

街路交通施策に関する 最近の話題について

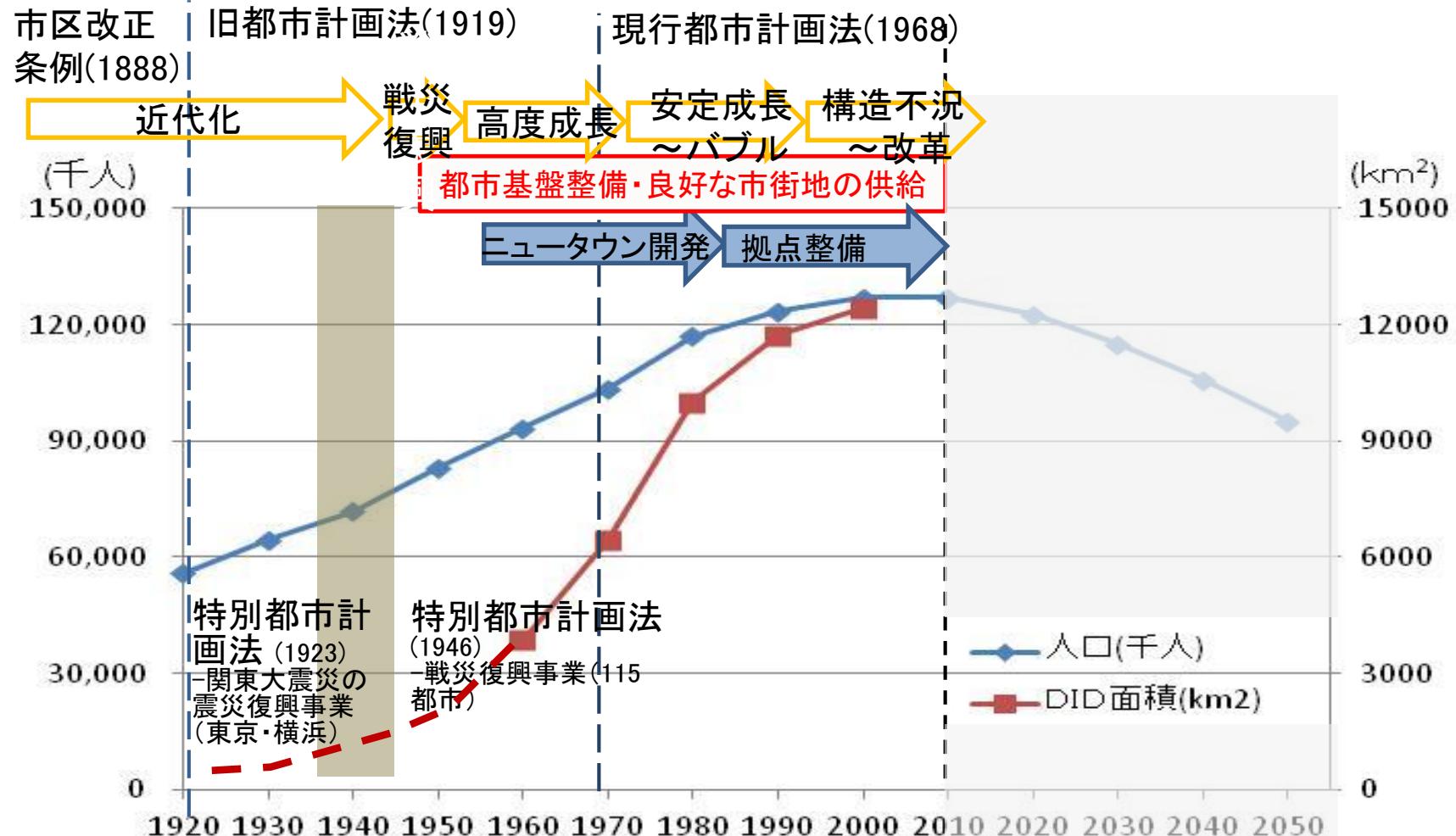
H29.9.14 第1回日本シェアサイクル協会顧問会

国土交通省 都市局 街路交通施設課
渡邊 浩司

1. これからの都市政策
2. 自転車に関する取組
3. 駐車場に関する取組
4. 自動運転に関する取組
5. まちづくりの新たな展開

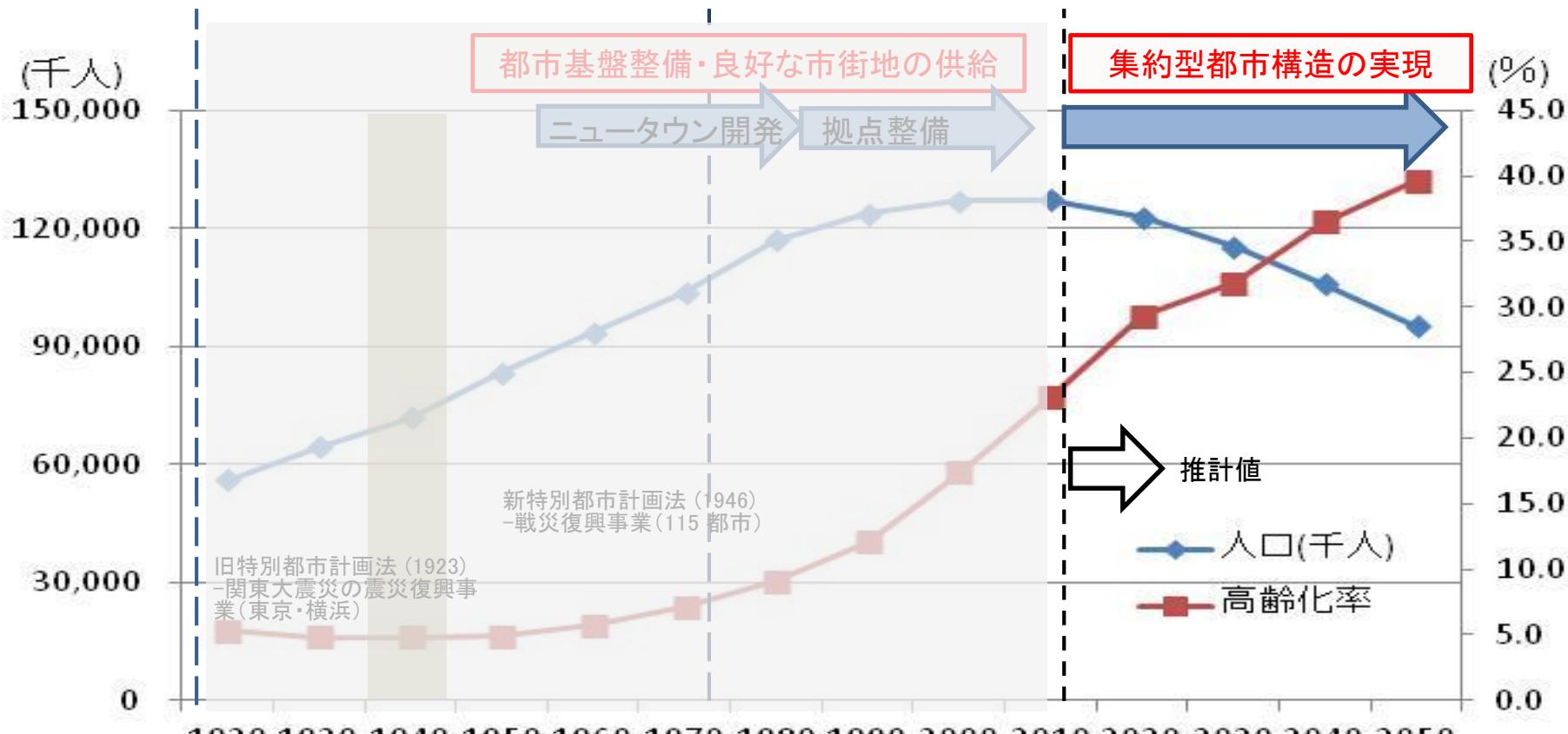
1. これからの都市政策

これまででは急速な人口増加・都市拡大圧力への対応が中心



(出典) 人口: 総務省統計局『国勢調査報告』および国立社会保障・人口問題研究所『日本の将来推計人口』(平成18年12月推計)
による各年10月1日現在人口(中位推計値)、DID面積: 総務省統計局「国勢調査報告第1巻人口総数平成17年」による。

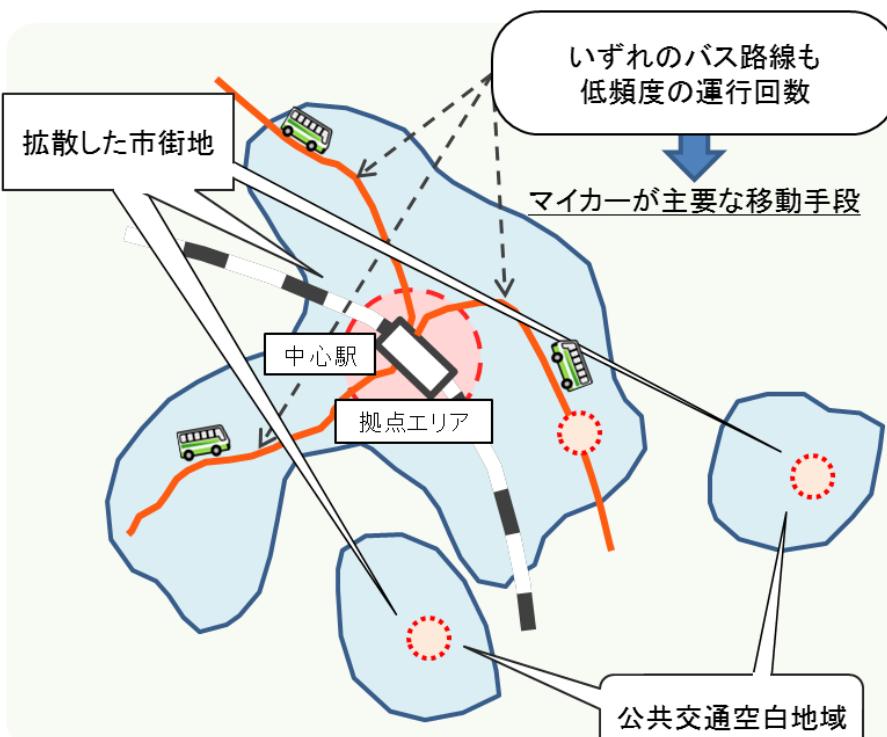
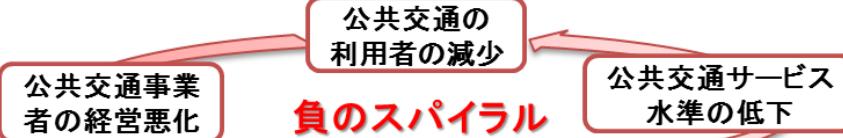
人口減少・超高齢社会に対応し、これからは持続可能な集約型都市構造の実現が求められる



（出典） 総務省統計局『国勢調査報告』および国立社会保障・人口問題研究所『日本の将来推計人口』（平成18年12月推計）
による各年10月1日現在人口（中位推計値）

現状: 地域の大切な公共交通の維持・確保が厳しい状況

市街地の拡散・人口減少



これからの姿: 利便性の高い公共交通で結ばれたコンパクトなまち

公共交通沿線に居住を誘導

コンパクトシティ+ネットワーク

持続安定的な公共交通事業の確立

都市の持続可能性が確保

拠点エリアへの医療、福祉等の都市機能の誘導

拠点間を結ぶ交通サービスを充実

公共交通沿線への居住の誘導

拠点エリアにおける循環型の公共交通ネットワークの形成

歩行空間や自転車利用環境の整備

コミュニティバス等によるフィーダー(支線)輸送

乗換拠点の整備

デマンド型乗合タクシー等の導入

立地適正化計画

地域公共交通再編実施計画

連携

好循環を実現

- 平成26年に改正した都市再生特別措置法及び地域公共交通活性化再生法に基づき、都市全体の構造を見渡しながら、居住機能や医療・福祉・商業等の都市機能の誘導と、それと連携した持続可能な地域公共交通ネットワークの形成を推進。
- 必要な機能の誘導・集約に向けた市町村の取組を推進するため、計画の作成・実施を予算措置等で支援。

立地適正化計画（市町村が作成）

【改正都市再生特別措置法】(平成26年8月1日施行)

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

拠点エリアへの
医療、福祉等の
都市機能の誘導

◆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
- 福祉・医療施設等の建替等のための容積率の緩和
- 公的不動産・低未利用地の有効活用

◆歩いて暮らせるまちづくり

- 歩行空間の整備支援

歩行空間や自転車
利用環境の整備

◆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

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

公共交通沿線への
居住の誘導

◆区域内における居住環境の向上

- 住宅事業者による都市計画等の提案制度

◆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

多極ネットワーク型
コンパクトシティ



立地適正化計画

地域公共交通
再編実施計画

連携

好循環を実現

地域公共交通網形成計画

【改正地域公共交通活性化再生法】
(平成26年11月20日施行)

- 地方公共団体が中心となり作成
- まちづくりとの連携
- 地域全体を見渡した面的な公共交通ネットワークの再構築

地域公共交通再編実施計画

(地方公共団体が事業者等の同意の下作成)

拠点エリアにおける循環型の公共交通ネットワークの形成

コミュニティバス等によるフィーダー（支線）輸送

デマンド型
乗合タクシー等の導入

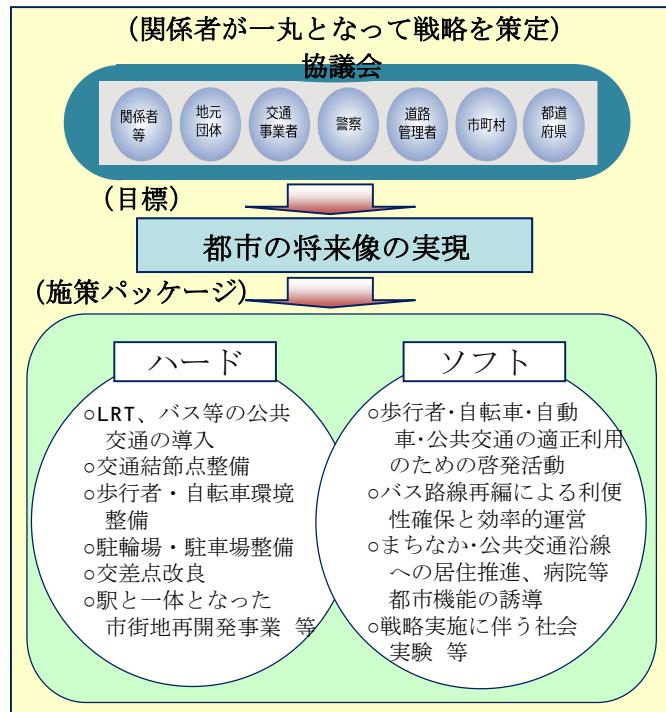
国土交通大臣の認定

関係法令の特例・予算支援の充実

→加えて、地域公共交通ネットワークの再構築を図る事業への出資等の制度を創設するための地域公共交通活性化再生法等の一部改正法が平成27年5月に成立

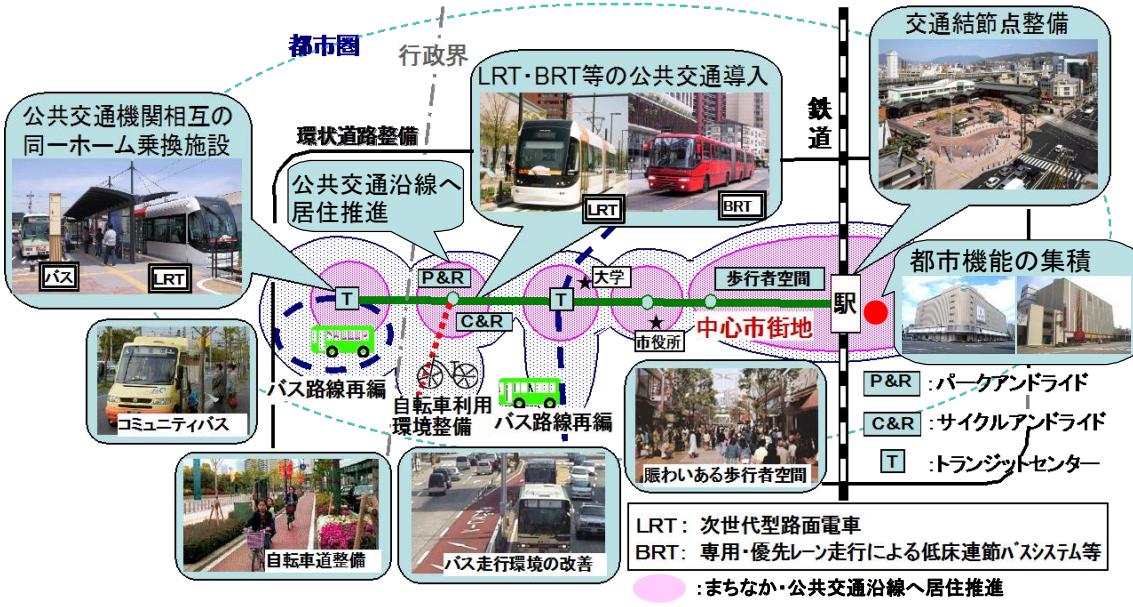
- 都市・地域において安全で円滑な公共交通を軸としたコンパクトなまちづくりを推進し、持続可能な都市を実現するため、多様な主体で構成される協議会において総合交通戦略を策定。
- 総合交通戦略に基づき、LRTやバス走行空間の整備、交通結節点の改善、公共交通の利用促進や歩行・自転車の利用環境の整備等を実施。

都市・地域総合交通戦略の策定



戦略実施プログラム

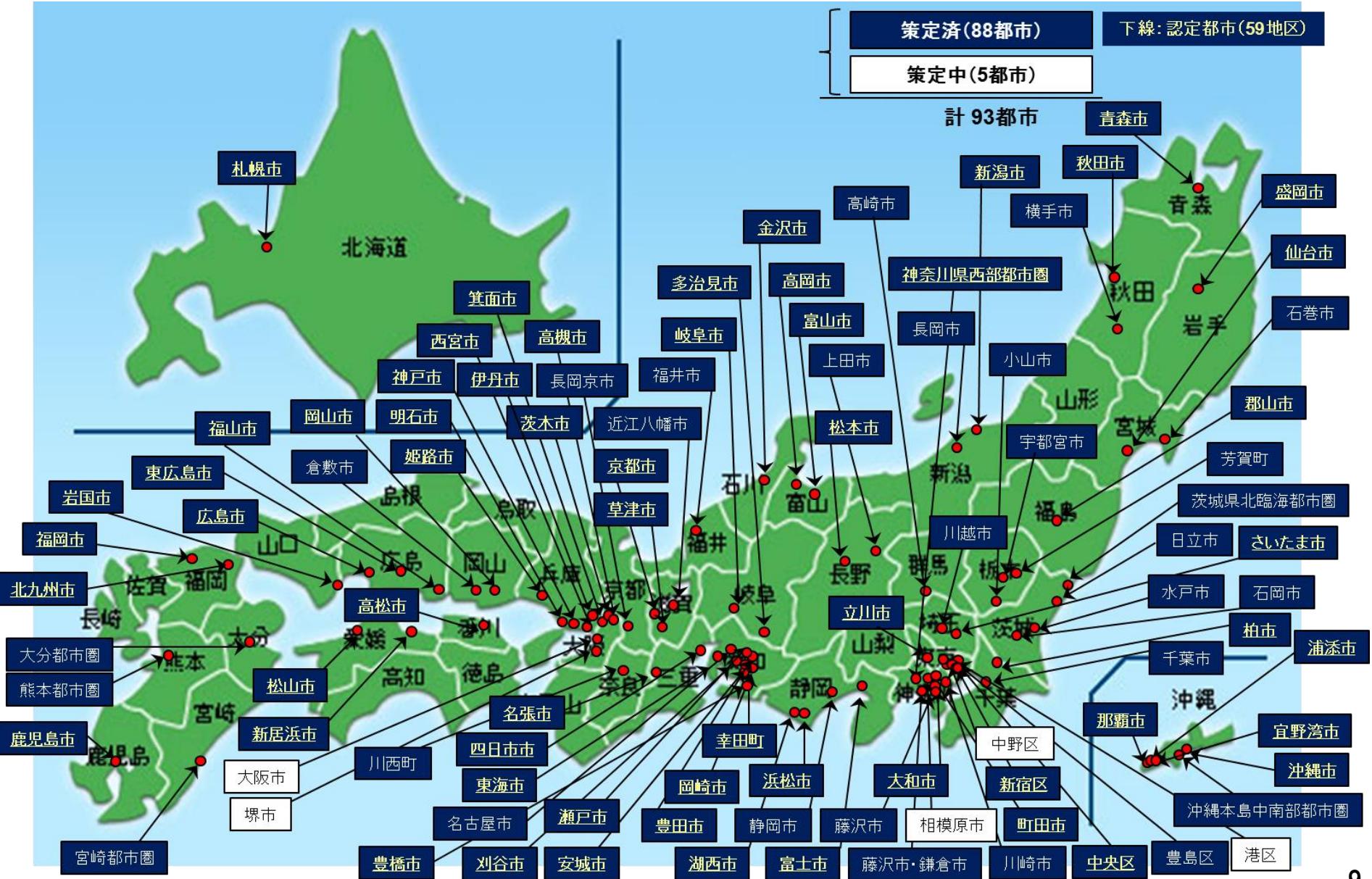
総合的な交通連携の施策・事業の展開イメージ ～公共交通を軸としたコンパクトなまちづくり～



【取組の効果】

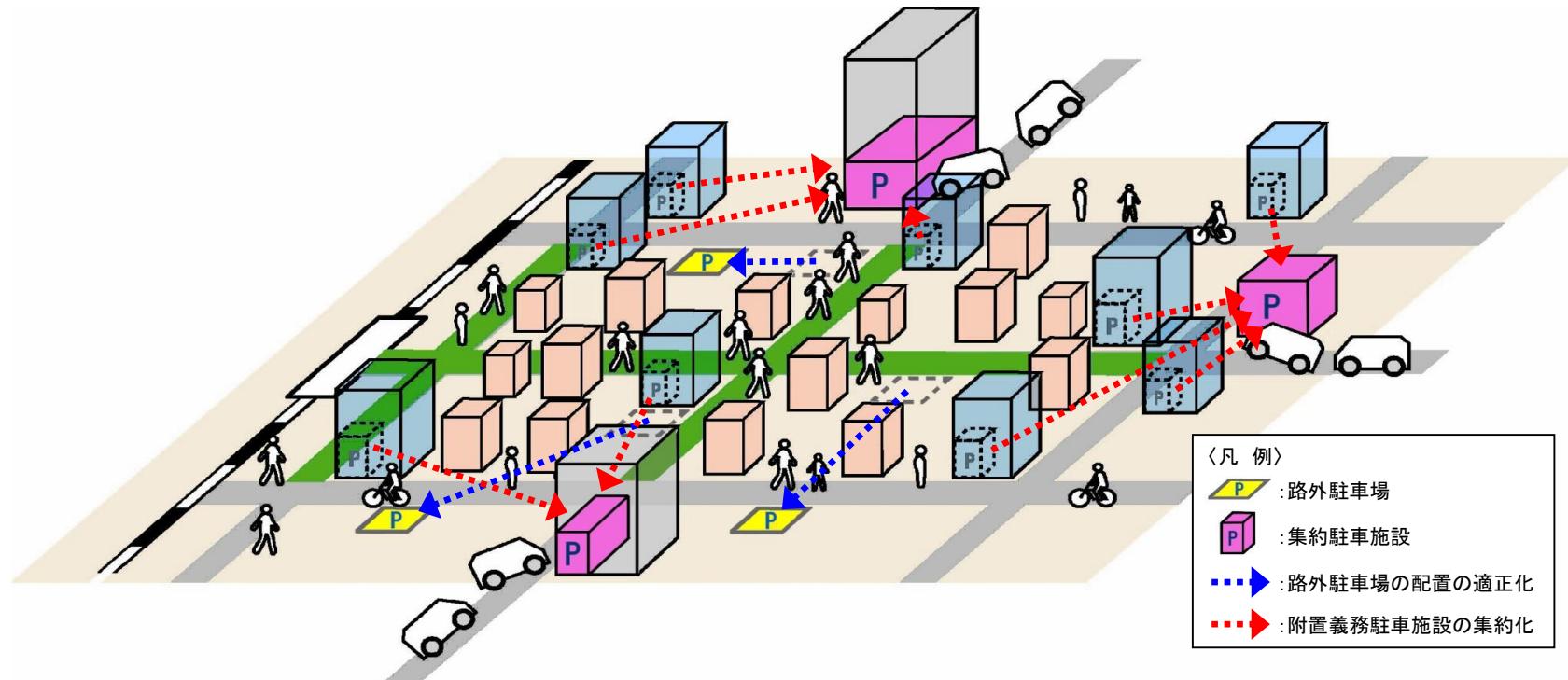
コンパクト+ネットワークの推進

都市・地域総合交通戦略の策定状況 (H29.3現在)



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。



駐車場法の特例制度

立地適正化計画(市町村が策定)

○駐車場配置適正化区域(都市機能誘導区域内)… § 81⑤1

歩行者の移動上の利便性及び安全性の向上のための駐車場の配置の適正化を図るべき区域

○路外駐車場配置等基準… § 81⑤2

路外駐車場の配置及び規模の基準

- (例)・歩行者交通量の多い道路に面して出入り口を設けないこと
- ・道路から個々の駐車マスへの直接の出入りがされないよう出入り口の集約を行うこと

<路外駐車場>

特定路外駐車場

(条例で定める一定規模以上の路外駐車場)

○市町村長への届出… § 106①

- ・特定路外駐車場を設置しようとする者
- ・設置に着手する30日前までに届出

○勧告… § 106③

- ・届出の内容が**基準に適合しない場合**
- ・市町村長は設置者に対して必要に応じて勧告
(出入口の設置箇所・構造の変更、誘導員の配置等)

○集約駐車施設の位置及び規模… § 81⑤3

集約駐車施設の位置及び規模に関する事項

<附置義務駐車施設>

集約駐車施設

○附置義務駐車施設の集約化… § 107

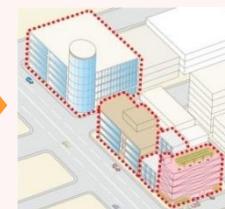
条例により**集約駐車施設等**への駐車施設の設置を**義務付け**

駐車場法(現行)

条例に基づき当該建築物の敷地内に駐車施設を設置

駐車場法の特例

- 3パターンの条例が制定可能に。
- ①集約駐車施設内に設置させる
 - ②建築物の敷地内に設置させる
 - ③①か②のどちらかに設置させる



集約駐車施設

2. 自転車に関する取組



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**

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

自転車活用推進本部

【本部長】 国土交通大臣

【本部員】 総務大臣 文部科学大臣 厚生労働大臣
 経済産業大臣 環境大臣 内閣官房長官
 国家公安委員会委員長

（その他必要に応じ総理が指定して追加）

自転車活用推進本部事務局

【事務局長】 国土交通省道路局長

【事務局長代理】 国土交通省官房審議官（道路局担当）

【次長（常駐）】 国土交通省道路局参事官

【次長（非常駐）】 内閣府官房企画調整課長

同 政策統括官付参事官（交通安全対策担当）

警察庁交通局交通企画課長

総務省官房企画課長

文部科学省スポーツ庁健康スポーツ課長

厚生労働省健康局健康課長

経済産業省官房参事官（製造産業局担当）

環境省地球環境局地球温暖化対策課長

関係省庁連絡会議

【構成員】

内閣府担当局長級

警察庁担当局長級

総務省担当局長級

文科省担当局長級

厚労省担当局長級

経産省担当局長級

環境省担当局長級

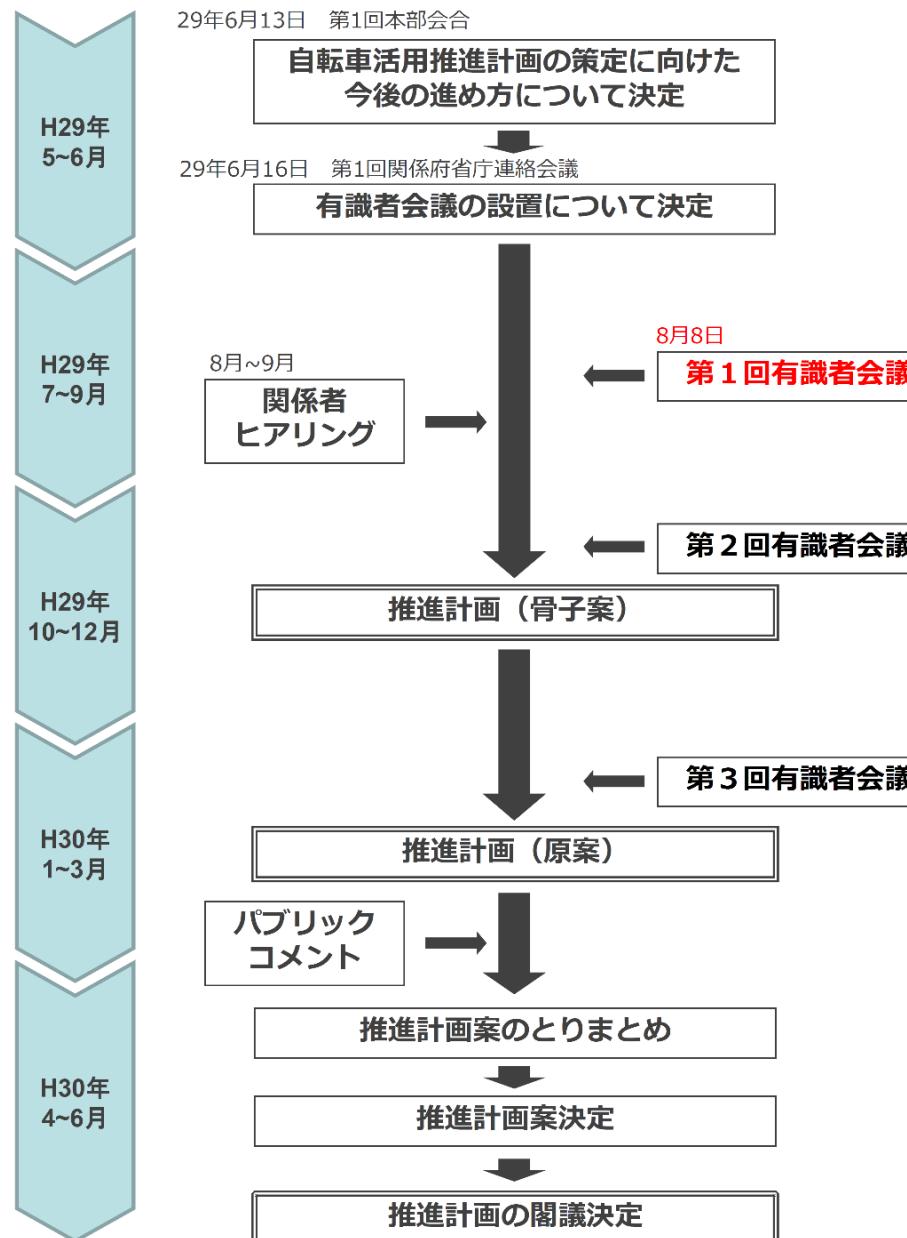
他 関係省庁局長級で構成

※本部決定により設置（予定）

※大臣が本部員でない省庁も含む

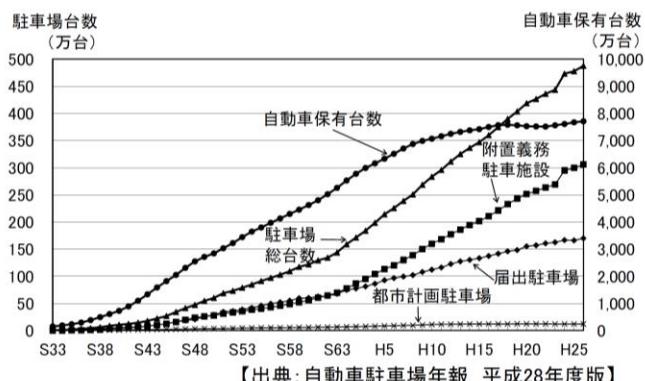
※必要に応じて下部組織を設置可

今後のスケジュール(案)

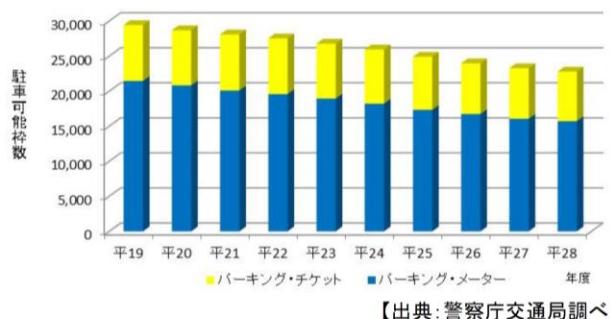


- パーキング・メーター等の撤去後は、自転車通行空間整備等の道路空間の有効活用にも配意
- 自転車専用通行帯をふさぐ違法駐車の取締りの積極的な実施を指導

【路外駐車場の整備】



【時間制限駐車区間規制の実施の検討】

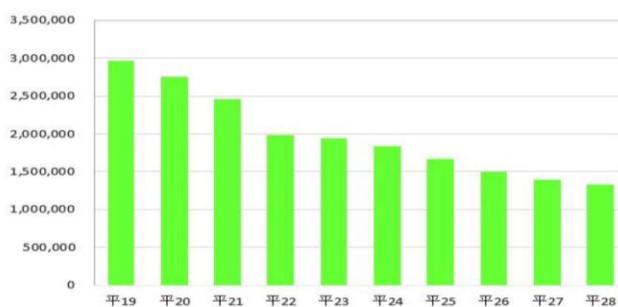


«撤去前»



«撤去後»

- 路外駐車場は、量的整備が進んでいる一方、自動車保有台数は近年横ばいに近い状態で推移している。
- 路上駐車が依然として一定数存在しているため、地域の状況に応じた整備や、荷さばき車両・観光バス等の駐車需要への適切な対応等、多様なニーズに応じた駐車場整備が重要となっている。
- 路上における短時間の駐車需要が高いと認められ、路外駐車施設の整備が十分でない道路の部分について、駐車秩序を確保する必要があるときは、時間制限駐車区間規制の実施を検討することとしている。
- 一方で、利用率の低いパーキング・メーター等については、撤去を検討することとしており、その駐車可能枠数は年々減少している。撤去後は自転車通行空間整備等の道路空間の有効活用にも配意している。



※ 上記の数値は、放置車両確認標章の取付け件数を指す

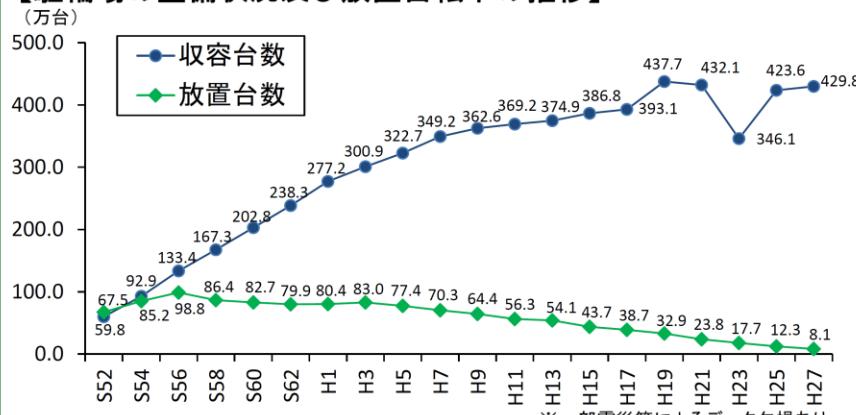
【出典：警察庁交通局調べ】

【違法駐車の取締り】

- 違法駐車の取締りについては地域住民の意見、要望等を踏まえてガイドラインを策定・公表し、悪質性・危険性・迷惑性の高い違反に重点を置いた取締りを行っている。
- 同ガイドラインについては定期的に見直しを行い、常に警察署管内の駐車実態を反映させた取締りを行った結果、駐車実態が改善され放置車両確認標章の取付け件数は年々減少している。
- 自転車専用通行帯をふさぐ違法駐車については、取締りを積極的に実施することとしている。

- 駅周辺における駐輪場の自転車収容台数は年々増加傾向であり、放置台数は年々減少傾向
- 自転車を分解等せずそのまま積載が可能な「サイクルトレイン」や「サイクルバス」の取組が展開

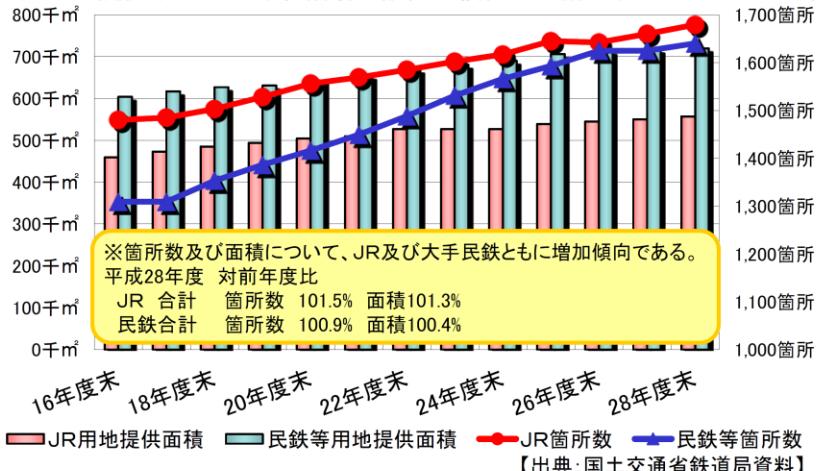
【駐輪場の整備状況及び放置自転車の推移】



【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28年3月）】

【鉄道事業者の自転車等駐車場用地の提供】

- 鉄道事業者は、地方自治体や道路管理者から協力を求められたときは、自社用地の提供などにより、駐輪場の設置に積極的に協力することとしている。

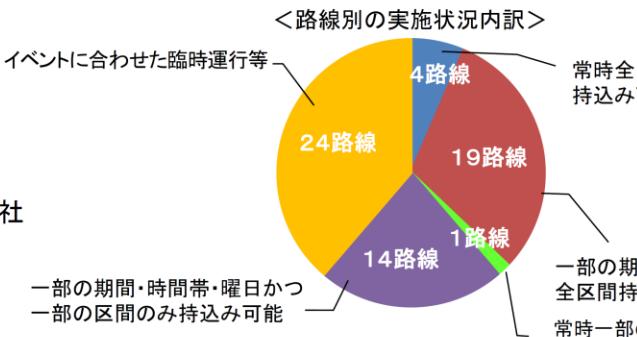


【サイクルトレインの実施状況】

- サイクルトレインは全国52社62路線で実施（平成28年1月～12月）
- 各鉄道事業者は、路線毎の利用実態を踏まえ、
 - ・自転車持込みを認める曜日・時間帯・スペースの限定
 - ・自転車固定器具の車内への設置や駅員による乗降補助
 - ・マナー向上と相互理解の促進のため、車内アナウンスやポスター掲示などの実施
 - ・通年の運行ではなく、イベント開催に合わせた臨時運行などの対応をしている



＜上信電鉄での実施例＞



＜琴電志度線での実施例＞

【サイクルバスの実施状況】

- 路線バスでの自転車積載を可能にし、自転車利用者の利便性向上を図る「サイクルバス」の取り組みが展開されている。



＜自転車搭載バス
(群馬県 日本中央バス)＞



＜自転車搭載バス
(広島県 おのみちバス)＞



＜サイクルラックバス(静岡県 東海バス)＞

【出典：東海バス資料】

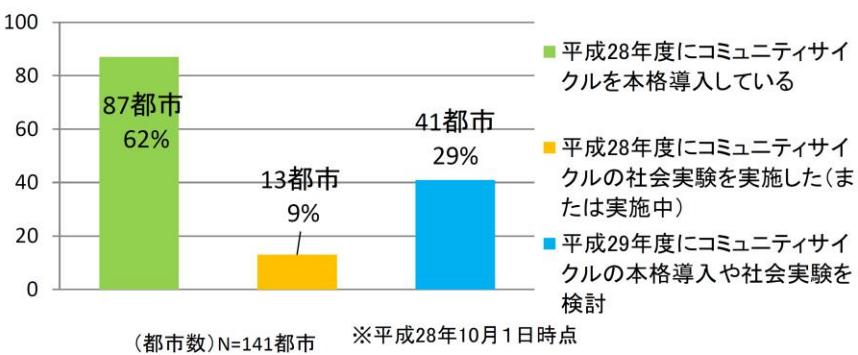
3. コミュニティサイクル(シェアサイクル)の導入に関する取り組み

※第1回有識者会議資料より

- コミュニティサイクルを本格導入している都市は年々増加しており、平成28年10月時点で、全国87都市で導入
- ガイドラインを発出し、コミュニティサイクルの導入を支援

【実施状況】

- コミュニティサイクルは自転車シェアリング・シェアサイクルなどとも称される、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であり、全国87都市で導入されている。

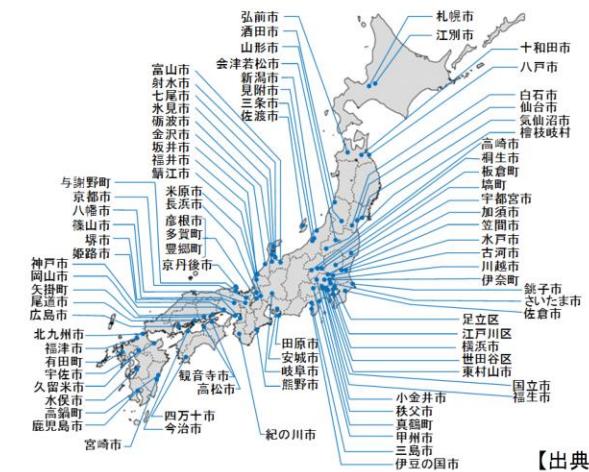


＜コミュニティサイクルの導入都市の推移＞

H25	H26	H27	H28
54都市	75都市	77都市	87都市

【出典: 国土交通省都市局資料より整理】

＜コミュニティサイクルの導入都市＞



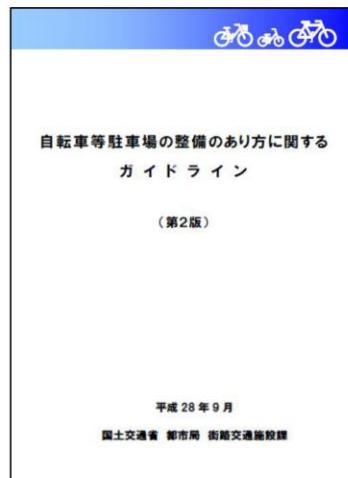
＜ポロクル(札幌市)＞



＜アヴィレ(富山市)＞

【出典: 国土交通省都市局資料】

【自転車等駐車場の整備のあり方に関するガイドライン】



- コミュニティサイクルの導入を促進するため、平成24年11月に策定した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、市町村が実際にコミュニティサイクルを導入するにあたり検討すべき項目や導入事例等を追加し、平成28年9月に改訂。

《検討すべき項目》

- ・都市政策上のコミュニティサイクルの位置づけ
- ・適切な規模、ポートの配置等、利用を高める取組の工夫
- ・事業外収入の確保やコスト低減等、持続可能な運営の工夫 等

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		主な改訂概要
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	<ul style="list-style-type: none"> ○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 <ul style="list-style-type: none"> ・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
[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)	<ul style="list-style-type: none"> ○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

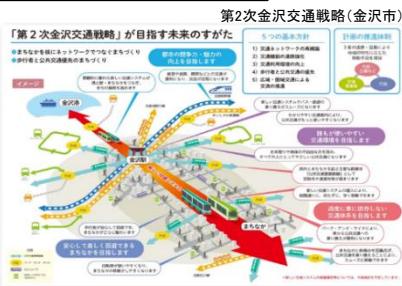
- 放置自転車対策のための自転車等駐車場の整備等について、自転車利用者のニーズを的確に把握し、駐輪の量と質に応じたきめ細かい対応を図るため、自転車等駐車場施策の立案に必要な調査、計画手法の提案、駐輪対策のベストプラクティスの紹介等を目的に、平成 24 年 1 月ガイドラインを策定。
- 今般、コンパクトシティの推進やコミュニティサイクルへの関心の高まり等を背景に、まちづくりの観点を踏まえた自転車等駐車場の整備方策等を追加し、ガイドラインを改訂。

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・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。



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。



▲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

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					
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)	
法人料金プラン with plan for one corporation	
たとえば毎月なら 従量プラン	3,240 円／1ヶ月
1回の利用が10分を超えるなら、超過料金 10円／30分	
■ ひとりにつき1回以上使うなら従量プランがお得	
■ 従量プランと定期プランは、痛み合いで申し込みOK	
■ 取扱料一括払いの場合は定期プランOK	
初期費用	
自賃料料金	1,080 円／1ヶ月
ガソリンカード代	540 円／1ヶ月
カード配達料	432 円／1ヶ月



▲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

「コミュニティサイクル」について

○「コミュニティサイクル」とは、市内に配置された複数のサイクルポートにおいて、自由に自転車を借り、また、返却することができる自転車の貸出しシステム。（「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）

コミュニティサイクルの概念図

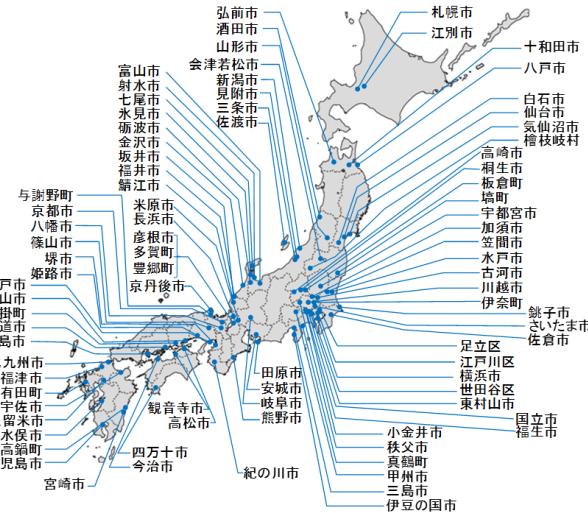
- ・**コミュニティサイクルとは**
コミュニティサイクルは、相互利用可能な複数のサイクルポートからなる、自転車による面的な都市交通システムである。



出典：(公社)日本交通計画協会資料

コミュニティサイクルの取組状況

- ・**コミュニティサイクルの導入都市**
公共交通の機能補完、地域の活性化、観光振興等を目的に、87都市で導入。



※H28年10月1日時点

※アンケート回答自治体のうち、本格導入を図示

※民設民営の取組については、回答があった自治体名称を記載

サイクルポートの設置例



▲駅前に設置（岡山市）



▲路面電車の電停近くに設置（富山市）



▲商店街に設置（姫路市）



▲公共施設（市役所）に設置（札幌市）



▲観光地・観光施設に設置（横浜市）

◆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。

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



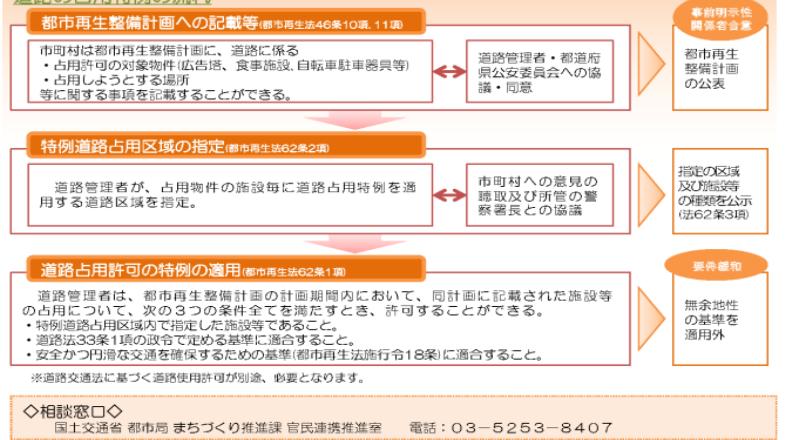
※道路を通行する際に一時に発生する需要を踏まえず、例えば、オープンカフェ、キオスク、案内所、休憩所などが想定されます。

※食事施設、購買施設等の施設については、都市再生法46条10項の適用範囲外となります。

※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

※以上①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



平成28年 都市再生特別措置法改正

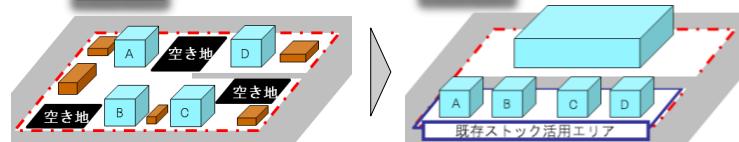
・賑わいの創出に寄与する施設（サイクルポート、観光案内所等）を都市公園の占用許可対象に追加。

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 従前 施行要件を見直し 従後



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）



Mobike（モバイク）について

Mobikeは世界初にして最大のスマートなバイクシェアのプラットフォームを提供するテクノロジーカンパニーです。Mobikeのミッションは、最先端のテクノロジーを駆使しより多くのスマートバイクを提供することで、サイクリングを最も便利でエコフレンドリーな移動手段の選択肢として普及させることです。GPSやスマートロックテクノロジーを搭載したオリジナルの車体によって、Mobikeはスマートフォンのアプリケーションひとつでユーザーの近くにある Mobikeを確認でき、予約も解錠もとても簡単です。ユーザーは目的地に到着したら Mobikeをロックをするだけで、ライドは完了。そしてその車体は次のユーザーが使用可能となります。株式会社モバイクが 2016 年に上海で正式に Mobikeのサービスをスタートしてからわずか 1 年で、その展開は世界中に広がり今では 160 都市を超えました。都会でのサイクリングを更に便利で、親しみやすく、スマートにすることで、Mobikeは世界中の都市と人々に移動手段のサスティナブルな解決法を提供します。Mobikeがローンチしてからわずか 1 年でユーザーは 25 億キロも自転車をこいたことになり、これは 61 万トン以上の CO₂ の排出量を削減したことと同等だと WWW China は評価しています。

■利用方法



■アプリ



■自社製自転車

IoTのスマートロックを搭載。
 世界基準のデザインで、
 4年間メンテナンスフリーの
 自社製自転車です。



札幌でのサービスについて

■サービス開始日 2017年8月23日 (水)

■料金

デポジット : 3000円

使用料金 :

キャンペーン価格① 8/23 (水) ~ 終了時期未定 : 無料

キャンペーン価格② 開始時期未定 : 50円/30分

※すべて税込

■サービスエリア

JR桑園駅～琴似駅、地下鉄東西線西18丁目～琴似駅、宮の森エリア

※順次エリア拡大予定

■駐輪場

セイコーマート山の手1条店/セイコーマート山の手4条店/セイコーマート二十四軒3条店/セイコーマート二十四軒4条店/セイコーマート琴似駅北口店/セイコーマートぎょれんビル店/セイコーマート円山北3条店/セイコーマートテルウェル店/セイコーマート北5条通り店/セイコーマート3条店/サツドラ山の手店/焼肉と料理シルクロードほか（一部抜粋）※順次増加予定

■提携パートナー

株式会社サッポロドラッグストアー

北海道札幌市に本社を置くドラッグストアチェーン「サツドラ」の運営。ドラッグストア182店舗、調剤薬局10店舗などを展開（2017年8月22日現在）。

株式会社セコマ

北海道・関東圏に1,100店以上を持つコンビニエンスストア「セイコーマート」のサプライチェーン。北海道札幌市に本社を置き、原料生産・仕入から製造、物流、小売までを自社で担う。

石屋製菓株式会社

「白い恋人」をはじめ、「美冬(みゆ)」や「TSUMUGI (つむぎ)」など、北海道のお土産の定番の製菓を製造販売する製菓メーカー。本社は北海道札幌市。2017年には創業70周年を迎えた。

株式会社藤井ビル

北海道札幌市に本社を置き、マンション・テナントの不動産賃貸業を主軸に、不動産管理・不動産販売・不動産売買仲介等の不動産関連事業を展開する。



モバイク・ジャパン株式会社

代表者 : Davis Wang(株式会社モバイク CEO)

本社 : 福岡県福岡市中央区大名2丁目6番11号

事業内容 : 技術開発、技術コンサルティング、アプリケーション開発 他

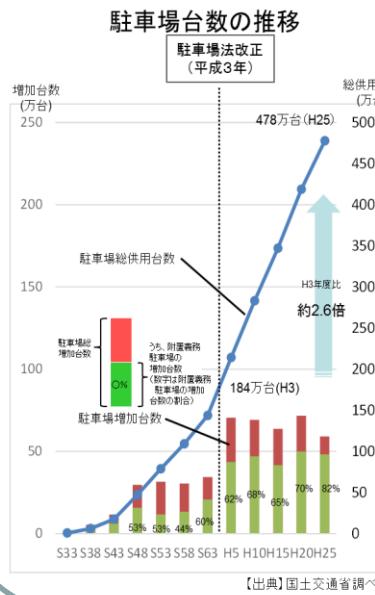
URL : mobike.com

3. 駐車場に関する取組

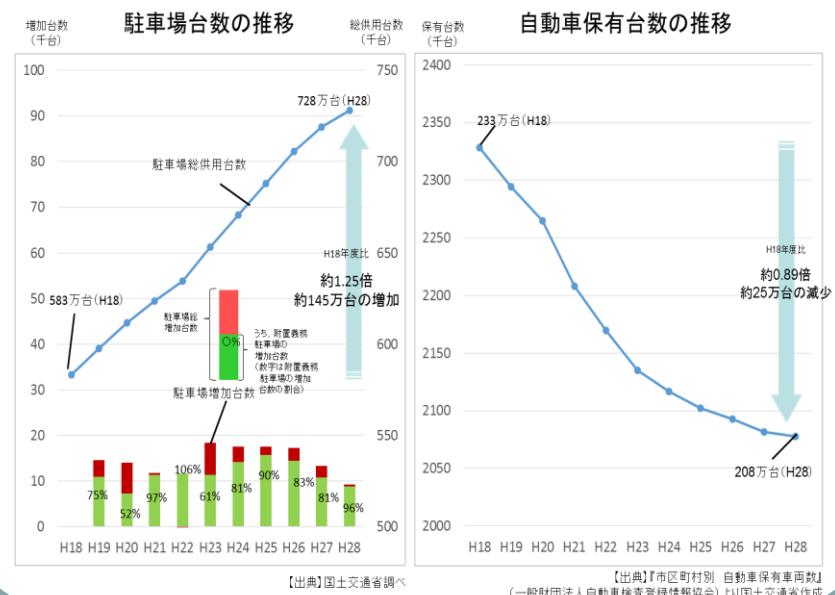
大都市における附置義務駐車場について

- 全国において、過去約20年間で、駐車場台数は約2.6倍増加している一方で、自動車保有台数は約1.3倍にとどまっている。(平成25年度現在)
- 特に、東京23区においては、過去10年間で、駐車場台数は約1.25倍増加している一方で、自動車保有台数は約0.89倍と減少している。(平成28年度現在)
- 駐車場の附置義務により、都心部に駐車場が過剰に整備されることで、社会的損失が発生。

全国



東京23区



- 既存ストックも有効活用しつつ、附置義務駐車場の量・位置の合理化を図り、効率的な民間都市開発を推進するため、旺盛な都市開発需要が見込まれる地域を中心に、
 - 既存の制度にとらわれず、地域ごとに附置義務の内容を柔軟に定めることのできる枠組みの確立
 - 既存駐車場の、集約駐車場や荷さばき駐車場等としての活用推進
- を図ることが考えられないか。

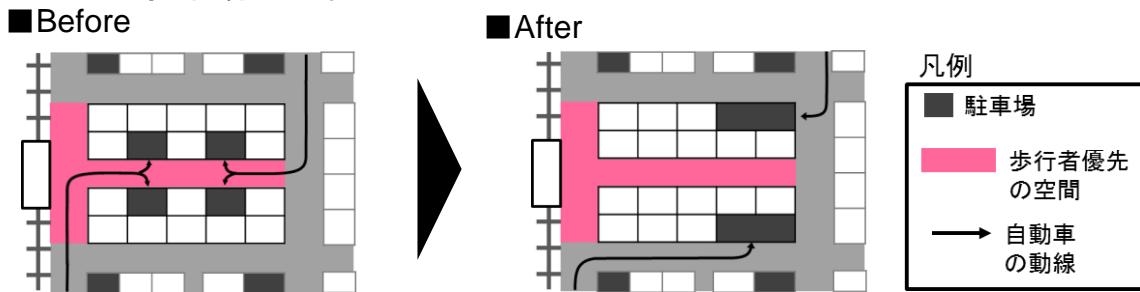
配置適正化

- 近年、都市内における駐車場の整備が進み、路上駐車は減少傾向。
- 他方、歩行者優先の街路においても駐車場が設置されることにより、自動車と歩行者の錯綜が発生。
- 今後は中心市街地における駐車場の配置適正化が課題。

・自動車と歩行者の錯綜の発生



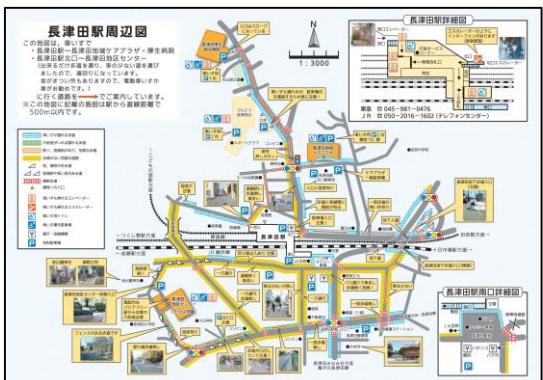
・駐車場の配置適正化のイメージ



誘導基準

- 駐車場の構造や設備については駐車場法施行令で守るべき最低限の技術基準（出入口の場所や車路の幅員など）が定められているが、技術基準にはまちづくりの視点はない。
- 今後、まちなかに存在する駐車場を活用していくためには、バリアフリー化や緑化など周辺のまちづくりに貢献し、連携するために誘導するべき基準を検討することが必要。

・駐車場も含めたまち全体でのバリアフリー化



出典: 横浜市HP

・緑化の改修イメージ

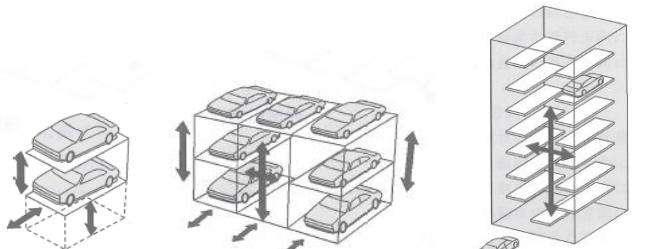
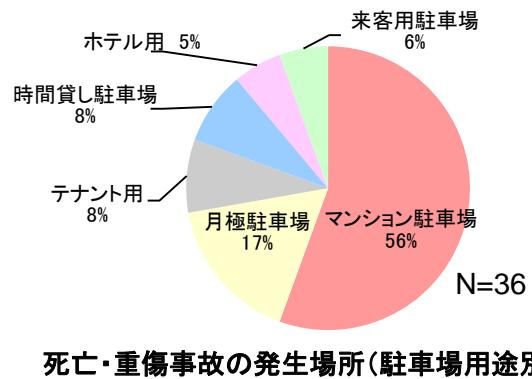


○平成24年度に死亡事故が多発したことから、機械式立体駐車場の安全対策を推進。

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



これまでの取組

○機械式立体駐車場の安全対策に関するガイドライン (H26.3策定・公表/同年10月改訂)

- ・機械式立体駐車場に関わる製造者、設置者、管理者、利用者が早期に取り組むべき事項をとりまとめ

○機械式立体駐車場の安全設備に関する実態調査

- ・安全装置の設置状況等について実態調査を実施(H26)

○事故情報の収集・開示

- ・公益社団法人立体駐車場工業会で、会員各社から提供のあった事故情報をもとに安全対策の実施や注意喚起を公表(H26.7～)

○新たな大臣認定制度の創設(H28.7本格施行)

- ・機械式駐車装置の構造・設備と併せて安全性についても一体的に審査・認定を行う仕組みを導入
- ・安全性に係る審査に際して第三者機関の技術的知見を活用する仕組みを導入
※認定件数 216件(H29.6末時点)

○「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 (H28.9策定・公表)

- ・ガイドラインに基づく安全対策の具体的な実践例など、写真やイラストも交えて解説
- ・管理者が既設装置の安全対策の実施状況を確認することができる「管理者向け自己チェックシート」を作成・公表

○JIS規格の制定(H29.5制定)

- ・国際標準規格(ISO12100)に対応し、大臣認定制度にも整合したJIS規格の制定

今後の検討課題

○適用範囲の見直し

- ・現行の大臣認定制度は、路外駐車場(一般公共の用に供する駐車場)のみを対象としており、マンション等の専用駐車施設(車庫)については対象としていない。
- ・マンション等の専用駐車施設において多く事故が発生していることに鑑みれば、安全性を確保する観点から、駐車場法の適用範囲の見直しや関係法令における対応を含めた新たな制度的枠組みの検討が必要。

○点検・整備に係る制度の検討

- ・機械式駐車装置については、その安全性を確保する観点から、点検・整備が確実に実施される仕組みが必要であり、具体的な点検時期・項目、点検資格者等を含めて、制度的な検討を深めていく検討が必要。

○既存装置の安全性向上

- ・現在使用されている既設装置についても安全対策の強化が必要。

4. 自動運転に関する取組

プロジェクトの概要

自動運転が実用化されることにより、安全性の向上、運送効率の向上、新たな交通サービスの創出等が図られ、大幅な生産性向上に資することから、自動運転の実用化に向けた取組みとして、ルールの整備やシステムの実証等を進める。

政策課題

交通事故の96%は運転者に起因



不適切な車間距離や加減速により、渋滞が発生



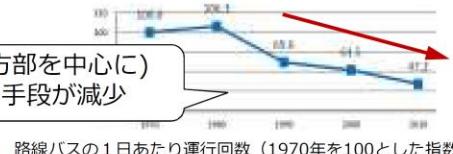
トラックドライバーの約4割が50歳以上



(地方部を中心に)移動手段が減少

法令違反別死亡事故発生件数（平成27年）

出典：総務省「労働力調査」（平成27年）



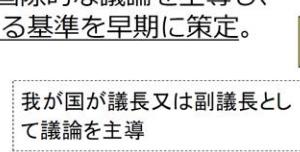
自動運転の実用化に向けた取組み

【①ルールの整備等】

- G7交通大臣会合（イタリア・カリアリ）において、より高度な自動運転の実用化に向けて、国連の場における国際的なレベルでの協力を目指すことで合意。
- 国連における国際的な議論を主導し、自動運転に関する基準を早期に策定。



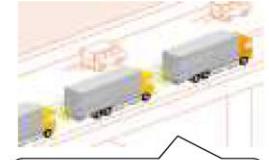
G7交通大臣会合



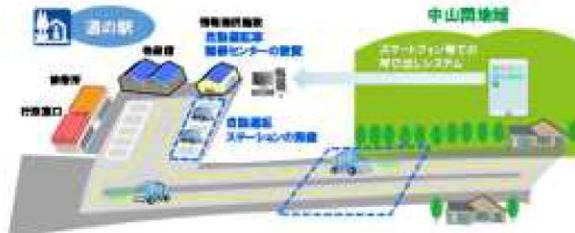
- 自動運転車が人に損害を与えた場合の責任のあり方について検討するため、「自動運転における損害賠償責任に関する研究会」を設置し、平成29年4月に論点整理。今後も議論を進めていく。
- 自動ブレーキ等を備えた「安全運転サポート車」の普及啓発に関する関係省庁副大臣等会議を開催し、中間取りまとめ（平成29年3月）

【②システムの実証】

- トラックの隊列走行等の実現に向け、技術開発・実証実験等を行う。
- 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の現地実証実験を9月より順次、全国13箇所にて行う。（5箇所でフィージビリティスタディを実施）
- ニュータウンにおける多様な自動運転サービス、ガイドウェイバスを活用した基幹的なバスにおける自動運転サービスの検討を行う。



平成29年度より有人での実証開始予定



プロジェクトの推進

「国土交通省自動運転戦略本部」中間とりまとめ（平成29年6月）を踏まえ、自動運転の早期実現に向けた国際基準等のルール整備や社会実験・システムの実証等の取組みを着実に進める。

1. 自動運転の実現に向けた環境整備

(1) 車両に関する国際的な技術基準

① G7交通大臣会合

- G7交通大臣会合（6月、イタリア）において、より高度（レベル3、レベル4）な自動運転技術の有人下での実用化に向けて、国際的なレベルでの協力を目指すことを合意。



G7交通大臣会合

② 国連における車両安全基準の検討

- 国連WP.29（自動車基準調和世界フォーラム）において、自動運転に関する更なる高度化（レベル3、レベル4）を前提とした車両安全基準の議論を、日本が主導して開始する。
- 自動操舵及び自動ブレーキに関する議論を主導し、車両安全基準の策定を進める。
- サイバーセキュリティ対策に関し、具体的な安全確保要件等の検討を進める。

※ 平成29年2月に、代替の安全確保措置が講じられるることを条件に、ハンドル・アクセル・ブレーキペダル等を備えない自動運転車の公道走行を可能とする措置を国内で実施。

(2) 自動運転車における事故時の賠償ルール

- 自動運転車が、人に損害を与えた場合の責任のあり方について検討するため、平成28年11月に「自動運転における損害賠償責任に関する研究会」（有識者、関係省庁等から構成）を設置。
- 平成29年4月論点整理。今後、各論点について

2. 自動運転技術の開発・普及促進

(1) 車両技術

- 自動ブレーキやペダル踏み間違い時加速抑制装置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」の普及啓発に関する関係省庁副大臣等会議を開催し、平成29年3月に中間とりまとめを実施。
- 安全運転サポート車のコンセプトを定義。「サポカーS」等の愛称を用い、官民をあげての普及啓発を行うとともに、先進安全技術の国際基準化を主導。
- 自動ブレーキの新車乗用車搭載率を2020年までに9割以上とする。



ペダル踏み間違い時
加速抑制装置

(2) 道路と車両の連携技術

① 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＜新規＞

- 合流部の自動運転に必要となる合流先の車線の交通状況の情報提供など、自動運転を支援する道路側の情報提供の仕組みを今年度から検討。

② 自動運転を視野に入れた除雪車の高度化＜新規＞

- 大雪時の適切な交通確保のため、自動運転を視野に入れつつ、運転制御・操作支援等除雪車の高度化を段階的に推進。

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箇所で安全性を検証（保安基準への適合性確認、基準緩和措置における安全性確保の検証）

② 中山間地域における道の駅を拠点とした自動運転サービス

- 9月より順次、全国13箇所で実証実験を開始予定。（5箇所でフィージビリティスタディを実施）

③ ニュータウンにおける多様な自動運転サービス＜新規＞

- 歩車混在空間における安全性等について今年度から検討



道の駅を拠点とした自動運転サービスのイメージ

④ ガイドウェイバスを活用した基幹バスにおける自動運転サービス＜新規＞

- 専用軌道区間における自動加減速について今年度から検討

(2) 物流の生産性向上

トラックの隊列走行について、平成29年5月にメーカー及び事業者からのヒアリングを実施し、事業者・メーカーの考え方を聴取。今後、要望を踏まえ具体的な検討を推進。



トラックの隊列走行のイメージ

下線：第5回生産性革命本部会合（H29.3.30）

からの進歩部分

ニュータウンにおける多様な自動運転サービス

- 急速な高齢化が進むニュータウンについて、高齢者のモビリティ確保の観点から、自動運転技術の活用に関する実証実験に向けた検討を実施します。

＜背景＞

- 都市部に先駆けて高齢化 ⇒ 自家用車を運転できない人の増加
- 高低差の大きな地形 ⇒ 徒歩による移動困難



・バス停と住宅地を繋ぐスロープ



・長い急勾配スロープ(勾配1/10)



・敷地内随所にある階段

➢利用者ニーズ、利用場面に応じたデマンド交通、巡回型バスなど様々な交通サービスの提供が必要

【自動運転実証実験のイメージ】

- カーシェアによるデマンド交通の導入実験
➢歩車混在の地区内道路を通行し、自宅から拠点施設等の目的地まで運行する交通手段の導入

②巡回型バス交通の導入実験

- バス専用レーン等を通行し、ニュータウン内を循環するバス交通の導入

③ ①・②の一体運用による賢い運行システム実証実験

- 利用者からの呼出に対し、最適手段を選択・提供する運行システムの導入

【自動運転活用イメージ図】



【実証実験における検証項目】

- 歩行者、自動車交通が混在した道路における車両運行の安全性検証
- ➡ ○自動運転に対応したデマンド運行システムの検証 等
- バス停における正着制御の検証
- ➡ ○バス運行における遠隔操作システムに関する検証 等
- 経路途上でのルート変更に対する自動運行システムの即応性の検証
- ➡ ○利用者の呼出に対する選択手段・ルートの妥当性に係る検証 等

- 都市部の基幹バスである名古屋ガイドウェイバス（ゆとりーとライン）を対象に、自動運転技術の導入に係る検討に着手します。

<背景>

- ・全国的にバス運転手不足が今後更に顕在化していく状況
- ・専用軌道を有し、他交通と混在していないことから、営業路線での実験が比較的容易

[実証実験を行う意義]

- バスの将来の完全無人運転を目標に据え、第1ステップとして自動加減速の実験を予定
- 全国のバス交通における自動運転技術導入の将来展開の足がかりとする

[実証実験の概要]

- 大型バス（内燃機関）における自動加減速技術の検証
- ATC（自動列車制御装置）等によらない車両側のシステムによる自動加減速
- 自動加減速によりバス停で繰り返し離発着する際の定時性・正着性の確保
- 自動加減速による乗客の安全性の確保

[名古屋ガイドウェイバスの概要]

- ・平成13年3月 開業（専用軌道区間：約6.8km）
- ・乗車人数 約417万人/年（平成27年度・高架区間）

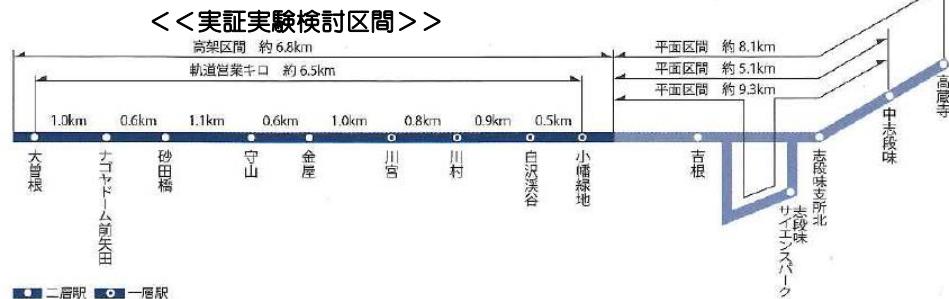
専用軌道部の走行状況



高架構造とバス停留場（遠景）



[検討対象路線図]



5. まちづくりの新たな展開

持続可能性とトリプルボトムライン

世界の潮流は「持続可能性」の確保

安全、文化、教育、
医療、福祉、
地域交通 など

トリプルボトムライン
の調和した都市

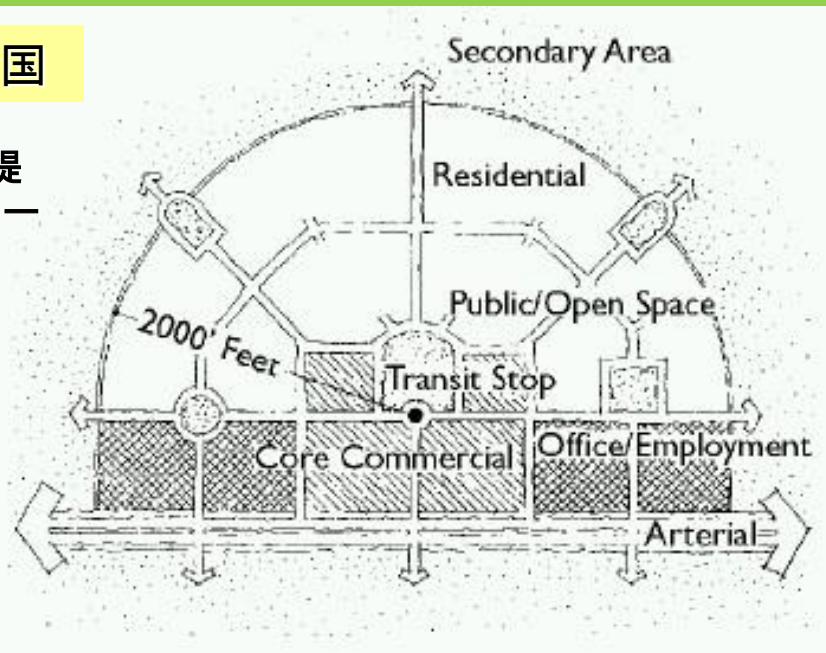


車中心から公共交通と連携したまちづくりへ
人間重視のまちづくりへの回帰

各国が目指す都市構造

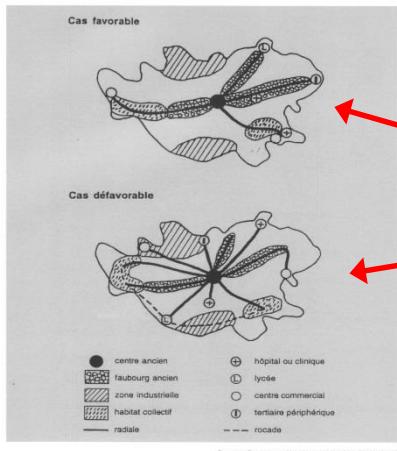
■アメリカ合衆国

■カールソープが提唱したスマートグローブのコンセプト

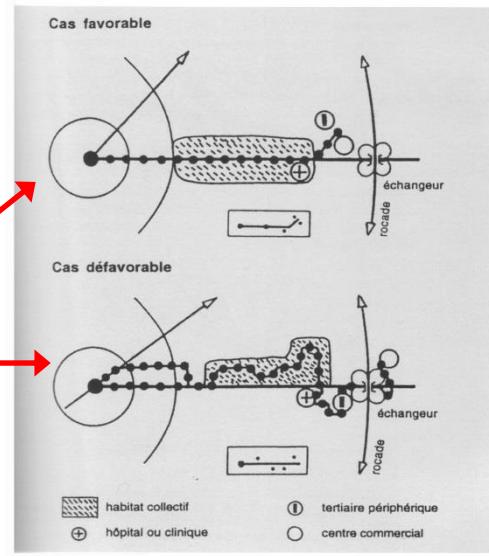


■フランス

■SCOT(広域都市計画)ガイダンス:
交通と都市機能配置の整合性確保

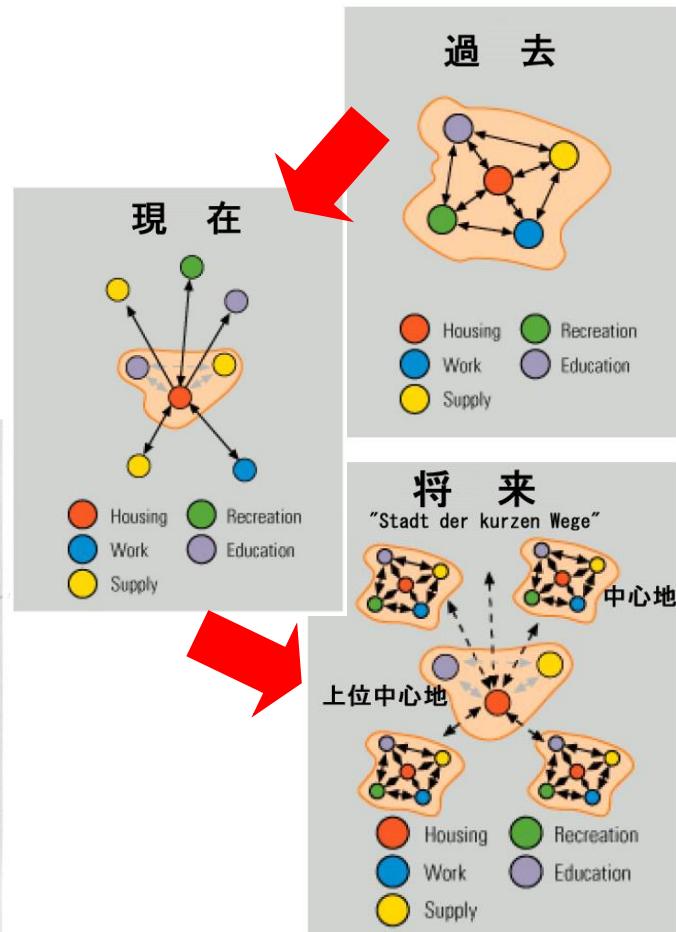


良い計画
VS
悪い計画



■ドイツ

■2000年地域計画白書:
地域・都市構造の方向性として、集約型(*Stadt der kurzen Wege*)を提唱



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「マスタープラン」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⇒ 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

進みつつあるパラダイムシフト

○将来への危機感

○価値観の変化

○SNSによるつながり

○シェアリング・エコノミー

○ICT・ビッグデータ

○技術革新

将来の都市の動向の俯瞰

20年後の都市像

- 世界レベルでの都市間競争の激化
- 自動運転等のICT・新技術の進化
- シェアリングエコノミーの拡大
- ライフスタイルの変化 等



目指すべきは LIVABLE な都市

- ・リアルで魅力的な都市空間が求められる

例：PlaNYC（NY）、官能都市（島原万丈）

将来の都市の動向の俯瞰

求められる都市基盤の変化

- 都市像、ニーズの変化
→既存のストックや計画が非効率に
- 自動運転・シェアリング等
→新たな概念の公共交通が誕生
- 双方向での情報交換
→交通モードがシームレスに



都市交通インフラのリノベーション

- ・インフラストックの柔軟な用途転換
- ・働き方、価値観の変化に対応した人間のための空間に

例：駐車場をにぎわいのためコントロール（ポートランド）、街路空間を歩行者空間へ再構築（NY、京都）
駅前広場をにぎわい創出空間に再構築（姫路）

将来の都市の動向の俯瞰

都市政策のアプローチの変化

- マスタープラン・拡大整備
→変化に対応するガイドライン・再構築
- 公民連携による柔軟な都市経営
- ハード先行ではなく使われ方の重視



TACTICAL URBANISM?

- ・小さく実践し、成功すれば“大きく広げる”
- ・マスタープラン型都市計画との関係を整理

例：リノベーションまちづくり プラザプログラム（NY）

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)



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



■歩道の拡幅

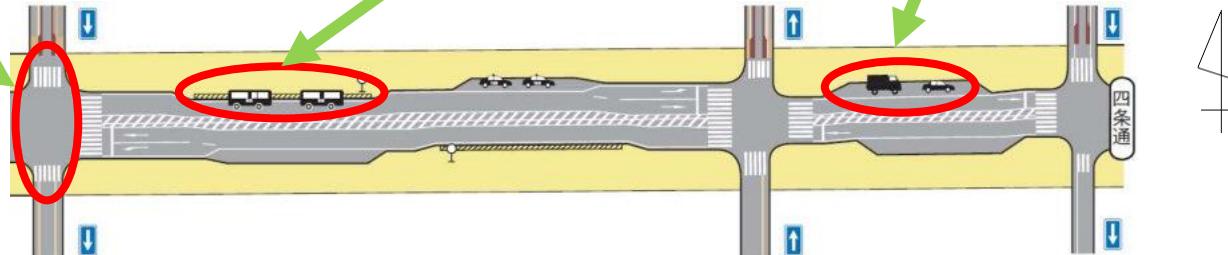
- ・歩道を最大2倍に拡幅
- ・4車線から2車線に変更

■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



【整備前】



【整備後】



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



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行う社会実験を実施（H 28.11）

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



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



これからの都市経営

○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

これからのハード整備

○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

これからの街路・都市交通施設整備

○街路は本来、人間のための都市空間

⇒ 本来の趣旨に立ちかえって考える

昔の人が苦労して残した空間を人間に戻す

○交通は、交流や活動に伴う派生需要

⇒ 安全、円滑、便利であることは当然、

快適で、さらに人々の交流や活動を新たに
生み出すことにつながる街路・交通施設に

⇒ 街路・交通施設の空間再構築、有効活用、マネジメントを新たな価値観に基づいて考える事が必要

これからの街路・都市交通施設整備

- 車中心から人間中心へ
(歩行者・自転車・公共交通)
- 郊外からまちなかへ
- 新設から再構築へ
- 街路単体から沿道・エリア一体へ
- 公共主導から公民連携・民間主導へ
- ハード中心から運営・使われ方中心に
- ネットワーク・道路密度重視からエリア価値を向上させるまちづくり重視に(目的から手段に)