

都市行政と自転車関連施策の動向

国土交通省 都市局 街路交通施設課
課長 本田 武志

令和元年7月5日

1. 都市行政の最近の話題

- ①都市の多様性とイノベーションの創出に関する懇談会
- ②街路空間再構築・利活用に関する取組
- ③都市計画基本問題小委員会
- ④スマートシティ
- ⑤自動運転

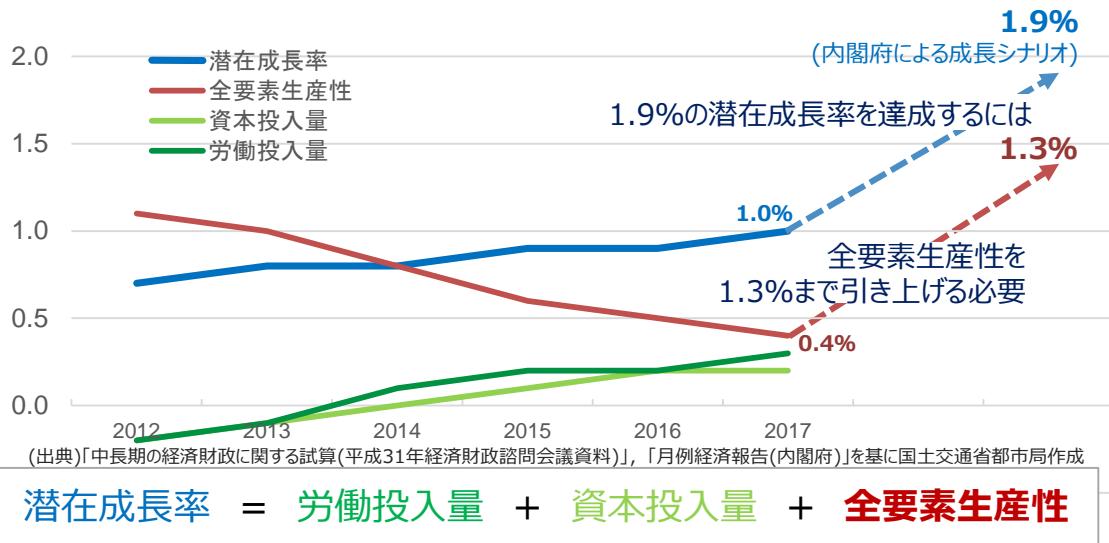
2. 自転車関連施策

- ①自転車関連施策の現状と方向性
- ②シェアサイクルの近年の動向等

1. 都市行政の最近の話題

**①都市の多様性とイノベーション
の創出に関する懇談会**

- 人口減少社会において経済成長を持続するには、生産年齢人口の減少を上回る生産性向上が必要。
- 一方、働き手や企業構成など社会経済には「**多様性**」の兆候がみられ、これら多様性の集積・交流を通じた「**イノベーション**」の創出を「**生産性向上**」につなげられれば、一定の経済成長は可能。
- その際、「**偶然の出会い**」や「**リアルな繋がり**」をはじめ、都市空間にはどのような機能が必要か。
また、そのためにはどのような取組が必要か。



社会経済における「多様性」の例

働き手の多様化：

女性就労率 約50%(2017)
高齢者就労率 約45%(2017)
(65～69歳)

企業構成の多様化：

国内VC※等によるベンチャー企業投資額
5年で2.7倍(2012→17)

※ベンチャーキャピタル企業

働き方の多様化：

都内のコワーキング・スペース
累計6万m²以上(2018)
フリーランスによる経済規模
20.1兆円(2018)

消費の多様化：

訪日外国人旅行者による消費額
4.5兆円(2018)

「多様性」と「イノベーション」を通じた付加価値創出により、生産性の向上につなげられないか。
そのために都市が果たす役割は何か。

“偶然の出会い”を生む**「都市空間」**
(カフェ、ストリート、広場、公園、水辺等)

+

“**リアルな繋がり**”を育む
「コミュニティ」×「場（プレイス）」
(コミュニティマネジャー、インキュベーション・コワーキングスペース等)

まち・エリア全体の価値を高める
「オペレーションシステム」
(エリアマネジメント、リノベーションまちづくり等)

[コア委員]

座長：浅見泰司 東京大学大学院工学系研究科 教授
 座長代理：馬場正尊 東北芸術工科大学デザイン工学部
 建築・環境デザイン学科 教授
 委員：秋田典子 千葉大学大学院園芸学研究科 准教授
 : 姥浦道生 東北大学大学院工学研究科 准教授
 : 金森亮 名古屋大学
 未来社会創造機構 特任准教授
 : 三浦詩乃 横浜国立大学大学院
 都市イノベーション研究院 助教

[オブザーバー]

東京都都市整備局技監 上野雄一
 大阪市都市計画局長 角田悟史
 名古屋市住宅都市局長 光安達也
 (一社) 日本経済団体連合会産業政策本部長 上田正尚
 (一社) 不動産協会 副理事長専務理事 内田要
 (独) 都市再生機構 都市再生部事業企画室長 中山靖史

[関係省庁]

内閣府地方創生推進事務局
 国土交通省総合政策局公共交通政策部
 土地・建設産業局
 住宅局
 鉄道局

[事務局]

国土交通省都市局

第1回（平成31年2月19日） 総論

第2回（平成31年3月5日）

〈主なテーマ〉 都市の競争力・特性×まち

梅澤高明 A Tカーニー 日本法人会長
 島原万丈 株式会社LIFULL LIFULL HOME'S総研所長
 七尾克久 三井不動産株式会社 日本橋街づくり推進部長

第3回（平成31年3月12日）

〈主なテーマ〉 女性や高齢者等の活躍×まち

市川宏雄 一般財団法人森記念財団 都市戦略研究所 業務理事
 岡本純子 株式会社グローコム 代表取締役社長
 田中元子 株式会社グランドレベル 代表取締役
 東浦亮典 東京急行電鉄株式会社 執行役員 都市創造本部運営事業部長

第4回（平成31年4月12日）

〈主なテーマ〉 スタートアップ×まち

入山章栄 早稲田大学大学院 経営管理研究科 教授
 重松眞理子 三菱地所株式会社 開発推進部都市計画室長
 的野浩一 福岡市住宅都市局 イノベーション課長

第5回（平成31年4月19日）

〈主なテーマ〉 まちをシェア×まち

石澤正芳 株式会社Mellow 代表取締役
 三輪律江 横浜市立大学国際総合科学部都市学系 准教授
 小泉秀樹 東京大学まちづくり研究室 教授

第6回（令和元年5月9日）

「中間論点整理（骨子）」（たたき台）の議論

第7回（令和元年5月30日）

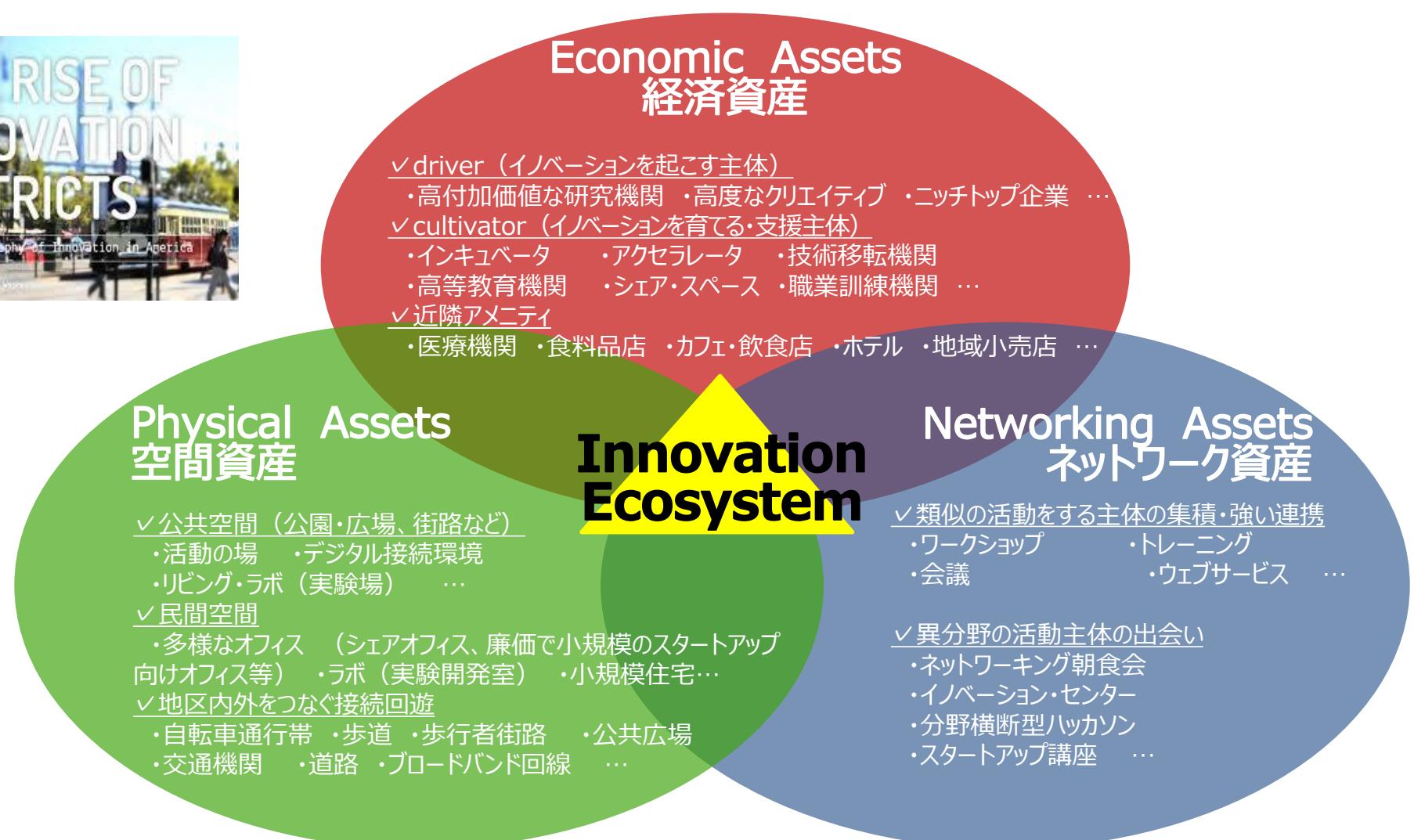
〈主なテーマ〉 地方都市に係るヒアリング、 「中間論点整理（骨子）」（たたき台）の議論

鵜殿 裕 日本商工会議所 地域振興部主席調査役
 中山靖史 独立行政法人都市再生機構 都市再生部事業企画室長

第8回（令和元年6月10日） 「中間とりまとめ」（案）の議論

令和元年6月26日 報告書とりまとめ

米国・ブルッキンズ研究所のレポート（2014“イノベーション地区の勃興”）によれば、イノベーションを生み出すエリア「Innovation Districts」には、「経済資産」、「ネットワーク資産」、「空間資産」の3つの要素が必要とされる。



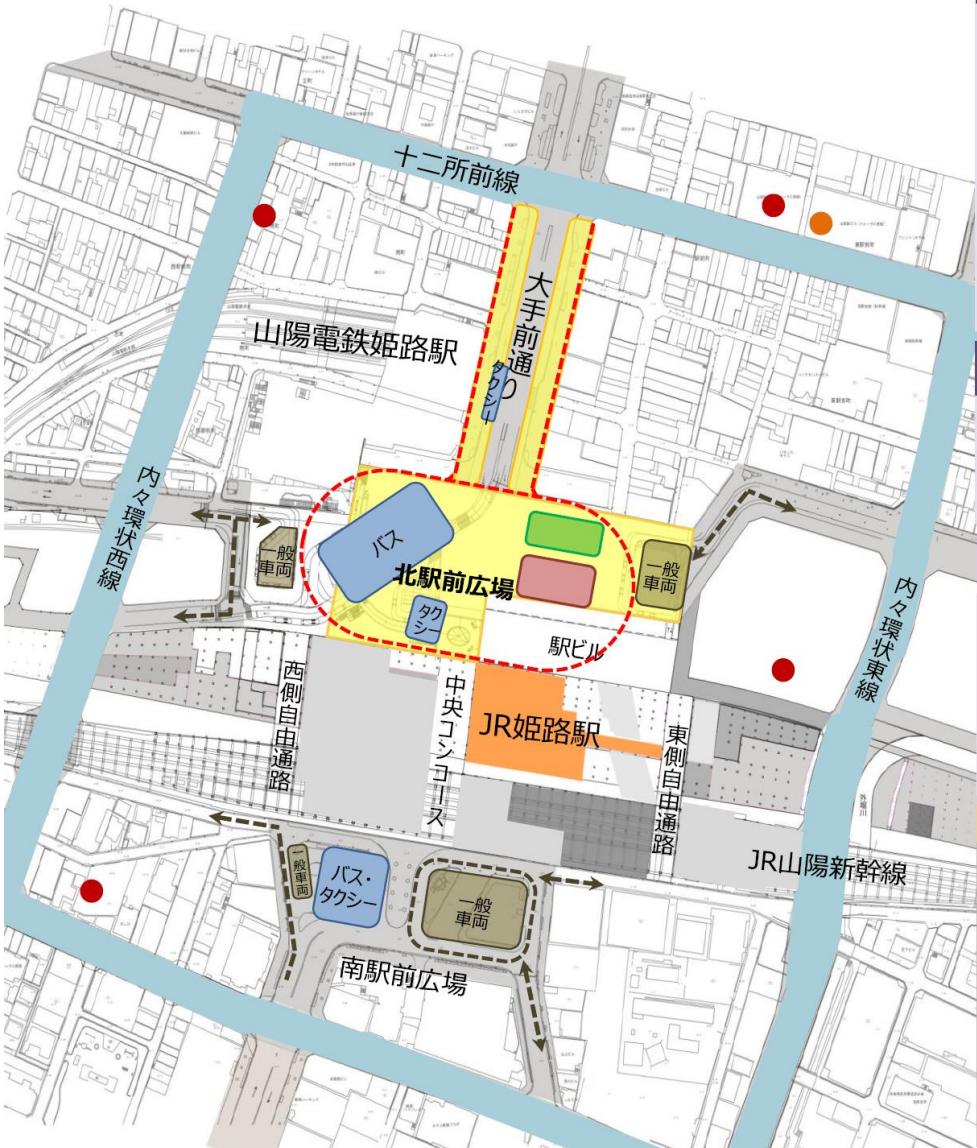
NYのNPO法人のツール「Power of 10+」によれば、都市が新しい住民、ビジネス及び投資を引きつけるには、どのような規模の都市も、

- ・最低10箇所、人々が居たいと思う目的地（広場、大通り、ウォーターフロント、公園、美術館等）を有する必要があり、
- ・各目的地に、10か所以上の場所（座る場所、遊ぶ場所、絵を描く場所、音楽を聴く場所、食べる場所、歴史を感じる場所、人に会う場所等）があることが必要とされている。



豪・メルボルンの広場：
一つのスペースを誰一人として同じ使い方をしない。

姫路市における取組①



1. 都市空間リノベーション

- 車道中心だった駅前をゆとりある歩行者空間に再整備
- 駅前から大手前通りまでトランジットモール化
(一般車両進入禁止)
※内々環状線 の整備効果
- 駅前広場を芝生化し、イベント向け電源設備等を設置
- 駅ビル地下階と地下街を結ぶ市所有土地に
サンクンガーデン(段差のある広場空間)を整備

2. 官民のプラットフォーム

- 駅前広場再整備は、自治体、交通事業者、権利関係者に、商工会議所、商店街連合会等を加え、専門家主導の一体の会議体でデザインコンセプトやレイアウトを検討

3. 民間投資の運動

- 駅周辺におけるホテル、マンション建設が活発化
※地図上表示はH22以降開業、分譲
- 商店街空き店舗への若者等による新規出店
- 姫路城へのインバウンド来訪客等による域内消費

● ホテル
● マンション

効果

駅周辺の商業地 地価公示価格：

120万円/m²(H30) ⇒ 150万円/m²(H31)
変動率：25%上昇 地方圏商業地で全国7位

H31地価公示 鑑定評価員のコメント等

姫路駅周辺では、駅前広場や歩道などが整備され利便性が向上し、姫路城を中心とした観光による賑わいの高まりもあって、店舗・ホテル等の需要が強く、地価が上昇している。

駅周辺の商業床面積：約83ha (H20) ⇒ 約85ha (H25)

姫路市における取組②

整備前

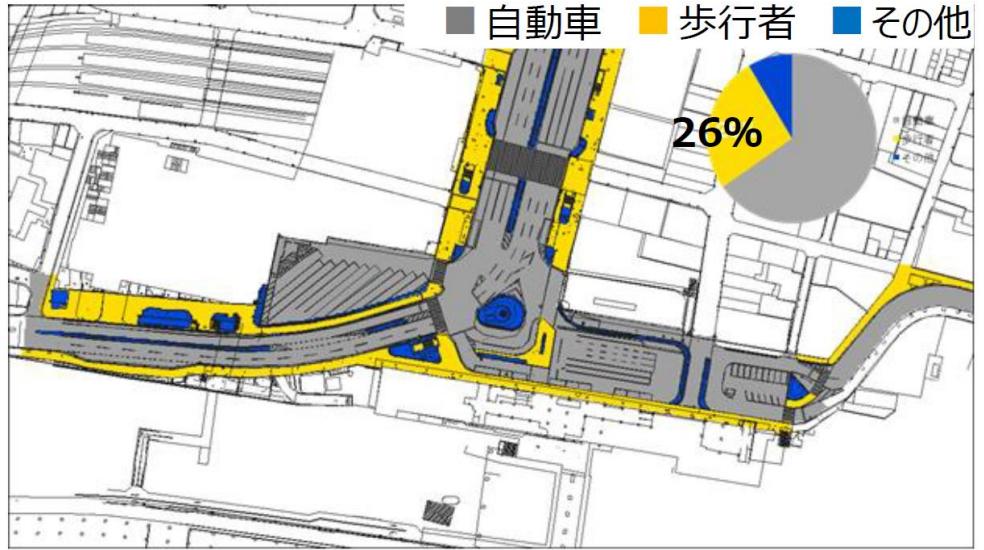


整備後

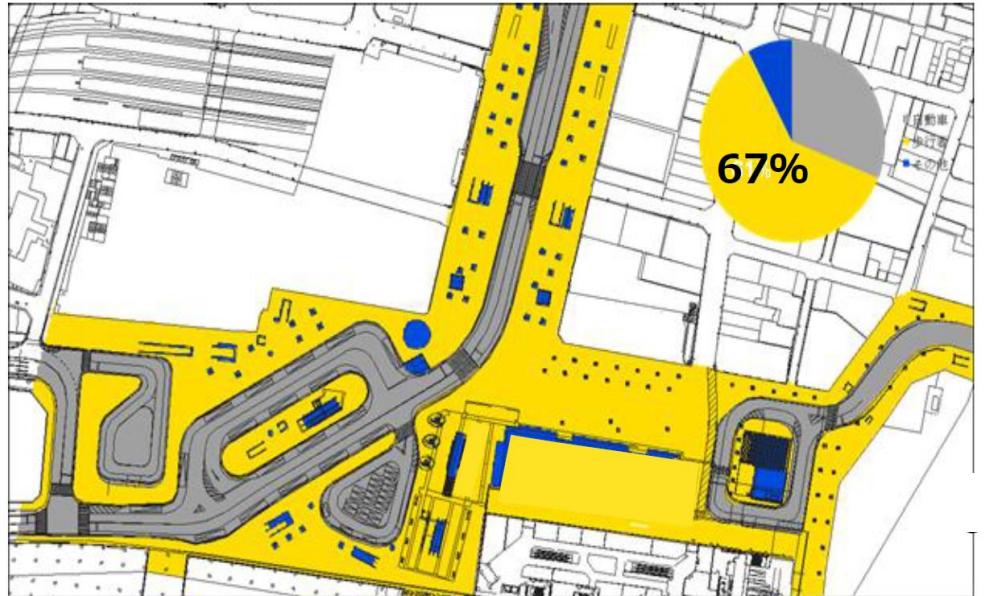


■自動車 ■歩行者 ■その他

26%



67%



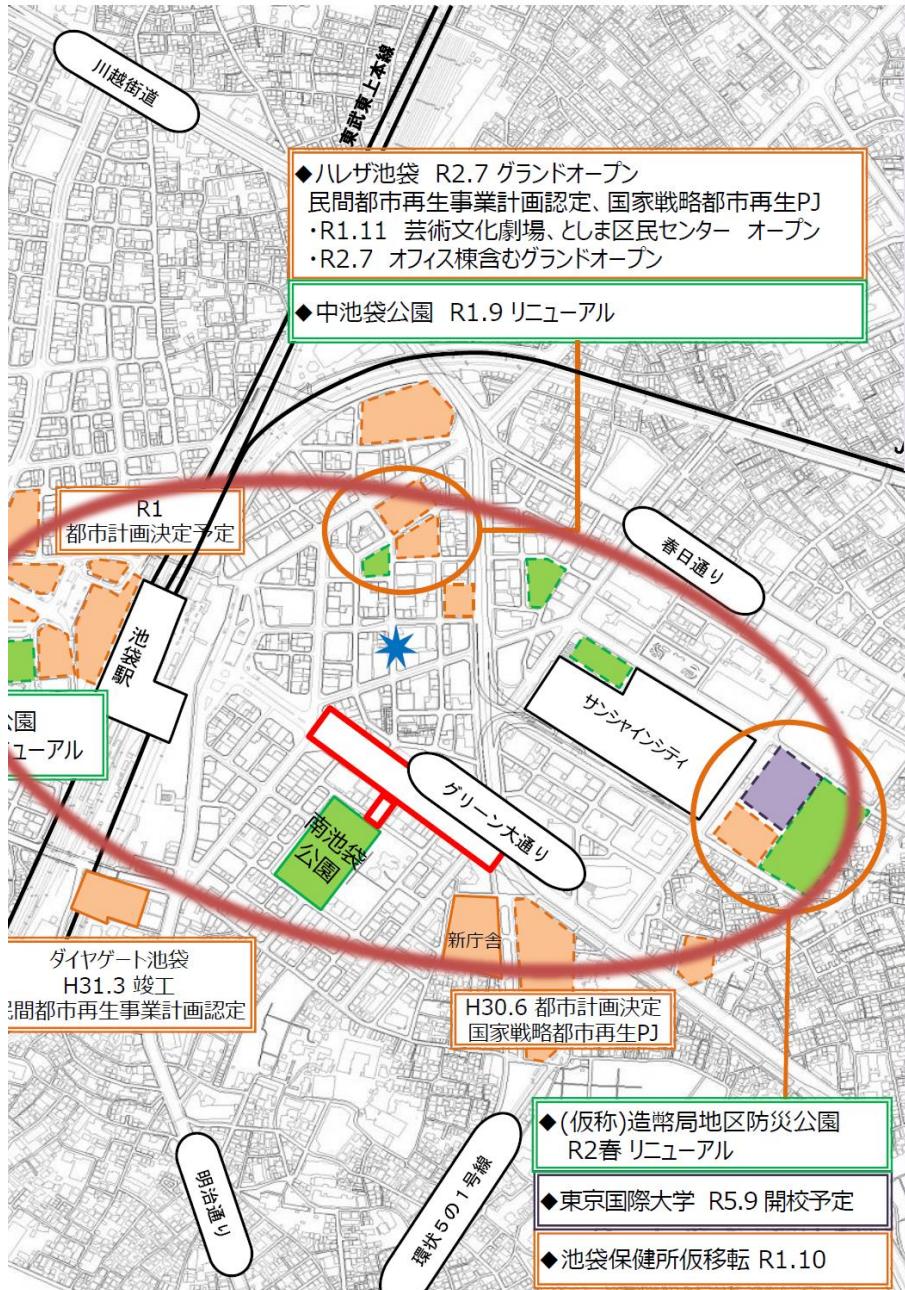
姫路市における取組③

駅前の緑地とサンクンガーデン



写真出典：「市民が関わるパブリックスペースのデザイン 姫路市における市民・行政・専門家の創造的連携（小林正美 編・著）」

東京都豊島区における取組①



1. 都市空間リノベーション

- 利用率の低い南池袋公園を自治体が再整備(H28.4)
芝生やmovable chair、サンクンガーデン、民間カフェが立地
- グリーン大通り：
 - 定期的にマルシェ等を開催 (国家戦略特区法による占用 H28.4~)
 - 電気・給排水設備や植栽・照明のデザインを考慮し、公園と一緒に賑わいのある空間として整備予定(H30~R4年度)
- 駅、4つの公園、商業施設、区庁舎を結ぶ電気バス
(R1.11~運行予定)

2. 官民のプラットフォーム

- 「南池袋公園をよくする会」：地域住民/団体、行政、公園内の
カフェ運営事業者、植栽維持管理業者によるエリアマネジメント団体
 - 南池袋公園の管理・運営（イベント開催、芝生管理等）に
カフェの売上額の一部を充当
- 来街者の回遊性向上に着目した人流データの取得
- 街路空間のメディアとした活用による混雑の分散手法
- 等、データを活用したまちの課題解決についてスマートシティ社会実験

3. 民間投資の運動

- 駅周辺で民間都市開発事業が旺盛に実施されている
※破線は竣工前プロジェクト
- 南池袋公園周辺に若者向けテナントが出店する動きも

東京都豊島区における取組②

南池袋公園

- 池袋駅徒歩5分に立地、木々が鬱蒼とし治安の悪さから利用されない公園（区内で3番目に広い公園）



【H21～H27】

- 東京電力の変電所が公園の地下に設置されることを契機として再整備を実施。



- 新庁舎建設にあわせた池袋副都心の回遊性と賑わいの創出に加え、防災拠点としての役割。



整備前の状況



- 「南池袋公園をよくする会」を設置し、公園内のカフェからの寄附（売上額の0.5%）を活用したイベントの開催や芝生管理を実施。

南池袋公園をよくする会

地域住民/団体…町会、商店街、隣接地権者
学識経験者
行政、管理者…カフェ運営事業者、植栽維持管理業者、豊島区



IKEBUKURO LIVING LOOP

エリマネ団体（グリーン大通りエリアマネジメント協議会）による賑わい創出の取り組みの場としても活用

東京都豊島区における取組③

南池袋公園



東京都豊島区における取組④

南池袋公園



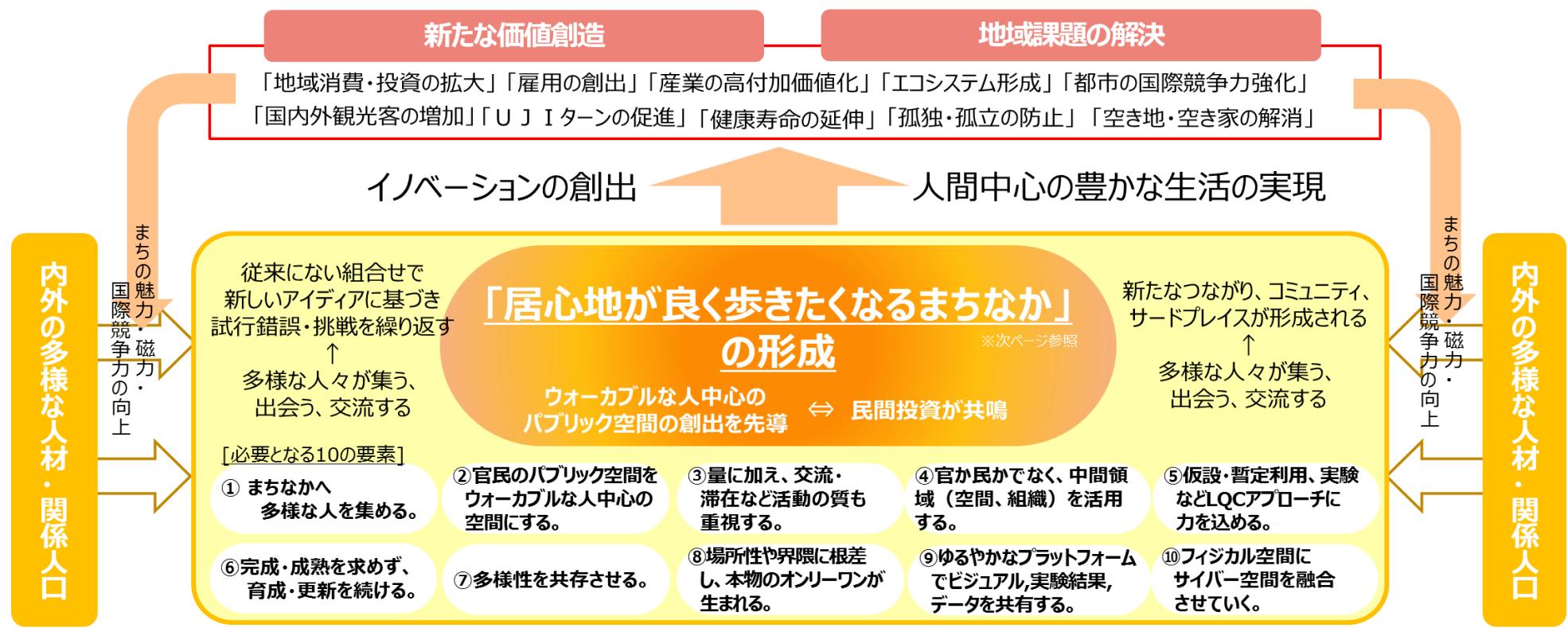
「居心地が良く歩きたくなるまちなか」からはじまる都市の再生

～都市におけるイノベーションの創出と人間中心の豊かな生活の実現～

2. 今後のまちづくりの方向性と「10の構成要素」

- 今後のまちづくりにおいては、コンパクト・プラス・ネットワーク等の都市再生の取組をさらに進化させ、官民のパブリック空間をウォーカブルな人を中心の空間へ転換し、民間投資と共に「居心地が良く歩きたくなるまちなか」を形成する必要。
- これにより、多様な人々の出会い・交流を通じたイノベーションの創出や人間中心の豊かな生活を実現し、まちの魅力・磁力・国際競争力の向上が内外の多様な人材、関係人口を更に惹きつける好循環が確立された都市の構築を図るべき。

※地域特性に応じた取組を、歩ける範囲のエリアで集中的あるいは段階的に推進
※人口規模の大小等を問わず、その特性に応じた手法で実施可能



「居心地が良く歩きたくなるまちなか」からはじまる都市の再生

～都市におけるイノベーションの創出と人間中心の豊かな生活の実現～

「居心地が良く歩きたくなるまちなか」形成のイメージ例

※地域特性に応じた取組を、歩ける範囲のエリアで集中的あるいは段階的に推進
※人口規模の大小等を問わず、その特性に応じた手法で実施可能



都市構造の改変等

- 都市構造の改変**（通過交通をまちなか外へ誘導するための外周街路整備等）
- 都市機能や居住機能の戦略的誘導と地域公共交通ネットワークの形成**
- 拠点と周辺エリアの有機的連携**
- データ基盤の整備**（人流・交通流、都市活動等に係るデータプラットフォームの構築等）等

居心地が良く歩きたくなるまちなか

Walkable

歩きたくなる

居心地が良い、人を中心の空間を創ると、まちに出かけたくなる、歩きたくなる。

Eye level まちに開かれた1階

歩行者目線の1階部分等に店舗やラボがあり、ガラス張りで中が見えると、人は歩いて楽しくなる。

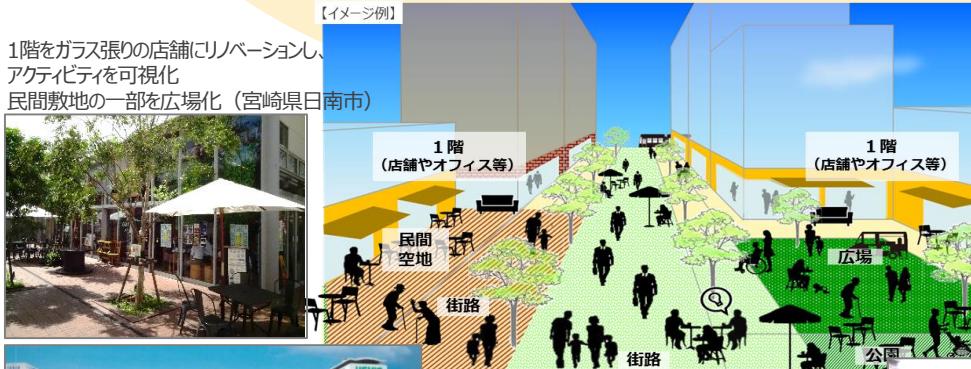
Diversity
多様な人の多様な用途、使い方

多様な人々の多様な交流は、空間の多様な用途、使い方の共存から生まれる。

Open 開かれた空間が心地良い

歩道や公園に、芝生やカフェ、椅子があると、そこに居たくなる、留まりたくなる。

【イメージ例】
1階をガラス張りの店舗にリノベーションし、アクティビティを可視化
民間敷地の一部を広場化（宮崎県日南市）



2つの開発の調整により
一体整備された神社と森（東京都中央区）



駅前のトランジットモール化と広場創出(兵庫県姫路市)



道路を占用した夜間オープンカフェ
(福岡県北九州市)



公園を芝生や民間カフェ設置で再生（東京都豊島区）

「居心地が良く歩きたくなるまちなか」からはじまる都市の再生

～都市におけるイノベーションの創出と人間中心の豊かな生活の実現～

3. 「まちなかウォーカブル推進プログラム（仮称）」～国による「10の施策」～

●市町村や民間事業者等による取組を国が支援

空間の形成等を支援

仕組みの構築等を支援

(1) 人を中心のまちなかへの修復・改変（リノベーション）

- ①まちなか修復・改変事業の一括的推進
- ②居心地の良さに着目した公共空間のデザインの工夫
- ③街路空間を人々が滞在・交流できる場に転換
- ④「かわ」と「まち」が融合した良好な空間形成
- ⑤低層部の充実に向けた地区計画やデザインガイドラインの活用促進
- ⑥民間パブリック空間の更新事業を促進する方策の検討
- ⑦昼も夜も歩きたくなる夜間景観の創出
- ⑧何か所も立ち寄りやすい公共交通の推進 等

(2) まちなか空間の多様な利活用の促進

- ①“ミクストユース空間”的拡大方策の検討
- ②民間空地等の利活用促進
- ③公園緑地の利活用によるまちなか活性化方策の検討
- ④多様化する利活用を促進する包括許可等の推進
- ⑤ワンストップ窓口の設置促進
- ⑥特例制度等の周知徹底 等

(3) オープンイノベーション、イノベーション・エコシステムの形成

- ①オープンイノベーション、イノベーション・エコシステム形成の推進
- ②都市・産業が連携したビジネス環境の整備の推進
- ③小さなチャレンジ型まちづくり活動の推進
- ④生産性が高まるオフィス環境の整備促進
- ⑤テレワークの推進 等

(4) オンリーワン都市再生の推進

- ①国際競争力やエリア価値向上に資する都市再生事業の推進
- ②スマートシティの全国展開
- ③個性ある都市再生事業の推進方策の検討
- ④「昭和遺産（仮称）」の保全・活用
- ⑤鉄道沿線ごとの特徴を活かした魅力ある都市再生の推進 等

(5) 官民プラットフォーム等の育成・充実

- ①ゆるやかな官民プラットフォームの形成・充実
- ②エリアマネジメント団体等都市再生推進法人の機能強化
- ③防災、環境・エネルギーへの取組強化
- ④エリア・データプラットフォーム構築の推進
- ⑤データ収集に必要な機器、設備等の設置促進
- ⑥まちづくり人材の育成 等

(6) 多様な資金の循環の促進

- ①多様な資産調達手法の活用促進
- ②地産地消のまちづくり活動を支える仕組み
- ③公共空間の運営等に係る金融支援の検討
- ④公共公益施設の再編等を通じたまちづくりに対する金融支援の推進 等

●上記のほか、国自ら以下の取組を継続して展開し、官民の多様な主体による取組を更に推進

連携

(7) 全国ネットワークの形成

- ①全国的中間支援団体と国土交通省等との協力深化
- ②まちづくり関係者と国土交通省との政策対話の開始
- ③URの知見・能力の活用 等

(8) 老朽化・陳腐化した市街地再生の検討

- ①スタートアップのオフィスや住居としての活用推進
- ②リノベーションや小規模な建替え、コンテンツの創出等も含めた市街地整備の推進
- ③事業完了前の暫定利用による都市の価値の維持・事業採算の改善等
- ④事業完了後のエリアマネジメントまで見据えた取組の推進
- ⑤広域的な公共貢献の評価等による拠点的なエリアの都市環境の改善
- ⑥権利関係が複雑なオフィスビル等の建替えの円滑化 等

(9) 芝生のチカラの活用

- ①まちなかの「芝生地の造成・管理」に関する懇談会（仮称）の設置
- ②市民緑地認定制度やSEGES（緑の認定制度）の活用促進
- ③バイオフィリックデザインの導入の促進検討 等

(10) ウォーカブル・シティの形成

- ①ストリート・デザイン・ガイドラインの作成
- ②日本版ウォーカビリティ・インデックス（仮称）の開発 等

検討の深化

取組（1）

人を中心のまちなかへの修復・改変（リノベーション）

⑧何か所も立ち寄りやすい公共交通の推進

・**自転車利用環境の整備**

街路空間の再構築と併せて、自転車走行空間や駐輪環境整備、シェアサイクルの導入促進等による利用促進方策の充実を図るべき。

・交通サービスの供給側と需要側の双方に変革をもたらし、人々のライフスタイルやまちづくりのあり方に影響を与える*MaaS (Mobility as a Service)*について、実現に向けた取組を推進すべき。

・特に、サブスクリプション（定額制）について、複数交通手段にまたがる定額制サービスの導入に向け、中長期的な検討を進めるべき。

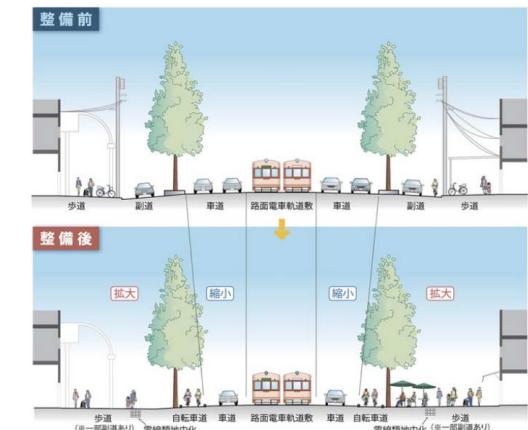
1. 都市行政の最近の話題

②街路空間再構築・利活用 に関する取組

- 世界中の多くの都市で、街路空間を車中心から“人間中心”的空間へと再構築し、沿道と路上を一体的に使って、人々が集い憩い多様な活動を繰り広げられる場へとしていく取組が進められている。
- これらの取組は都市に活力を生み出し、持続可能かつ高い国際競争力の実現につながっている。
- 近年、国内でも、このような街路空間の再構築・利活用の先進的な取組が見られるようになったが、多くの自治体では、将来ビジョンの描き方や具体的な進め方など、どう動き出せば良いのか模索している現状。
- このような背景のもと、「居心地の良い歩きたくなる街路づくり」の全国への展開を推進。



街路空間再構築利活用先進事例



「「人と公共交通優先の歩いて楽しい四条通」歩道拡幅事業」



Before



After



【取組推進に寄与した最大の要因】

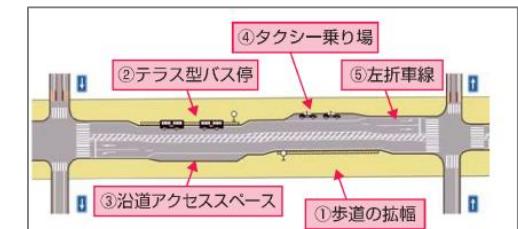
- 地元からの要望
- 京都市における位置付けの明確化と体制強化
- 関係者との緊密な意見交換・合意形成

【取組概要】

- ①用地買収を行わずに街路空間を再構築して、歩道を拡幅(3.5m→6.5m)
- ②街路空間を交通結節点(ターミナル)として考え、路線バスと鉄道との乗継利便性や、沿道商業施設へのアクセス機能を向上(バス停の集約16箇所→4箇所、バス停の集約16箇所→4箇所、タクシー乗場の設置2箇所)

【取組データ】

- ・事業主体: 京都市
- ・路線名称: 四条通
- ・路線幅員: 22m(4車線→2車線)
- ・取組延長: 1,120m
- ・取組期間: 平成18年～平成27年



事例（利活用） 宮城県仙台市 定禪寺地区

「けやき並木を生かした文化の薫る街づくり」

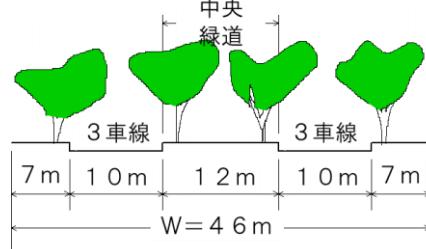


整備前の通りの様子
(その後リニューアル工事を行った)



利活用時

中央緑道における
オープンカフェ



※基本的な断面構成は整備前後で
変更なし

【取組推進に寄与した最大の要因】

■地元関係者を中心に設立した組織と行政との協働
による事業推進

【取組概要】

- ①道路空間のリニューアル（「緑の回廊づくり」をテーマに掲げ
賑わい創出や景観に配慮したまちづくりを展開）
- ②市民マネジメント組織による定禪寺通の利活用（利活用方
策についての地域連携の検討組織を立ち上げ、市民マネ
ジメント組織による新たな定禪寺通の利活用方策を実施）

【取組データ】

- ・事業主体:仙台市
- ・路線名称:市道 定禪寺通線
- ・路線幅員:46m(6車線)
- ・取組延長:710m(既取組区間)
- ・取組期間:平成2年度～現在



定禪寺スト
リートジャズ
フェスティバル



仙台国際
ハーフマラソン



仙台・青葉
まつり

- 街路空間再構築・利活用に関する全国各地の取り組みを現場で共有し、全国的なムーブメントへと育てていくため、全国3か所で各自治体参加のもと、現地勉強会を開催。
- 取組事例を現地視察しながら自治体担当者・民間まちづくりプレーヤーからレクチャーを受け、参加者同士による意見交換・情報交換を実施 参加:210名 93自治体(計3回延べ数)



開催日：2018.10.12

視察地：御堂筋空間再編社会実験
参加：66名（31自治体）

2018.10.26

おおみやストリートテラス2018社会実験
61名（27自治体）

#01 大阪

2018.12.13

魚町サンロード商店街
83名（33自治体）

- 街路空間再構築・利活用に向けた取組を全国に広げることを目的に、全国の街路・まちづくり担当者等が一堂に会する初めての全国会議「全国街路空間再構築・利活用推進会議」を立ち上げ、第1回を3月13日に開催。

○ 第1回「全国街路空間再構築・利活用推進会議」

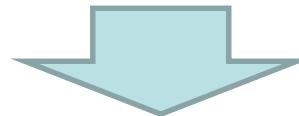
日時：3月13日(水) 15:00～

場所：銀座フェニックスホール(東京都中央区銀座紙パルプ会館)

参加：全国の地方公共団体職員等約230名

プログラム

- ・ 都市局長挨拶
- ・ 基調講演「これからの街路空間への期待」
東京芸術大学 准教授 藤村 龍至 氏
- ・ パネルディスカッション「はじめの一歩の踏み出し方」
さいたま市／渋谷区／大阪市／北九州市／国土交通省



- 次年度以降も更なるムーブメントの拡大、知見・ノウハウの共有等を図るため、**愛称を「マチミチ会議」として第2回全国会議(於 神戸市)、地方勉強会(於 仙台市・岡崎市)を開催予定**



- タイムズスクエアの歩行者空間化などを手がけたニューヨークの都市の変革の立役者である元NY市交通局長ジャネット・サディク=カーン氏の初来日の機会を捉え、マチミチ会議の特別編として講演会を開催。

日時：5月20日(月) 14:00～

場所：三田共用会議所 講堂

参加：地方公共団体職員等約400名

内容：基調講演+都市局長との対談



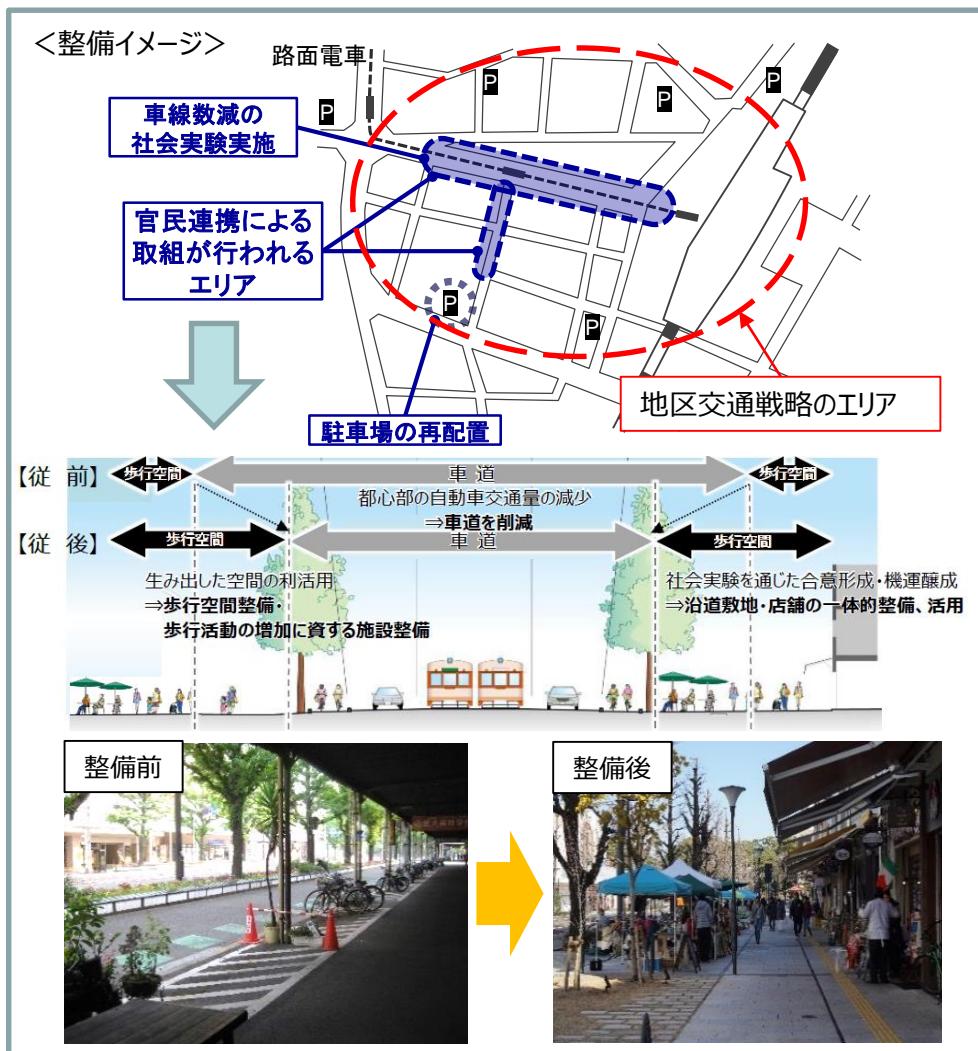
都市・地域交通戦略推進事業 (H31拡充：官民連携による街路空間創造への支援強化)

行きたくなる、歩きたくなる都市空間をつくるためには、広域にわたる都市の骨格となる道路網や公共交通網の整備のみならず、都市機能の集約拠点等のまちなかにおいて官民が連携した「きめ細やかな街路空間づくり」を行うことが必要。

平成31年度より、エリアを限定して都市・地域総合交通戦略の一部またはそのものとして策定した「地区交通戦略」のうち、国土交通大臣の認定※を受けたものに対して支援を拡充。

※地区交通戦略における実施内容に対して、一定の客観的・定量的なKPIを定めたものを認定し、支援。

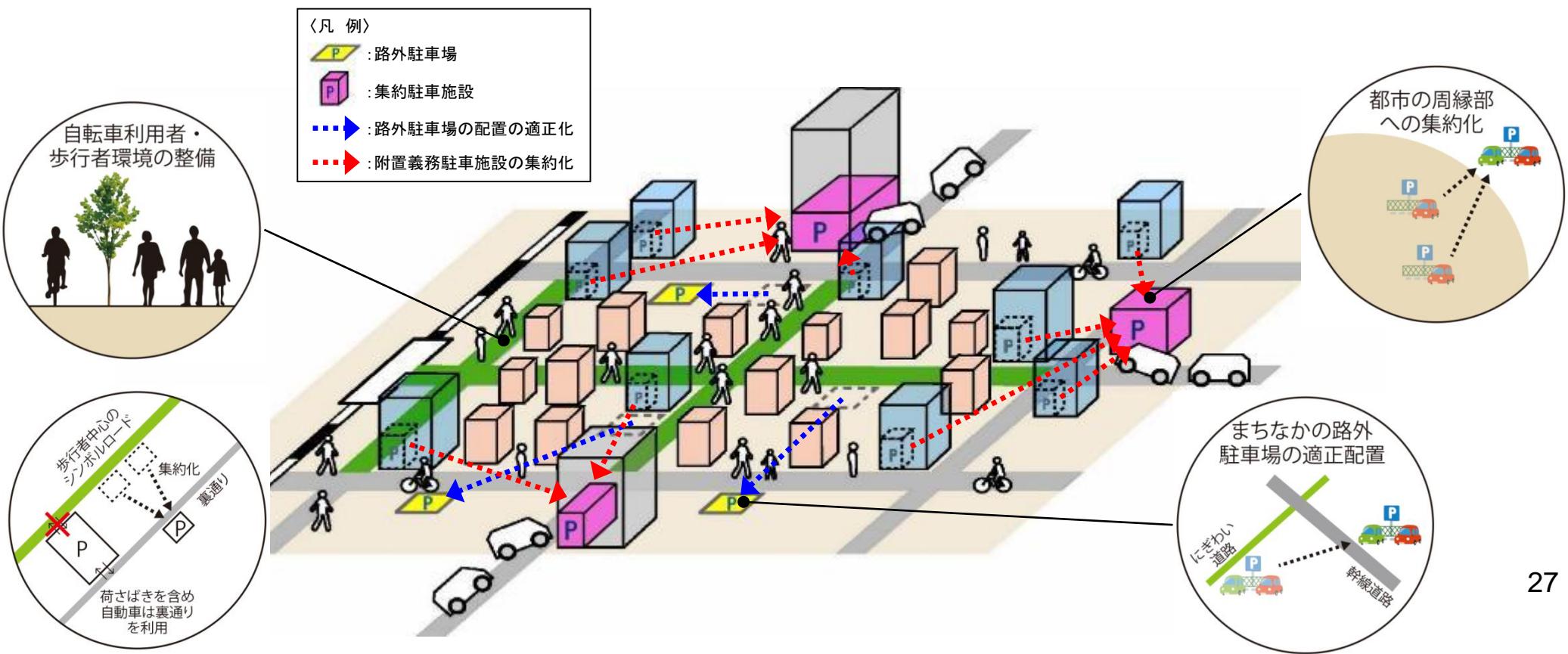
交付対象事業 (地区交通戦略 (都市・地域総合交通戦略)を 策定し、国土交通 大臣の認定を受け た場合)	<p>[現行]</p> <ul style="list-style-type: none"> 整備計画の作成 公共的空間の整備（広場、自由通路等） 荷捌き駐車施設の整備 路面電車・バス等の公共交通に関する施設の整備等 <p>拡充</p> <ul style="list-style-type: none"> <u>社会実験の実施（歩行空間の整備等に資するもの）</u> <u>歩行空間の整備（街路空間の再構築・利活用等）</u> <u>駐車場の整備</u> <u>街路空間の利活用の増進に資する施設の整備 (植栽、ベンチ、電源設備、給排水設備、パークレット等)</u> <p>を追加</p>
	<p>[現行]</p> <ul style="list-style-type: none"> 法定協議会（中心市街地活性化法、都市再生特別措置法等） 独立行政法人都市再生機構 地方公共団体 <p>拡充（補助金のみ）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・都市再生推進法人 ・認定地域来訪者等利便増進活動実施団体 (地域再生法における地域再生エリアマネジメント負担金制度を 適用する団体) <p>を追加</p>



駐車場の配置適正化

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。



1. 都市行政の最近の話題

③都市計画基本問題小委員会

- 都市計画基本問題小委員会は、今日の都市計画基本問題(都市において現実に生じている、都市計画に起因し、又は関連する基本的かつ構造的な諸課題)について、社会経済情勢の変化により顕在化したもの、従来から構造的に生じているものを洗い出し、その解決に向けて講すべき施策の方向性を幅広く検討するため、平成29年2月に設置。
- 当面の検討テーマとして「都市のスponジ化」を取り上げ、7回会議を開催して、平成29年8月に中間とりまとめを実施。中間とりまとめを踏まえた改正都市再生特別措置法等を平成30年7月に施行。
- 以下のテーマを中心に審議を行うため、平成31年2月20日に本小委員会を再開。

審議テーマ

【コンパクトシティ政策】

コンパクトシティ政策の中心である立地適正化計画制度が平成31年度で制度創設5年を迎えることを契機に、運用実態等を踏まえ、コンパクトシティ政策の今後の在り方を検討。

① 市街地の拡散の抑制

(参考)市街化調整区域において住宅開発を認める開発許可の規制緩和により郊外の宅地化が進行する一方で、中心市街地における空き家が増加した事例。

② きめ細やかな土地利用コントロール等を通じた居住誘導区域等における居住環境の向上、魅力ある都市空間づくり

(参考)居住者の利便性の高い場所へ生活支援施設(病院やコンビニなど)の立地を求める事例。

③ 非集約エリア(市街化区域内の居住誘導区域外等)の将来像と土地利用のあり方、取るべき方策

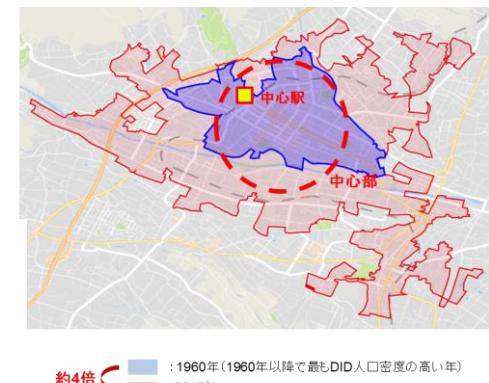
(例)ゆとりある居住環境の確保、活用困難な空き地・空き家の適切な管理、農地・緑地などへの利活用

【都市居住の安全確保】

昨年7月の西日本豪雨の被災状況を踏まえ、災害リスクを勘案した安全な都市形成の在り方を検討。

- ① ハザードエリアへの新たな立地の抑制
- ② ハザードエリア内からエリア外への移転等の誘導

【拡散する市街地イメージ】



【平成30年7月豪雨
(広島県広島市安佐北区口田南)】



出典：大規模広域豪雨を踏まえた水害対策検討小委員会
対応すべき課題実施すべき対策に関する参考資料

今後の進め方

- 本年夏までに7回程度会議を開催し、中間とりまとめを行う予定。

開催状況

【第9回】 2／20(水) 18:00～19:30

- 第8回以降、事務局において検討した課題について
- コンパクトシティ政策について
- 都市居住の安全確保について
- 審議スケジュール等について

【第10回】 3／13(水) 10:00～12:00

- <コンパクトシティ政策について①>
- 立地適正化計画のバージョンアップ
 - ・立地適正化計画の作成方針
- 立地適正化計画の効果・必要性に関する説明力、働きかけ強化
 - ・説明力強化
 - ・地方自治体(首長・職員)や住民への働きかけ強化

【第11回】 3／29(金) 10:00～12:00

- <コンパクトシティ政策について②>
- 立地適正化計画のバージョンアップ
 - ・居住誘導区域内におけるインセンティブ措置等
 - ・いわゆる非集約エリアの将来像とその実現の方策
- 市街地拡散の抑制

委員一覧

委員長

中井 植裕 東京工業大学環境・社会理工学院教授

饗庭 伸 首都大学東京教授

秋田 典子 千葉大学大学院園芸学研究科准教授

阿部 真一 日本商工会議所まちづくり・

農林水産資源活用専門委員会副委員長

井伊 重之 産経新聞論説委員

飯尾 潤 政策研究大学院大学教授

大橋 洋一 学習院大学法科大学院教授

角松 生史 神戸大学大学院法学研究科教授

川島 純一 株式会社リビタ代表取締役社長

小池 政則 横浜市技監(兼)都市整備局長

【第12回】 4／16(火) 13:00～15:00

- <都市居住の安全確保について①>
- ハザードエリアへの新たな立地の抑制
- ハザードエリア内からエリア外への誘導

※有識者よりヒアリング

- ・日本大学理工学部土木工学科教授 大沢 昌玄 氏
- ・東京大学生産技術研究所教授・社会科学研究所特任教授 加藤 孝明 氏

【第13回】 5／23(木) 10:00～12:00

- <都市居住の安全確保について②>

【第14回】 6／11(火) 13:00～15:00

- <論点整理、対策の方向性について>

【第15回】 6／28(金) 13:00～15:00

- <中間とりまとめ案について>

清水 千弘

日本大学スポーツ科学部教授・東京大学空間情報科学研究センター特任教授

瀬田 史彦

東京大学大学院工学系研究科都市工学専攻准教授

谷口 守

筑波大学大学院システム情報工学研究科教授

辻 琢也

一橋大学大学院法学研究科教授

中川 雅之

日本大学経済学部教授

野澤 千絵

東洋大学理工学部建築学科教授

増田 亨

鶴岡市建設部長

村木 美貴

千葉大学大学院工学研究科教授

横張 真

東京大学大学院工学系研究科教授

1. 都市行政の最近の話題

④スマートシティ

<2018年>

○6月15日(未来投資戦略、骨太の方針の閣議決定)

未来投資戦略、骨太の方針でスマートシティの取組みを位置づけ

○8月21日

都市局にて、『スマートシティの実現に向けて【中間とりまとめ】』を公表

○11月19日(石井大臣と経団連との懇談会)

スマートシティに関して、経団連とSociety5.0時代のスマートシティの実現に向けて連携・協力

○11月28日(国土交通省スマートシティプロジェクトチーム)

関係各局で構成する『国土交通省スマートシティプロジェクトチーム』の第一回会議を開催

○12月14日

自治体、企業等からのニーズ・シーズの提案募集【～翌年1月25日】

<2019年>

○2月8日

ニーズ・シーズの提案募集結果を国土交通省ホームページに掲載

スマートシティに関する相談窓口を設置

○3月15日

モデル事業の公募【～4月24日】

○5月31日

モデル事業の選定・公表

スマートシティについて

スマートシティ

⇒ 都市の抱える諸課題に対して、ICT等の新技術を活用しつつ、マネジメント（計画、整備、管理・運営等）が行われ、全体最適化が図られる持続可能な都市または地区

Mobility 交通

- 公共交通を中心に、あらゆる市民が快適に移動可能な街



Nature 自然との共生

- 水や緑と調和した都市空間



Energy 省エネルギー

- ・パッシブ・アクティブ両面から建物・街区レベルにおける省エネを実現
- ・太陽光、風力など再生可能エネルギーの活用



Safety & Security 安全安心

- ・災害に強い街づくり・地域コミュニティの育成
- ・都市開発において、非常用発電機、備蓄倉庫、避難場所等を確保



Recycle 資源循環

- ・雨水等の貯留・活用
- ・排水処理による中水を植栽散水等に利用



...

2010年頃

エネルギーをはじめとした**「個別分野特化型」**の取組みが中心

近年

ICTや官民データ連携により、「環境」「エネルギー」「交通」「医療・健康」等、複数分野に幅広く取り組む**「分野横断型」**の取組みへ

技術オリエンテッドから課題オリエンテッドへ

- ▶ 都市に住む人のQOL(Quality of Life)の向上がスマートシティの目指すべき目的であり、持続可能な取組みとしていくためには、「都市のどの課題を解決するのか?」、「何のために技術を使うのか?」を常に問い合わせ、まちづくりの明確なビジョンを持った上での取組みとすることが必要

<「技術オリエンテッド」の考え方>

解決すべき課題の設定が曖昧なままに、やみくもに技術を使うことを優先



<「課題オリエンテッド」の考え方>

「解決すべき課題は何か？」

「課題解決するために
どのようなボトルネックが
あるのか？」

「ボトルネック解消の
ためにはどのような
技術が必要か？」

目指すべきスマートシティのコンセプトとイメージ②

個別最適から全体最適へ

- 一つの分野、一つの主体にとっての最適解(個別最適)が、都市全体にとっての最適解にならない場合が多くあることからニーズとシーズに立脚した都市全体の観点からの最適化(全体最適)を提供することをコンセプトとする
- 都市全体の全体最適には主体間の連携・協働のほか、データや技術の連携が重要
※手法の例) 各分野のデータを共通プラットフォーム上で統合的に管理・分析を実施

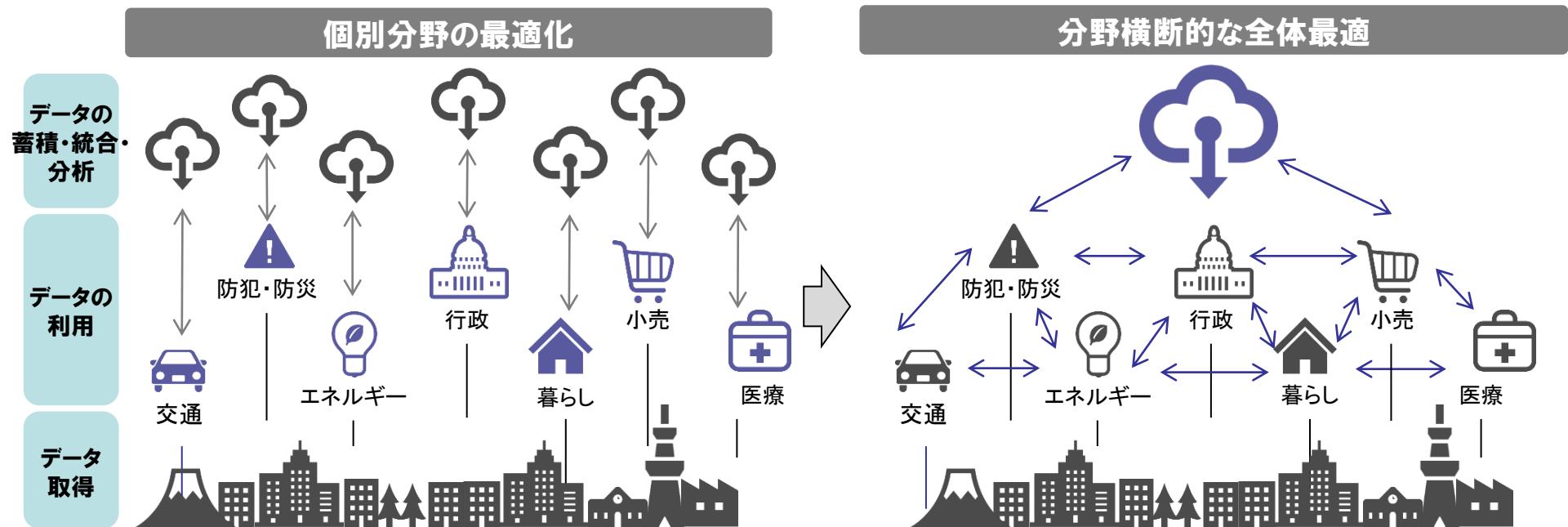


図 個別最適から全体最適

公共主体から公民連携へ

- 「プラットフォーム」となる協議会等において、各々の利害やデータの取り扱い、整備された次世代技術の陳腐化の防止や継続的な維持更新に向けた方針等、整備以後のマネジメントまで含めた包括的な調整をしながら、整備に向けた検討を進めていくことが重要
- スマートシティの整備に向けては、下記①～④の主体の連携が重要
 - ①技術開発者・サービス提供者(技術を作る人) ②都市開発者(技術を加える人)
 - ③都市管理者(技術を活用する人) ④住民・地元企業(技術を購入する人)
- 持続的な取組みには、民間企業の力が重要となり、委託や指定管理等の手法を活用して、民間企業の技術が常に課題に向き合えるような体制を継続することが重要

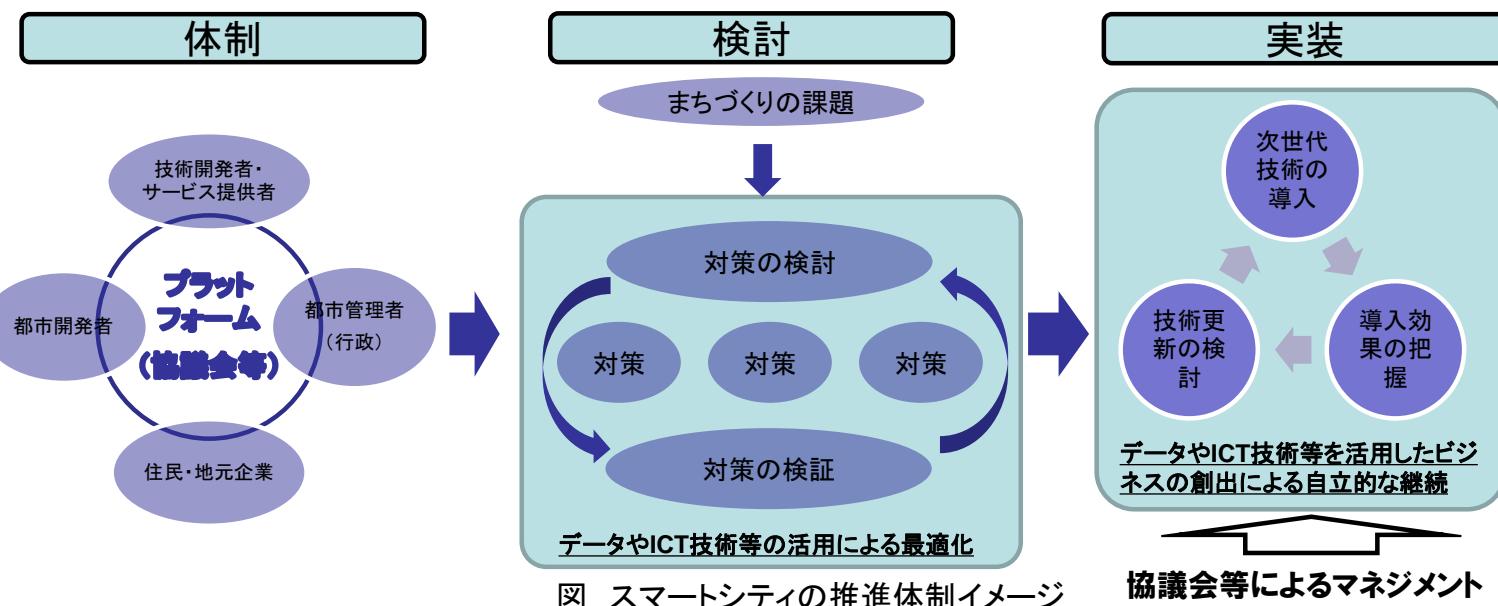


図 スマートシティの推進体制イメージ

- 2018年12月14日～2019年1月25日の間、今後のモデル事業を含め、政府を挙げてスマートシティ施策を進めるまでの参考とするため、企業の技術(シーズ)と自治体のニーズの提案募集を実施
- 146の団体、61の地方公共団体から提案があり、提案内容を国土交通省ホームページに掲載
- 自治体のニーズと企業のシーズのマッチング等、各地域の取組みへの活用へ期待

シーズ提案

都市の課題を解決するスマートシティの実現に資する技術の提案

提案団体数: 146 団体
提 案 件 数: 398 件

技術分野	件数
○通信ネットワークとセンシング技術 (5G、レーザー、センサー等)	60件
○分析・予測技術 (施設配置シミュレーション等)	63件
○データ保有 (リアルタイムの災害情報等)	48件
○データプラットフォーム (3次元位置情報共通基盤等)	60件
○データの活用 (可視化技術等)	57件
○上記を活用した新たな応用技術 (自動運転、ドローン等)	57件
○その他 (エリアマネジメント等)	53件

ニーズ提案

技術の導入により実現したい都市のビジョンや解決したい課題(思いや場の提供でも可)

提案地方公共団体数: 61 団体
提 案 件 数 : 271 件

課題のテーマ	件数
○交通・モビリティ	56件
○エネルギー	20件
○防災	29件
○インフラ維持管理 (老朽化)	16件
○観光・地域活性化	36件
○健康・医療	23件
○生産性向上	15件
○環境	18件
○セキュリティ	11件
○物流	18件
○コンパクトなまちづくり	15件
○その他	14件

モデル事業の実施

- 国土交通省の現場を持つ強みを生かし、内閣府等の関係省庁と一体となって、関係団体、企業、自治体等と連携し、移動・物流、インフラ、防災・気象、エネルギー・環境、観光等の分野を対象に、都市・地域問題、社会問題に係るソリューションシステムを実装するモデル事業の公募を実施(3/15~4/24)
⇒将来的に全国の都市に標準装備として展開することを目指す。

都市・地域におけるインフラデータはじめ、官民の様々なデータを収集・見える化



1. 都市行政の最近の話題

④スマートシティ(MaaS)

検討の背景・必要性

- 都市部と地方部では交通に係る現状や課題が大きく異なり、例えば都市部では混雑、地方部ではサービスの維持が課題である。
- 一方サービス側では、技術革新を受け、IoTやAIを活用したMaaS等の新たなモビリティサービスへの取組が活発になっている。
- MaaSは交通サービスの供給側と需要側の双方に変革をもたらし、人々のライフスタイルやまちづくりのあり方までも変え得る。
- 「あらゆる人々の豊かな暮らし」を目指して、「日本版MaaS」の実現に向けた早急な検討が必要である。

地域横断的な取組

MaaS相互、MaaS・交通事業者間のデータ連携の推進

- 連携データの範囲及びルールの整備
 - オープン化すべきデータ（協調領域のデータ）とそれ以外のデータ（競争領域のデータ）の線引きを早急に国が提示
- データ形式の標準化
 - 交通事業者に対して、国の推奨データ形式によるデータ整備を奨励
- API仕様の標準化・設定の必要性
 - セキュリティや個人情報保護に留意しながら、交通事業者とMaaS事業者間のデータ共有用のAPI仕様を標準化
- データプラットフォームの実現
 - 入手可能なデータと利用条件が明示されるデータプラットフォームを実現
 - 交通事業者へのフィードバックの仕組みや他産業との連携機能も設計
- 災害時の情報提供等データの公益的利用
 - 災害時にも利用者に運行情報が適時適切に提要されるよう設計

運賃・料金の柔軟化、キャッシュレス化

- 事前確定運賃について
 - 利用者の予見可能性を高めるため、タクシーに事前確定運賃を早急に導入
- サブスクリプション（定額制）について
 - 利用者ニーズに沿ったきめ細やかなサービスの導入を奨励
- ダイナミックプライシングについて
 - 実証実験等を通じた社会受容性の確認から検討
- 現時点のMaaSに関する法制上の整理
 - サービス形態は様々なものが想定されるため、旅行業法の適用の有無に留意
- MaaSの展開を見据えた制度のあり方の検討
 - MaaSの適正運用と事業者の負担低減のため法令を含む制度のあり方を検討
- 決済について
 - キャッシュレス対応の決済システムや乗車時の確認手段に必要な投資への支援

まちづくり・インフラ整備との連携

- 都市・交通政策との整合化
 - 立地適正化計画や地域公共交通網形成計画等、都市・交通政策との整合がとれたサービス設計
- 多様なモード間の交通結節点の整備（拠点形成）
 - 乗り換え抵抗の低減など、シームレス化に必要な交通結節点の改善
 - 新たなモビリティサービス普及に対応可能な官民連携による交通拠点の整備
- 新型輸送サービスに対応した走行空間の整備（ネットワーク形成）
 - 自動走行に対応した道路空間の基準等を整備
- まちづくり計画への移動データの活用
 - MaaS経由の移動データと様々な統計データを組み合わせることが可能な都市データプラットフォームを整備
 - まちづくりでのデータ活用方法を整理

新型輸送サービスの推進

- 実証実験に対する支援
- 自動運転による交通サービスの提供拡大に必要な施策の検討

その他の取組の方向

- 競争政策の見直し
- 人材育成
- 國際協調

→ 地域ごと異なる課題に対応するため、「大都市型」「大都市近郊型」「地方都市型」「地方郊外・過疎地型」「観光地型」5つの地域類型を設定し、新たなモビリティサービスの導入・社会実装に向けた今後の取組の方向性を整理

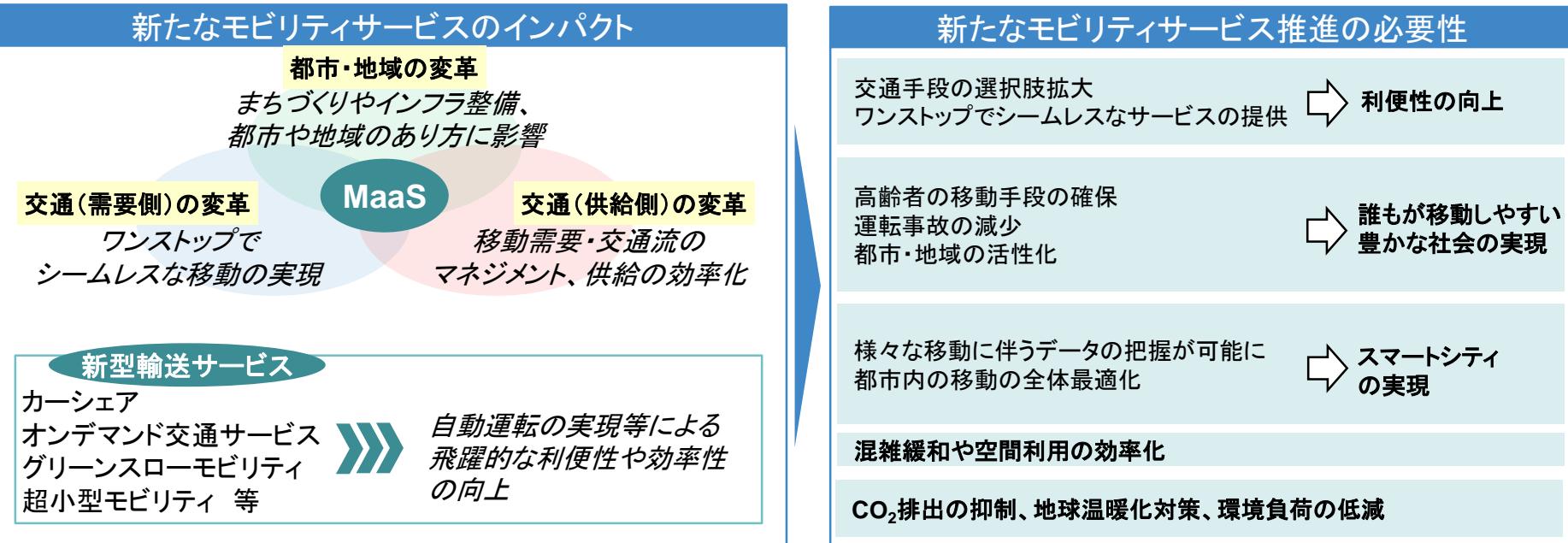
検討の背景・必要性

- 交通分野の課題解決に向けて、新たなモビリティサービスへの取組が必要。
- MaaSや新型輸送サービスへの取組によって、大きなインパクトが期待される。

【交通分野を巡る動向】

背景				現状(定量)	現状(課題)	新たなモビリティサービス	MaaS (サービスのソフト面)	新型輸送サービス (サービスのコンテンツ面)
都市部	<ul style="list-style-type: none"> 経済状況の回復 公共交通サービスの充実 			<ul style="list-style-type: none"> 輸送実績拡大 需要堅調 	<ul style="list-style-type: none"> 道路混雑 →都市空間のロス 経済的ロス 環境問題 			
地方部	<ul style="list-style-type: none"> 少子化・高齢化 公共交通サービスの利便性の問題 交通サービス提供主体の不存在 			<ul style="list-style-type: none"> 輸送実績減少 需要縮小 	<ul style="list-style-type: none"> 交通サービスの縮小及び撤退 外出機会減少 物流サービスの維持確保困難 地域社会維持困難 			

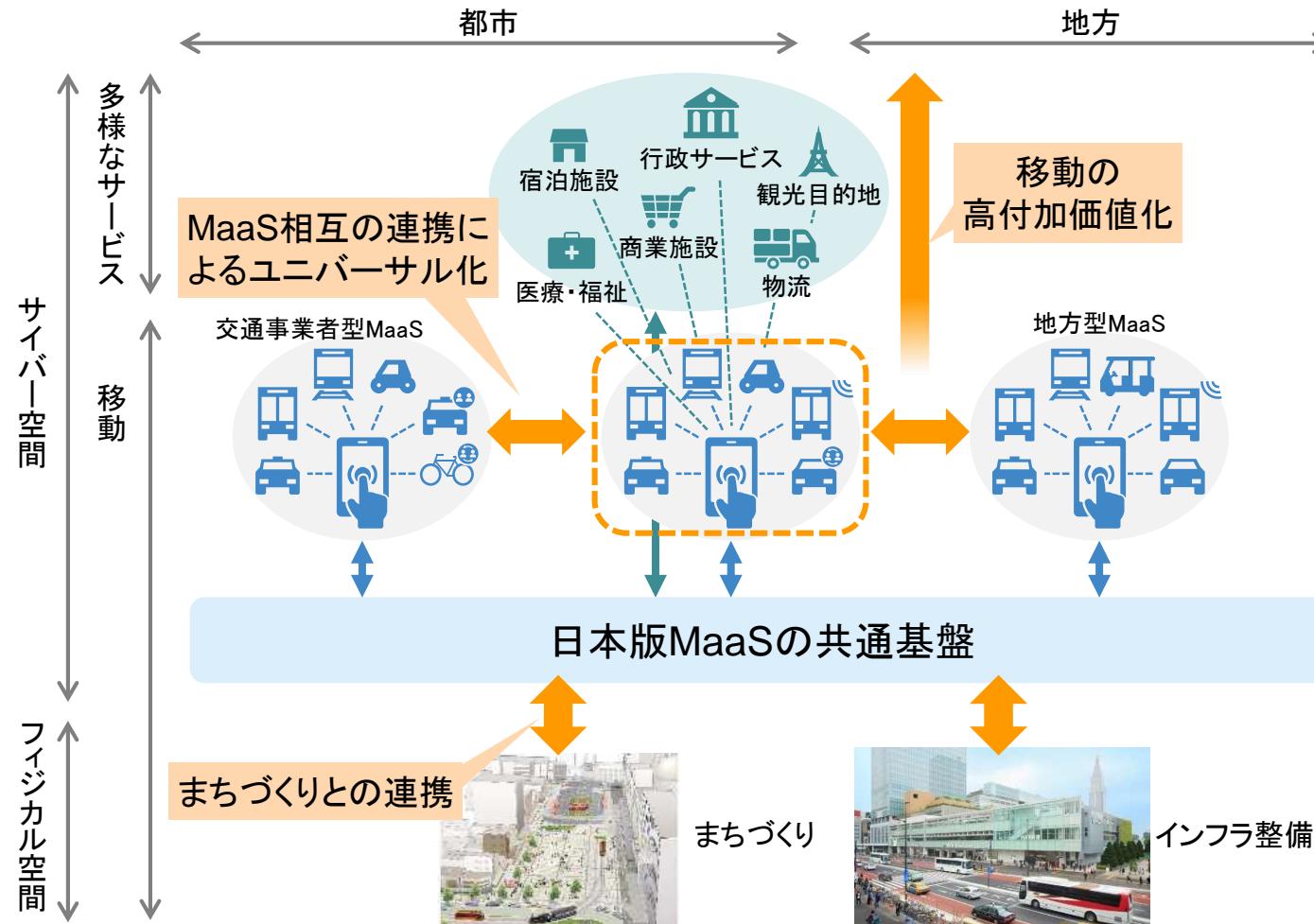
【新たなモビリティサービスのインパクトと推進の必要性】



▶ 中長期ビジョンの普段の見直し、地域の交通政策・まちづくり施策との整合に留意

日本版MaaSの実現

- 都市と地方、高齢者・障がい者等を含む全ての地域、全ての人が新たなモビリティサービスを利用できる仕組みとして、「日本版MaaS」の早期実現を目指すべきである。



【取組の視点】
 「必要なとき、必要なだけ」、「利用しやすい価格」で利用できるなど、利用者目線で取り組むことが必要
 KPI(アウトカム指標、施策ごとのアウトプット指標)を設定するための検討が必要

アウトカム指標例

- ・外出率
- ・平均移動時間
- ・公共交通の分担率
- ・鉄道の混雑率
- ・渋滞損失時間

▶ 目指すべき姿：「MaaS相互の連携によるユニバーサル化」と「移動の高付加価値化」が望ましい
 まちづくりの実現に資する形で位置づけられた「日本版MaaS」の早期実現

1. 地域横断的な取組

(1) 事業者間のデータ連携の推進

- ・連携データの範囲及び連携ルールの整備
- ・データ形式の標準化
- ・API仕様の標準化・設定の必要性
- ・データプラットフォームの構築
- ・災害時の情報提供等データの公益的利用

APIとデータ共有



(2) 運賃・料金の柔軟化、キャッシュレス化

- ・事前確定運賃
- ・サブスクリプション(定額制サービス)
- ・ダイナミックプライシング
- ・旅行業法の適用
- ・MaaSの展開を見据えた制度のあり方の検討
- ・キャッシュレス化

ICカードの普及状況



(3) まちづくり・インフラ整備との連携

- ・都市・交通政策との整合化
- ・多様なモード間の交通結節点の整備
(拠点形成)
- ・新型輸送サービスに対応した走行空間の整備(ネットワーク形成)
- ・まちづくり計画への移動データの活用

サイバー空間とフィジカル空間



(4) 新型輸送サービスの推進

- ・新型輸送サービスの実証実験に対する支援の実施
- ・自動運転による交通サービスの提供の拡大に必要な施策の検討
- ・関連する規制のあり方について不断の見直しの検討

オンデマンド交通



(5) その他の取組の方向

- ・交通事業者間の連携・協働を円滑化するための競争政策の見直し
- ・プロジェクトマネジメントや制度設計を担う地域の核となる人材の育成
- ・「日本版MaaS」を発信しつつ、グローバルでユニバーサルなMaaS実現に向けた国際協調

公共交通に係る競争政策



(3) まちづくり・インフラ整備との連携

- まちづくり計画への移動データの活用に向けて、様々なデータの組み合わせを可能とする都市データプラットフォームの構築および実務レベルでの計画プロセスの刷新が必要。
- MaaSと都市・交通政策の整合化に向けて、短期的には整合がとれたサービス設計を条件として実証実験を支援・実施し、中長期的には持続可能なMaaSサービスのあり方を確立することが重要。

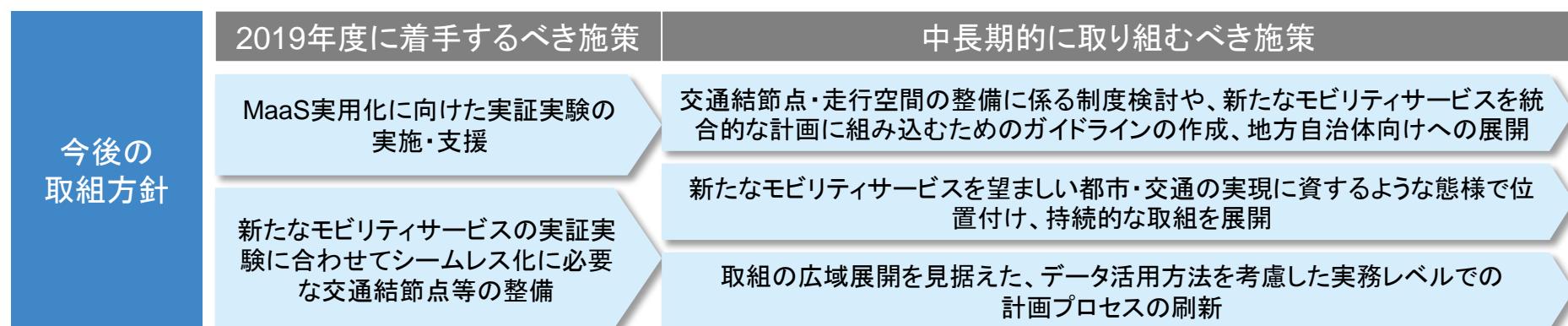
まちづくりとの連携に向けた取組



(3) まちづくり・インフラ整備との連携

- 公共交通を基軸とした望ましい都市・交通の実現に資するよう、まちづくり・インフラ整備と連携して、新たなモビリティサービスの導入環境を整備していくことが必要。
- 短期的にはこれから進める実証実験等において交通結節点や走行空間の整備を進め、中長期的には都市・交通の各種計画における位置づけを整理し、持続的かつ戦略的に取組を展開することが必要。

インフラ整備との連携に向けた取組



1. 都市行政の最近の話題

⑤自動運転

1. 自動運転の実現に向けた環境整備

(1) 車両に関する安全基準の策定、制度整備

① 國際的な協力の主導

G7交通大臣会合等の場を活用し、我が国が主導して、国際的な協力の下で自動運転の早期実用化に向けた取組みを推進する。



G7交通大臣会合

② 自動運転車両の安全基準等の策定

- ・国連において、引き続き我が国が議論を主導し、**自動運転に係る車両安全基準の策定に向けた検討**を進める。
- 乗用車の自動ブレーキの基準、サイバーセキュリティ対策の基準 等
- ・レベル3以上の自動運転車両が満たすべき安全性についての要件や安全確保のための各種方策について整理し、**2018年9月にガイドラインを公表**。

③ 自動運転技術に対応する自動車整備・検査の高度化

- ・整備工場が先進技術の点検整備を適切に実施する環境を整備。
- ・**自動運転技術に対応する新たな検査手法を検討し、2018年度中に最終とりまとめ予定。**

④ 総合的な安全確保に必要な制度の検討

交通政策審議会の下に小委員会を設置し、**設計・製造過程から使用過程にわたる総合的な安全確保策**を検討。パブリックコメントを経て、**2019年1月にとりまとめ予定**。

(2) 自動運転の実現に向けた制度・環境整備

① 自動運転における損害賠償責任の検討

「自動運転における損害賠償責任に関する研究会」にて、運行供用者責任の維持等の方針を公表（2018年3月）、引き続き保険会社等から自動車メーカー等に対する求償に資する記録装置や原因究明の在り方について検討中。

② 自動運転車の運送事業への導入に係る検討

- ・無人自動運転車両を導入する場合に従来と同等の安全性・利便性を担保するために、運送事業者が対応すべき事項等について、**2018年度中にガイドラインとしてとりまとめる**。

③ 3次元地理空間情報基盤の整備

- ・自動運転に必要となる高品質な3次元地図やリアルタイム高精度測位に関する技術検討を行う。

2. 自動運転技術の開発・普及促進

(1) 車両技術

- ・自動ブレーキなど一定の安全運転支援機能を備えた車「**安全運転サポート車（サポカーS）**」の普及啓発・導入促進を図る（自動ブレーキの新車乗用車搭載率：76.9% [2017年]）。
- ・自動ブレーキが一定の性能を有していることを国が確認し結果を公表する**自動ブレーキの性能評価・公表制度を創設し、2018年度から実施中**。



(2) 道路と車両の連携技術

① 自動運転を視野に入れた除雪車の高度化

運転制御・操作支援の機能を備える**高度化された除雪車の開発**を推進し、高速道路に加え、**今冬から一般道路での実証実験を実施**する。

② 高速道路の合流部等での情報提供による自動運転の支援

高速道路の合流部等での自動運転を支援する道路側からの情報提供の仕組等について、**2018年1月から開始した官民共同研究を進める**。

3. 自動運転の実現に向けた実証実験・社会実装

(1) 移動サービスの向上

① ラストマイル自動運転による移動サービス

全国4箇所において、**1名の遠隔監視・操作者が複数車両を担当する自動運転技術の検証や社会受容性の実証評価等**を行う。



通信

② 中山間地域における道の駅等を拠点とした自動運転サービス

自動走行に対応した道路空間の基準等の整備やビジネスモデル構築のため、**長期間（1～2ヶ月間）のより実践的な実験**を行う。



③ 都市交通における自動運転技術の活用方策に関する検討

都市交通における自動運転技術の活用を図るため、2018年度よりニュータウンにおける自動運転サービスや基幹的なバスにおける実証実験等を通じた都市交通のあり方を検討する。



④ 空港における自動運転実証実験

※空港の制限区域内を走行するバスの総称
空港の地上支援業務に用いる車両の自動運転を実現するため、**2018年度は、官民連携による空港内ランプバス等を対象とした空港内実証実験**を行う。



⑤ 自動パーキング

2018年度に実証実験を実施し、関係者の合意形成等を進めていく。



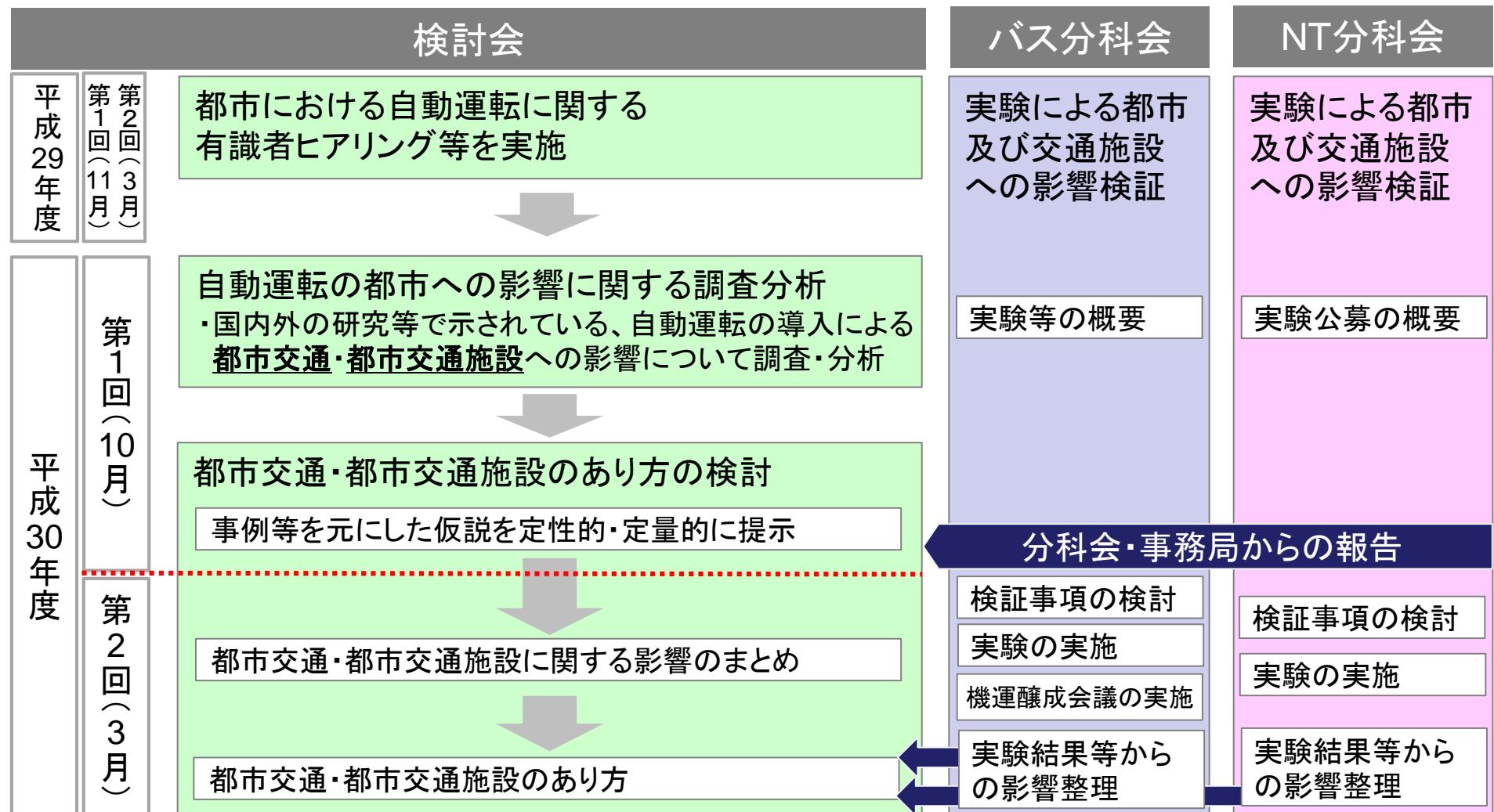
⑥ 次世代型交通ターミナルの整備

自動運転等の最先端モビリティの乗降場を集約した次世代ターミナルの整備を推進する。

(2) 物流の生産性向上

トラックの隊列走行について、**2018年度に後続無人隊列システムの実証実験（後続有人状態）**を行うとともに、**新しい物流システムに対応した高速道路インフラの活用について、具体的な検討を進める**。

- 都市における自動運転の活用方策の検討等を推進するため、平成29年11月に設置。
- 平成30年度においては、国内外の先進的な研究成果等をもとに定性的・定量的な深度化を進めるとともに、自動運転の導入による都市交通・都市交通施設への影響を整理し、それぞれのあり方について検討。
- 各分科会では、自動運転の早期実現・普及に向けた検討事項について、実証実験を通じて影響を整理・検証。



自動運転の普及による影響と対応の方向性

■影響への対処や、利点を活かした今後の都市交通施策の方向性

【都市交通】

- 公共交通を維持・向上させ、望ましい都市構造の実現を図るためにも、コンパクト+ネットワークに資するよう、総合的な都市交通計画に基づき、公共交通を中心とし、その他の交通が適正にマネジメントされたような、自動運転社会の都市交通施策を進めるべき。
- そのためにも、IoTやMaaS、いわゆるCASEなど様々なスマートシティ技術を活用しつつ、移動範囲や目的などに応じ、公共交通を中心に、適切な交通手段を選択できる都市交通マネジメントに基づく自動運転社会を実現していくべき。

【街路空間】

- 公共交通サービスを中心とした円滑な交通が図られるよう、街路空間の再構築等を通じて、公共交通の走行空間の確保や、適正な場所における駐停車空間の確保等を図るべき。
- 自動運転技術やシェアリングの進展と相まって、都市空間の利用を最適化し、人間中心の空間への再構築を図るべき。

【駅前広場・交通結節点・バス停】

- 自動運転技術による、車両のための空間の自由度の向上等のメリットを最大限活かせるよう、適正な駐停車空間の配置や、様々な新技術の活用を図るとともに、駅前広場空間の最適利用を図るべき。

【駐車場、駐車施策】

- 駐車（待機）場所の自由度の向上等のメリットを最大限生かせるよう、自動運転に対応した適切な駐車場の配置（フリンジパーキング等）、公共交通との連携による自動車の流入抑制を図るべき。
- さらに、駐車場に対する需要が減少することを踏まえた、例えば駐車場の附置義務制度の見直し等を通じた、より適正な乗降スペースの確保を図るべき。

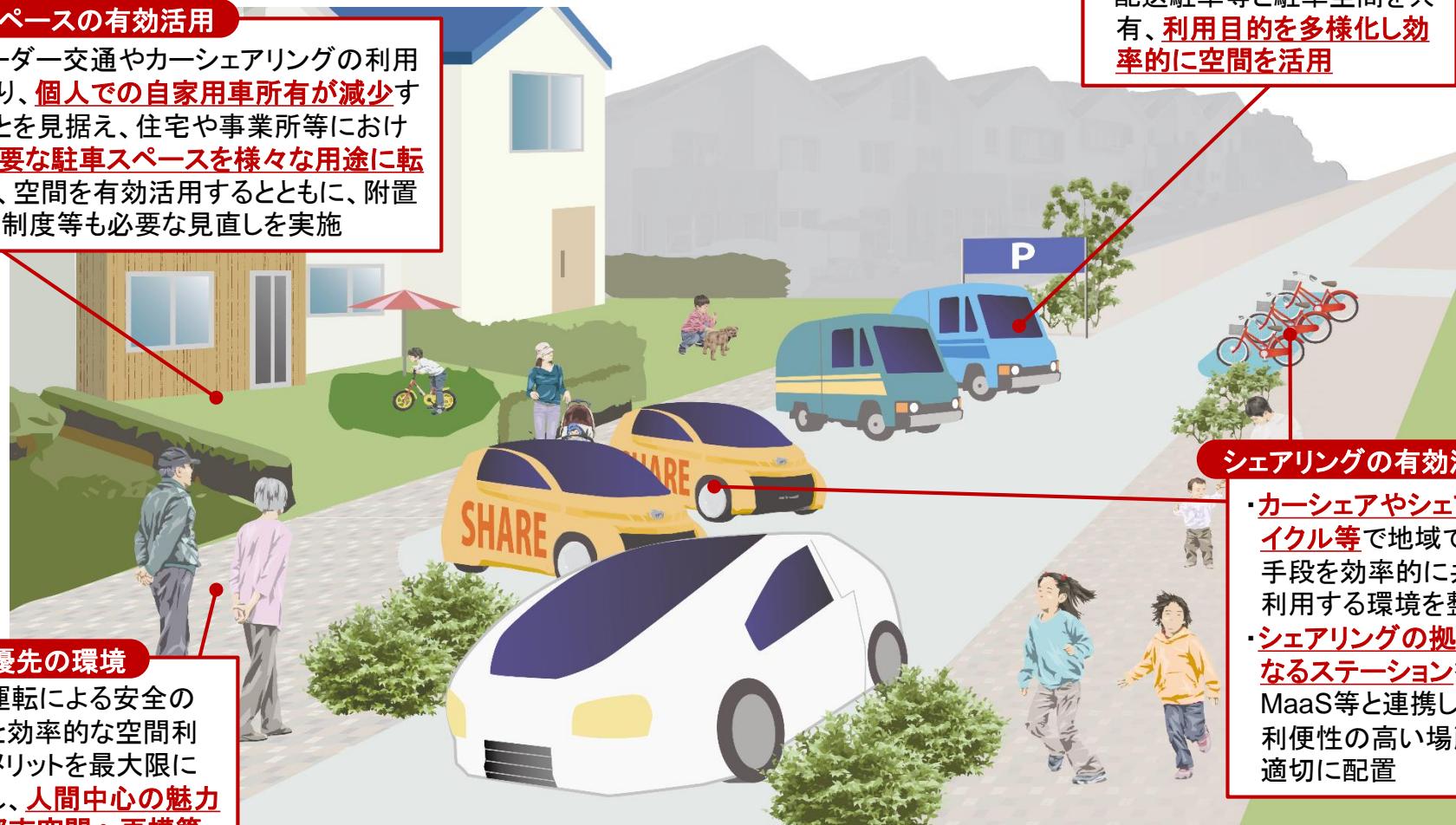
都市交通施設のあり方【例: 身近なエリア】

- 自動運転技術やシェアリングの進展と相まって、都市空間の利用を最適化し、人間中心の空間への再構築を図るべき。

身近なエリアの望ましい姿

駐車スペースの有効活用

- ・フィーダー交通やカーシェアリングの利用により、**個人での自家用車所有が減少する**ことを見据え、住宅や事業所等における**不要な駐車スペースを様々な用途に転換**し、空間を有効活用するとともに、附置義務制度等も必要な見直しを実施



歩行者優先の環境

- ・自動運転による安全の確保と効率的な空間利用のメリットを最大限に活かし、**人間中心の魅力ある都市空間へ再構築**

駐車スペースの共有

- ・配送駐車等と駐車空間を共有、**利用目的を多様化し効率的に空間を活用**

シェアリングの有効活用

- ・カーシェアやシェアサイクル等で地域で交通手段を効率的に共有・利用する環境を整備
- ・**シェアリングの拠点となるステーションを、MaaS等と連携しつつ利便性の高い場所に適切に配置**

ニュータウンにおける自動運転移動サービス実証

目的

- 昭和40年代から50年代に大量に供給された郊外住宅団地（以下「ニュータウン」とする。）における公共交通ネットワークへの自動運転サービスの社会実装に向けて、実証調査等を行い、自動運転を活用した公共交通サービスの導入に向けた課題の整理を行う

ニュータウンの特徴・課題

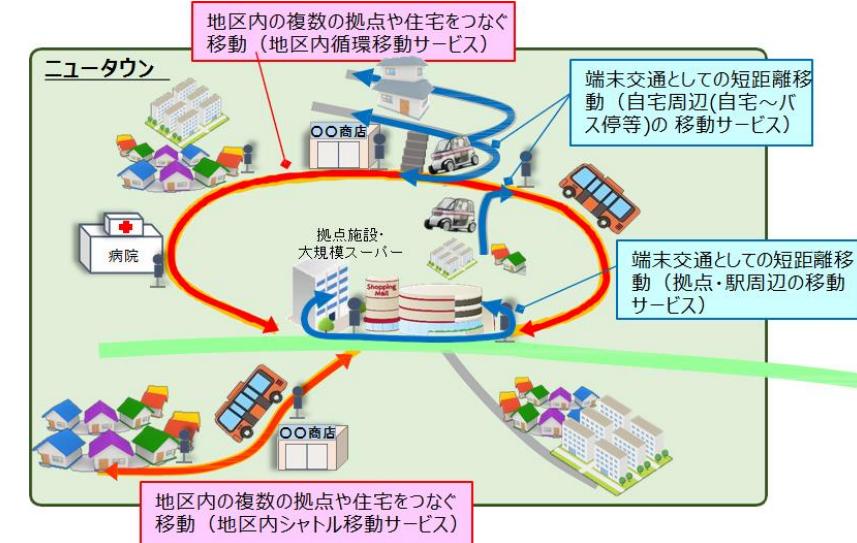
- ①地域の高齢化が進展
 - ・限られた年齢構成の世代の人々が開発当初に一斉入居
 - ・平成に入ってから入居者の子供世代等の転出等により人口が減少
- ②急勾配が多い丘陵地での立地や、立体的な歩車分離が実施されていることが多い。

高齢化に伴い、徒歩による上下移動や、自家用車運転の困難化等が進むため移動手段確保が大きな課題

実施内容

- (1)自動運転を活用した公共交通サービスの導入に向けたビジネスモデル及び事業性の調査
- (2)上記調査を踏まえ、ニュータウンにおける自動運転サービスの社会実装に向けた技術的制約及び技術的課題の検討と整理
- (3)短期実証調査による技術的制約、技術的課題及び事業性などの検証

ニュータウンで求められる公共交通サービスイメージ



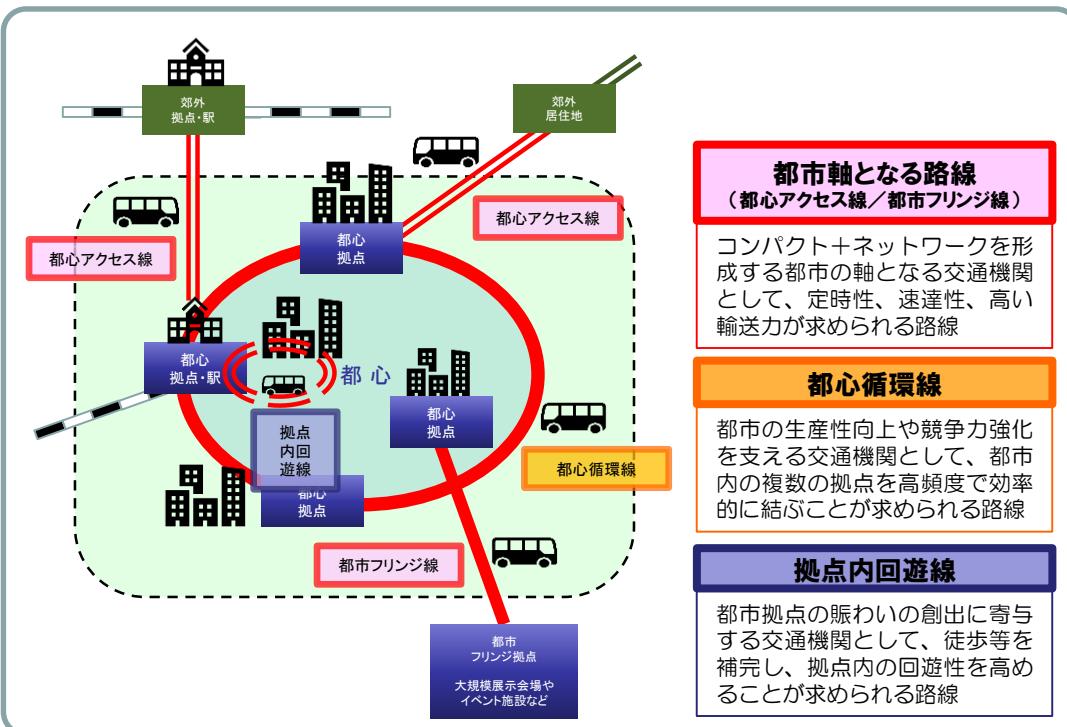
H30年度 実験実施地区

- | | |
|-----------------------------------|---|
| ① 東京都多摩市
諏訪・永山団地
(多摩ニュータウン) | ② 兵庫県三木市
緑が丘・青山地区
(緑が丘ネオポリス・松が丘ネオポリス) |
|-----------------------------------|---|

基幹的なバスにおける自動運転サービス

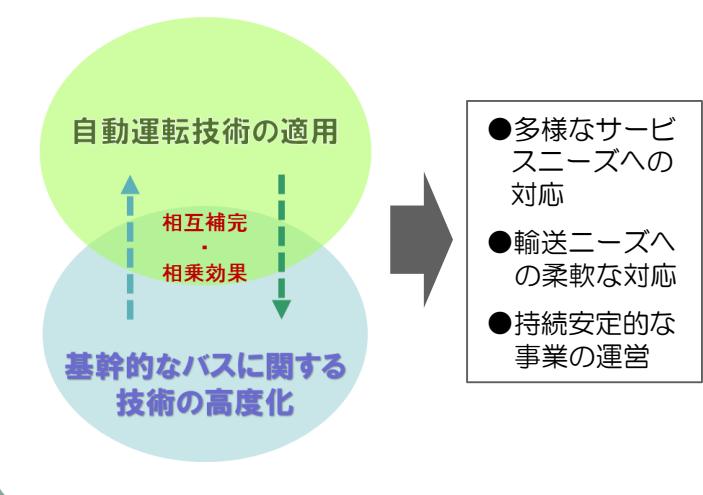
- 「基幹的なバス分科会」において、「都市軸となる路線」に加え、「都心循環線」「拠点内回遊線」を対象範囲とした。
- 自動運転技術だけでなく、基幹的なバスの高度化と組み合わせて、課題解決・機能向上を図っていくこととする。
- 実証実験の実施に加え、基幹的なバスへの自動運転導入の機運醸成に向けた取り組みも推進する。

〈基幹的なバスのイメージ〉



〈自動運転技術による課題解決〉

- 自動運転技術と、専用走行空間の確保やバス停の高度化などの基幹的なバスに関する技術との組み合わせにより、基幹的なバスの課題解決・機能向上を図る。
- 自動運転技術の発展に応じて、駅前広場等における正着など早期に効果が発現する技術の適用可能性も検討する。



今後の取組

- 拠点内回遊型バスなど基幹的なバスにおける実証実験を実施
令和元年度は、都心部における歩行者の多い区間や駅前広場等の交通施設における課題の検証を想定
- 新技术の導入機運の醸成に向け、地方公共団体やバス事業者等が情報共有を図る場を開催

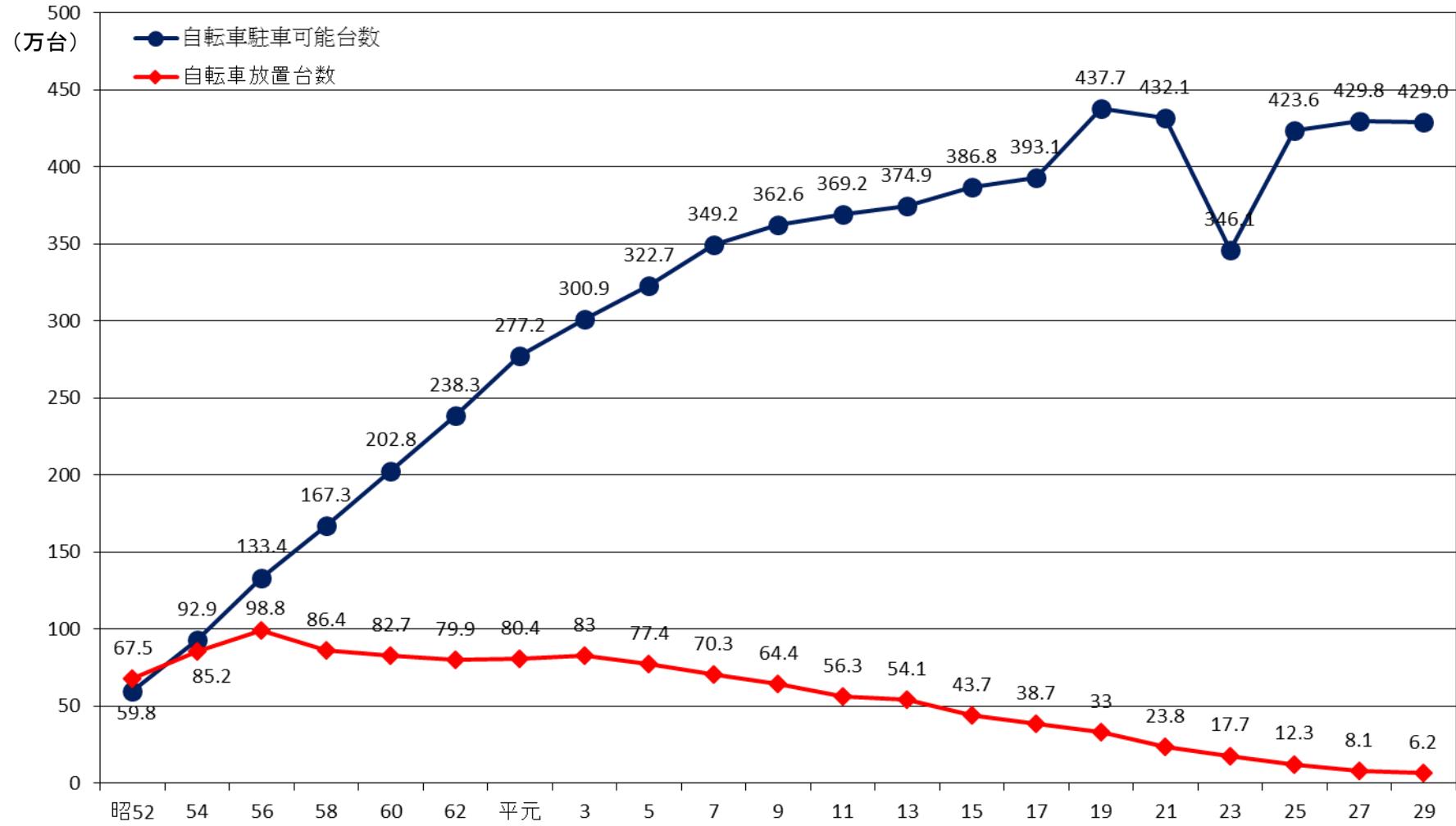
2. 自転車関連施策

①自転車関連施策の現状と方向性

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(国土交通省：平成30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。

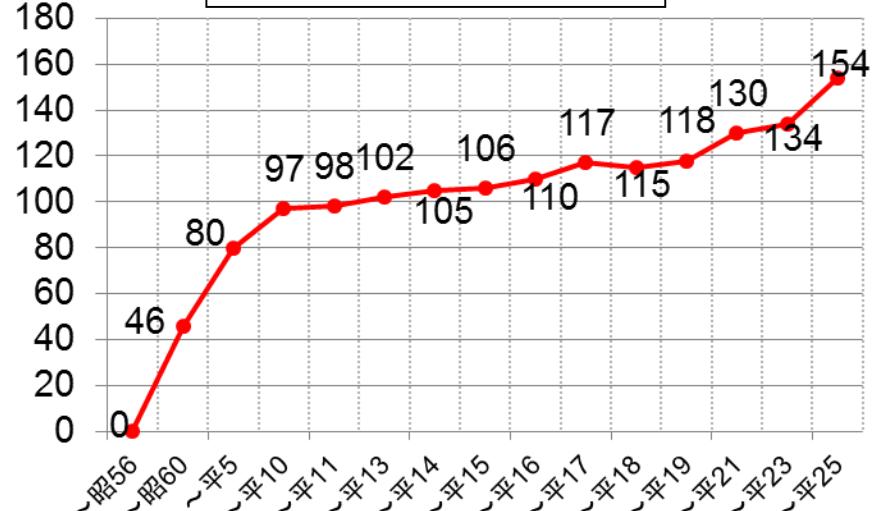
「自転車の安全利用の促進及び自転車等の駐車対策の総合的推進に関する法律」

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

附置義務条例制定市区町村数



附置義務駐輪場



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）

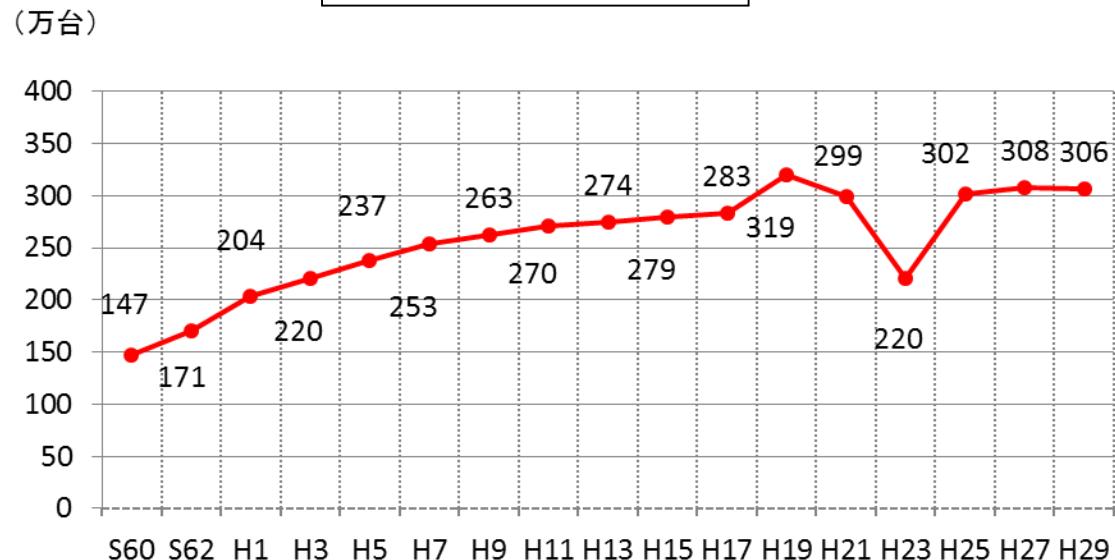
自転車駐車施策の現状

■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29年度時点で約306万台の駐車可能台数。

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



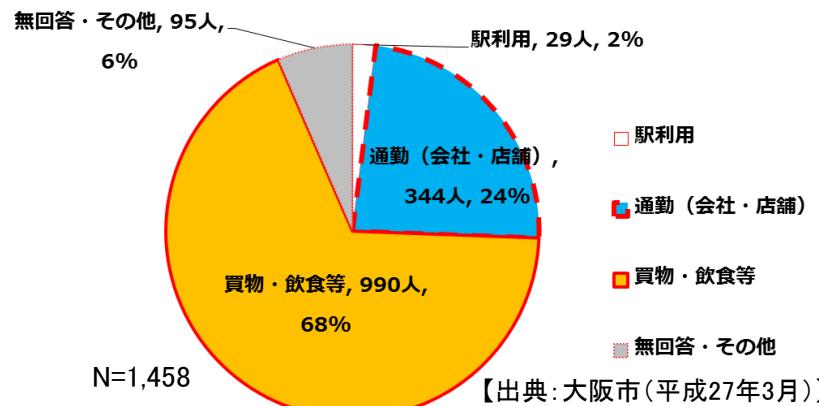
出典：駅周辺における放置自転車等の実態調査の集計結果（国土交通省：平成30年3月）

自転車駐車施策の現状

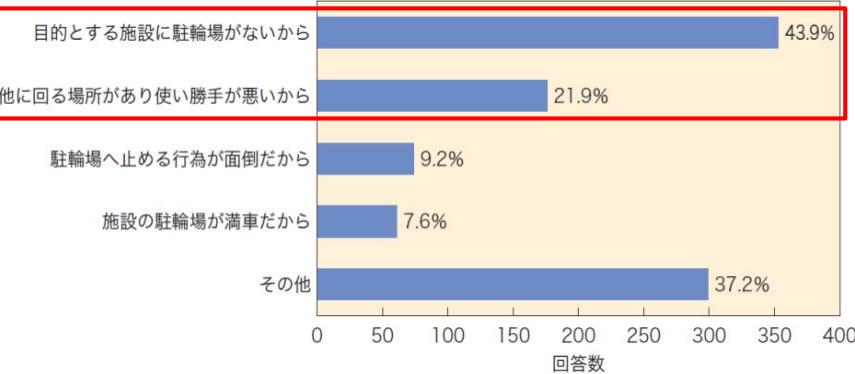
■放置自転車への今後の対応

- 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



○各地区の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

自転車駐車施策の方向性

■これまでの取組の視点

駅周辺、商店街等に多くみられる放置自転車



自転車等駐車場の整備・撤去等により一定の効果

■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

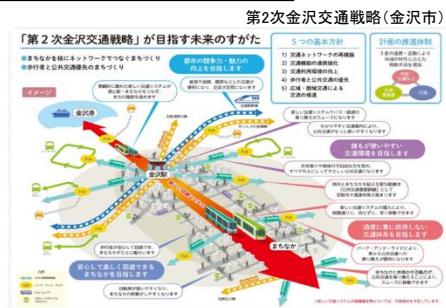
- 放置自転車対策のための自転車等駐車場の整備等について、自転車利用者のニーズを的確に把握し、駐輪の量と質に応じたきめ細かい対応を図るため、自転車等駐車場施策の立案に必要な調査、計画手法の提案、駐輪対策のベストプラクティスの紹介等を目的に、平成24年11月ガイドラインを策定。
 - 今般、コンパクトシティの推進やコミュニティサイクルへの関心の高まり等を背景に、まちづくりの観点を踏まえた自転車等駐車場の整備方策等を追加し、ガイドラインを改訂（平成28年9月）。

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、都市計画マスタープランや都市・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。



▲自転車駐輪帯



▲サインラッ



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。



▲バス停付近に簡易駐輪場を整備



▲電停付近に自転車等駐車場を整備

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、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。



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：135都市(平成30年3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

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
ポート規格/密度	ポート配置の考え方	利用促進の連携施策	期待される効果
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
	【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 ・事業所等の目的的直近 ・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。



▲路面電車の電停近くに設置

▲商店街に設置



▲公共施設(市役所)に設置



▲観光地・観光施設に設置

○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。

法人料金プラン(札幌市 ポロクル)	
たまに使うなら	定額プラン
1回料金 162円/回	1ヶ月料金 3,240円/1ヶ月
※料金は内税込	
1回の利用料金 分を超過したら、超過料金 108円 / 分	
■ 1回の料金を超過したら、超過料金を支払うOK	
■ 料金プラン変更料金は、組み合わせでお申込みOK	
■ 1枚のカードでオフィスの組みまでシェアOK	
初期費用	
会員登録料	1,080円 / 1ヶ月
ポロクルカード代	540円 / 1枚
カード配達料	
432円 / 1枚	



▲交通系ICカードの利用

○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。



▲ポート案内図パネルによる屋外広告



▲ゲート式サイクルポート

2. 自転車関連施策

②シェアサイクルの近年の動向等

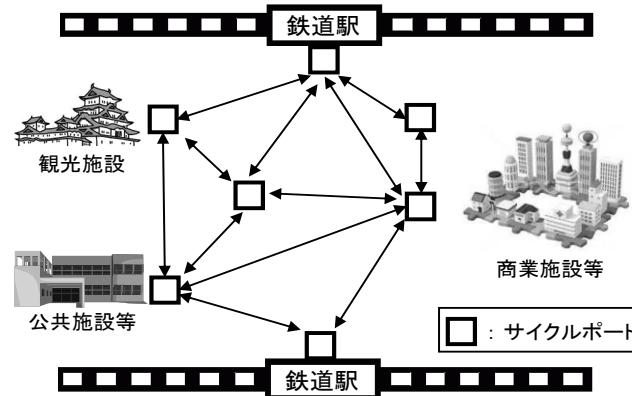
■シェアサイクル(コミュニティサイクル)とは

- 「シェアサイクル」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135都市（平成30年3月31日時点）で導入されている。

シェアサイクルについて

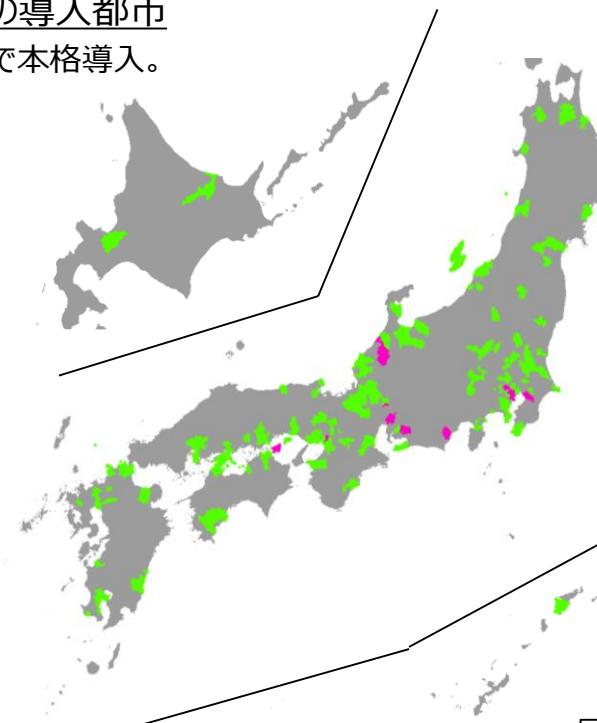
○シェアサイクル

- ・複数のサイクルポートで自由に乗り降りが可能。



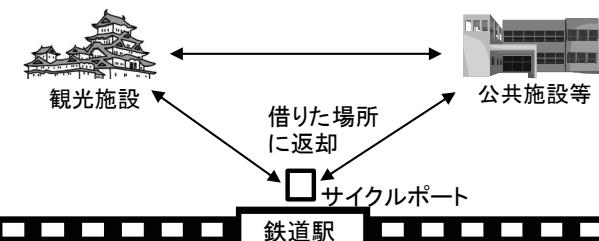
○シェアサイクルの導入都市

- ・全国135都市で本格導入。



○レンタサイクル

- ・一つのサイクルポートを中心に往復利用。



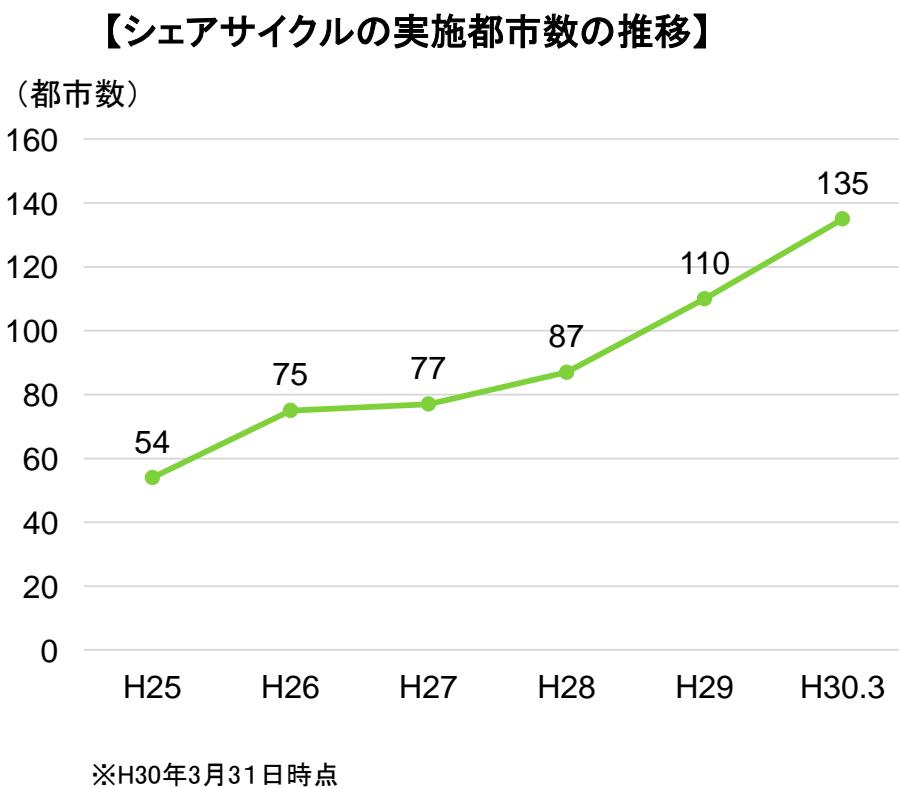
※ H30年3月31日時点
 ※アンケート回答自治体のうち、本格導入・社会実験を図示
 ※民設民営の取組については、回答があった自治体を記載

■	本格導入
■	社会実験

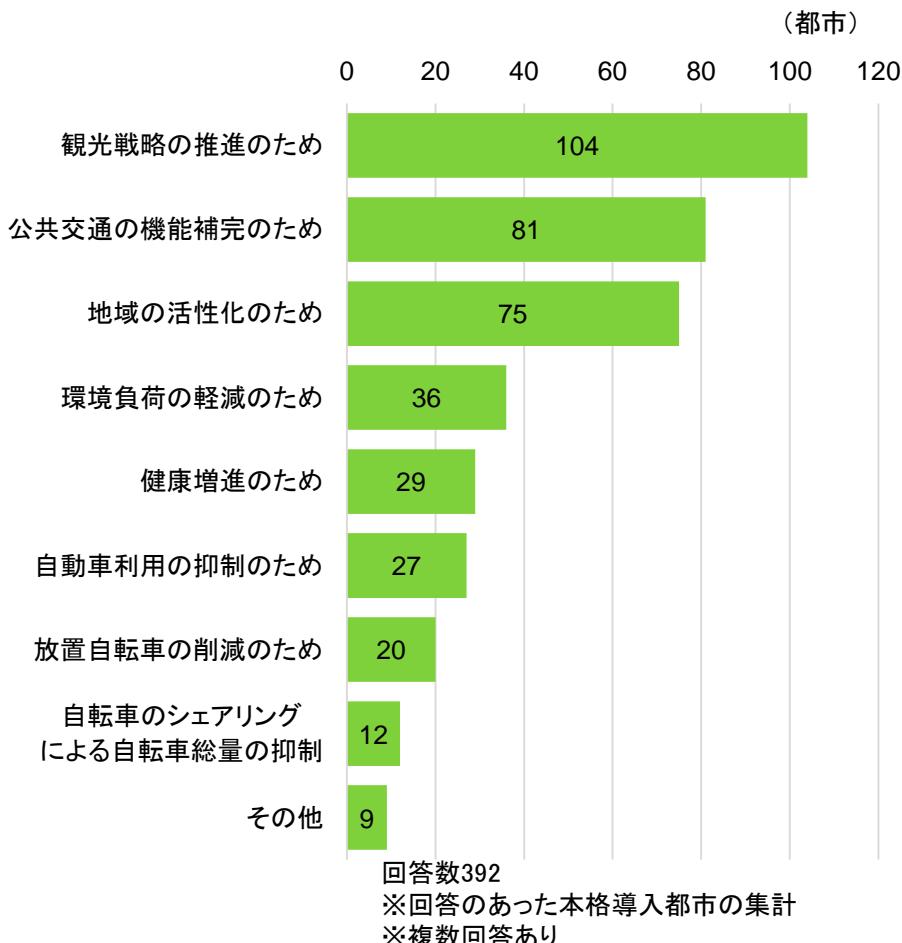
シェアサイクルの取組動向

①シェアサイクルの実施都市数の推移及び導入目的

- ▶ シェアサイクルの本格導入都市数は増加傾向。
- ▶ 導入目的は「観光戦略の推進」や「地域活性化」、「公共交通補完」といった項目が多い。



【シェアサイクル導入目的】

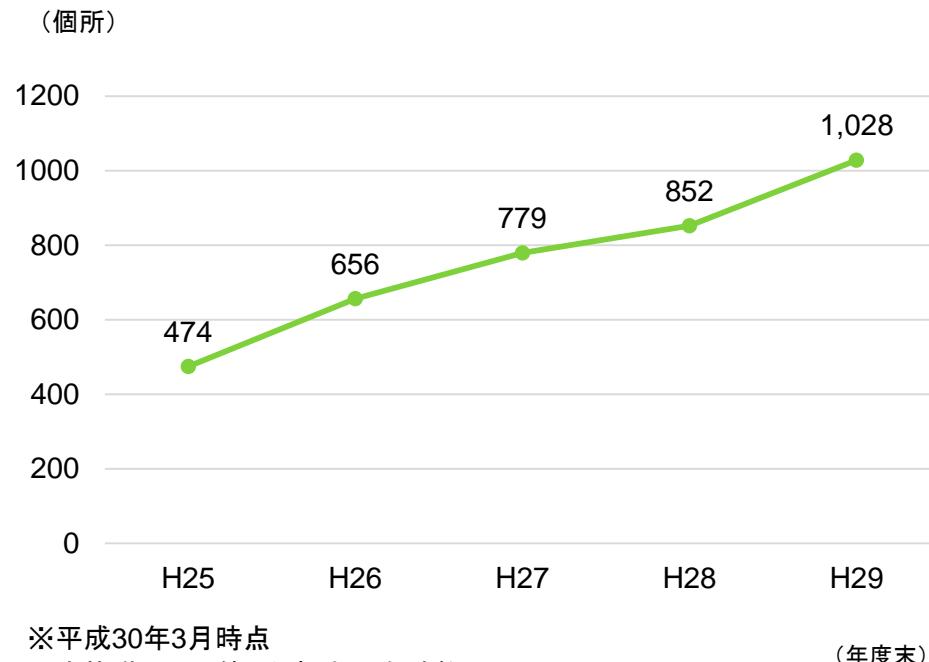


シェアサイクルの取組動向

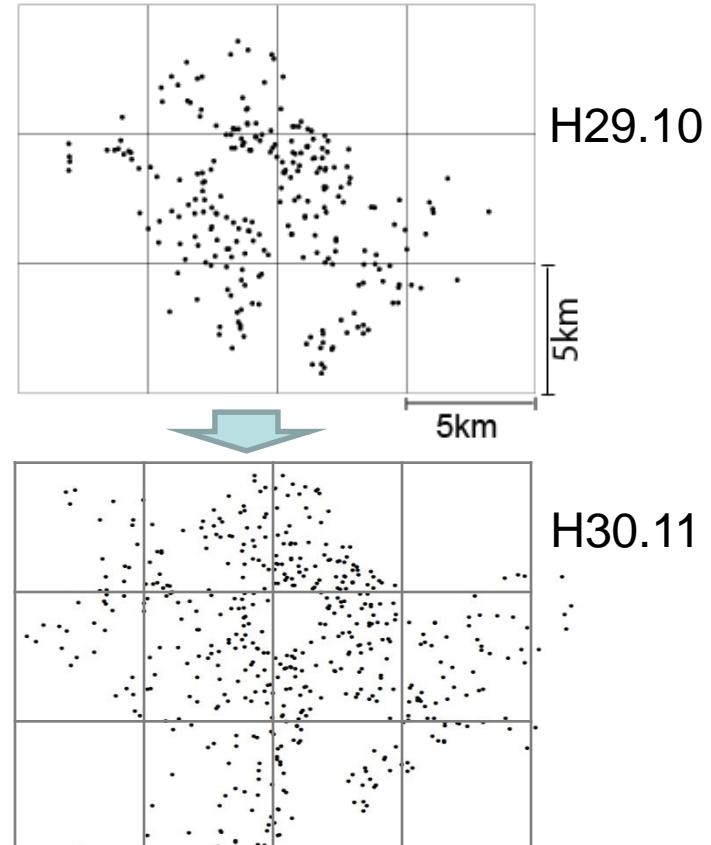
②シェアサイクルのサイクルポート数及びポート密度の変化

▶ ポート数は年々増加しており、東京などでは密度も高まっている。

【ポート設置数の推移】



【ポート密度の変化の例(東京都)】

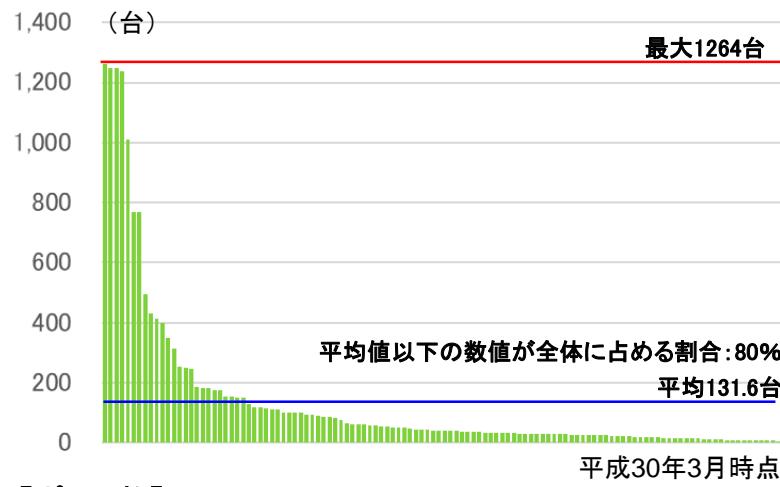


シェアサイクルの取組動向

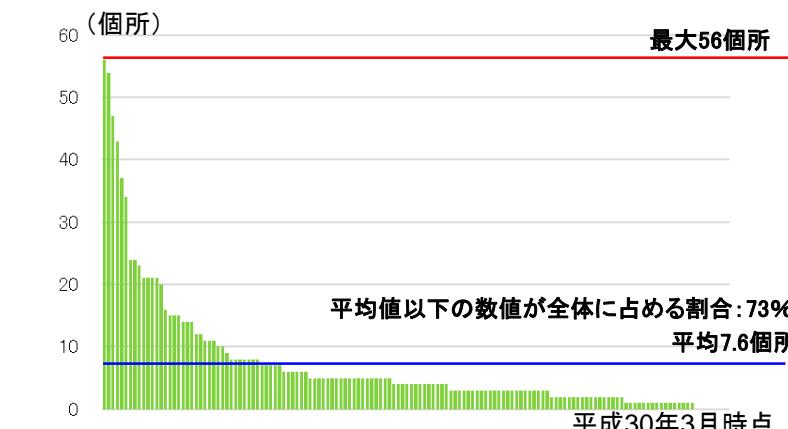
③シェアサイクルの実施規模

- 自転車台数・ポート数などにおいて、平均的な規模は小さい。
- 一方で、10箇所以上ポートを設置している都市数では年々増加傾向にある。

【自転車台数】



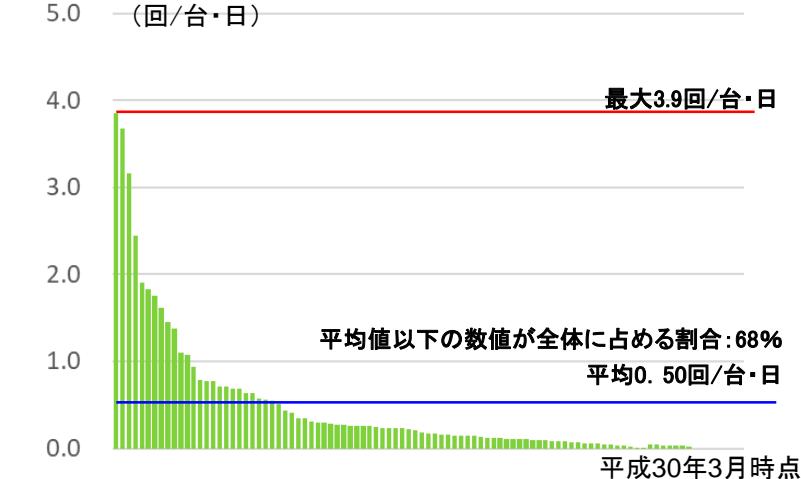
【ポート数】



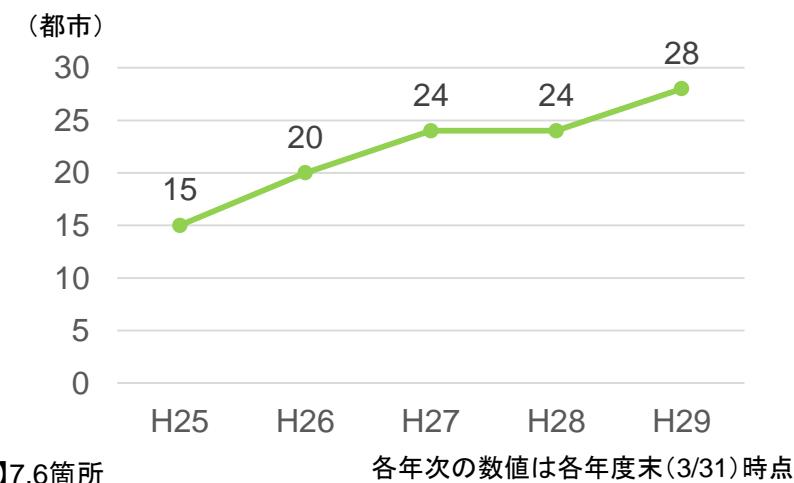
【参考】H25からの年度ごとの変化

【H25】8.2箇所 → 【H26】8.8箇所 → 【H27】9.9箇所 → 【H28】8.4箇所 → 【H29】7.6箇所

【回転率】



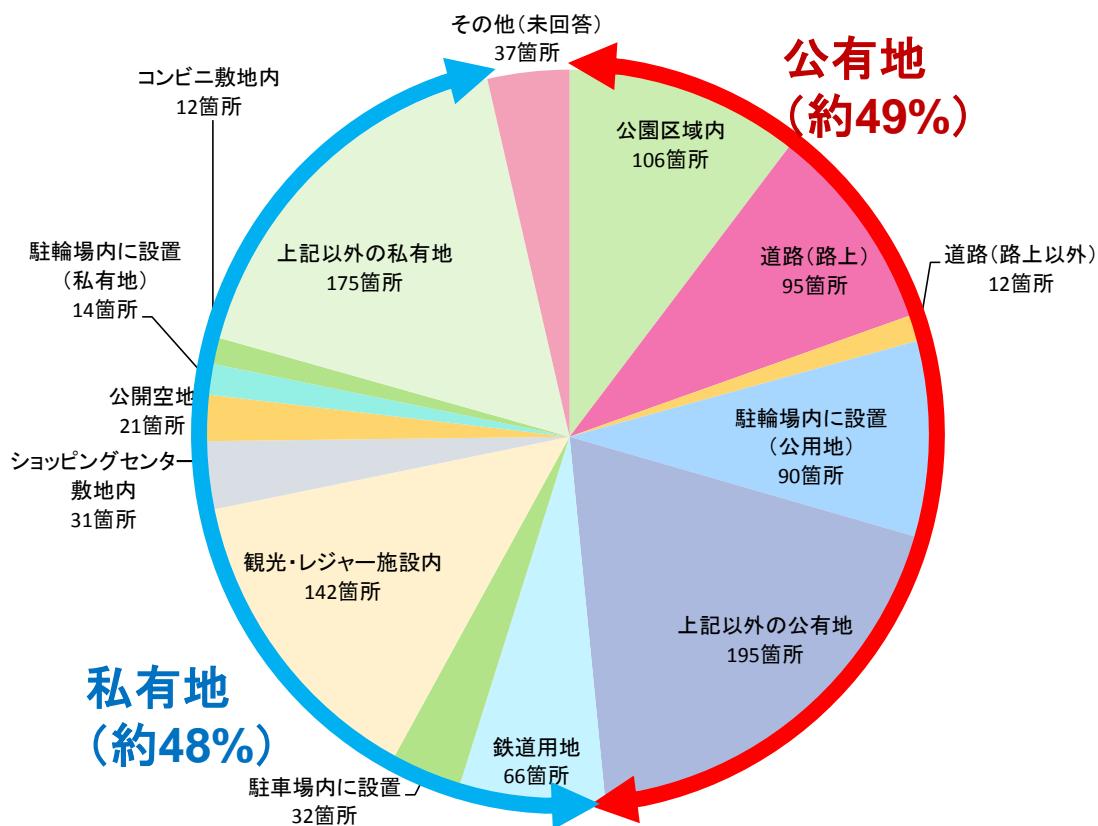
【10箇所以上ポートを設置している都市数】



④ポートの設置個所

▶ポートの設置個所としては公有地と私有地がおおむね半数となっている。

【ポートの設置場所】



上記以外の公有地の例):市役所・公民館・公営施設等
上記以外の私有地の例):宿泊施設(ホテル)・駐車場・借地

135都市
N=1028箇所

【ポートの設置事例】



【公有地】上記以外の公有地(市役所)に設置
(千葉市)



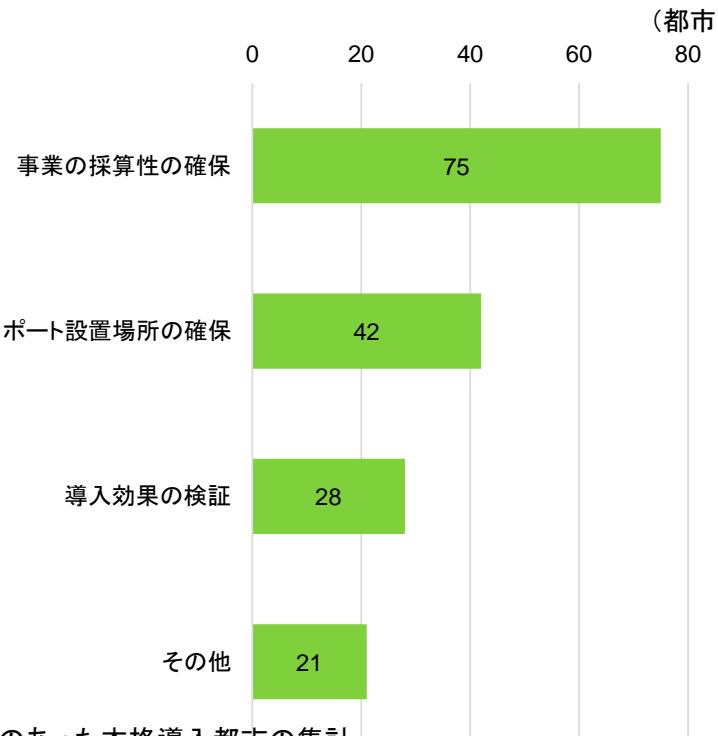
【私有地】路外駐車場に設置
(岡山市)

シェアサイクルの取組動向

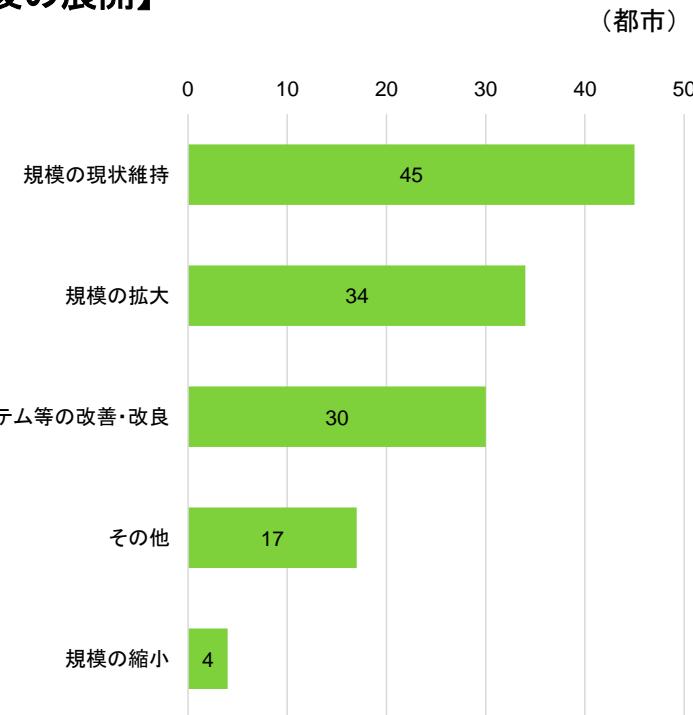
⑤課題と今後の展開

- ▶ シェアサイクル実施上の課題は、事業採算性の確保が最も多く、全体の約6割が事業採算性を課題と認識している。
- ▶ 多くの都市で現状の規模を維持あるいは拡大を企図しており、システム改修やさらなる本格化などを企図している事業もみられる。

【シェアサイクルの課題】



【今後の展開】



※回答のあった本格導入都市の集計

※複数回答あり

【その他の主な課題】

自転車の偏るステーションからの効率的な自転車の再配置
民間活力の導入に向けたスキームのあり方 等

※回答のあった本格導入都市の集計

※複数回答あり

【その他の主な展開方針】

利用実績を踏まえた、ポート配置場所のリロケーション
利便性の更なる向上に向けたポート数の増加

(参考)シェアサイクル導入促進事業

- 日本の訪日外国人旅行者数は年々増加しており、今後のインバウンド拡大等増加する観光需要に対して高次元の施策を講ずるための財源として、国際観光旅客税※が平成31年1月から導入された。
- それを財源とし「ICT等を活用した多言語対応等による観光地の「まちあるき」の満足度向上」を図るため、平成31年度からシェアサイクル導入促進を支援する補助制度を創設する。

※出国1回につき1,000円の負担を求める新税

シェアサイクル導入促進事業（事業イメージ）

外国人観光客にとって

「見つけやすい」「使いやすい」シェアサイクルへ

- 分かりやすい案内サインの整備
- アプリやWEB等での情報提供
- 多言語化されたシェアサイクルの導入
- クレジットカード払い等の導入
- 自転車の管理システムの導入
- サイクルポート・周辺環境の整備



【シェアサイクル(イメージ)】

補助事業者：地方公共団体 補助率：1／2 ※観光庁が指定する地域において実施されるものが対象

①都市再生特別措置法に基づく占用特例の活用

- ポート設置位置等を明示した都市再生整備計画（案）を策定し、公共施設管理者協議を経て、HPへの掲載等により公表することにより、公共施設におけるサイクルポートの占用特例が活用できる。
- 占用特例の活用のみを行う場合は、事務手続き上、国や都道府県との協議は必要とせず、地方公共団体の裁量で、都市再生整備計画の策定・公表ができる。

道路の占用特例

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。

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
- ※道路を通行する際に一般に発生する需要を満たすもの。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自転車駐車器具で自転車を貸貸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。



都市公園の占用特例

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(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



都市公園への
サイクルポート設置（イメージ）

■占用特例の活用都市（平成29年12月末時点）

- 道路…高崎市、岡山市、北九州市、神戸市、姫路市
- 都市公園…姫路市

② -1都市再生特別措置法に基づく都市公園の占用特例を活用して設置した事例

【江東区の計画事例(平成30年11月策定)】

都市再生整備計画の目標及び計画期間

都道府県名	東京都	市町村名	江東区	地区名	江東区コミュニティサイクル推進地区	面積	4016 ha
計画期間	平成 30 年度 ~ 平成 34 年度	交付期間	平成 年度 ~ 平成 年度				

目標

大目標: 来訪者や区民の移動利便性の向上を図り、環境負荷の少ない交通手段によって人と環境にやさしい都市づくりを進める
小目標: まちの回遊性向上と賑わいの創出、環境負荷の低減を図るべくコミュニティサイクルの導入を促進する

目標設定の根拠

まちづくりの経緯及び現況

・江東区基本構想はしめ、江東区の環境分野及びまちづくり分野に関連する上位計画において、コミュニティサイクルの実施、促進が示されている
・「豊洲グリーン・エコアイランド構想」等に基づく施策として、地区の特性を最大限に活かした環境まちづくりの実現を図るとともに、まちの回遊性向上、地域の活性化と賑わいの創出、自動車移動の減少によるCO2削減効果などを目的に、
平成24年11月から臨海部を中心にコミュニティサイクルの導入を開始、平成28年2月には、更なる推進を図るべく近隣区(千代田区、中央区、港区)と4区相互乗り入れを開始
・江東区では、自転車交通量の増加に伴い、自転車利用者のマナー改善や自転車通行空間の整備を求める声も多く寄せられており、公共交通結節点である鉄道駅へのアクセスを目的とする駐車需要に対しては、今後も区が自転車駐車場の整備や収容台数の向上を推進することとしている。そのような中で、「江東区自転車利用環境推進方針(平成28年3月策定)」においても、自転車利用環境の新たな展開としてコミュニティサイクルの導入が示された
・現在、臨海部で開始したコミュニティサイクルは臨海部への展開が概ね完了し、28年度よりエリア拡大のニーズに応え既展開エリアの拡充もしつつ、3か年で区内全域への展開を図ることとしている。また、平成28年2月に開始した相互乗り入れは、平成28年10月に新宿区、29年1月に文京区、同年10月に渋谷区、平成30年4月には品川区、大田区が参入し、今後、更に参入区が増える見込みである

課題

・コミュニティサイクルポート用地の確保(既存公共施設や民間施設への併設は引き続き進めるものの規模・密度の点で不足している)

将来ビジョン(中長期)

①江東区基本構想(平成21年3月策定)

・<水と緑豊かな地球環境にやさしいまち> 誰もが地球環境保全の取組みを行い、環境負荷の少ないまちづくりを実現する
・<住みよさを実感できる世界に誇れるまち> 南北交通をはじめとする公共交通網の充実により、誰もが快適に暮らせるまちを実現する

②江東区長期計画(平成22年3月策定)

・<住みよさを実感できる世界に誇れるまち> 公共交通網を充実させ、南北交通の利便性向上と交通不便地域の解消を図る(施策31)

③江東区都市計画マスタープラン(平成23年3月改定)

・<環境都市づくり> 環境負荷の少ないコミュニティサイクルなどの自転車利用を促進し、低炭素社会に向けた交通体系の導入を検討する
・<観光・交流の都市づくり> 南北都市軸の移動を活性化させる観光ルートの創出を促進すべく、コミュニティサイクル等の整備による観光振興の可能性を検討し、回遊性に富む観光まちづくりを中長期的に進める
・<交通都市づくり> 南北交通をはじめとした公共交通網の整備や充実に加え、バス等の公共交通網や鉄道駅における交通結節機能の充実を目指す。また、コミュニティサイクル等の新しい交通システム導入の可能性を検討する

④江東区環境基本計画(平成27年3月改定・計画期間:平成27年度~平成36年度)

・<環境と人にやさしいエコモビリティの導入> 他区との相互乗り入れ連携強化や実施エリアの拡大等により、コミュニティサイクルの更なる推進を図り、区民や観光客の自転車利用を促進することでCO2排出を減らす

・<環境に配慮した快適なまちづくりの推進> 「豊洲グリーン・エコアイランド構想」に基づき、事業者等との連携・協働により、環境に配慮したまちづくりの実現を目指す。また、コミュニティサイクルの更なる推進により、オリンピック・パラリンピック等を見据え、環境負荷の少ない交通手段の拡大を図る

⑤豊洲グリーン・エコアイランド構想(平成23年6月策定 低炭素まちづくり計画期間:平成25年度~平成32年度)

・<環境と人にやさしいエコモビリティの導入> 自転車の共同利用により、まちの回遊性を高める。また、モビリティマネジメントにより自動車に依存しない交通体系をつくる

⑥江東区自転車利用環境推進方針(平成28年3月策定)

・自転車利用環境の新たな展開としてコミュニティサイクルを導入し、ポートの位置等を踏まえた広域自転車通行ネットワークの早期構築を目指す

⑦江東区観光推進プラン(平成28年3月)

・南北移動においては重要な手段となる都バス等の路線バスやレンタルサイクルなどの二次交通を充実させ、利用率を高めるなど、移動手段の利便性を高めていくことが重要である

目標を定量化する指標

指標	単位	定義	目標と指標及び目標値の関連性	従前値	基準年度	目標値	目標年度
まちの回遊性向上と賑わい創出	回	コミュニティサイクル累計利用回数	コミュニティサイクルの導入を促進することにより、回遊性の向上、地域の活性化とまちの賑わい創出を図る	1,304千回	H28年度	18,257千回	H34年度
環境負荷の低減	%	自家用車から「コミュニティサイクル」又は「公共交通+コミュニティサイクル」への転換割合(度々変更を抽出) [参考]利用者アンケート(配布数2750票、回答数788票)	コミュニティサイクルの導入を促進することにより、自家用車からの転換をはかり、環境負荷の低減につなげる	19.80%	H28年度	23.00%	H34年度

②-2都市再生特別措置法に基づく都市公園の占用特例を活用して設置した事例

【江東区の計画事例(平成30年11月策定)】

制度別詳細3(都市公園の占用に関する事項) 都市再生特別措置法46条12項

制度の活用計画		
占用対象施設	占用の場所	都市公園の環境の維持及び向上を図るための措置
1 サイクルポート(自転車駐車器具)	公園名 清澄庭園(都立公園) 江東区清澄2丁目2	
2 サイクルポート(自転車駐車器具)	公園名 木場公園(都立公園) 江東区平野4丁目6	
3 サイクルポート(自転車駐車器具)	公園名 猿江恩賜公園 江東区毛利2丁目13	
4 サイクルポート(自転車駐車器具)	公園名 大島小松川公園 江東区大島9丁目8	
5 サイクルポート(自転車駐車器具)	公園名 鬼戸中央公園 江東区鬼戸8丁目2	
6 サイクルポート(自転車駐車器具)	公園名 南砂三丁目公園 江東区南砂3丁目14	
7 サイクルポート(自転車駐車器具)	公園名 洲崎川緑道公園 江東区東陽3丁目1	
8 サイクルポート(自転車駐車器具)	公園名 越中島公園(区立) 江東区越中島1丁目3	
9 サイクルポート(自転車駐車器具)	公園名 浜公園(区立) 江東区塩浜1丁目4	
10 サイクルポート(自転車駐車器具)	公園名 豊洲三丁目公園 江東区豊洲3丁目5	
11 サイクルポート(自転車駐車器具)	公園名 東雲木辺公園 江東区東雲1丁目9	
12 サイクルポート(自転車駐車器具)	公園名 新木場一丁目 江東区新木場1丁目10	
13 サイクルポート(自転車駐車器具)	公園名 新木場一丁目 江東区新木場1丁目12	
14 サイクルポート(自転車駐車器具)	公園名 若洲公園(区立) 江東区若洲3丁目2	

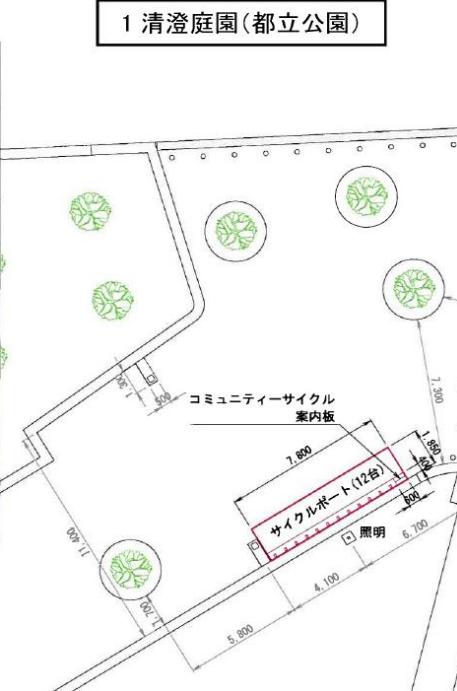
制度別詳細3-1-①(都市公園占用許可の特例):自転車駐車器具

制度を活用して整備・設置する施設等のイメージ

位置図



1 清澄庭園(都立公園)



公園全体図



N



〈凡例〉
■ 占用面積(14.43m²)

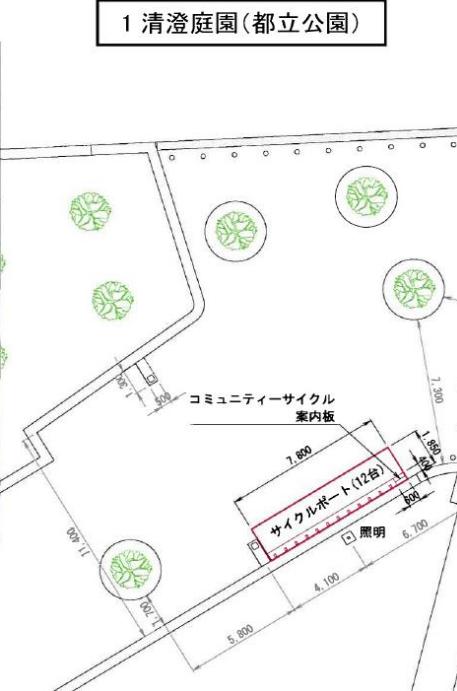
制度別詳細【都市公園占用許可の特例:自転車駐車器具】

制度を活用して整備・設置する施設等のイメージ

位置図



1 清澄庭園(都立公園)



公園全体図



N

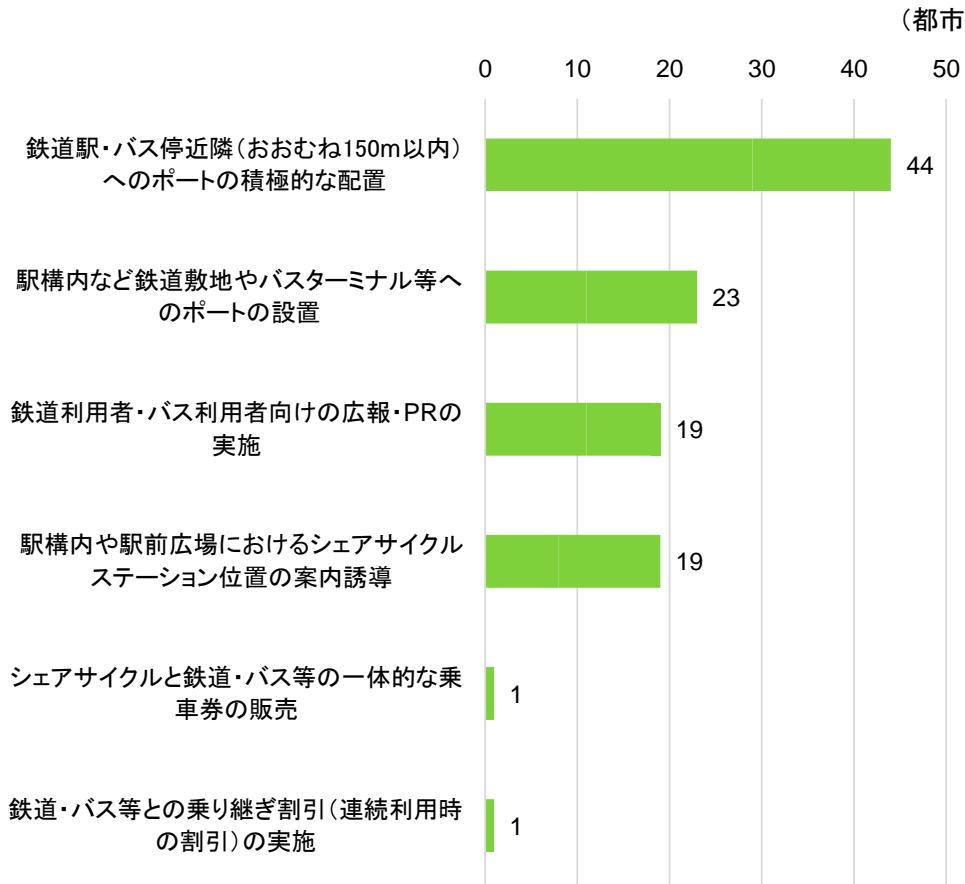


〈凡例〉
■ 占用面積(14.43m²)

①-1 公共交通連携に関する取組状況

- 取り組み内容としては、「鉄道駅・バス停近隣（おおむね150m以内）へのポートの積極的な配置」が最も多くなっている。

【公共交通連携に関する取り組みの事例】



【取り組みの事例】

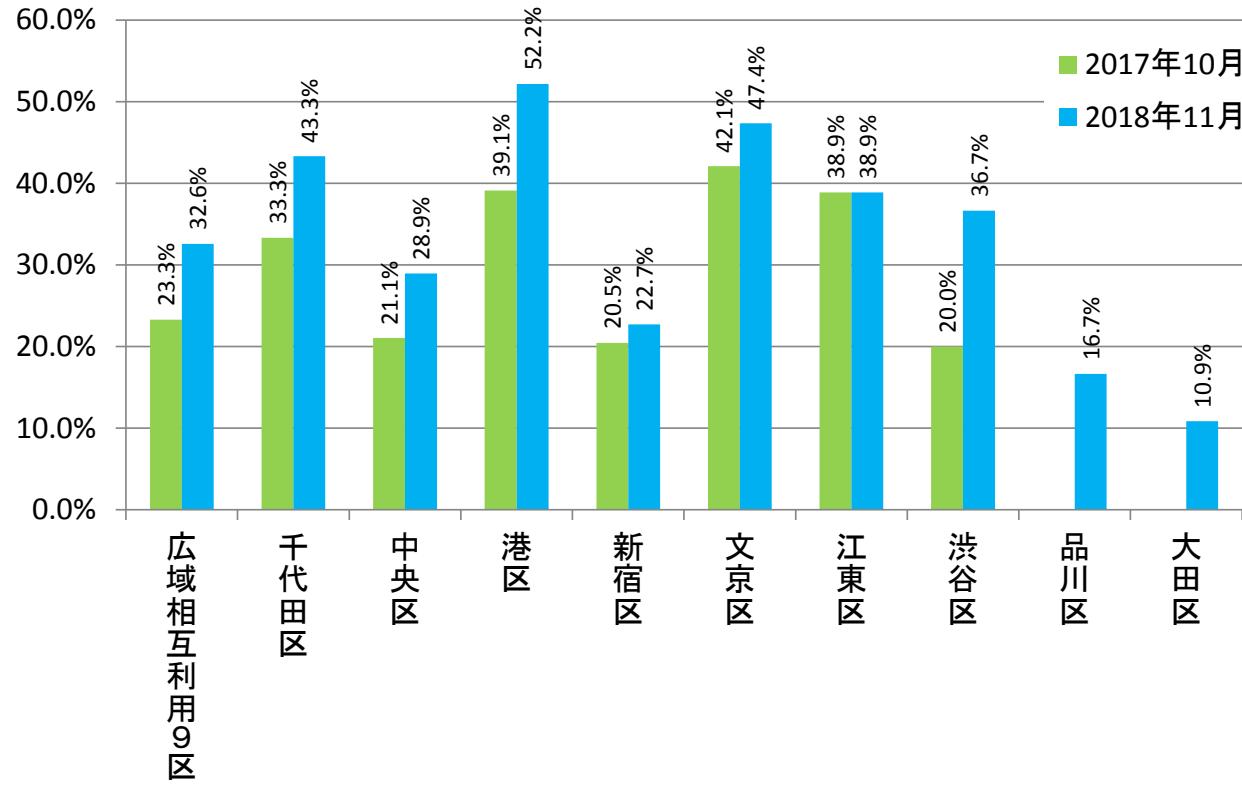


※回答のあった本格導入都市の集計
※複数回答あり

①-2公共交通連携に関する取組状況

- 東京での事例では鉄道駅の150m圏内にポートがある駅の割合は、2017年10月には23.3%であったものが、2018年11月には32.6%と増加するなど、公共交通連携が進んでいるといえる。

【150m圏内にポートのある駅の割合】



二重橋駅前のポート(千代田区)
(区道歩道上)



新宿三丁目駅前のポート(渋谷区)
(公開空地)

②シェアサイクルと公共交通の複合経路検索サービスの事例

- ▶ シェアサイクルと公共交通の複合経路検索サービスの導入効果を調査するべく、札幌市内を皮切りに、東京、横浜、大阪などでサービス実施が進んでいる。

■シェアサイクルを経路検索の対象として公共交通と一体的に表示

結果一覧	電	電	電	電	電
2018年 10月24日 (水)					
16:36 → 17:13 (37分)					
電 180円 + 電 162円					
出発：馬喰町駅					
到着：日比谷公園					
16:36 馬喰町駅					
 6分 徒歩					
16:42 ポートA3-22 龍閑児童公園 貸出 2台					
 12分 シェアサイクル利用					
16:54 16:59 ポートA4-08 永代通り（大手町 駅B2c出口前）					
 5分 徒歩					
17:04 17:05 大手町(東京都)					
 3分 都営三田線・白金高輪行					
17:08 17:09 内幸町					
 4分 徒歩					
17:13 日比谷公園					



今後のシェアサイクルについて

- シェアサイクルは、都市数、ポート数いずれも増加傾向にあるとともに、将来的にも規模を維持～拡大していくトレンドが見られるなど、導入期から成長期へと移行。
- 公共交通の補完から、観光戦略の推進、地域活性化等、それぞれの地域が有する多様な目的に向けたシェアサイクルの導入が加速。
- 近年では、鉄道駅でのポート設置による公共交通との連携、経路探索システム等の導入、近隣自治体とのシステム共同化等、新たなシェアサイクルの取組も進展。



- 都市交通を担う移動手段としての、シェアサイクルの一層の進展に向け、行政と民間が官民連携のもと、更なる役割を担っていくことに期待。
- インターネット、MaaS(Mobility as a Service)等の技術革新、公共交通と連携したラストワンマイルの提供等、新たな時代の要請に応えるシェアサイクルに期待。