

## 【資料68】中心市街地の疲弊

### まちなかを解体する 市街地空洞化の流れ

- 「住む人」の減少
- 「来る人」の減少
  - 商業機能の衰えと郊外型商業集積の隆盛
  - 業務機能の郊外化
  - 行政機能の郊外移転
  - 観光機能の衰えと郊外化
  - 教育機能の郊外移転
  - 医療・福祉機能の郊外移転
- 器としての力喪失 関係者の固定化
- 文化・気風・ブランドの消失

この流れの先にあるのは  
**どこまでも郊外が続く地域**

家 コンビニ 空地 業務ビル 工場  
ファミレス 田畑 アパート SC ホール...  
といった雑多な景観が起伏なく続く世界。

- ・日本全国がどこもどんだん同じ景色になりつつある
- ・車ですべて用が足りるようになり、とっても便利!?
- ・まちに行きたいときは、大都市に出かければよい!?

**都市景観は時代の心象を映す鏡。**  
皆がそれで満足なら、必ずそうなる

## 【資料69】中心市街地の疲弊

### 景気・人口動態・賑わいのずれ

財政力指数1.36、愛知県刈谷市(商圏人口28万人)の中心街

商店も建物もなく空地だらけの駅前通り(15分おきの快速で名古屋へ17分、毎時上下24本の電車が来るというのに...!)



日曜朝10時半、唯一残ったアーケード街に人影なし(正面は昭和35年竣工の防災街区)



3~40年代には市内随一のアーケード街だった刈谷銀座商店街に、次々と未舗装の空地が発生

大型店跡地は商業者の夢=無料平面駐車場になったが肝心の商店がもはや存在せず、車庫と化している



工場労働者に満ち満ちた町なのに、飲み屋街らしきものはこの一角くらいしかない???



## 【資料70】中心市街地の疲弊

# 景気・人口動態・賑わいのずれ

主産業軒並み不振の佐世保(商圏人口32万人)の中心商店街

1階が切れ目なくつながり、人が雑踏を消費しに集まる、7ブロック・全長1kmのアーケード

商店街の休日歩行者数がH12-14の2年間で25%も増加し、空店舗は2つまで減少



20分おきに高速バスが出ている福岡とは厳しく競争

郊外6km先のジャスコ(2万8千㎡・無料駐車場2,500台)



商店街に8階建の昔ながらのジャスコ(駐車場なし)が健在

商店街に隣接する飲屋街は土曜日深夜でも元気!

## 【資料71】中心市街地の疲弊

# 都市のコンパクト化とは何か？

### ■ 同床異夢の現状 - 目標

前世紀型の開発指向：容積率up、中高層ビルへの業務・商業機能の集中促進  
今世紀型の指向：建蔽率(規制ではなく実態)up、住宅・公共機能の集中促進

### ■ 同床異夢の現状 - 重点戦略

前世紀型の人口増加社会型の発想：中心部での再開発の促進による床供給  
今世紀型の人口成熟社会型の発想：郊外開発の抑制・中心部への機能再移転

### ■ 同床異夢の現状 - 推進理由

前世紀型の開発指向：新たな箱開発推進の理屈の一つ、現行地価の正当化手段  
今世紀型の指向：インフラ維持運営コストの低減 / 範囲の経済の実現

結局のところ、現状認識の再検討 共有化を  
経ずしては、「コンパクト化」は進展されない

## 【資料7 2】中心市街地の疲弊

# まちは「花」



「根」 = 家

「葉」 = 企業の事業所

「茎」 = 病院・学校・役所・集会所

「花」 = お店

- ✓ 根・葉・茎なくして花咲かず！(造花しかできない)
- ✓ 公共(茎)と商業(花)だけの「切花」は、はかない
- ✓ 道路や駐車場は「用水路」のようなもの(いくら整備してもそれだけでは何も生まれない)

## 【資料7 3】中心市街地の疲弊

# 再生に逆行する禁止手



### × 1. 過度な道路拡幅・駐車場整備・公開空地整備

足だけをいくら改善しても、中身が改善されない限り集客は増えない

加えて過度な拡幅や更地の増加は、逆に「市街地型の雑踏」を殺してしまう

足だけを問題視する既存商業者へのおつきあいはやめ、計画は先送りせよ

### × 2. 現行地価転嫁を優先した現行容積率フル利用

消費者は高層施設をまったく志向していない 容積率フル利用は需要と乖離

人口減少社会では床需要は年々縮小 機能を高く上げれば横に空地ができる

地権者の夢に付き合う以外に意味のない高層開発は元から見直せ

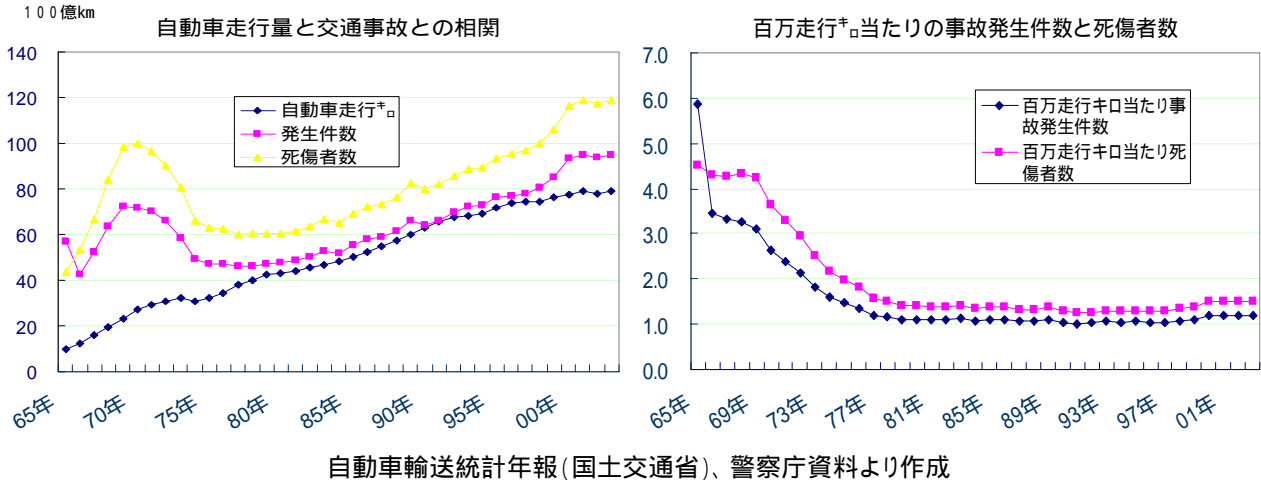
### × 3. 地権者の無為・無自覚を促進する家賃補助

家賃補助は地権者の高地価幻想を行政が追認する行為 賃料正常化を激しく阻害

家賃補助はいわば地権者に対する所得補助 肝心な入居者への支援ではない

家賃補助を受けず、自ら進んで経済的に不合理な高地価・高賃料を下げる地権者のみを、別の手段で顕彰することが必要

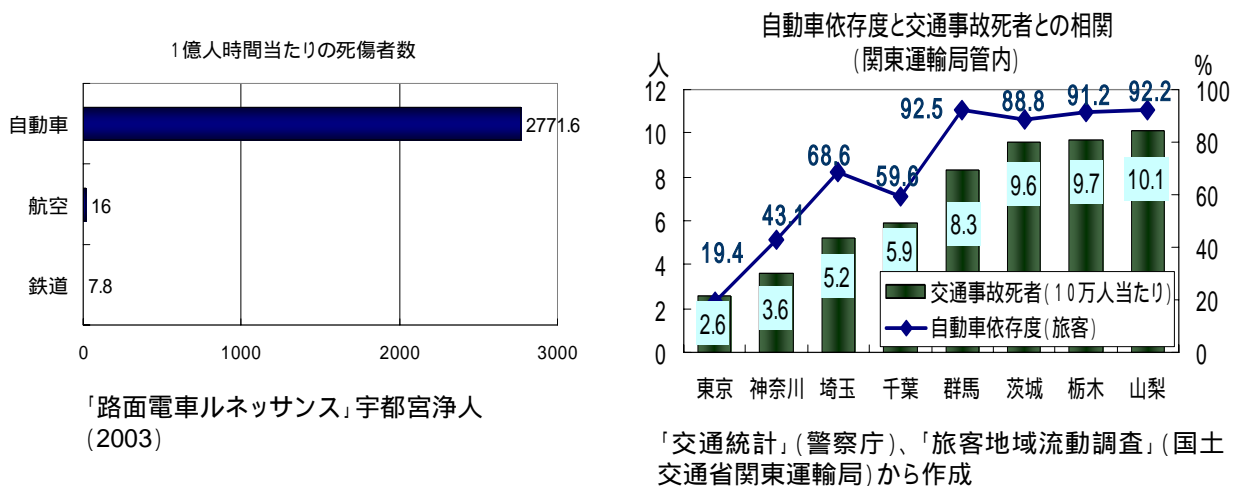
## 【資料 7 4】自動車走行量と交通事故の関係



- 1960年代、70年代のいわゆる「交通戦争」が問題となった時代の後、80年代以降は、自動車交通量と交通事故件数、死傷者数はほぼ一定の関係となっている。
- したがって、自動車走行量が伸びるに従って、事故件数、死傷者数も増加する傾向にある。

75

## 【資料 7 5】自動車走行量と交通事故の関係

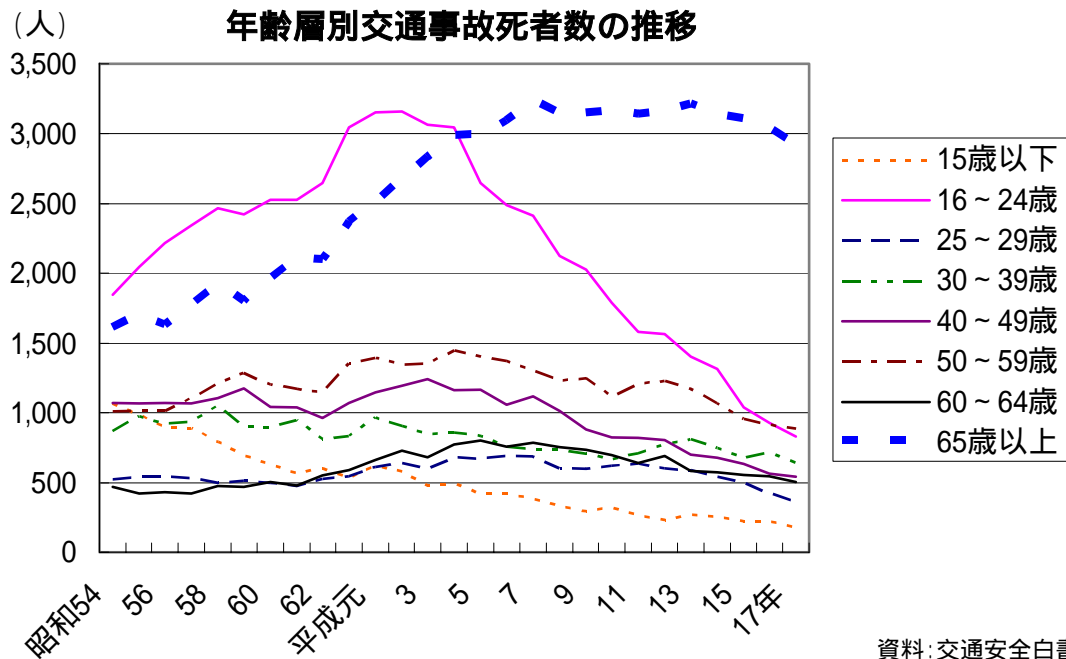


- 自動車の依存度が高い県ほど、人口当たりの交通事故の死者が増加する傾向にある。
- 自動車から鉄道などへのモーダルシフトを進めることは、事故による死者の減少にもつながると予想される。

76

## 【資料 7 6】高齢者の交通事故

他年代の交通事故死者数は減少傾向であるのに対し、65歳以上では横ばい状態が続いている。



## 【資料 7 7】自然エネルギーの利用

おひさま進歩エネルギーの成り立ち パートナーシップ型環境公益事業  
NPOの市民事業の理念を核に、様々な主体の力を集めて立ち上がった。

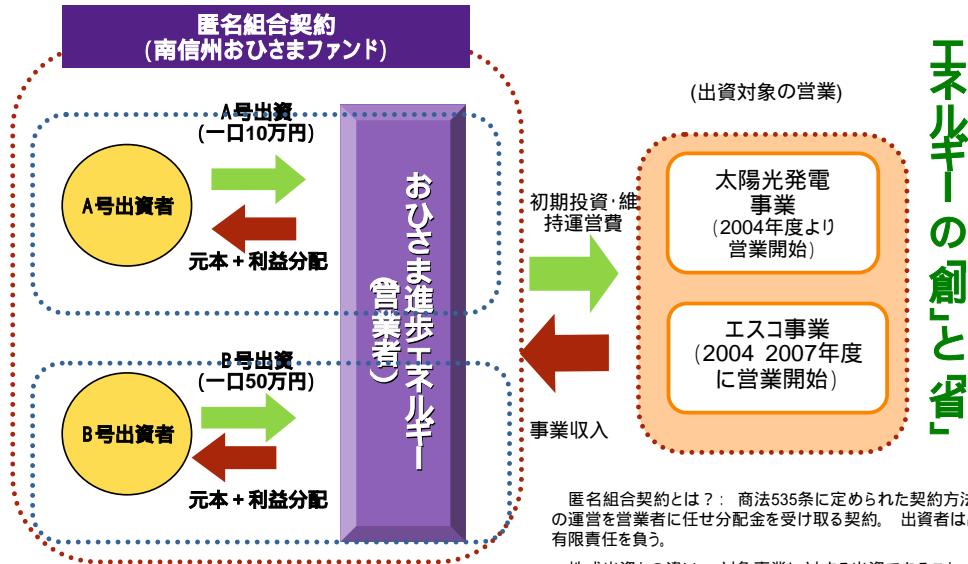




## 【資料78】自然エネルギーの利用

### 南信州おひさまファンド 出資の仕組み

みなさまの出資金は、出資対象営業(太陽光発電事業、エスコ事業)に投資され、そこからの事業の収益に従って、それぞれの出資者のみなさまに損益及び現金の分配が行われます。



## 【資料79】「地球温暖化対策の観点からのまちづくり」のための対策(イメージ図)

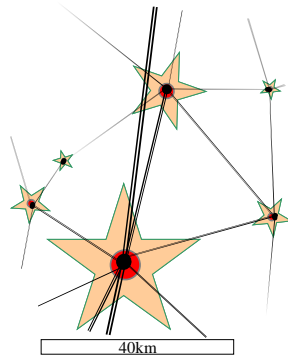
<凡例>  
 青: 環境都市・交通計画  
 黒: 社会的費用の明確化と反映の仕組の構築  
 緑: 環境街区の設計  
 赤: 「環境とまちづくり」に関する人材の育成・活用

	短期的視点 (~5年程度)	中期的視点 (5年~20年)	長期的視点 (20年~)
家 単位	・環境性能に優れた住宅・建築物の普及		
街区 単位	・地域エネルギー(地域熱供給等)、「地域の緑、風、水、太陽」といったいわゆる自然資本の徹底活用 ・街区の格付け(環境的に優れた街区の評価)	・街区のストック化	
市町村 単位	・空間のリサイクル ・集合部の低密度利用の解消策 ・中心部(集合部)居住へのインセンティブ	・都市(都市圏)の二酸化炭素削減目標の設定 ・大規模集客施設の利用者による二酸化炭素排出量を把握する仕組みの構築 ・都市圏低密度利用の防止 ・市街化区域の適切な設定、「固定資産税・住民税のグリーン化」による都市の再生策	
地域 単位	・交通費節減の分担率目標の設定 ・日の活用による交通手段間のシームレス化、運行間隔の短縮化 ・駅前駐輪場の高容量整備等による乗り換え負担の減少 ・交通結節点における公共交通機関相互の連携強化 ・自転車利用の促進	・開発権取引(都市全体の開発権特許設定、過剰床対策) ・公共交通を軸とした拠点集約型地域・都市構造の構築 (鉄道駅周辺への公共施設、商業施設、住居等の再生策)	
地方・国 単位	・公共交通機関の先行的整備や安定的運営のための財政支援や法整備 ・公共交通機関と自転車利用による二酸化炭素排出量の差を自転車利用者が負担する仕組みの構築	・都市圏・自然圏ODM	
全て	・環境とまちづくりに関する人材の育成・活用 ・市民への情報提供・普及啓発		

## 【資料 8 0】スケールによる土地利用政策と交通政策のイメージ

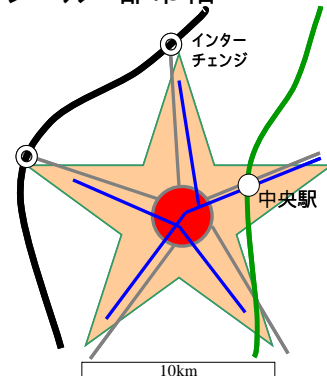
### イメージ: 都市圏レベル 階層構造

- ・ 集客施設を中心市街地に集積させる
- ・ 中心市街地を圏域別に、ランクわけ(上位～下位)する
- ・ 商業施設等を品目別、床面積別にコントロールする
- ・ ランクに応じたネットワークで結ぶ



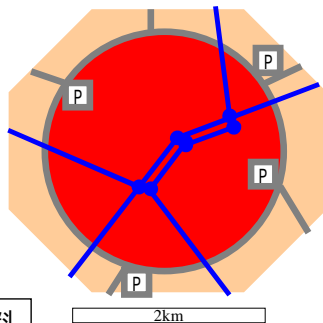
### イメージ: 都市レベル 都市軸

- ・ 都市軸に沿って、都市内公共交通機関を整備し、土地利用を集積させる
- ・ 都心への移動が容易。環状方向の移動は不要
- ・ 周辺の自然を残す
- ・ 都市間道路は都市内に入れない



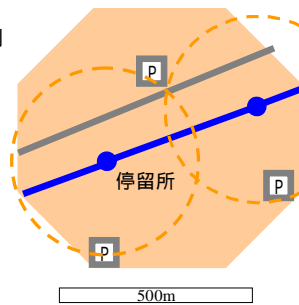
### イメージ: 中心市街地 歩行者天国

- ・ 自動車は都心環状線で迂回・駐車させ、都心に乗り入れさせない
- ・ 公共交通機関は、都心へ乗り入れ、反対側へ通り抜ける。都心部で運行頻度は高くなる



### イメージ: 地区レベル(住宅) 駐車場位置

- ・ 停留所からの徒歩圏(たとえば250m)に個別駐車場を持たない住宅を立地させ、その外に集合駐車場を設置する
- ・ 停留所へのアクセスを相対的に便利にする
- ・ カーシェアリングの利用



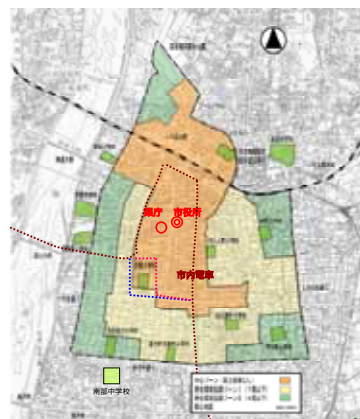
## 【資料 8 1】集約的なまちづくりを目指した富山市における取組

### 15. まちなか居住推進事業の概要

{対象区域}

まちなか居住推進事業の補助対象区域は「都心地区」とします。

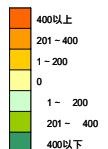
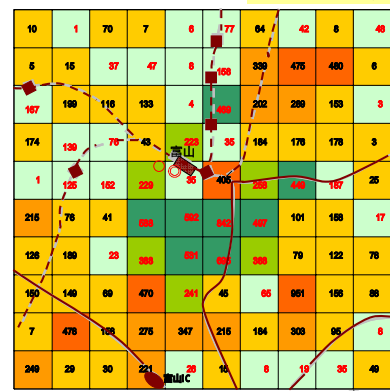
「都心地区」は、  
 東側 しのめ通り  
 南側 あざみ通り  
 西側 けやき通り  
 北側 JR北陸本線  
 いたち川  
 ブールバール  
 富岩運河還水公園  
 で囲まれる約436haの地区です。



富山市(10×10km)

このエリア全体の夜間人口増減  
 +1,738人(+0.7%)

夜間人口  
 1995 2000年



日本政策投資銀行の作成資料(国勢調査)による。

## 【資料 8 2】集約的なまちづくりを目指した富山市における取組

### 事業者向け支援(補助)

#### (3) 富山市まちなか住宅転用支援事業

**概要:** 遊休化した業務や商業ビルなどを改修して、まちなか住宅・居住環境指針に適合する共同住宅に転用される方に補助します。

**要件:** まちなか住宅・居住環境指針に適合すること  
事務所等の用途から住宅転用したものであること  
昭和56年6月1日以降の建築確認を受けた建築物  
住戸数4戸以上  
住戸専用面積5.5㎡以上  
(単身型は3.7㎡以上)  
単身者型の住戸数は全戸数の1/3以下  
緑化面積5%以上、  
公開空地面積10%以上

**補助額:** 100万円/戸



-31-

### 事業者向け支援(補助)

#### (4) 富山市まちなか住宅併設店舗等整備支援事業

**概要:** まちなか住宅・居住環境指針に適合する共同住宅を建設する際に、低層階に店舗、医療・福祉施設等を併設して建設される方に補助します。

**補助額:** 2万円/㎡



-32-

### 市民向け支援(補助)

#### (5) 富山市まちなか住宅取得支援事業

**概要:** まちなかで一定水準以上の一戸建て住宅を建設又は購入される方に補助します。  
一定水準以上の分譲型住宅を取得される方に補助します。

**要件:** 一戸建て住宅の建設又は購入の場合  
・延べ面積7.2㎡以上、緑化面積5%以上  
分譲型共同住宅の購入の場合  
・住戸専用面積5.5㎡以上  
・まちなか居住環境指針の高さ指針に適合する共同住宅

**補助額:** 金融機関からの借入額の3%

**補助限度額:** 50万円/戸(限度額)



-33-

### 市民向け支援(補助)

#### (6) 富山市まちなか住宅家賃助成事業

**概要:** まちなか以外からまちなかの賃貸住宅へ転居される世帯に、家賃を助成します。

**要件:** 住戸面積3.7㎡以上(ただし学生の場合は2.5㎡以上)  
世帯の所得月額44,500円以下(全世帯の上位3.5%の所得階層は助成の対象外)

**補助額:** (家賃) - (住宅手当)(ただし限度額1万円)

**補助限度額:** 1万円/月(限度額)3年間



-34-

第6回 富山市長発表資料

## 【資料 8 3】集約的なまちづくりを目指した富山市における取組

### ディスポージャー排水処理システムに対する支援(補助)

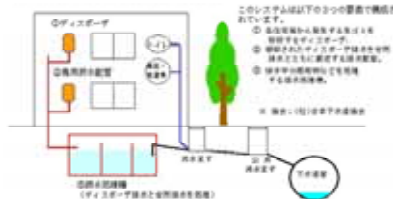
#### (7) 富山市まちなかディスポージャー排水処理システム整備事業

**概要:** 「富山市まちなか居住推進事業」の事業計画の認定を受けて整備される共同住宅や戸建て住宅に、設置されるディスポージャー排水処理システムの整備費の一部を補助するもの。

**要件:** 旧建設大臣が認定、または、日本下水道協会が定めた性能基準に合致したディスポージャー排水処理システム

**補助額:** ・1戸あたり5万円

**補助限度額:** ・250万円  
(50戸相当)



#### (8) 富山市まちなか居住推進事業の実績について

(平成18年6月1日現在)

	事業名	事業計画認定	補助金交付
事業者向けの支援	共同住宅建設促進事業	1棟(4戸)	1棟(4戸)
	まちなか優良賃貸住宅補助事業	1棟(35戸)	
	まちなか住宅転用支援事業		
	まちなか住宅併設店舗等整備支援事業		
市民向けの支援	まちなか住宅取得支援事業	一戸建て住宅	19戸
		分譲型住宅	14戸
	まちなか住宅家賃助成事業		8戸
ディスポージャー排水処理システムに対する支援	富山市まちなかディスポージャー排水処理システム整備支援事業		
普及・支援	まちづくり計画策定支援事業		

-36-

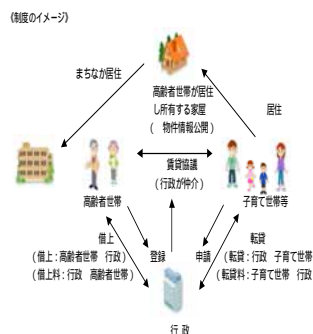
#### (9) 持家活用による高齢者のまちなか住み替え支援

##### 1 事業内容

郊外に居住する高齢者をまちなかに誘導するため、持家を行政が借上げ、子育て世帯等に転貸する。

##### 2 趣旨

高齢者世帯をまちなかに誘導することで、福祉サービスの提供コストの低減化を図り、安心して便利な生活の場を提供すること、ストック活用による住宅の提供が図れるもの



84

第6回 富山市長発表資料



## 【資料 8 4】集約的なまちづくりを目指した富山市における取組

### 運行サービスの向上

路面電車化に合せ、列車本数の増便、始発・終電の改善を行い、利用客の利便性を高める。

	現行	路面電車化後
運行間隔	30～60分	15分(ラッシュ時は10分)
始発・終電	5時台・21時台	5時台・23時台
駅数	9駅(富山駅除く)	13電停
車両	鉄道車両	全低床車両 車両は200円均一制に。

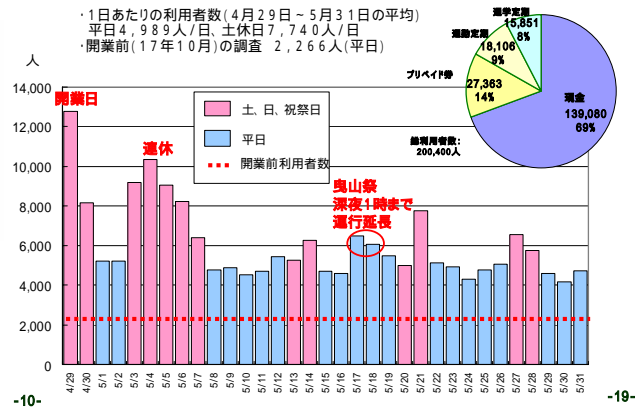


### ポートルムの利用者数

5月31日までに、20万人が乗車

支払い方法別利用者数

・1日あたりの利用者数(4月29日～5月31日の平均)  
平日4,989人/日、土休日7,740人/日  
・開業前(17年10月)の調査 2,266人(平日)



## 【資料 8 5】まちづくりと自動車依存の関連性

### 都市レベルでは何が効くのか？ プラスで自動車依存

被説明変数: 一人当たりガソリン消費量  
調整済R<sup>2</sup>: 0.815

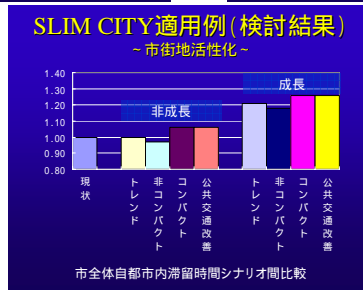
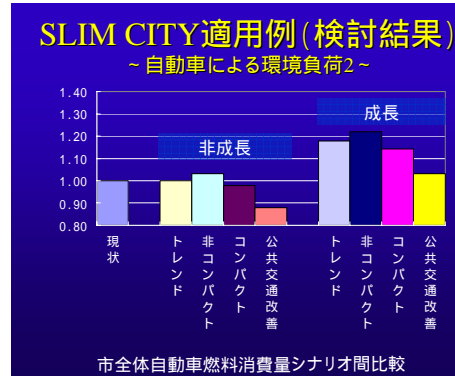
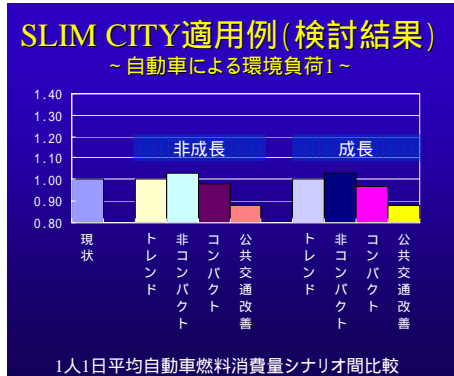
項目	t 値	項目	t 値
人口密度	- 3.54	都計道延長	2.81
駅数	- 2.89	戦災都市	4.23
京阪神	- 4.84	中規模県庁	3.82
港湾都市	- 4.18	2次従業率	2.36
東京圏	- 2.53	北関東	2.04
城下町	- 0.65	宅地化度	0.95

谷口守・村川威臣・森田哲夫: 個人行動データを用いた都市特性と自動車利用量の関連分析、都市計画論文集、No.34、pp.967-972、1999。

## 【資料 8 6】まちのコンパクト化の効果

SLIM CITY(簡便にコンパクト化施策の効果の評価するためのモデル)を用いて、実際の地方都市(人口:20万人)のコンパクト化による環境負荷を評価

まちのコンパクト化 + 公共交通改善により、自動車燃料消費量の削減

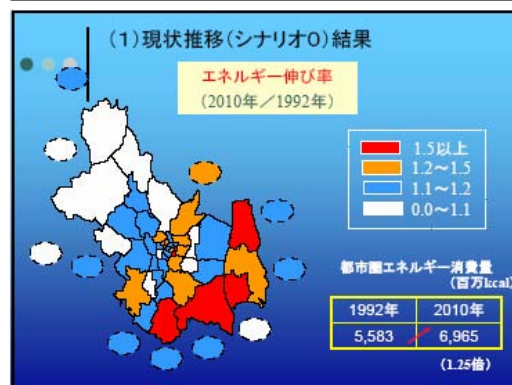
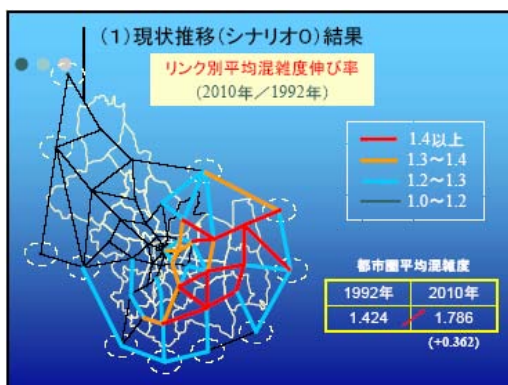
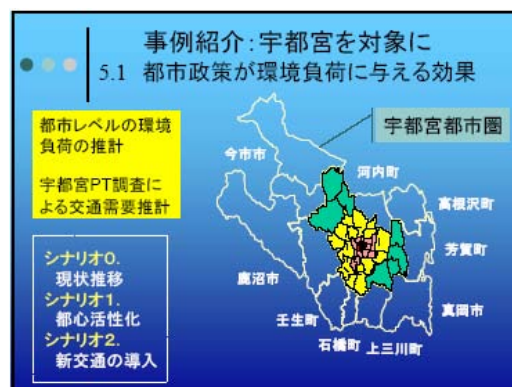
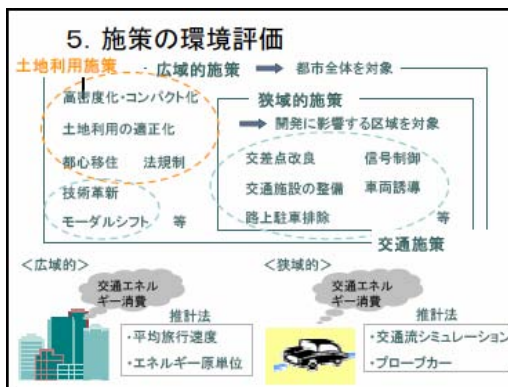


池田大一郎・谷口守・島岡明生:汎用性の高い都市コンパクト化評価支援システム(SLIM CITY)の開発と適用、土木計画学研究・論文集、21(2)、pp.501-506、2004.

第3回 谷口委員発表資料

87

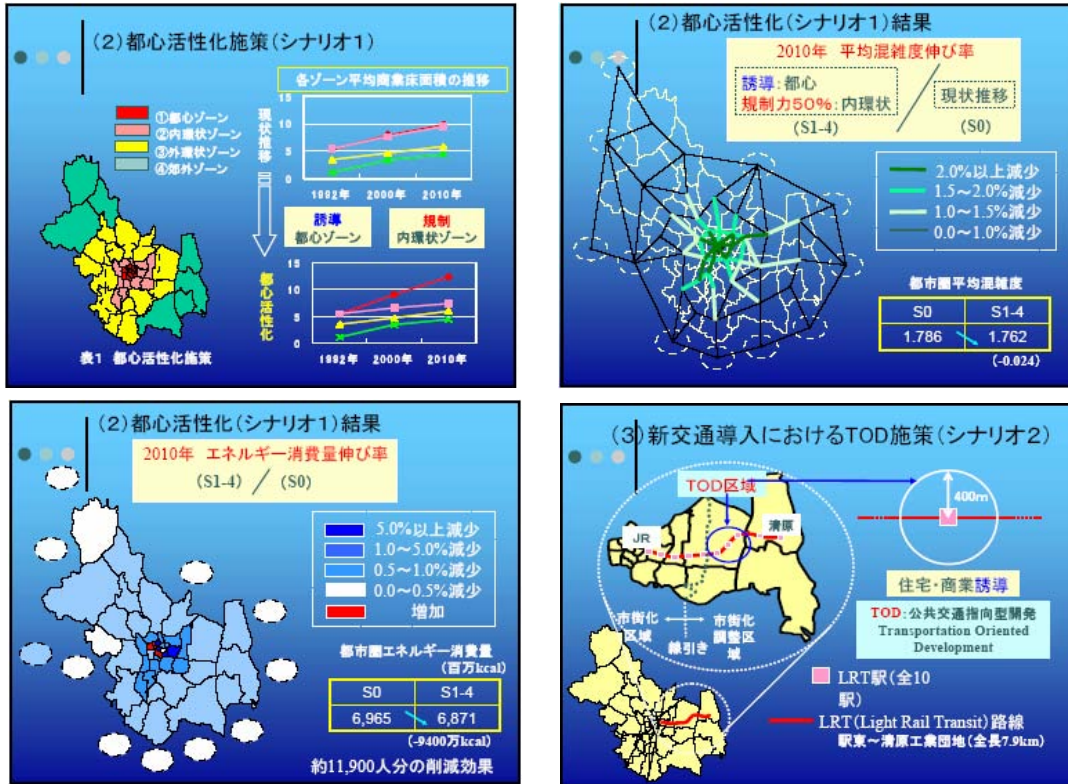
## 【資料 8 7】都心活性化による環境負荷低減効果 (宇都宮市におけるシミュレーション)



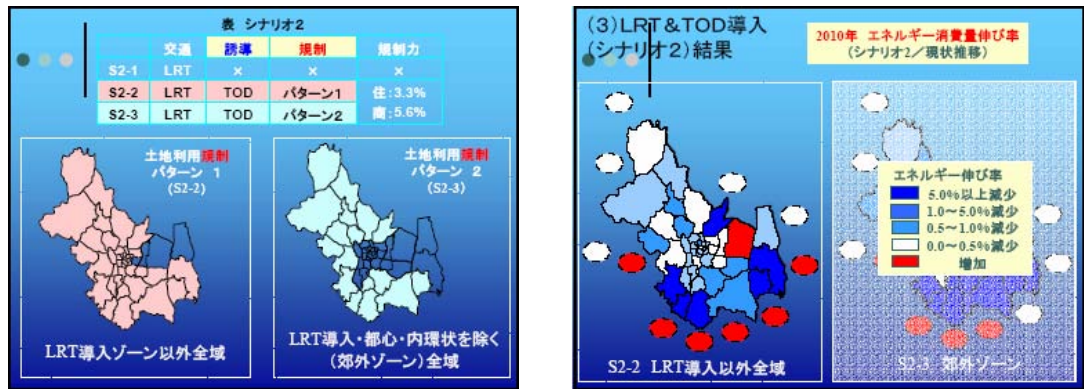
第6回 森本委員発表資料

88

## 【資料 8 8】 都心活性化による環境負荷低減効果 (宇都宮市におけるシミュレーション)



## 【資料 8 9】 都心活性化による環境負荷低減効果 (宇都宮市におけるシミュレーション)





## 【資料 9 0】郊外型大規模集客施設のCO<sub>2</sub>排出への影響

### (4) 郊外立地の抑制



郊外部の渋滞

都心部の衰退

都心部と郊外部の適切なバランスが必要

まちづくり3法の改正(2006年5月:国会成立)

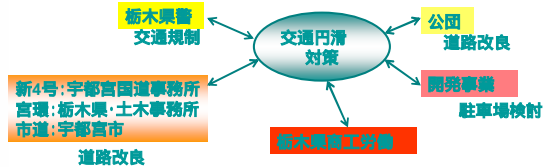
開発のルールと受益者負担の原理の確立

### 周辺地域の交通の状況

現在の交通状況

3店出店後の交通状況

交通シミュレーションを実施して対策を協議



## 【資料 9 1】各国の自転車分担率の設定状況

環境保全の観点から、土地利用政策と連携しつつ、各交通機関の適切な役割分担を検討する必要がある。例えば自転車の分担率について、欧米諸国では以下のように目標を設定している。

国名	目標の内容	形式
オランダ	2010年までに1986年に比較して 自転車利用を30%、鉄道利用を15%増加 自転車交通事故死者を2010までに50%削減	自転車マスタープラン1990
ドイツ	自転車交通の分担率を隣国のオランダ並みにする(1997年17% 2012までに27%)	国家自転車利用計画2002
アメリカ	自転車と歩行者の合計のトリップ数割合を倍増する(7.9%から15.8%に) 自転車と歩行者の交通事故死傷者数を10%削減する。	米国連邦交通省「自転車・歩行者研究報告書」におけるアクションプラン1994
英国	1996年と比較して、2002年までに自転車トリップ数を倍増、さらに2012年までに倍増する。 自転車の安全性の向上を図ることがセットであるが、自転車だけの交通安全目標はない。(全交通事故死者及び重傷者の40%削減1994 - 98年平均対2010年)	National Cycling Strategy 1996, Tomorrow's Roads –Safer for Everyone 2000
日本	なし	

出典英国及び米国は原文。その他はドイツ連邦共和国における自転車交通の状況報告書1998(自転車産業振興協会誌)、欧州自転車政策実態調査報告書(総務庁1998)などによる。オーストラリアやノルウェーもある。

目標値の設定について

・具体的な数値 数値に従い、他の手段を抑制し、その分の分担率の向上のための施策を採る(車線の構成等道路空間の再配分の根拠、行財政資源の再配分)