当該エリアに誘導する施設を設定

#### ◆都市機能（福祉・医療・商業等）の立地促進

##### ○誘導施設への税財政・金融上の支援

- ・外から内（まちなか）への移転に係る買換特例
- ・民都機構による出資等の対象化
- ・交付金の対象に通所型福祉施設等を追加

##### ○福祉・医療施設等の建替等のための容積率等の緩和

- ・市町村の判断で誘導用途の容積率等を緩和可能

##### ○公的不動産・低未利用地の有効活用

- ・市町村が公的不動産を誘導施設整備に提供する場合、国が直接支援

#### ◆区域外の都市機能立地の緩やかなコントロール

- ・誘導したい機能の区域外での立地について、届出、市町村による働きかけ

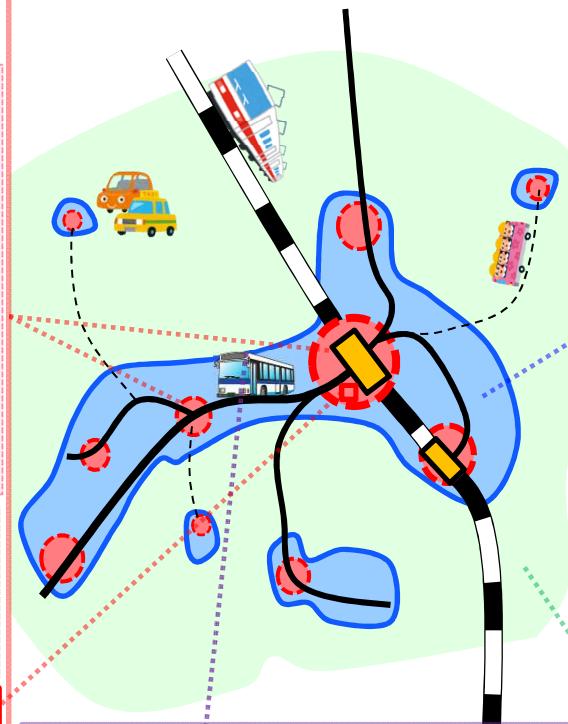
#### ◆駐車場配置適正化区域

- ・路外駐車場の配置及び規模の基準を設定

→特定路外駐車場（市町村が定める規模以上のもの）について、届出、市町村による働きかけ

- ・集約駐車施設の配置及び規模を設定

→附置義務駐車場の集約化も可能



### 居住誘導区域

居住を誘導し人口密度を維持するエリアを設定

#### ◆区域内における居住環境の向上

- ・区域外の公営住宅を除却し、区域内で建て替える際の除却費の補助
- ・住宅事業者による都市計画、景観計画の提案制度（例：低層住居専用地域への用途変更）

#### ◆区域外の居住の緩やかなコントロール

- ・一定規模以上の区域外での住宅開発について、届出、市町村による働きかけ
- ・市町村の判断で開発許可対象とすることも可能

#### ◆区域外の住宅等跡地の管理・活用

- ・不適切な管理がなされている跡地に対する市町村による働きかけ
- ・都市再生推進法人等（NPO等）が跡地管理を行うための協定制度
- ・跡地における市民農園や農産物直売所等の整備を支援

### 公共交通 維持・充実を図る公共交通網を設定

#### ◆公共交通を軸とするまちづくり

- ・地域公共交通網形成計画の立地適正化計画への調和、計画策定支援（地域公共交通活性化再生法）
- ・都市機能誘導区域へのアクセスを容易にするバス専用レーン・バス待合所や駅前広場等の公共交通施設の整備支援

# 機械式立体駐車場における重大事故の発生状況

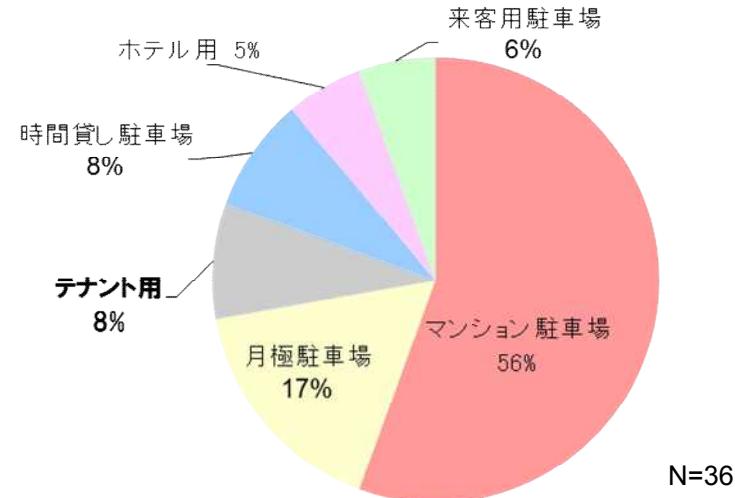
- 平成19年度以降、一般利用者等の死亡・重傷に至った事故は、少なくとも36件発生。
- 発生場所としては、マンション駐車場が5割強を占め、利用者が自ら操作する使用形態での事故が多い。
- 発生状況としては、「装置内に人がいる状態で機械が作動」が4割を占める。

一般利用者等の死亡・重傷事故件数

平成19年度	1(0)
平成20年度	5(1)
平成21年度	2(1)
平成22年度	5(1)
平成23年度	2(1)
平成24年度	8(4)
平成25年度	3(2)
平成26年度	2(1)
平成27年度	4(1)
平成28年度	4(1)
合計	36(13)

※ 括弧内は死亡事故件数

死亡・重傷事故の発生場所(駐車場用途別)



死亡・重傷事故の発生状況と主な発生要因

	無人確認不足	危険源への接近	不適切な自動車運転	外部侵入	不適切な操作	機械・電気の不良、劣化	障害物	その他	合計
装置内に人がいる状態で機械が作動	11			2					13
人の乗降・歩行時の転倒・落下		3			1	1	1		6
作動中の装置に侵入・接触		6		1					7
車両の入出庫時の衝突			6						6
装置の非常停止					1				1
その他		1					2	1	3
合計	11	10	6	3	2	1	1	2	36

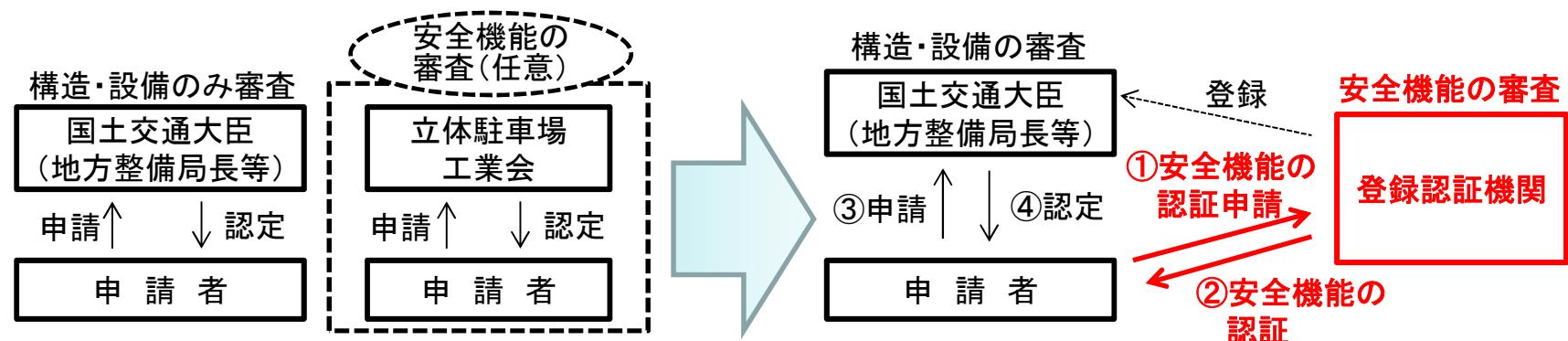
出典：公益社団法人 立体駐車場工業会資料に基づき国土交通省作成

# 駐車場法施行規則の改正（平成27年1月1日施行）国土交通省

- 駐車場法施行令第15条に基づく大臣認定制度の下で、同条に規定する特殊の装置（以下「機械式駐車装置」という。）の構造・設備と併せて安全性を確保することを目的に、駐車場法施行規則を改正。

## ＜駐車場法施行規則の改正＞

- 大臣認定制度の下で、装置の安全性についても一体的に審査・認定を行う仕組みを構築。
- 安全性に係る審査について、第三者的な専門機関が代行審査を行うための「登録認証機関」の制度を創設。



## ＜経過措置＞

- 既設の装置については、新省令施行後も、引き続き大臣認定の効力があるものとみなす。
- 新省令の施行日から1年6月の間に限り、新省令の施行前に大臣認定を受けた型式の装置の設置を認める。  
(=平成28年6月末に経過措置期間が終わり、新たな大臣認定を受けた装置の設置が義務づけ。)

## ○機械式駐車装置の認定状況(H29.3末現在)

二段・多段方式	75件	平面往復方式	12件	エレベータ方式	44件
多層循環方式	6件	水平循環方式	40件	垂直循環方式	7件
				合計:	184件

※詳細については、国土交通省HP ([http://www.mlit.go.jp/toshi/toshi\\_gairo\\_tk\\_000068.html](http://www.mlit.go.jp/toshi/toshi_gairo_tk_000068.html))をご覧下さい。

# 「機械式立体駐車場の安全対策に関するガイドラインの手引き」



○「機械式立体駐車場の安全対策のあり方について」(平成26年3月機械式立体駐車場の安全対策検討委員会報告書)を踏まえ、関係主体が早期に取り組むべき事項をまとめた「機械式立体駐車場の安全対策に関するガイドライン」を公表。

○今般、機械式立体駐車場の安全対策及び適正利用のさらなる推進のため、一般の方にも一層分かりやすくなるよう、ガイドラインに基づく安全対策の具体的な実践例や関連する過去の事故事例等を取りまとめ、写真やイラストも交えて解説を加えた手引きを作成。(平成28年9月公表)

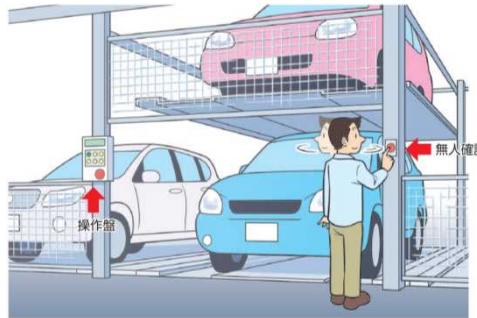


イラスト1  
操作盤から離れた場所で視認性を確保する、無人確認ボタン



イラスト2  
ボタン押し補助器具の使用と装置内立ち入りが容易のために起きた死亡事故例



イラスト3  
入庫後の安全確認不足による死亡事故例



写真  
外部者の侵入を防ぐ前面ゲートと柵の設置例

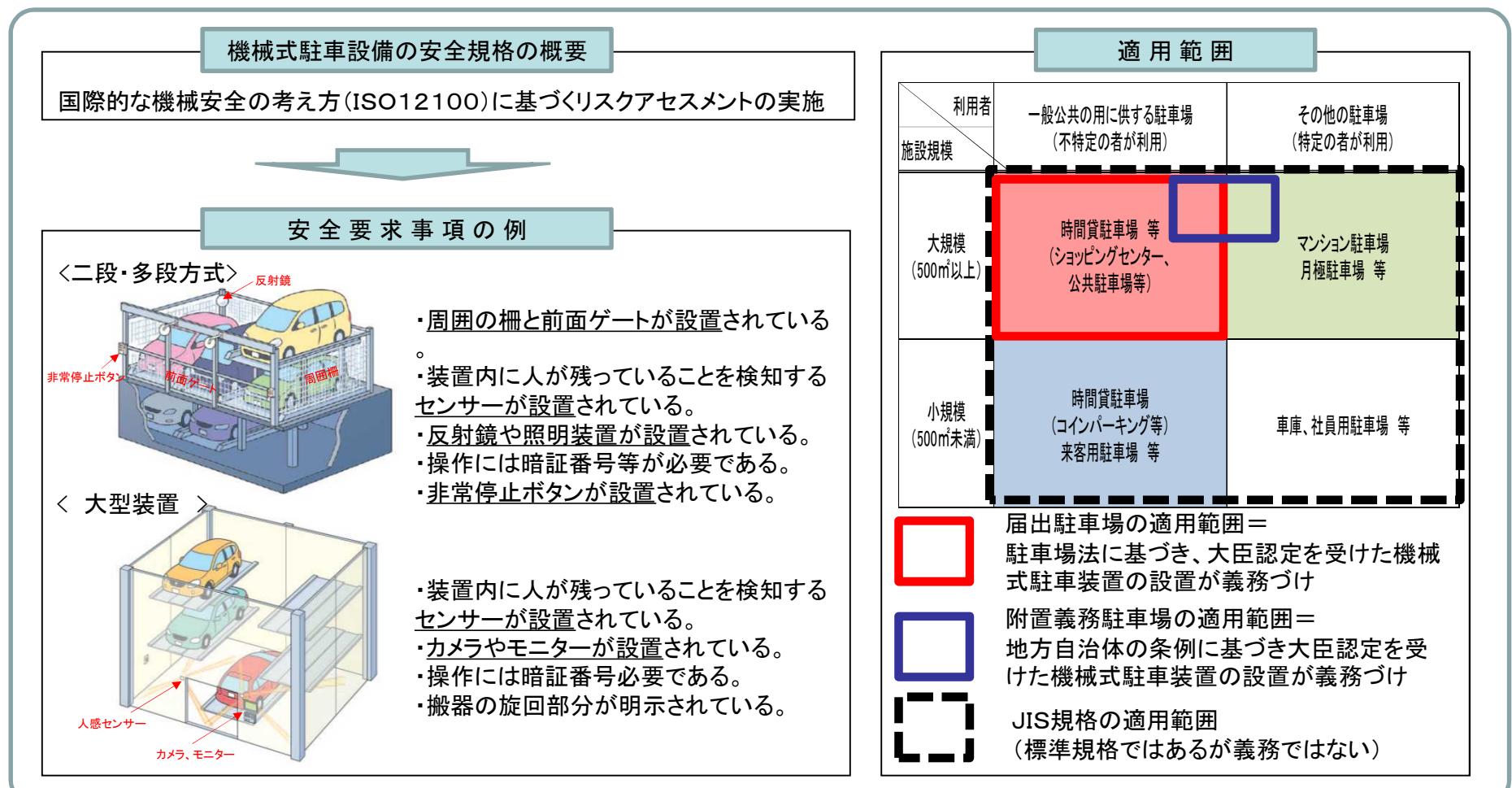
機械式立体駐車場の安全対策は丈夫ですか？											
～管理者向け自己チェックシート～											
<p><b>機械式立体駐車場では、利用者が機械に挟まれて死するなどの事故が発生しているです。車両を動かすときに大きな力が働くので、ひとたび事故が生じた場合には、重大な結果になります。</b></p> <p>機械式立体駐車場を利用するにあたるには、利用者において適正な利用に努めて頂くことが重要です。特に、既設の駐車装置については、管理者において安全対策を検討・実施することを強くご要望です。</p> <p>機械式立体駐車場の安全対策が十分に行われているかどうか、チェックしましょう。</p>											
<p>1. 装置内の人の侵入を防止するための措置が講じられていますか？</p> <table border="1"> <tr> <td>A (10点)</td> <td>B (5点)</td> <td>C (0点)</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> 人が車両に挟まれたら、操作盤に操作用カバーを付けて、操作盤を開いて操作する</td> <td><input type="checkbox"/> 機械式立体駐車場の操作用カバーなど、専らの操作用工具を用いて操作する</td> <td><input type="checkbox"/> 遊んでいる子供など、自動で進入してしまって、危険な状況にならない</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> 人が車両に挟まれたら、操作用カバーを付けて、操作盤を開いて操作する</td> <td><input type="checkbox"/> 機械式立体駐車場の操作用カバーなど、専らの操作用工具を用いて操作する</td> <td><input type="checkbox"/> 遊んでいる子供など、自動で進入してしまって、危険な状況にならない</td> </tr> </table>			A (10点)	B (5点)	C (0点)	<input type="checkbox"/> 人が車両に挟まれたら、操作盤に操作用カバーを付けて、操作盤を開いて操作する	<input type="checkbox"/> 機械式立体駐車場の操作用カバーなど、専らの操作用工具を用いて操作する	<input type="checkbox"/> 遊んでいる子供など、自動で進入してしまって、危険な状況にならない	<input type="checkbox"/> 人が車両に挟まれたら、操作用カバーを付けて、操作盤を開いて操作する	<input type="checkbox"/> 機械式立体駐車場の操作用カバーなど、専らの操作用工具を用いて操作する	<input type="checkbox"/> 遊んでいる子供など、自動で進入してしまって、危険な状況にならない
A (10点)	B (5点)	C (0点)									
<input type="checkbox"/> 人が車両に挟まれたら、操作盤に操作用カバーを付けて、操作盤を開いて操作する	<input type="checkbox"/> 機械式立体駐車場の操作用カバーなど、専らの操作用工具を用いて操作する	<input type="checkbox"/> 遊んでいる子供など、自動で進入してしまって、危険な状況にならない									
<input type="checkbox"/> 人が車両に挟まれたら、操作用カバーを付けて、操作盤を開いて操作する	<input type="checkbox"/> 機械式立体駐車場の操作用カバーなど、専らの操作用工具を用いて操作する	<input type="checkbox"/> 遊んでいる子供など、自動で進入してしまって、危険な状況にならない									
<p>2. 装置内の人の閉じ込めを防ぐための措置が講じられていますか？</p> <table border="1"> <tr> <td>A (10点)</td> <td>B (5点)</td> <td>C (0点)</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> 利用者が対して個人確認をすこしごとぎ、人の顔を写すことで、個人確認用のセンサーで確認する</td> <td><input type="checkbox"/> 操作盤に近づけるシールの貼付けにより、利用者に対する無人確認を促している</td> <td><input type="checkbox"/> 無人確認を促すためのシールなどが貼付されていない</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> 利用者が対して個人確認をすこしごとぎ、人の顔を写すことで、個人確認用のセンサーで確認する</td> <td><input type="checkbox"/> 操作盤に近づけるシールの貼付けにより、利用者に対する無人確認を促している</td> <td><input type="checkbox"/> 無人確認を促すためのシールなどが貼付されていない</td> </tr> </table>			A (10点)	B (5点)	C (0点)	<input type="checkbox"/> 利用者が対して個人確認をすこしごとぎ、人の顔を写すことで、個人確認用のセンサーで確認する	<input type="checkbox"/> 操作盤に近づけるシールの貼付けにより、利用者に対する無人確認を促している	<input type="checkbox"/> 無人確認を促すためのシールなどが貼付されていない	<input type="checkbox"/> 利用者が対して個人確認をすこしごとぎ、人の顔を写すことで、個人確認用のセンサーで確認する	<input type="checkbox"/> 操作盤に近づけるシールの貼付けにより、利用者に対する無人確認を促している	<input type="checkbox"/> 無人確認を促すためのシールなどが貼付されていない
A (10点)	B (5点)	C (0点)									
<input type="checkbox"/> 利用者が対して個人確認をすこしごとぎ、人の顔を写すことで、個人確認用のセンサーで確認する	<input type="checkbox"/> 操作盤に近づけるシールの貼付けにより、利用者に対する無人確認を促している	<input type="checkbox"/> 無人確認を促すためのシールなどが貼付されていない									
<input type="checkbox"/> 利用者が対して個人確認をすこしごとぎ、人の顔を写すことで、個人確認用のセンサーで確認する	<input type="checkbox"/> 操作盤に近づけるシールの貼付けにより、利用者に対する無人確認を促している	<input type="checkbox"/> 無人確認を促すためのシールなどが貼付されていない									
<p>3. 前の利用者が残っている状態で、次の利用者が割り込んで操作しないための措置が講じられていますか？</p> <table border="1"> <tr> <td>A (10点)</td> <td>B (5点)</td> <td>C (0点)</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> 駐車券をやさぐれ</td> <td><input type="checkbox"/> 操作盤に近づけるシールの貼付けにより、利用者に対する無人確認を促している</td> <td><input type="checkbox"/> 無人確認を促すためのシールなどが貼付されていない</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> 駐車券をやさぐれ</td> <td><input type="checkbox"/> 操作盤に近づけるシールの貼付けにより、利用者に対する無人確認を促している</td> <td><input type="checkbox"/> 無人確認を促すためのシールなどが貼付されていない</td> </tr> </table>			A (10点)	B (5点)	C (0点)	<input type="checkbox"/> 駐車券をやさぐれ	<input type="checkbox"/> 操作盤に近づけるシールの貼付けにより、利用者に対する無人確認を促している	<input type="checkbox"/> 無人確認を促すためのシールなどが貼付されていない	<input type="checkbox"/> 駐車券をやさぐれ	<input type="checkbox"/> 操作盤に近づけるシールの貼付けにより、利用者に対する無人確認を促している	<input type="checkbox"/> 無人確認を促すためのシールなどが貼付されていない
A (10点)	B (5点)	C (0点)									
<input type="checkbox"/> 駐車券をやさぐれ	<input type="checkbox"/> 操作盤に近づけるシールの貼付けにより、利用者に対する無人確認を促している	<input type="checkbox"/> 無人確認を促すためのシールなどが貼付されていない									
<input type="checkbox"/> 駐車券をやさぐれ	<input type="checkbox"/> 操作盤に近づけるシールの貼付けにより、利用者に対する無人確認を促している	<input type="checkbox"/> 無人確認を促すためのシールなどが貼付されていない									
<p>4. 緊急時の無人確認を徹底するための措置が講じられていますか？</p> <table border="1"> <tr> <td>A (10点)</td> <td>B (5点)</td> <td>C (0点)</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> 横木部分からの死角を確認するための反射鏡やモニター等を設置している（車両の死角を確認する）</td> <td><input type="checkbox"/> 操作盤に近づけるシールの貼付けにより、利用者に対する無人確認を促している</td> <td><input type="checkbox"/> 無人確認を促すためのシールなどが貼付されていない</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> 横木部分からの死角を確認するための反射鏡やモニター等を設置している（車両の死角を確認する）</td> <td><input type="checkbox"/> 操作盤に近づけるシールの貼付けにより、利用者に対する無人確認を促している</td> <td><input type="checkbox"/> 無人確認を促すためのシールなどが貼付されていない</td> </tr> </table>			A (10点)	B (5点)	C (0点)	<input type="checkbox"/> 横木部分からの死角を確認するための反射鏡やモニター等を設置している（車両の死角を確認する）	<input type="checkbox"/> 操作盤に近づけるシールの貼付けにより、利用者に対する無人確認を促している	<input type="checkbox"/> 無人確認を促すためのシールなどが貼付されていない	<input type="checkbox"/> 横木部分からの死角を確認するための反射鏡やモニター等を設置している（車両の死角を確認する）	<input type="checkbox"/> 操作盤に近づけるシールの貼付けにより、利用者に対する無人確認を促している	<input type="checkbox"/> 無人確認を促すためのシールなどが貼付されていない
A (10点)	B (5点)	C (0点)									
<input type="checkbox"/> 横木部分からの死角を確認するための反射鏡やモニター等を設置している（車両の死角を確認する）	<input type="checkbox"/> 操作盤に近づけるシールの貼付けにより、利用者に対する無人確認を促している	<input type="checkbox"/> 無人確認を促すためのシールなどが貼付されていない									
<input type="checkbox"/> 横木部分からの死角を確認するための反射鏡やモニター等を設置している（車両の死角を確認する）	<input type="checkbox"/> 操作盤に近づけるシールの貼付けにより、利用者に対する無人確認を促している	<input type="checkbox"/> 無人確認を促すためのシールなどが貼付されていない									
<p>5. 緊急時に装置を非常停止するための工夫がなされていますか？</p> <table border="1"> <tr> <td>A (10点)</td> <td>B (5点)</td> <td>C (0点)</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> 非常停止ボタンを設置している（操作盤に付けています）</td> <td><input type="checkbox"/> ボタン押し補助器具等の不使用による操作を防ぐために、手を握ることにより装置が停止する</td> <td><input type="checkbox"/> ボタン押し補助器具等の不使用による操作を防ぐために、手を握ることにより装置が停止する</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> 非常停止ボタンを設置している（操作盤に付けています）</td> <td><input type="checkbox"/> ボタン押し補助器具等の不使用による操作を防ぐために、手を握ることにより装置が停止する</td> <td><input type="checkbox"/> ボタン押し補助器具等の不使用による操作を防ぐために、手を握ることにより装置が停止する</td> </tr> </table>			A (10点)	B (5点)	C (0点)	<input type="checkbox"/> 非常停止ボタンを設置している（操作盤に付けています）	<input type="checkbox"/> ボタン押し補助器具等の不使用による操作を防ぐために、手を握ることにより装置が停止する	<input type="checkbox"/> ボタン押し補助器具等の不使用による操作を防ぐために、手を握ることにより装置が停止する	<input type="checkbox"/> 非常停止ボタンを設置している（操作盤に付けています）	<input type="checkbox"/> ボタン押し補助器具等の不使用による操作を防ぐために、手を握ることにより装置が停止する	<input type="checkbox"/> ボタン押し補助器具等の不使用による操作を防ぐために、手を握ることにより装置が停止する
A (10点)	B (5点)	C (0点)									
<input type="checkbox"/> 非常停止ボタンを設置している（操作盤に付けています）	<input type="checkbox"/> ボタン押し補助器具等の不使用による操作を防ぐために、手を握ることにより装置が停止する	<input type="checkbox"/> ボタン押し補助器具等の不使用による操作を防ぐために、手を握ることにより装置が停止する									
<input type="checkbox"/> 非常停止ボタンを設置している（操作盤に付けています）	<input type="checkbox"/> ボタン押し補助器具等の不使用による操作を防ぐために、手を握ることにより装置が停止する	<input type="checkbox"/> ボタン押し補助器具等の不使用による操作を防ぐために、手を握ることにより装置が停止する									

管理者向け自己チェックシート											
<p>Q1. 対象機械式立体駐車場の運営者に対する説明は行われていますか？</p> <table border="1"> <tr> <td>A (10点)</td> <td>B (5点)</td> <td>C (0点)</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> 取扱説明書等により明確に説明を行っており、説明は行ってない</td> <td><input type="checkbox"/> 取扱説明書等を手にしており、説明は行ってない</td> <td><input type="checkbox"/> 取扱説明書等を手出しておらず、説明を行っていない</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> 取扱説明書等により明確に説明を行っており、説明は行ってない</td> <td><input type="checkbox"/> 取扱説明書等を手にしており、説明は行ってない</td> <td><input type="checkbox"/> 取扱説明書等を手出しておらず、説明を行っていない</td> </tr> </table>			A (10点)	B (5点)	C (0点)	<input type="checkbox"/> 取扱説明書等により明確に説明を行っており、説明は行ってない	<input type="checkbox"/> 取扱説明書等を手にしており、説明は行ってない	<input type="checkbox"/> 取扱説明書等を手出しておらず、説明を行っていない	<input type="checkbox"/> 取扱説明書等により明確に説明を行っており、説明は行ってない	<input type="checkbox"/> 取扱説明書等を手にしており、説明は行ってない	<input type="checkbox"/> 取扱説明書等を手出しておらず、説明を行っていない
A (10点)	B (5点)	C (0点)									
<input type="checkbox"/> 取扱説明書等により明確に説明を行っており、説明は行ってない	<input type="checkbox"/> 取扱説明書等を手にしており、説明は行ってない	<input type="checkbox"/> 取扱説明書等を手出しておらず、説明を行っていない									
<input type="checkbox"/> 取扱説明書等により明確に説明を行っており、説明は行ってない	<input type="checkbox"/> 取扱説明書等を手にしており、説明は行ってない	<input type="checkbox"/> 取扱説明書等を手出しておらず、説明を行っていない									
<p>Q2. 個別訓練による教育訓練を実施する際の注意喚起は適切に行われていますか？</p> <table border="1"> <tr> <td>A (10点)</td> <td>B (5点)</td> <td>C (0点)</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> 個別訓練を行うときに、操作盤の操作方法等のパンフレットや配布等により、定期的に注意喚起を行っている</td> <td><input type="checkbox"/> 定期的には注意喚起を行っていない</td> <td><input type="checkbox"/> 注意喚起を行っていない</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> 個別訓練を行うときに、操作盤の操作方法等のパンフレットや配布等により、定期的に注意喚起を行っている</td> <td><input type="checkbox"/> 定期的には注意喚起を行っていない</td> <td><input type="checkbox"/> 注意喚起を行っていない</td> </tr> </table>			A (10点)	B (5点)	C (0点)	<input type="checkbox"/> 個別訓練を行うときに、操作盤の操作方法等のパンフレットや配布等により、定期的に注意喚起を行っている	<input type="checkbox"/> 定期的には注意喚起を行っていない	<input type="checkbox"/> 注意喚起を行っていない	<input type="checkbox"/> 個別訓練を行うときに、操作盤の操作方法等のパンフレットや配布等により、定期的に注意喚起を行っている	<input type="checkbox"/> 定期的には注意喚起を行っていない	<input type="checkbox"/> 注意喚起を行っていない
A (10点)	B (5点)	C (0点)									
<input type="checkbox"/> 個別訓練を行うときに、操作盤の操作方法等のパンフレットや配布等により、定期的に注意喚起を行っている	<input type="checkbox"/> 定期的には注意喚起を行っていない	<input type="checkbox"/> 注意喚起を行っていない									
<input type="checkbox"/> 個別訓練を行うときに、操作盤の操作方法等のパンフレットや配布等により、定期的に注意喚起を行っている	<input type="checkbox"/> 定期的には注意喚起を行っていない	<input type="checkbox"/> 注意喚起を行っていない									
<p>Q3. 技術者による点検や整備は適切に行われていますか？</p> <table border="1"> <tr> <td>A (10点)</td> <td>B (5点)</td> <td>C (0点)</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> 毎月定期的に実施しているが、実施する際は必ず点検票を提出する</td> <td><input type="checkbox"/> 定期的に実施するが、実施する際は必ず点検票を提出する</td> <td><input type="checkbox"/> 定期的には点検票を提出していない</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> 每月定期的に実施しているが、実施する際は必ず点検票を提出する</td> <td><input type="checkbox"/> 定期的に実施するが、実施する際は必ず点検票を提出する</td> <td><input type="checkbox"/> 定期的には点検票を提出していない</td> </tr> </table>			A (10点)	B (5点)	C (0点)	<input type="checkbox"/> 毎月定期的に実施しているが、実施する際は必ず点検票を提出する	<input type="checkbox"/> 定期的に実施するが、実施する際は必ず点検票を提出する	<input type="checkbox"/> 定期的には点検票を提出していない	<input type="checkbox"/> 每月定期的に実施しているが、実施する際は必ず点検票を提出する	<input type="checkbox"/> 定期的に実施するが、実施する際は必ず点検票を提出する	<input type="checkbox"/> 定期的には点検票を提出していない
A (10点)	B (5点)	C (0点)									
<input type="checkbox"/> 毎月定期的に実施しているが、実施する際は必ず点検票を提出する	<input type="checkbox"/> 定期的に実施するが、実施する際は必ず点検票を提出する	<input type="checkbox"/> 定期的には点検票を提出していない									
<input type="checkbox"/> 每月定期的に実施しているが、実施する際は必ず点検票を提出する	<input type="checkbox"/> 定期的に実施するが、実施する際は必ず点検票を提出する	<input type="checkbox"/> 定期的には点検票を提出していない									
<p>Q4. 第一回目若者ができるまでの最初の運営者は決めてありますか？</p> <table border="1"> <tr> <td>A (10点)</td> <td>B (5点)</td> <td>C (0点)</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> 第一回目若者ができるまでの最初の運営者は決めてある</td> <td><input type="checkbox"/> 第一回目若者ができるまでの最初の運営者は決めてない</td> <td><input type="checkbox"/> 第一回目若者を決めていない</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> 第一回目若者ができるまでの最初の運営者は決めてある</td> <td><input type="checkbox"/> 第一回目若者ができるまでの最初の運営者は決めてない</td> <td><input type="checkbox"/> 第一回目若者を決めていない</td> </tr> </table>			A (10点)	B (5点)	C (0点)	<input type="checkbox"/> 第一回目若者ができるまでの最初の運営者は決めてある	<input type="checkbox"/> 第一回目若者ができるまでの最初の運営者は決めてない	<input type="checkbox"/> 第一回目若者を決めていない	<input type="checkbox"/> 第一回目若者ができるまでの最初の運営者は決めてある	<input type="checkbox"/> 第一回目若者ができるまでの最初の運営者は決めてない	<input type="checkbox"/> 第一回目若者を決めていない
A (10点)	B (5点)	C (0点)									
<input type="checkbox"/> 第一回目若者ができるまでの最初の運営者は決めてある	<input type="checkbox"/> 第一回目若者ができるまでの最初の運営者は決めてない	<input type="checkbox"/> 第一回目若者を決めていない									
<input type="checkbox"/> 第一回目若者ができるまでの最初の運営者は決めてある	<input type="checkbox"/> 第一回目若者ができるまでの最初の運営者は決めてない	<input type="checkbox"/> 第一回目若者を決めていない									
<p>Q5. 理責任者を決めてありますか？</p> <table border="1"> <tr> <td>A (10点)</td> <td>B (5点)</td> <td>C (0点)</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> 理責任者を決めてある</td> <td><input type="checkbox"/> 理責任者を決めてない</td> <td><input type="checkbox"/> 理責任者を決めていない</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> 理責任者を決めてある</td> <td><input type="checkbox"/> 理責任者を決めてない</td> <td><input type="checkbox"/> 理責任者を決めていない</td> </tr> </table>			A (10点)	B (5点)	C (0点)	<input type="checkbox"/> 理責任者を決めてある	<input type="checkbox"/> 理責任者を決めてない	<input type="checkbox"/> 理責任者を決めていない	<input type="checkbox"/> 理責任者を決めてある	<input type="checkbox"/> 理責任者を決めてない	<input type="checkbox"/> 理責任者を決めていない
A (10点)	B (5点)	C (0点)									
<input type="checkbox"/> 理責任者を決めてある	<input type="checkbox"/> 理責任者を決めてない	<input type="checkbox"/> 理責任者を決めていない									
<input type="checkbox"/> 理責任者を決めてある	<input type="checkbox"/> 理責任者を決めてない	<input type="checkbox"/> 理責任者を決めていない									
<p>Q6. 有効性を評価するための指標はありますか？</p> <table border="1"> <tr> <td>A (10点)</td> <td>B (5点)</td> <td>C (0点)</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> 有効性を評価するための指標は決めてある</td> <td><input type="checkbox"/> 有効性を評価するための指標は決めてない</td> <td><input type="checkbox"/> 有効性を評価するための指標は決めてない</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> 有効性を評価するための指標は決めてある</td> <td><input type="checkbox"/> 有効性を評価するための指標は決めてない</td> <td><input type="checkbox"/> 有効性を評価するための指標は決めてない</td> </tr> </table>			A (10点)	B (5点)	C (0点)	<input type="checkbox"/> 有効性を評価するための指標は決めてある	<input type="checkbox"/> 有効性を評価するための指標は決めてない	<input type="checkbox"/> 有効性を評価するための指標は決めてない	<input type="checkbox"/> 有効性を評価するための指標は決めてある	<input type="checkbox"/> 有効性を評価するための指標は決めてない	<input type="checkbox"/> 有効性を評価するための指標は決めてない
A (10点)	B (5点)	C (0点)									
<input type="checkbox"/> 有効性を評価するための指標は決めてある	<input type="checkbox"/> 有効性を評価するための指標は決めてない	<input type="checkbox"/> 有効性を評価するための指標は決めてない									
<input type="checkbox"/> 有効性を評価するための指標は決めてある	<input type="checkbox"/> 有効性を評価するための指標は決めてない	<input type="checkbox"/> 有効性を評価するための指標は決めてない									
<p>Q7. 安全対策に対する評価点は？</p> <p>A: <input type="checkbox"/> ×10点 + B: <input type="checkbox"/> ×5点 + C: <input type="checkbox"/> ×0点 = _____点</p> <p>評価点へ10点満点の方、安全対策は十分に講じられています。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>利用者への注意喚起等に引き続き各種の取り組みをよろしくお願いします。</li> </ul>											
<p>Q8. 5点～9点の方、細かい改善は講じられていますか？</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>全ての項目がB (5点)以上であります。細かい改善に対する評価は講じられています。</li> <li>全ての項目がC (0点)以下であります。細かい改善に対する評価は講じられません。</li> <li>管理者による認知度の高い改善等を含め、安全性向上のために計画的・効率的な改修を考慮し安全部門を検討して下さい。</li> </ul>											
<p>Q9. 0～4点の方、対応は不十分です。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>C (0点)の項目については、すぐでできる対策から取り組みましょう。</li> </ul>											

管理者向け自己チェックシート

# 機械式立体駐車設備の安全基準のJIS化

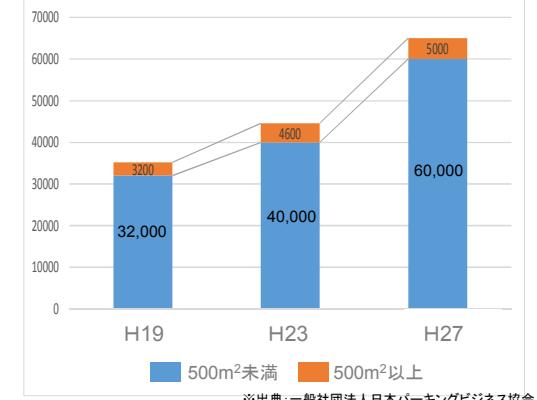
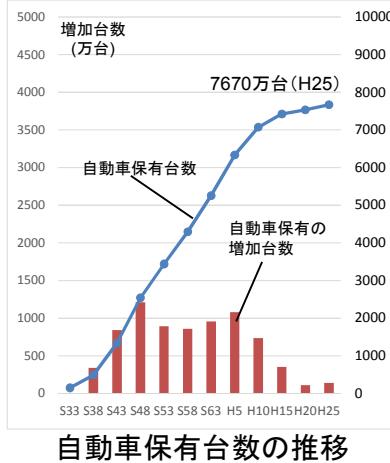
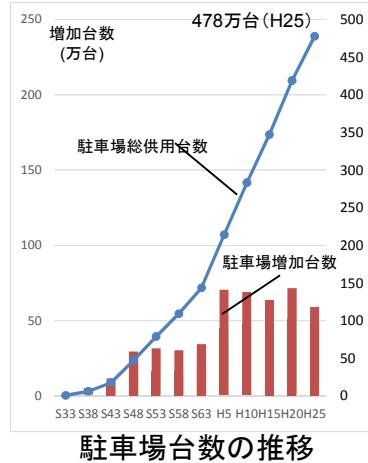
- 立体駐車場工業会は、「機械式駐車設備の安全規格・JIS原案作成委員会」(委員長:向殿政男 明治大学名誉教授)を設置し、現行の大蔵認定制度の整合規格として平成28年3月にJIS原案を作成。
- 日本工業標準調査会の審議を経て、平成29年5月25日に制定。
- 機械式駐車設備の安全基準のJIS化により、機械式駐車設備の安全性の確保、品質の向上に寄与。



# 駐車場施策の方向性

## 現状と課題

○駐車場の量的整備が進む一方、自動車保有台数は近年横ばいで推移



○大都市、地方都市ともに駐車場が供給過多な地域が発生。現状・課題は以下の通り

	現状	課題
大都市	<ul style="list-style-type: none"> <li>○民間開発が旺盛な都心部においては、開発に伴い整備される附置義務駐車場の供給が増加し、地域によっては駐車場供給が駐車需要を上回る地域が発生。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○駐車場附置義務により、都心部に使われない駐車場が過剰に整備されることとなり、社会的損失が発生。</li> <li>○都心部で小規模駐車場の乱立によって歩行者環境が悪化。</li> </ul>
地方都市	<ul style="list-style-type: none"> <li>○中心市街地の衰退により、使いみちが失われた土地が増加。</li> <li>○地権者の高齢化等に起因して、再投資して土地の有効活用を図ろうとする意欲が減退。</li> <li>○暫定利用である平面駐車場をはじめとする低未利用地が散在的に分布することによって、街の連続性を阻害。</li> <li>○地域全体の駐車場の稼働率低下。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○平面駐車場をはじめとする低未利用地の有効活用を促すことが、にぎわいを創出する上で課題。</li> <li>○観光地など一部の地方都市では、大都市と同様に歩行者環境が悪化。</li> <li>○将来的なにぎわい創出にあたっても、駐車場の配置適正化を含めた議論が必要。</li> <li>○稼働率の低下した公共駐車場の扱いが課題。</li> </ul>

# 駐車場施策の方向性

## 論点

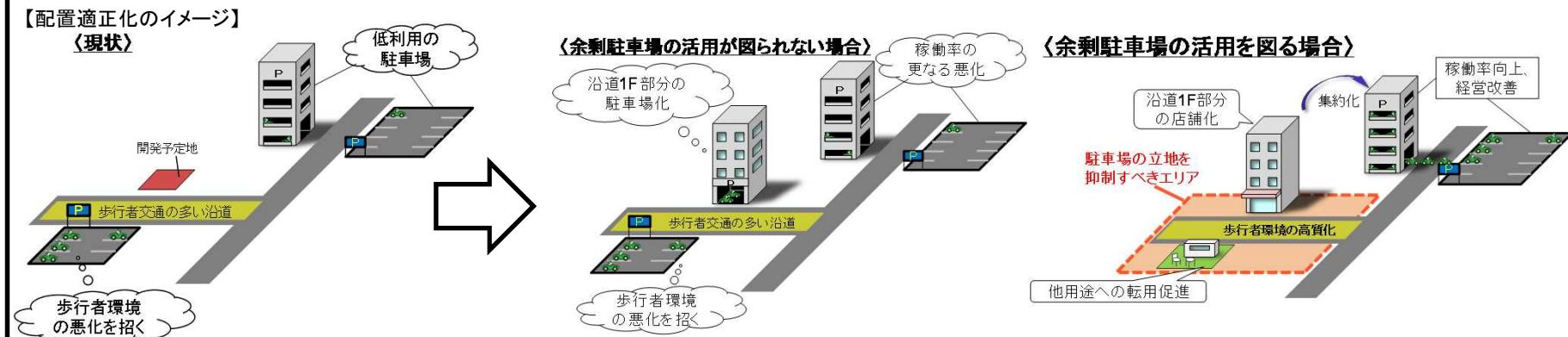
### 大都市における対応策

- 地域における路上駐車や道路交通の状況を踏まえつつ、自治体において附置義務を緩和する動きをさらに推進すべきではないか。
- 変化する駐車需要に柔軟に対応する観点から、民間活力を活かしつつ、地域特性に応じた駐車場附置の**地域ルールを設定する動きをさらに加速化**させるべきではないか。
- 駐車場としての活用が見込まれない場合は、**備蓄倉庫や駐輪場等の他の用途への転用を積極的に認めるべき**ではないか。
- 安全快適な歩行者空間の創出等の観点から、**駐車場の立地や出入口を抑制すべきエリアを定めることで、駐車場の配置適正化・集約化を図るべき**ではないか。その際、余剰のある駐車場については隔地での附置義務受け入れを積極的に進めるべきではないか。

### 地方都市における対応策

- 低未利用地の利活用の観点も含め、駐車場についても他用途への転用を促進すべきではないか。
- 駐車場が歩行者環境の悪化を招いている都市では、大都市と同様に**駐車場の立地や出入口を抑制すべきエリアを定めることで、駐車場の配置適正化・集約化を図るべき**ではないか。その際、余剰のある駐車場については**隔地での附置義務受け入れを積極的に進めるべき**ではないか。
- 将来的なにぎわい創出にあたっては、土地利用政策と一体的に、地域全体の駐車場配置を踏まえて取り組むことが必要ではないか。
- 稼働率の低下している公共駐車場等については、有効活用するもの、転用するものに分け、有効活用するものについては利用向上策を行うべきではないか。

#### 【配置適正化のイメージ】



## 【参考】附置義務条例の見直し例

### 自治体における対応の例

○都市内の駐車需給の変化に対応し、一部の自治体では附置義務条例の見直し等を実施

#### 東京都

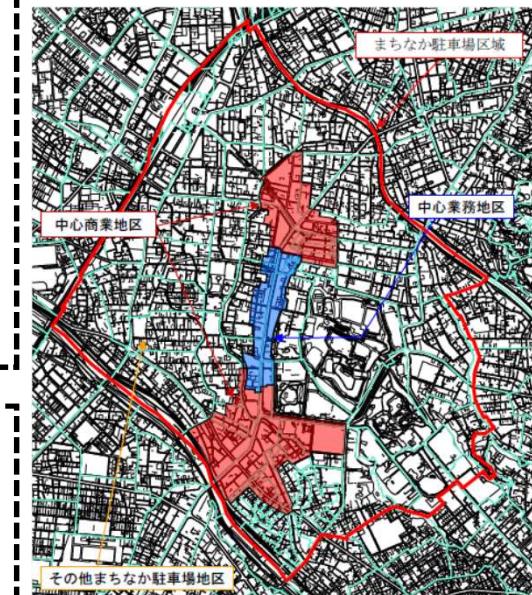
- ・平成14年に附置義務条例を改正
  - 地域ルール**に関する特例を新設（※現在、銀座・大丸有・渋谷・新宿において地域ルールが適用）
- ・平成26年に附置義務条例を改正
  - 附置義務の緩和**（300m<sup>2</sup>→350m<sup>2</sup>につき1台（区部の共同住宅）等）
    - 既存建築物についても附置義務を緩和し、**備蓄倉庫や駐輪場等への転用**を可能に

#### 横浜市

- ・平成19年に附置義務条例取扱基準を改正
  - 自己敷地外（隔地）における駐車施設の附置を認める**地域を明示化（元町通り等）
- ・平成28年に附置義務条例を改正
  - 附置義務の緩和**（200m<sup>2</sup>→250m<sup>2</sup>につき1台（事務所用途））、**地域ルール**に関する特例を新設
- ・平成28年に附置義務条例取扱基準を改正
  - 横浜駅周辺地区において地域ルールを適用**、大店立地法を含めた個別建築物ごとの駐車場台数の算定（**大規模開発地区関連交通計画マニュアルの活用**）や**周辺の空き駐車場の活用等**を可能に

#### 金沢市

- ・平成18年に「**駐車場の適正な配置に関する条例**」を制定
  - 駐車場の設置届出を義務化、設置基準（歩行者の安全性を阻害しないこと等）への適合について指導・助言
- ・平成21年に附置義務条例を改正
  - 周辺の交通環境の保全上支障がなく、公共交通の利用促進等の措置が講じられると認めた場合に、**一般車の附置義務を免除**



駐車場設置基準区分図(金沢市)

(参考) 附置義務制度の概要

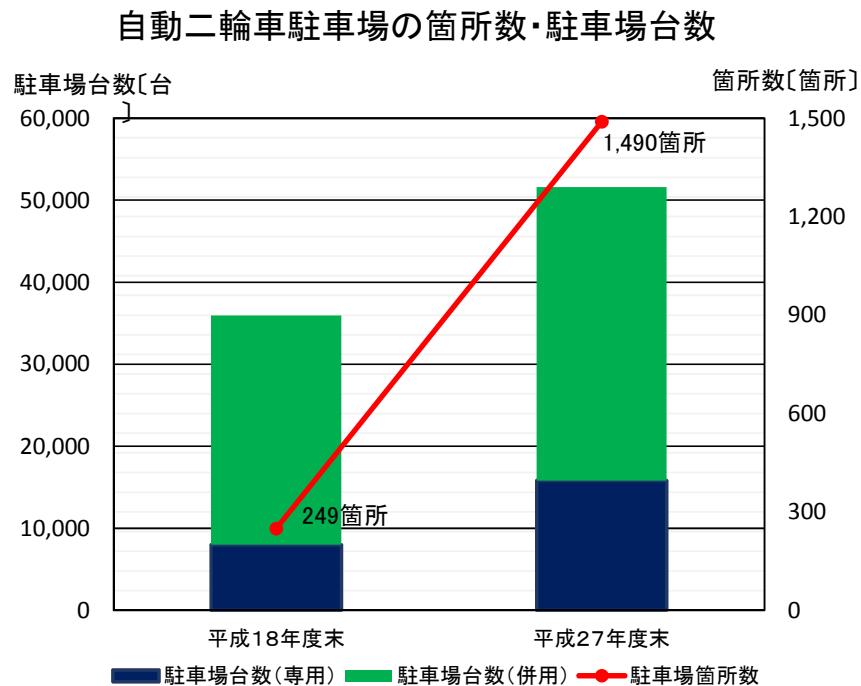
- ・駐車場法に基づき、路上駐車の解消や道路交通の円滑化を目的として、自治体の条例において建築物の新築等の際に駐車施設の附置を義務付ける制度。
- ・駐車施設の附置は自己敷地内が原則。
- ・原単位（附置義務1台当たりの延床面積）は条例により規定。

## 5. 自動二輪車に関する取組

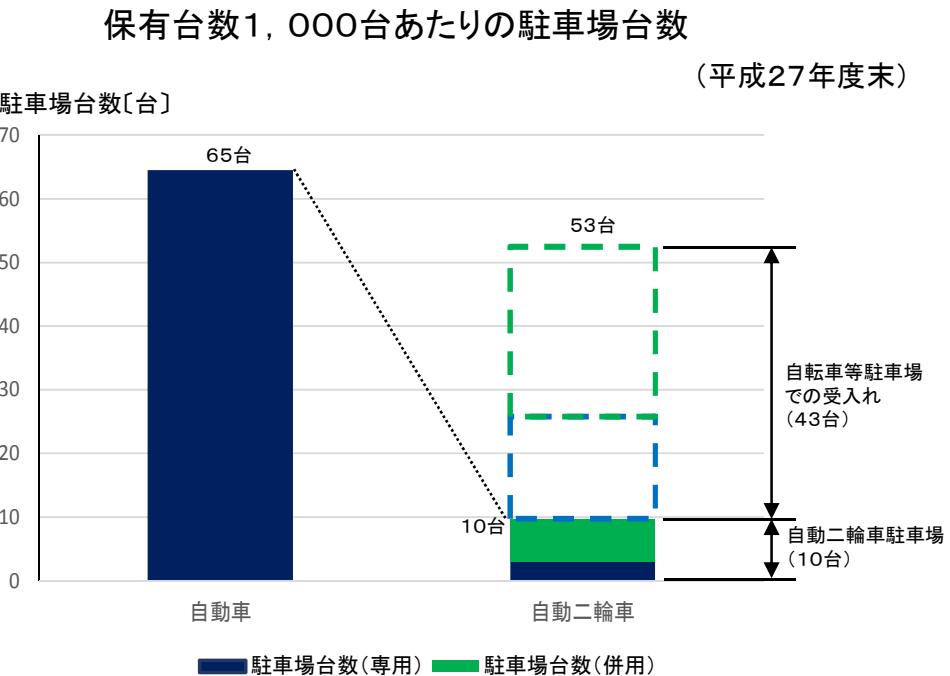
---

# 自動二輪車駐車場の整備状況

- 平成18年、駐車場法改正により、駐車場法の対象に自動二輪車を追加。
- 平成27年度末現在、全国の自動二輪車駐車場は1,490箇所。  
(平成18年比で、自動二輪車駐車場の箇所数は約6倍に増加)
- ただし、保有台数あたりの駐車場台数は、自動車と比較すると、まだ少ない水準。



- 注1 駐車場の箇所数及び台数は、都市計画駐車場、届出駐車場、附置義務駐車施設、路上駐車場の合計値。  
 注2 専用は、自動二輪車のみが駐車可能なスペース。  
 注3 併用は、自動二輪車及び自動車(四輪車)がともに駐車可能なスペース。



- 注1 専用は、自動二輪車のみが駐車可能なスペース。  
 注2 併用は、自動二輪車及び自動車(四輪車)又は自転車がともに駐車可能なスペース。

# 既存駐車場における自動二輪車の受入れ

## ■ 既存自転車駐車場における自動二輪車の受入れ

- 都市内の自動二輪車や自転車の駐車需要を踏まえつつ、**自転車駐車場において自動二輪車を受入れること**により、自動二輪車の駐車スペースを確保することが望ましい。



既設自転車駐車場(屋内)で  
受け入れた事例



既設自転車駐車場(道路上)で  
受け入れた事例

## ■ 既存自動車駐車場における自動二輪車の受入れ

- 駐車需要の高い駅前等では、既存の駐車場等の**スペースの有効活用**を図ることにより、自動二輪車の駐車スペースを確保することができる。



機械式立体駐車場の敷地内に  
整備した事例



公共駐車場(地下)に整備した事例



駐車マスを自動車と併用して  
使用している事例

# 既存駐車場における自動二輪車の受入れ

- 都市内の自動二輪車や自転車の駐車需要を踏まえつつ、**自転車等駐車場において、自動二輪車を受入れること**により、自動二輪車の駐車スペースを確保することが望ましい。
- 受入れに当たっては、自動二輪車と自転車が混在しないような工夫が利用者の利便性の観点から重要です。

## ◆事例　自転車駐車場へ自動二輪車の受入れの際の工夫

既存自転車駐車場に自動二輪車を受入れる際に、自転車と自動二輪車の通路・駐車スペースを物理的に分離することで、**両利用者の利便性を確保**し、さらに、比較的速度が速い自動二輪車が入ってくることを想定し、**駐車場入口部に減速区間を設けている**。

(大阪府大阪市)



通路・駐車スペースを柵設置により分離



減速する区間を設けた入口部分

写真:大阪府大阪市提供

## ◆事例　自転車駐車場の受入れの拡大

自動二輪車の放置台数の削減のため、**自転車等駐車場の一部を自動二輪車併用**とし、自動二輪車の受入れの拡大を図った。  
(大阪府吹田市)

大阪府吹田市実績

自転車等駐車場に自動二輪車の受入れの拡大

当初　自転車等 1,689台　自動二輪車 46台(自動二輪車は屋外に受入)  
受入拡大後　自転車等 1,202台　自動二輪車 152台(自動二輪車を屋内に受入)

自転車等487台分を自動二輪車152台分に変更し、自動二輪車を受入れた。

※屋内に自動二輪車を受入れしたため、消防法に基づき、消火設備の整備を行った。(写真赤線部分)



自転車等駐車場の一部を自動二輪車駐車場に改修

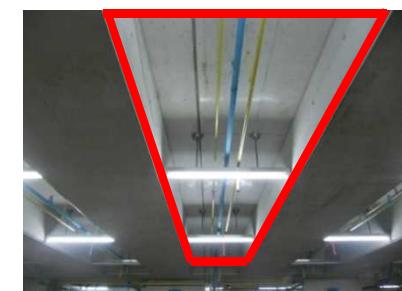


写真:大阪府吹田市提供

# 自転車駐車場における自動二輪車の受入について(通知)



国土交通省

平成22年4月20日  
国都街発第6号

各都道府県及び各政令指定都市担当部局長 殿

国土交通省都市・地域整備局  
街路交通施設課長

## 自転車駐車場における自動二輪車の受入れについて(通知)

各位におかれましては、日頃より自転車駐車場行政の推進に御尽力を賜り、厚く御礼申しあげます。

自動二輪車の駐車対策については、従前より、駐車場政策担当者会議等において、各位に対し、その推進を図られるよう周知を行ってきたところですが、未だに不足しており、その充実が求められています。各位におかれましては、自転車の安全利用の促進及び自転車等の駐車対策の総合的推進に関する法律(以下「自転車法」という。)に基づく自転車駐車場の整備等の取組みが進められているものと認識していますが、自転車駐車場における自動二輪車の受入れについても積極的に進めていくことが必要と考えられます。

自転車法では自動二輪車は対象外とされていますが、各地方公共団体においては、自転車駐車場の管理に関する条例等に自動二輪車を位置づける改正等を行うことにより、自転車駐車場における自動二輪車の受入れが可能であり、また、このような事例があること(別添事例紹介資料参照)について十分に御認識いただくとともに、慢性的な自動二輪車の駐車場不足を解消する観点から、自転車駐車場における自動二輪車の受入れを積極的に推進していただきますよう、宜しくお願い申し上げます。

なお、自転車駐車場における自動二輪車の受入れに当たっては、当該自転車駐車場の構造、必要な設備等について、建築基準法、消防法等の関係法令への対応が必要となる場合がありますのでご留意下さい(参考資料参照)。

以上

# 自動二輪車の駐車対策について(通知)



平成23年5月12日  
国都街発第11号

各都道府県及び各政令指定都市担当部局長 殿

国土交通省都市・地域整備局  
街路交通施設課長

## 自動二輪車の駐車対策について(通知)

各位におかれましては、日頃より自転車駐車場行政の推進に御尽力を賜り、厚く御礼申し上げます。

自動二輪車の駐車対策については、従前より、駐車場政策担当者会議等において、各位に対し、その推進を図られるよう周知を行ってきたところですが、未だに不足しており、その充実が求められております。

自動二輪車駐車場の確保のためには、既存の駐車場や自転車駐車場において、自動二輪車を受入れる取組が重要です。以下の三点を参考に、積極的な受入れを進めて頂きますようお願いします。

なお、貴管内市区町村(駐車場施策及び自転車駐車場施策担当。政令指定都市を除く。)に対しても、この旨周知徹底方お願いします。

1. 各位におかれては、自転車の安全利用の促進及び自転車等の駐車対策の総合的推進に関する法律(以下「自転車法」という。)に基づく自転車駐車場の整備等の取組みが進められているものと認識していますが、自転車駐車場における自動二輪車の受入れについても積極的に進めていくことが必要と考えられます。このため、平成22年4月20日付(国都街発第6号)において、街路交通施設課長より「自転車駐車場における自動二輪車の受入れについて」の通知を行ったところですが、引き続き、慢性的な自動二輪車の駐車場不足を解消する観点から、自転車駐車場における自動二輪車の受入れを積極的に推進していただきますよう、宜しくお願い申し上げます。

特に、125ccまでの自動二輪車については、比較的需要が高く、駐車場が不足している状況です。125ccまでの自動二輪車の駐車施設については、平成22年9月末時点において26都市、319箇所の自転車駐車場において約47,000台分が確保されている実績があり、積極的に自転車駐車場の管理条例の改正等による対応を推進して頂きますようお願いします。

2. 既設の駐車場および自転車駐車場に自動二輪車を受入れるために改良することと「補助金等に係る予算の執行の適性化に関する法律」第22条の規定に基づく財産処分の規定の関係については次の通りです。これを踏まえ、既設の駐車場及び自転車駐車場への受入れのための改良の取組を積極的に検討されますようお願ひいたします。

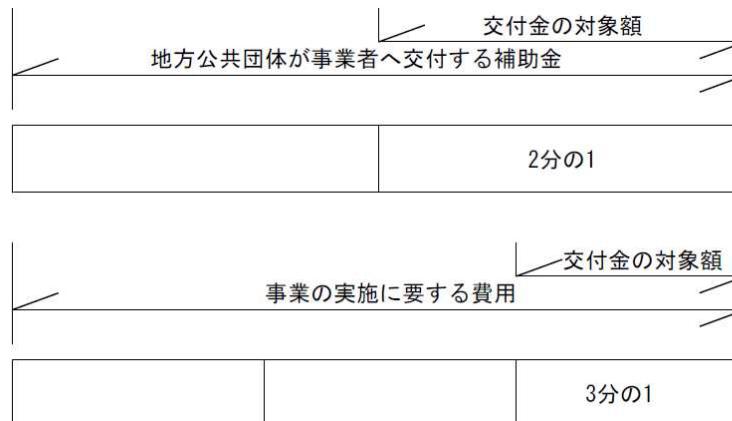
[財産処分の規定について]

補助金等の交付の目的に反して使用しない場合は、当該規定に抵触することはありません。例えば、補助金等の交付の目的が「安全で円滑な交通を確保し、魅力ある都市・地域の将来像を実現するため、徒歩、自転車、自動車、公共交通の適正な分担が図られた交通体系を確立し、もって公共の福祉に寄与すること」などの場合は、自動二輪車を受入れるために改良することが交付の目的に反していると考えません。

3. これまでに国からの補助金が活用されず整備された民間駐車場について、自動二輪車を受入れるための改良について設備投資に係る部分については、社会資本整備総合交付金を活用した助成が可能です。以下を参考し、積極的な活用をお願いいたします。

[社会資本整備総合交付金の活用の考え方]

地方公共団体が当該交付金事業者に交付する補助金の額の2分の1又は事業の実施に要する費用の3分の1のいずれか低い額とする



以 上

## 6. まちづくりの新たな展開

---

## 世界の潮流は「持続可能性」の確保



車中心から公共交通と連携したまちづくりへ  
**人間重視のまちづくりへの回帰**

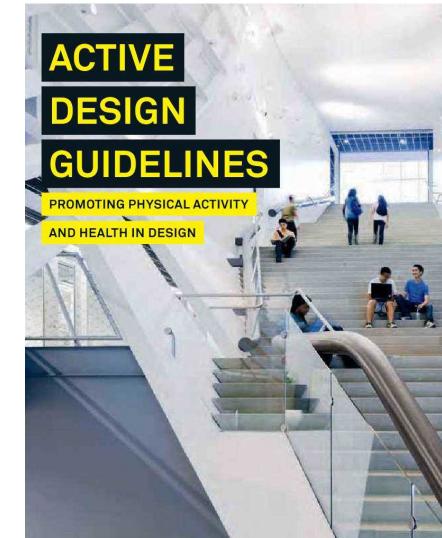
2006～「レジブル・ロンドン」(ロンドン市)

2009 ハイライン整備

ブロードウェイ(タイムズスクエア等)歩行者空間化 (ニューヨーク市)

2010 「人間の街： 公共空間のデザイン」  
(ヤン・ゲール)

2010 「アクティブ・デザイン・ガイドライン」  
(ニューヨーク市)



より健康的な建物・通り・都市空間を形成するためのマニュアルとして、ニューヨーク市が作成。

## まちづくりの大きな転換

- 世界中で都市間競争が激化する中で、経済、社会、環境の観点から持続可能な人間中心の都市をめざし、各都市が知恵を絞る
- 我が国も、各都市において人口減少高齢化が進む（予想される）中で、生き残ることができるまちづくりが求められている
- 従来の、「官」が「マスターPLAN」に基づき「新たにインフラを作る」ことを中心とした都市政策から、大きく転換する必要  
⇒ これからの都市空間のあり方、都市活動のあり方、都市交通のあり方をしっかり見通してまちづくりの施策を考える必要

# 人間中心の都市空間の構築

世界中で都市間競争が激化する中、経済、社会、環境の観点から持続可能な人間中心の都市を目指し、各都市で、既存の都市空間ストックを活用した大胆な空間再編を実施

【都市の顔となる拠点を大胆に歩行空間化の例】

ダルムシュタット（ドイツ）



【公共交通と一体となった質の高い空間整備の例】

ストラスブール（フランス）



【都市の顔となる拠点を大胆に歩行空間化の例】

ニューヨーク | タイムズスクエア（アメリカ）



【公共交通と一体となった質の高い空間整備の例】

ポートランド（アメリカ）



# 人間中心の都市空間の構築

国内の例

## 京都 | 四条通り

- ・車線数を減少させ、歩行空間を充実
- ・併せて、バス停の集約とテラス型バス停を設置し、公共交通の利便性を向上

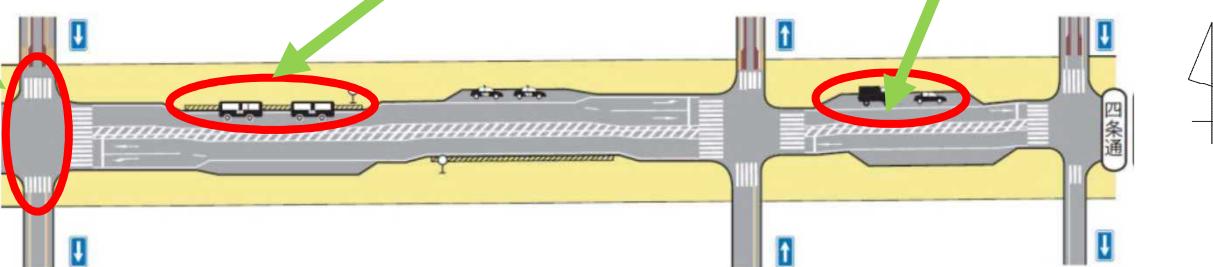
### 四条通歩道拡幅までの経緯



**■歩道の拡幅**  
・歩道を最大2倍に拡幅  
・4車線から2車線に変更

**■バス停の集約とテラス型バス停の設置**  
・16箇所あるバス停を東行き西行き合わせて4箇所に集約  
・歩道から張り出したバス停（テラス型バス停）を設置

**■沿道アクセススペースの設置**  
・人の乗降、5分以内の荷物の積卸のために利用できる沿道アクセススペースを15箇所（32台分）を設置



# 人間中心の都市空間の構築

国内の例

**[整備前]**

京都 | 四条通り



道路幅員 22.0

※歩道幅員は、箇所によって増減します



**[整備後]**



道路幅員 22.0



# 人間中心の都市空間の構築

国内の例

## 姫路 | 姫路駅北駅前広場整備、大手前通り

- ・姫路城の「平成の大改修」に合わせて駅前広場及び大手前通りを再整備
- ・大手前通りと駅前広場を一般車が通行しないトランジットモール化するとともに、歩行者空間を大幅に拡大



# 人間中心の都市空間の構築

国内の例

## 大阪 | なんば駅周辺道路空間の再編

- ・なんば駅前の道路を南行き一方通行化し、カフェや休憩スペースを設置  
併せてイベントなどを行う社会実験を実施（H28.11）

社会実験の様子



通常時



# 民間活動との連携

今後は、沿道や地域の民間活動と連携し地域全体の価値を高める観点から、街路の整備・再構築を進めることが求められる

## 佐賀市 | わいわい!!コンテナ

広場整備により賑わいが創出され、民間による周辺の空き家等の改修・建替が行われ、飲食・物販店がオープンするなど賑わいが街なかに波及



# 民間活動との連携

## 北九州市 | 家守型リノベーションによるまちづくり

民間のリノベーションの取組みに行政投資が呼応し、賑わいが増大



## ○変化に対応できる経営感覚を導入する

- ・マスタープラン  
⇒ ガイドライン
- ・大きな長期計画  
⇒ 小さく始めて成功したら展開
- ・公共が稼いではいけない  
⇒ 公共ストックで稼いで税金を節約
- ・整備してから運営を考える  
⇒ ニーズに対応し運営可能なものを作る

## ○公民の役割について意識改革を図る

- ・発注者と受託業者の関係  
⇒ パートナー(パブリックマインドを持つ企業)
- ・要求するだけの市民  
⇒ 自ら実現に取り組む責任ある市民
- ・整備も管理もすべて役所がやる  
⇒ 民間が主導し、役所は連携・支援
- ・補助金による民間経営支援  
⇒ 融資等により自立した経営を支援

## ○個別でなく地域全体の価値を高める

- ・施設や建築物を個別に考える  
⇒ 敷地にとらわれずトータルでエリアの価値を高める
- ・分野計画の中で個別に考える  
⇒ 縦割りにとらわれず、文化、産業、福祉などのソフト施策と連携し一体で考える
- ・整備目的を限定的に考える  
⇒ 人々がどう使うかを最優先に考える

- 人口減少超高齢化に対応するため、多極ネットワーク型コンパクトシティを目指す

**交通とまちづくりの連携 ⇒ 都市交通戦略**

- 今後は、経営感覚を持って、公民連携により、地域全体の価値を高めるまちづくりを行うことにより、持続可能で人間中心の都市を実現することが求められる

**⇒ 価値観が大きく変化する中で、これからの街路、交通施設の果たすべき役割は何か？**

# 人間のための 街路に

